



DAN 14 06

**OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO
MATAVERI (SCIP)**

EXENTA N° 0465 /

SANTIAGO, 29 OCT 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Ley N° 16.752, que fija la organización y funciones y establece las disposiciones generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- b) Decreto Supremo N° 173 del 4 de octubre de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba la Segunda Edición del Reglamento de Aeródromos DAR 14, derogando la Primera Edición.
- c) Decreto Supremo N° 37 del 25 de abril de 2007, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba la Sexta Edición del Reglamento Servicios de Tránsito Aéreo DAR 11, derogando la Quinta Edición.
- d) Resolución N° 632 del 2 de septiembre de 2015, que aprueba la Cuarta Edición de la Norma Aeronáutica Reglas del Aire DAN 91.
- e) Resolución N° 0123 del 28 de febrero de 2013, que aprueba la Séptima Edición del Procedimiento de los Servicios de Tránsito Aéreo DAP 11 00.

CONSIDERANDO

La necesidad de establecer la normativa que regule las operaciones aéreas hacia y desde el Aeropuerto Mataverí, Isla de Pascua y la utilización de dicho aeropuerto como alternativa en ruta, dadas las especiales características que revisten dichas operaciones.

La necesidad de derogar la Primera Edición del Procedimiento Aeronáutico DAP 11 128 Vuelos hacia y desde el Aeropuerto Mataverí, Isla de Pascua, aprobada por Resolución Exenta N° 0626 del 10 de octubre de 2013.

RESUELVO

Apruébase la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 06, Operación en el Aeropuerto Mataverí (SCIP).

Derógase la Primera Edición del Procedimiento Aeronáutico DAP 11 128, Vuelos hacia y desde el Aeropuerto Mataverí, Isla de Pascua, aprobada por Resolución Exenta N° 0626 del 10 de octubre de 2013.

Anótese, comuníquese y publíquese.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- PLAN A
- 2.- DPL, SUBDEPARTAMENTO NORMATIVA AERONÁUTICA (A)

ÍNDICE

DAN 14 06

	Pág.
I. PROPOSITO	1
II. ANTECEDENTES	1
III. MATERIA	1
CAPÍTULO 1	2
DEFINICIONES	2
CAPÍTULO 2	3
REQUISITOS OPERACIONALES	3
2.1 Reglas de operación para utilizar SCIP como aeropuerto de destino o alternativa en ruta.	3
2.2 Capacidad de comunicaciones.	3
2.3 Solicitud de permiso para vuelos no regulares.	3
2.4 Plan de vuelo.	4
IV. VIGENCIA	4



NORMA AERONÁUTICA

OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO MATAVERI (SCIP) (Resolución N° 0465 de fecha 29 de octubre de 2015)

I PROPÓSITO

Establecer la normativa que permita regular el tránsito aéreo hacia y desde el Aeropuerto Mataveri (SCIP) Isla de Pascua y la utilización de dicho aeropuerto como alternativa en ruta, considerando su condición de aeropuerto aislado y sus capacidades de infraestructura y prestación de servicios aeroportuarios.

II. ANTECEDENTES

- a. Ley N° 16.752, que fija la organización y funciones y establece las disposiciones generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- b. Decreto Supremo N° 173 del 4 de octubre de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba La Segunda Edición del Reglamento de Aeródromos DAR 14, derogando la Primera Edición.
- c. Decreto Supremo N° 37 del 25 de abril de 2007, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba la Sexta Edición del Reglamento Servicios de Tránsito Aéreo DAR 11, derogando la Quinta Edición.
- d. Resolución N° 632 del 2 de septiembre de 2015, que aprueba la Cuarta Edición de la Norma Aeronáutica Reglas del Aire DAN 91.
- e. Resolución N° 0123 del 28 de febrero de 2013, que aprueba la Séptima Edición del Procedimiento de los Servicios de Tránsito Aéreo DAP 11 00.

III. MATERIA

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

AERÓDROMO AISLADO

Aeropuerto de destino para el cual no hay aeropuerto de Alternativa de destino adecuado para un tipo de avión determinado.

OPERADOR REGULAR

Es el que presta servicios de transporte aéreo en forma continua y sistemática de acuerdo con condiciones prefijadas, tales como itinerarios y horarios.

OPERADOR NO REGULAR

Es el que presta servicios de transporte aéreo que no sea regular.

OPERACIÓN CON TIEMPO DE DESVIACIÓN EXTENDIDO (EDTO)

La operación de una aeronave con dos o más motores turbina, donde el tiempo de desviación a un aeropuerto de alternativa en ruta es mayor que el umbral-establecido por el Estado de Chile.

PUNTO CRÍTICO (PC)

Es el punto a lo largo de la ruta considerado como el más crítico con respecto al requerimiento de combustible, con el cual el avión puede proceder al destino o iniciar un desvío a otro aeropuerto.

SEGMENTO DE UTILIZACIÓN DE ALTERNATIVA EN RUTA

Es el tramo dentro de una ruta que se encuentra a cierto tiempo y distancia de un aeropuerto adecuado, donde el piloto al mando está considerando ese aeropuerto como alternativa en ruta para su eventual utilización según sea el caso.

CAPÍTULO 2

REQUISITOS OPERACIONALES

2.1 Regla de operación para utilizar SCIP como aeropuerto de destino o alternativa en ruta

2.1.1 Todo explotador comercial regular que solicite utilizar el aeropuerto SCIP como aeropuerto de destino, deberá tener aprobada una capacidad de operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) de 180 minutos o superior.

2.1.2 Todo explotador comercial regular que solicite utilizar el aeropuerto SCIP como aeropuerto de alternativa en ruta, deberá tener aprobada una capacidad de operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) de 240 minutos o superior; excepcionalmente y hasta septiembre del año 2016 un operador podrá utilizar aeronaves degradadas a 180 minutos, pero perderá toda prioridad por sobre los operadores que utilizan aeronaves con capacidad de 240 minutos.

2.1.3 A los operadores privados que soliciten utilizar el aeropuerto SCIP como aeropuerto de destino y que no tengan la capacidad EDTO, se les podrá cursar el plan de vuelo en la medida que no interfieran con los vuelos comerciales regulares.

2.1.4 Quedan exceptuados de este requisito, las aeronaves que operan como ambulancia aérea y de la aviación general (aeronáutica no comercial).

2.2 Capacidad de comunicaciones

Todo operador aéreo que solicite utilizar el aeropuerto SCIP como aeropuerto de destino o de alternativa en ruta, deberá contar con comunicaciones VHF y tener aprobada una capacidad de comunicaciones, que incluya equipamiento tales como: HF, ADS, CPDLC, SELCAL, SATCOM o telefonía celular.

2.3 Solicitud de permiso para vuelos no regulares

2.3.1 El operador aéreo no regular nacional o internacional, que desee utilizar el aeropuerto SCIP como destino, o como aeropuerto de alternativa en ruta, deberá solicitar autorización con un mínimo de:

a. Cuarenta y ocho (48) horas:

- Vía AFTN a SCELZOZX; SCELZPZX; SCIPZRZX; SCIPZPZX.
- Vía Correo electrónico a: operaciones_amb@dgac.cl
- Vía FAX al N° (56) – 2 – 26019366.

b. Setenta y dos (72) horas a:

- Correo postal: Casilla 61, Correo Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Pudahuel – Santiago de Chile.

2.3.2 Ambas solicitudes quedarán sujetas a la operación del tráfico aéreo regular hacia o desde SCIP.

2.4 Plan de vuelo

- 2.4.1 Todo operador aéreo que opere hacia y desde SCIP, deberá consignar en su plan de vuelo ATC, el Punto Crítico (PC).
- 2.4.2 Todo operador aéreo que considere a SCIP como aeropuerto de alternativa en ruta, deberá consignar en su plan de vuelo, la hora estimada de entrada y salida del segmento de utilización de alternativa en ruta, en el cual podría utilizar SCIP como alternativa en caso de una falla u otra razón.
- 2.4.3 El plan de vuelo deberá ser presentado con la siguiente antelación:
- a. Cuatro (4) horas para vuelos regulares originados tanto en territorio nacional como Internacional.
 - b. Doce (12) horas para vuelos no regulares originados en el territorio nacional.
 - c. Veinticuatro (24) horas para un vuelo no regular internacional

IV. Vigencia

La presente Norma Aeronáutica entrará en vigencia a contar de la fecha de la publicación de la Resolución aprobatoria.