



**DAN 14 06**

**CHILE**

**DIRECCIÓN GENERAL  
DE AERONÁUTICA CIVIL**

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

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ.: Aprueba Primera Enmienda a la  
Primera Edición a la DAN 14 06  
Operación en el Aeropuerto  
Mataverí (SCIP).

EXENTA N° 0305 /

SANTIAGO, 29 MAR 2019

**RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) Ley 18.916 de 1990 que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley N°16.752 de 1968 que Fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 36.565 de 2000, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento de Aeródromos DAR 14 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 812, de 1982, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11, y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- f) Resolución Exenta N° 0131 de 31 de enero de 2019, que aprueba la Quinta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Planificación.
- g) Resolución Exenta N°0901, de 05 de octubre de 2018, que aprueba la Sexta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
- h) Resolución Exenta N° 0132 de 31 de enero de 2019, que aprueba la Quinta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Seguridad Operacional.
- i) Res. Exenta N° 0465 del 29 octubre del 2015 que aprueba la Primera Edición de la DAN 14 06 Operación en el Aeropuerto Mataverí (SCIP).
- j) Mail enviado por LATAM de fecha 28 enero 2019, en el cual solicita revisión y análisis a la DAN 14 06.

**CONSIDERANDO**

La necesidad de actualizar 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, lo anterior, acorde al literal j) de los vistos.

**RESUELVO**

**APRÚEBASE** la Primera Enmienda a la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 06 Operación en el Aeropuerto Mataverí (SCIP).

Anótese y publíquese

  


VICTOR VILLALOBOS COLLAO  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL



**INDICE  
DAN 14 06**

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



# NORMA AERONÁUTICA

## OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO MATAVERI (SCIP) (Resolución N° 305 de fecha 29 de MARZO de 2019)

### 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 18.916 de 1990 que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley N°16.752 de 1968 que Fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 0173, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba la Segunda Edición del Reglamento de Aeródromos DAR 14.
- d) Decreto Supremo N° 812, de 1982, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11, y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- f) Resolución Exenta N° 0629, de 06 de agosto de 2018, que aprueba la Cuarta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Planificación.
- g) Resolución Exenta N°0901, de 05 de octubre de 2018, que aprueba la Sexta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
- h) Resolución Exenta N° 0556, de 19 de julio de 2018, que aprueba la Cuarta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Seguridad Operacional.

- i) Resolución Exenta N° 0385, de 26.JUL.2016, del Departamento Planificación, que aprueba Plan Estratégico 2016-2023 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Anexo B, Tareas Institucionales e Iniciativas Estratégicas, Año 2017, Tarea N° 3, Iniciativa N° 9, Estandarizar el Sistema Normativo DGAC a Metodología DAR-DAN.
- j) Res. Exenta N° 0465 del 29 octubre del 2015 que aprueba la Primera Edición de la DAN 14 06 Operación en el Aeropuerto Mataveri (SCIP).

### **CONSIDERANDO**

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

### **RESUELVO**

**DEROGUESE** la Primera Edición de la DAN 14 06 Operación en el Aeropuerto Mataveri (SCIP) aprobada por la Res. N° 0465 del 29 octubre del 2015.

**APRUÉBASE** la Primera Enmienda a la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 06 Operación en el Aeropuerto Mataveri (SCIP).

Anótese y publíquese

VICTOR VILLALOBOS COLLAO  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL

### III. MATERIA

#### CAPÍTULO 1

#### DEFINICIONES

##### **AEROPUERTO 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 o alternativa, 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 180 minutos o superior.
- 2.1.3 Todo operador comercial no regular, de la aviación general que soliciten utilizar el aeropuerto SCIP como destino o de alternativa, y que no tengan la capacidad EDTO de 180 minutos o superior, se les podrá cursar el plan de vuelo en la medida que no interfieran con los vuelos comerciales regulares. Quedan exceptuados de este requisito, las aeronaves que operan como ambulancia aérea.
- 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-C, CPDLC, SELCAL, SATCOM o telefonía satelital.
- 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 setenta y dos (72) horas por medio de la página web [www.dgac.gob.cl](http://www.dgac.gob.cl), servicios en línea, Solicitud de Autorización de Sobrevuelo y Arribo a territorio chileno.
- 2.3.2 El operador aéreo no regular nacional, que desee utilizar el aeropuerto SCIP como destino, o como aeropuerto de alternativa en ruta, deberá realizar coordinación directa con un mínimo de setenta y dos (72) horas con la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo de SCIP, exceptuando evacuaciones aeromédicas, vuelo de ayuda humanitaria y/o vuelos relacionados con emergencias.
- 2.3.3 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.