



CHILE

DIRECCION GENERAL  
DE AERONAUTICA CIVIL

DAP 06 08

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE  
AERONAVES EN EL TERRITORIO  
ANTÁRTICO

**PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES EN EL TERRITORIO  
ANTÁRTICO**

(Resol. N° 01226 05.OCT.1992)

**I.- PROPÓSITO:**

Establecer los procedimientos de operación de aeronaves civiles y de Estado, y de aquellas Aeronaves civiles extranjeras cuyos vuelos a la Antártica se originen desde territorio chileno, para operar al Sur del paralelo 60° y entre el límite Oriental de la FIR Punta Arenas y el límite Occidental de la FIR Isla de Pascua.

**II.- ANTECEDENTES:**

- A.- Código Aeronáutico
- B.- Reglamento del Aire
- C.- Reglamento para la Operación de Aviones de Transporte Público
- D.- Reglamento para la Aviación General
- E. Reglamento para los Trabajos Aéreos
- F.- Resolución de la D.G.A.C. N° 01096-Exenta del 28 de Noviembre de 1990
- G.- DAC 06 00 0140 del 30 de Agosto de 1986. Establece composición de las tripulaciones de vuelo en aeronaves que realicen transporte aéreo comercial entre Chile Continental y el Territorio Antártico.
- H. - AIP-CHILE/AIP-MAP
- I.- La necesidad del Estado de Chile de colaborar en la seguridad de las operaciones aéreas que se realizan en el Territorio Antártico.

**III.- MATERIA:**

- A.- Para los efectos de aplicación del presente procedimiento, se entenderá por "Vuelo en Territorio Antártico" aquel efectuado al sur del paralelo 60° S.
- B.- Las operaciones aéreas realizadas entre Chile Continental y el Territorio Antártico serán consideradas como "vuelo prolongado sobre el agua" para los efectos de aplicación del Reglamento para la Operación de Aviones de Transporte Público y del Reglamento para la Aviación General, de acuerdo a la terminología allí empleada.
- C.- Relativo a "Búsqueda y Salvamento", las operaciones aéreas realizadas al Sur del Círculo Polar Antártico y comprendidas dentro de los límites de la Región de Información de Vuelo (FIR) Punta Arenas e Isla de Pascua, serán consideradas como "vuelo sobre zona terrestre poco desarrollada", en concordancia a los Reglamentos para la Operación de Aviones de Transporte Público y en el Reglamento para la Aviación General.
- D.- Las disposiciones contenidas en el presente Procedimiento de Reglamento Aeronáutico (DAP), se aplican a todas las aeronaves civiles y de Estado, y de aquellas aeronaves civiles extranjeras cuyos vuelos a la Antártica se originen desde Territorio Chileno para operar al Sur del paralelo 60°, independientemente del cumplimiento de las normas establecidas en la reglamentación vigente, aplicables, a las

operaciones de transporte público y/o a las operaciones de la aviación general, taxis o trabajos aéreos.

- E.- Toda Aeronave que efectúe vuelo de travesía entre Chile Continental y el Territorio Antártico, FIR de Punta Arenas e Isla de Pascua deberá contar con certificación IFR vigente y el (o los) pilotos detentar la correspondiente Habilitación IFR, vigente.
- F.- Para los efectos de Planificación de Vuelo, los niveles de crucero a utilizar, en el Territorio Antártico, serán los que correspondan a la Tabla de Niveles de Crucero especificados en el Anexo 2 Reglamento del Aire, de la OACI.
- G.- Toda aeronave que realice operaciones de transporte aerocomercial entre Chile Continental y el Territorio Antártico, además del Piloto al Mando, deberá integrar la tripulación un copiloto calificado que se desempeñe como Segundo al mando de la aeronave o como Piloto al Mando de ésta, si las circunstancias así lo requieren.
- H.- Las operaciones aerocomerciales de travesía entre Chile Continental y el Territorio Antártico se harán en avión multimotor terrestre o hidroavión terrestre.

Los operadores aerocomerciales que realicen este tipo de vuelos, deben establecer en sus respectivos Manuales de Operación, todos los procedimientos atinentes a este tipo de operaciones.

- I.- El equipamiento mínimo, en estado de funcionamiento, con que deben contar las aeronaves en estas operaciones será:

1. - **INSTRUMENTOS:**

Para toda condición de vuelo. Las aeronaves que deban ser operadas con piloto y copiloto tendrán que poseer doble panel de instrumentos de vuelo y navegación.

2. - **EQUIPOS DE COMUNICACIONES**

Dos (2) sistemas fijos de comunicaciones, debiendo ser 1 VHF y 1HF instalados a bordo y que permitan comunicación en ambos sentidos en los modos y frecuencias aeronáuticas designadas a la zona de operación de la aeronave. Deberá contar con dos micrófonos (uno en uso y otro de repuesto) y, dos parlantes independientes y/o un par de fonos.

Además, cada sistema deberá ser independiente, de modo que la falla de una unidad o elemento cualesquiera no afecte el funcionamiento del otro.

3. - **EQUIPOS DE EMERGENCIA**

- Un Transmisor Localizador de Emergencia (ELT).
- Un Equipo de Radio de Supervivencia portátil que sea resistente al agua, flota por si mismo, sea capaz de transmitir en la frecuencia de emergencia (121.5 MHZ), que no dependa para su funcionamiento del sistema de energía de la aeronave y pueda ser manejado fuera de ella por personal no técnico.
- Otros: Balsas salvavidas, en un número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, estibadas en forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia e incluso dotadas de medios para el sustento de la vida, que sea necesaria para el vuelo que se va a emprender y del equipo necesario para hacer señales pirotécnicas de socorro descritas en el Reglamento del Aire.
- Chalecos salvavidas individuales situados en un lugar fácilmente accesibles por las personas que vayan a usarlo,

recomendándose que tengan un medio de iluminación eléctrica a fin de facilitar la localización de ellos.

- Vestimenta individual apropiada a bajas temperaturas.

4. - **EQUIPOS DE NAVEGACIÓN:**

La aeronave deberá contar a lo menos con dos sistemas de navegación, uno VOR y el otro ADF.

**NOTA**

Complementariamente, se recomienda un Sistema de Navegación autónomo que permita determinar con precisión la posición de la aeronave (omega, inercial, doppler, etc.).

5. - **SISTEMAS DE PROTECCIÓN CONTRA HIELO**

Toda aeronave deberá estar equipada con medios y dispositivos anti-hielo y deshieladores para evitar que resulte afectado el adecuado funcionamiento de la aeronave.

- J.- Toda aeronave que opere en el Territorio Antártico en los FIR (es) de Punta Arenas e Isla de Pascua, debe mantener escucha en la frecuencia de la dependencia ATS correspondiente y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos. Además, mantendrá escucha permanente en la frecuencia 129.7 MHZ VHF (TIBA).
- K.- Los trámites de autorización que soliciten los operadores para operar en el Territorio Antártico, desde Territorio Chileno, se rigen por las disposiciones contenidas en el Procedimiento de los Reglamentos Aeronáuticos, DAP 06 09 de 05 Octubre de 1992.

**IV.- BIBLIOGRAFÍA**

AFIM (Antartic Flight Information Manual)