



CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

DAP 06 16

**PROCEDIMIENTO DE
COORDINACION
DE LOS VUELOS HACIA Y DESDE
ISLA DE PASCUA (MATAVERI)**

PROCEDIMIENTO DE COORDINACION DE LOS VUELOS HACIA Y DESDE ISLA DE PASCUA (MATAVERI)

(Resol. DGAC N° 01532-E de fecha 06.AGO.2004)

1.- PROPOSITO:

Establecer las disposiciones aplicables a todas las operaciones aéreas, sin excepción, hacia y desde Isla de Pascua (Mataveri), incluyendo los vuelos que utilicen dicho Aeropuerto como Aeródromo de Alternativa en ruta.

2.- ANTECEDENTES:

- a) DAR 06 "Operaciones de Aeronaves" de fecha 15/Abr/02
- b) DAP 06 16 de fecha 13.MAR.2000.
- c) Debido a la situación geográfica, las especiales características que reviste la operación hacia el Aeropuerto de Isla de Pascua, es necesario establecer procedimientos de coordinación estrecha a las aplicadas en el área continental nacional, con el objeto de brindar una mayor seguridad a los vuelos que se realizan desde el continente hacia la Isla de Pascua y viceversa.
- d) La operación de aeronaves sin Aeródromo de Alternativa de Destino, no hace recomendable aplicar en determinados casos, la separación longitudinal reglamentaria para las rutas oceánicas, puesto que ante la eventualidad de que una aeronave bloquee la pista, la otra, cuyo destino es también Isla de Pascua o considera a este Aeropuerto como Aeródromo de Alternativa en ruta y que ya hubiese pasado su Punto de No Retorno (PNR) ó el Punto Estimado de Igual Tiempo (ETP), no podría disponer de la pista libre.
- e) De lo expuesto en los puntos precedentes, se infiere la necesidad de que los operadores y/o explotadores adopten una actitud colaborativa tendientes a facilitar estas operaciones, lo que redundará en beneficio de la seguridad y expedición de la navegación aérea en las rutas del Pacífico Sur.

3.- **MATERIA:**

3.1 **DEFINICIONES..**

Para los efectos de la presente normativa, las definiciones que indican, tienen los significados siguientes:

- a) **PUNTO DE NO RETORNO (PNR)**
Punto a lo largo de una ruta de vuelo, calculado en base al combustible remanente, el cual una vez sobre pasado, la aeronave no puede regresar a su lugar de salida.
- b) **AERÓDROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO**
Aeródromo especificado en el Plan de Vuelo, al cual puede dirigirse una aeronave cuando no le sea factible o aconsejable aterrizar en el aeródromo de destino.
- c) **PUNTO ESTIMADO DE IGUAL TIEMPO (ETP)**
Es aquel que ubicado a lo largo de la ruta, considera el mismo tiempo para regresar al aeródromo de salida como para continuar al de destino.
- d) **VUELOS A GRANDES DISTANCIAS (ETOPS).**
Todo vuelo de un avión con dos grupos motores de turbina cuando el tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero con aire calmo con un grupo motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado en ruta, sea superior a 60 minutos.
Para efectos de este procedimiento, las aeronaves bimotores en operación ETOPS, utilizará solamente el “Punto Estimado de Igual Tiempo”.
- e) **HORA PREVISTA FUERA DE CALZOS (EOBT)**
Hora Estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

3.2 **OPERACION**

3.2.1 Vuelos hacia Isla de Pascua.

3.2.1.1 Separación entre vuelos que no cuentan con Aeródromo de Alternativa de Destino.

- a) Cuando los vuelos no dispongan de Aeródromo de Alternativa de Destino, se deberá especificar en el Plan de Vuelo presentado, un Punto de No Retorno PNR ó Punto Estimado de Igual Tiempo ETP. El Servicio de Control de Tránsito Aéreo, tomará las medidas pertinentes para que una segunda aeronave no sobrepase su PNR ó ETP, hasta que el tráfico

precedente haya aterrizado en la Isla de Pascua y el Aeropuerto este operativo, a partir de su PNR ó ETP según corresponda.

- b) La hora de despegue de una segunda aeronave hacia Isla de Pascua, será calculada y determinada por los Servicios de Control de Tránsito Aéreo de Isla de Pascua (SCIPZR ACC) y notificada al ACC en cuya área se genere el vuelo, con una antelación mínima de una hora. Por su parte el centro de Control de Área generante tomará todas las medidas del caso tendientes a cumplir con las restricciones impuestas por Isla de Pascua ACC.

3.2.2 Vuelos desde Isla de Pascua.

Se autorizará el despegue de una segunda aeronave desde Isla de Pascua, sólo una vez que la aeronave precedente haya cruzado y notificado su Punto de No Retorno PNR o su Punto Estimado de Igual Tiempo ETP, según corresponda.

3.2.3 Vuelos simultáneos hacia y desde Isla de Pascua

Separación entre vuelos que no cuenten con Aeródromos de Alternativa de Destino.

Isla de Pascua ACC tomará las medidas de coordinación pertinentes para evitar que una aeronave sin Aeródromo de Alternativa de Destino, que se dirija hacia Isla de Pascua, procedente de cualquier punto cardinal, prosiga más allá de su PNR o ETP, hasta que la aeronave que despegó de Isla de Pascua, notifique haber cruzado su correspondiente Punto No Retorno o el Punto Estimado de Igual Tiempo ETP, según corresponda.

3.2.4 Sobrevuelos que especifiquen a Isla de Pascua como Aeródromo de Alternativa en Ruta.

- a) Con el objeto de reducir al máximo la posibilidad de que la pista este obstruida durante un sobrevuelo que haya consignado a Isla de Pascua como Aeródromo de alternativa en Ruta, los operadores y/o explotadores de tales vuelos deberán adecuar su operación a los criterios de prioridad establecidos en el presente documento (Punto 3.2.6), y calcularán con la mayor exactitud posible las horas entre las cuales Isla de Pascua constituirá Aeródromo de Alternativa en Ruta.
- b) Toda aeronave que no especifique un aeródromo de alternativa de destino y que se dirija a Isla de Pascua, no podrá volar más allá de su PNR ó ETP, mientras dure el tiempo en que Isla de Pascua sea considerada como alternativa en ruta de un sobrevuelo.

- c) Asimismo, Isla de Pascua ACC, se asegurará que toda aeronave que despegue de la Isla, haya cruzado PNR ó ETP, antes que entre en vigencia el período de tiempo en que Isla de Pascua sea considerada alternativa en ruta para sobrevuelo.

3.2.5 Operación de Vuelo Local en Isla de Pascua.

No se autorizarán vuelos locales en Isla de Pascua, de aeronaves cuyo peso máximo de despegue exceda de 5.700 Kilogramos (12.566 lbs.) a partir del momento que:

- a) El tráfico sin Aeródromo de Alternativa de destino que se dirija hacia Isla de Pascua haya pasado su PNR ó ETP y hasta que esta aeronave se encuentre aterrizada en Isla de Pascua.
- b) El tráfico sin alternativa de destino que despegó de Isla de Pascua haya cruzado su PNR ó ETP.
- c) El tráfico de sobrevuelo que use Isla de Pascua como alternativa de ruta, se encuentre dentro del período de tiempo en que Isla de Pascua es su alternativa en ruta.

3.2.6 Criterios de Prioridad.

Dado que no es factible establecer prioridades con absoluta exactitud y antelación para la utilización de la ruta hacia y desde Isla de Pascua, se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- a) Tendrán prioridad las Empresas Aéreas Itinerantes que se encuentren cumpliendo un horario o itinerario aprobado. Esta prioridad se mantendrá hasta 30 minutos después de la EOBT.
- b) Entre operadores o Empresas no Itinerantes, tendrá prioridad aquella que presente primero su Plan de Vuelo; no obstante, Isla de Pascua ACC deberá ponderar la situación que se produce con los EOBT consignados en los Planes de Vuelo, pudiendo determinar con estos elementos de juicio, en algunos casos, la prioridad correspondiente.
- c) En caso de catástrofe, emergencias o razones de Seguridad Nacional, debidamente especificadas, tendrán prioridad las aeronaves de la Defensa Nacional y aquellas que estén efectuando labores de evacuación en situaciones de catástrofe.

3.2.7 Solicitud de Permiso.

Si un explotador extranjero proyecta llevar a cabo un vuelo no regular (o una serie de vuelos no regulares) a la Isla de Pascua, sobrevolar el FIR de la Isla de Pascua (SCIZ), hacer escalas técnicas o comerciales en dicho aeropuerto, la solicitud de permiso correspondiente deberá ser dirigida en los plazos que estipula la Dirección General de Aeronáutica Civil, a las siguientes direcciones:

- a) Con anticipación mínima de 48 horas.

- Vía AFTN, a SCSCZPZX
 - Vía Correo Electrónico, a operaciones_amb@dgac.cl
 - Vía FAX. Nº 56(2) 6019366
- b) Con una anticipación mínima prevista de recepción del documento de 72 horas.
- Vía Correo Postal – Casilla 61, Correo Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Pudahuel – Santiago de Chile.

3.2.8 Presentación del Plan de Vuelo.

El Plan de Vuelo, deberá ser presentado con la siguiente anticipación, de acuerdo a los plazos que a continuación se indica:

- a) Un mínimo de 4 horas para:
- Vuelos itinerantes nacionales, y
 - Vuelos itinerantes internacionales, originados en territorio nacional.
- b) Un mínimo de 8 horas para:
- Vuelos no itinerantes nacionales, y
 - Vuelos no itinerantes internacionales, originados en el territorio nacional.
- c) Un mínimo de 12 horas para:
- Vuelos itinerantes internacionales, que se originen fuera del territorio nacional.
- d) Un mínimo de 36 horas para:
- Vuelos no itinerantes internacionales, que se originen fuera del territorio nacional.

3.2.9 Coordinación y Responsabilidad.

- a) No obstante lo señalado en los puntos 3.2.7 y 3.2.8 anteriores, y debido a las especiales características de esta operación, cualquier alteración del EOBT hacia Isla de Pascua, todo vuelo internacional no itinerante, que se origine fuera del territorio nacional, deberá coordinar directamente con 24 horas de antelación su nuevo EOBT con Isla de Pascua ACC a los teléfonos siguientes:

- 56(32)100237 Jefe del Aeropuerto
- 56(32)100248 Torre de Control
- 56(32)100247 Oficina de Meteorología
- 56(32)100247 Oficina ARO
- Horario de funcionamiento: HJ.

- b) La responsabilidad de control de todos los vuelos que se efectúen hacia o desde Isla de Pascua, estarán bajo jurisdicción del Centro de Control de Área (ACC) que corresponda, mientras se encuentre en el área de su responsabilidad.
- c) No obstante lo anterior, será finalmente el ACC de Isla de Pascua, quien determine el ordenamiento de los vuelos, para ello deberá contar con toda la información previamente coordinada con los Centros de Control colindantes o aquellos en que se originen los vuelos, previo al despegue de la aeronave.

4.- BIBLIOGRAFÍA

No contempla.