DAP 11 110

CHILE

DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL

OPERACIÓN EN EL AERÓDROMO LAS MARÍAS VALDIVIA

HOJA DE VIDA

DAP 11 110

OPERACIÓN EN EL AERÓDROMO LAS MARÍAS

VALDIVIA

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DCTO.		DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN	RESOLUCIÓN EXENTA	FECHA
1				0686	14/ABR/2000
2				01165	17/OCT/2011
2	1		Propósito	04/3/0130/2129	07/OCT/2025
			Definiciones y acrónimos		
		2	2.1.1; 2.1.2; 2.1.3: 2.1.4; 2.1.5; 2.1.6		
			2.2.1; .2.2.2		
			2.3.1; 2.3.3; 2.3.4.1; 2.3.4.2		
		Adjunto	1		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ.: Modifica el Procedimiento Aeronáutico "Operación en el aeródromo Las Marías - Valdivia", DAP 11 110.

EXENTA N° 04 / 3 / 0130 / 2129 /

SANTIAGO, 07.OCT.2025

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

a) Ley N° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y Establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) Ley 18.916 de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.

c) Ley N° 19.880 de 2003, que establece Bases de los Procedimiento Administrativos que Rige los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.

d) Decreto Supremo Nº 509 bis, de 28 de abril de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 07 de diciembre de 1944 y sus posteriores modificaciones.

e) Decreto Supremo N° 1087 de 1997, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11.

f) Decreto Supremo 222 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

g) Decreto N° 28, de 16 de enero de 2024, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Carlos Eduardo Madina Díaz como Director General de Aeronáutica Civil.

h) Resolución N° 36, de 19 de diciembre de 2024, de la Controlaría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

i) Resolución Exenta N° 01165, de 17 de octubre de 2011, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba el Procedimiento Aeronáutico "Operación en el Aeródromo Las Marías, Valdivia", DAP 11 110.

j) Oficio (O) N° 09/3/1315, de 30 de junio de 2025, del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) al Departamento de Planificación (DPL), remitiendo proyectos de enmiendas a los procedimientos aeronáuticos Gestión del tránsito aéreo – DAP 11 00; y Operación de aeronaves en el aeródromo Las Marías, Valdivia – DAP 11 110.

k) Oficio (O) N° 04/3/1541, de fecha 27 de agosto de 2025, del DPL a DASA, solicitando validación del proyecto de actualización del procedimiento aeronáutico Operación de aeronaves en el aeródromo Las Marías, Valdivia – DAP 11 110.

l) Oficio (O) N° 09/3/2017, de 16 de septiembre de 2025, del DASA a DPL, validando el contenido del proyecto de actualización del procedimiento aeronáutico Operación de aeronaves en el aeródromo Las Marías, Valdivia – DAP 11 110.

CONSIDERANDO:

La necesidad de actualizar el DAP 11 00, signado con la letra i) de los Vistos como parte del continuo mejoramiento de los procedimientos aeronáuticos para que la operación de aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad operacional establecidos en los Reglamentos y Normas Aeronáuticas.

RESUELVO:

MODIFÍCASE, el procedimiento aeronáutico "Operación de aeronaves en el aeródromo Las Marías, Valdivia, DAP 11 110, en la forma que a continuación se indica:

1) **REEMPLÁZASE**, El propósito del procedimiento por lo siguiente:

"Establecer los procedimientos en el aeródromo no controlado sin servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) Las Marías (SCVL), ubicado fuera de la zona de control (CTR) de Valdivia y a una distancia de diez (10) millas náuticas al sur oeste del aeródromo controlado Pichoy (SCVD) en donde se desarrollan operaciones de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) y reglas de vuelo por instrumentos (IFR); a fin de regular la circulación y las comunicaciones para las aeronaves que operan en el aeródromo Las Marías manteniendo un nivel aceptable de seguridad operacional en las operaciones aéreas que se desarrollan en ambos aeródromos."

2) **INCORPÓRASE**, en el Capítulo 1, Definiciones y Acrónimos, Sección 1.1 Definiciones, lo siguiente:

"ZONA DE CONTROL CTR" Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

3) **INCORPÓRASE**, En el Capítulo 1, Definiciones y Acrónimos, Sección 1.2 Acrónimos, lo siguiente:

ACC Centro de Control de Área.

APP Dependencia de Control de Aproximación

RDR Radar.

STAR Llegada Normalizada por instrumentos

SID Salida Normalizada por instrumentos

4) **REEMPLÁZASE**, en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 21. Disposiciones Operacionales, los párrafos 2.1 al 2.5 por lo siguiente:

"2.1.1 Las operaciones en este aeródromo se deben realizar aplicando los mínimos de visibilidad para arribos y despegues dispuestos para aeródromos en espacio aéreo clase "G" establecidos en la norma técnica aeronáutica, "Reglas del Aire – DAN 91".

"2.1.2 Todas las aeronaves que operen en el aeródromo Las Marías deben utilizar el reglaje altimétrico (QNH) proporcionado por la Torre de Control del Aeródromo Pichoy. Fuera del horario de atención de Valdivia Torre, el reglaje altimétrico será proporcionado por el Control de Aproximación Temuco APP/RDR."

"2.1.3 Además del sistema IFIS, el piloto al mando de las aeronaves que salen del aeródromo Las Marías podrá presentar Plan de Vuelo (FPL) vía teléfono con la ARO del aeródromo Pichoy. Fuera del horario de prestación de servicio de la ARO de Pichoy, el Plan de Vuelo podrá ser presentado vía telefónica con la ARO del aeródromo La Araucanía."

"2.1.4 El piloto al mando de las aeronaves que salen del aeródromo Las Marías deben activar Plan de Vuelo (FPL) con Valdivia Torre. Fuera del horario de prestación de servicio de la Torre de Control, se podrá activar FPL con la APP Temuco. Fuera del horario de prestación de servicio de la APP Temuco se podrá activar con el Centro de Control de Área (ACC) de Puerto Montt en las frecuencias publicadas respectivamente."

"2.1.5 Toda aeronave que tenga como destino final el aeródromo Las Marías, podrá cancelar plan de vuelo en frecuencia de control con Valdivia Torre o con la ARO del aeródromo Pichoy, posterior a su arribo. Fuera del horario de servicio del aeródromo Pichoy, podrá cancelar con ARO de Aeródromo La Araucanía o ARO del Aeropuerto El Tepual Puerto Montt."

5) **INCORPÓRASE,** en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.1. Disposiciones Operacionales, a continuación del párrafo 2.1.5, lo siguiente:

"2.1.6 Los horarios de prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo se encuentran publicados en los volúmenes AIP-CHILE o en los NOTAM respectivos."

6) **REEMPLÁZASE,** en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.2 Comunicaciones, párrafo 2.2.1, por lo siguiente:

"Dado la cercanía del aeródromo Las Marías y la Zona de Control (CTR) de Valdivia, las comunicaciones se deben realizar de acuerdo con lo siguiente:

a) Toda aeronave que despegue, aproxime o se encuentre realizando circuitos de tránsito en el aeródromo Las Marías, debe transmitir informes y datos complementarios en procedimiento TIBA en la frecuencia 118,2 MHz.

b) La aeronave debe mantener activado el transpondedor en modo A2000, incluyendo el modo de altitud (Modo C).

c) Toda aeronave que requiera operar sobre dos mil (2000) pies QNH o fuera de un radio de tres (3) NM del aeródromo Las Marías, deberá establecer contacto radiotelefónico con Valdivia Torre o alternativa Temuco APP/RDR y esperar de la dependencia de control la autorización para continuar a un nivel superior, ingreso o cruce de la CTR de Valdivia, de acuerdo con el tránsito previsto en el Aeródromo Pichoy (SCVD)."

7) **REEMPLÁZASE**, en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.2 Comunicaciones, párrafo 2.2.2. por lo siguiente:

"En caso de falla de comunicaciones, se cumplirá con lo dispuesto en la norma técnica aeronáutica "Reglas del Aire – DAN 91"

8) **DENOMÍNASE,** en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.3 Encaminamiento del tránsito al aeródromo Las Marías, Valdivia, párrafo 2.3.1 como sigue:

"2.3.1 Circuitos de tránsito"

9) **REEMPLÁZASE**, en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.3 Encaminamiento del tránsito al aeródromo Las Marías, Valdivia, párrafo 2.3.1, como sigue:

"a) Para aviones:

1) Circuito de tránsito izquierdo a pista 18, ingresando sobre el puente carretero sobre el río Calle-Calle.

2) Circuito de tránsito derecho a pista 36, ingresando a la cuadra Oeste del puente carretero sobre el estero Santa Rosa.

b) Para helicópteros:

1) Circuito de tránsito derecho pista 18, ingresando sobre el río Cau-Cau.

2) Circuito de tránsito izquierdo a pista 36, ingresando sobre el estero Santa Rosa."

10) **RENUMÉRASE**, en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.3 Encaminamiento del tránsito al aeródromo Las Marías, Valdivia, los párrafos siguientes al 2.3.2.

11) **REEMPLÁZASE**, en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.3 Encaminamiento del tránsito al aeródromo Las Marías, Valdivia, el ahora párrafo 2.3.3 por lo siguiente:

"Los helicópteros deben aproximar a la intersección de pista y calle de rodaje, para posterior continuar en rodaje aéreo al estacionamiento asignado o coordinado, según corresponda. Existe un círculo de aproximación para helicópteros marcado con una letra "H" ubicado en la plataforma militar el cual es de uso exclusivo del Pelotón de Aviación del Ejército, con asentamiento en Valdivia".

12) **INCORPÓRASE**, en el Capítulo 2 Disposiciones, Sección 2.3 Encaminamiento del tránsito al aeródromo Las Marías, Valdivia, a continuación del párrafo del ahora 2.3.3 lo siguiente:

"2.3.4 Aeronaves que salen

2.3.4.1 Todas las aeronaves que salen del aeródromo Las Marías deben ascender en rumbo de pista hasta abandonar las inmediaciones del circuito de tránsito del aeródromo y antes de abandonar tres (3) NM o requerir nivel superior a dos mil (2000) pies QNH deberán establecer contacto radiotelefónico con Valdivia Torre o con Temuco APP/RDR como alternativa.

2.3.4.2 Una vez establecido el contacto radiotelefónico, las aeronaves deben esperar autorización de la dependencia de control para continuar a nivel superior, ingreso o cruce de la CTR Valdivia, de acuerdo con el tránsito previsto que opera en el aeródromo Pichoy".

13) **ELIMÍNASE,** el Capítulo IV **Vigencia**.

14) **MODIFÍCASE,** el Capítulo V Anexos por lo siguiente:

“Adjunto 1

1.1 Circuitos de tránsito

1.2 Carta de aproximación visual”

Anótese, regístrese y publíquese. (FDO) CARLOS MADINA DÍAZ, General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil. (FDO) Juan Pablo Espinoza Faúndez, Coronel de Aviación (A), Director de Planificación.

ÚLTIMA MODIFICACIÓN OCTUBRE 2025

ÍNDICE

PROPÓSITO

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 Definiciones

1.2 Acrónimos

CAPÍTULO 2 DISPOSICIONES

2.1 Disposiciones Operacionales

2.2 Comunicaciones

2.3 Encaminamiento del tránsito al Aeródromo Las Marías

ADJUNTO 1

1.1 Circuitos de tránsito

1.2 Carta de aproximación visual (VAC)

PROPÓSITO

Establecer los procedimientos en el aeródromo no controlado sin servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) Las Marías (SCVL), ubicado fuera de la zona de control (CTR) de Valdivia y a una distancia de diez (10) millas náuticas al sur oeste del aeródromo controlado Pichoy (SCVD) en donde se desarrollan operaciones de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) y reglas de vuelo por instrumentos (IFR); a fin de regular la circulación y las comunicaciones para las aeronaves que operan en el aeródromo Las Marías manteniendo un nivel aceptable de seguridad operacional en las operaciones aéreas que se desarrollan en ambos aeródromos.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 Definiciones

AERÓDROMO CONTROLADO

Aeródromo en que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo. La expresión "aeródromo controlado" indica que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control (CTR)

APROXIMACIÓN DIRECTA

Aterrizaje efectuado en una pista alineada dentro de los 30º del curso final de una aproximación por instrumentos una vez terminada ésta.

COLACIÓN

Procedimiento por el que la estación receptora repite un mensaje recibido o una parte apropiada del mismo a la estación transmisora con el fin de obtener confirmación de que la recepción ha sido correcta.

NIVEL

Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ARO)

Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

PLAN DE VUELO

Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

PROXIMIDADES DEL AERÓDROMO

Se entiende por proximidades del aeródromo, cuando una aeronave está dentro de la Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ) o cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo.

TRÁNSITO AÉREO

Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

TRÁNSITO DE AERÓDROMO

Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo.

ZONA DE CONTROL CTR

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

1.2 Acrónimos

ACC	Centro de Control de Área.
AD	Aeródromo.
AFIL	Plan de vuelo presentado desde el aire
ARO	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
ATC	Control de tránsito aéreo.
ATS	Servicios de tránsito aéreo.
ATZ	Zona de tránsito de aeródromo.
APP	Dependencia de Control de Aproximación.
CTR	Zona de control.
FL	Nivel de vuelo.
FPL	Plan de vuelo.
RDR	Radar.
STAR	Llegada Normalizada por instrumentos
SID	Salida Normalizada por instrumentos
TIBA	Radiodifusión en vuelo de información sobre el tránsito aéreo.
TWR	Torre de control de aeródromo.

CAPÍTULO 2

DISPOSICIONES

2.1 Disposiciones Operacionales

2.1.1 Las operaciones en este aeródromo se deben realizar aplicando los mínimos de visibilidad para arribos y despegues dispuestos para aeródromos en espacio aéreo clase “G” establecidos en la norma técnica aeronáutica, “Reglas del Aire – DAN 91”.

2.1.2 Todas las aeronaves que operen en el aeródromo Las Marías deben utilizar el reglaje altimétrico (QNH) proporcionado por la Torre de Control del Aeródromo Pichoy. Fuera del horario de atención de Valdivia Torre, el reglaje altimétrico será proporcionado por el Control de Aproximación Temuco APP/RDR.

2.1.3 Además del sistema IFIS, el piloto al mando de las aeronaves que salen del aeródromo Las Marías podrá presentar Plan de Vuelo (FPL) vía teléfono con la ARO del aeródromo Pichoy. Fuera del horario de prestación de servicio de la ARO de Pichoy, el Plan de Vuelo podrá ser presentado vía telefónica con la ARO del aeródromo La Araucanía.

2.1.4 El piloto al mando de las aeronaves que salen del aeródromo Las Marías deben activar Plan de Vuelo (FPL) con Valdivia Torre. Fuera del horario de prestación de servicio de la Torre de Control, se podrá activar FPL con la APP Temuco. Fuera del horario de prestación de servicio de la APP Temuco se podrá activar con el Centro de Control de Área (ACC) de Puerto Montt en las frecuencias publicadas respectivamente.

2.1.5 Toda aeronave que tenga como destino final el aeródromo Las Marías, podrá cancelar plan de vuelo en frecuencia de control con Valdivia Torre o con la ARO del aeródromo Pichoy, posterior a su arribo. Fuera del horario de servicio del aeródromo Pichoy, podrá cancelar con ARO de Aeródromo La Araucanía o ARO del Aeropuerto El Tepual Puerto Montt.

2.1.6 Los horarios de prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo se encuentran publicados en los volúmenes AIP-CHILE o en los NOTAM respectivos.

2.2 Comunicaciones

2.2.1 Dado la cercanía del aeródromo Las Marías y la Zona de Control (CTR) de Valdivia, las comunicaciones se deben realizar de acuerdo con lo siguiente:

a) Toda aeronave que despegue, aproxime o se encuentre realizando circuitos de tránsito en el aeródromo Las Marías, debe transmitir informes y datos complementarios en procedimiento TIBA en la frecuencia 118,2 MHz.

b) La aeronave debe mantener activado el transpondedor en modo A2000, incluyendo el modo de altitud (Modo C)

c) Toda aeronave que requiera operar sobre dos mil (2000) pies QNH o fuera de un radio de tres (3) NM del aeródromo Las Marías, debe~~rá~~ establecer contacto radiotelefónico con Valdivia Torre o alternativa Temuco APP/RDR y esperar de la dependencia de control la autorización para continuar a un nivel superior, ingreso o cruce de la CTR de Valdivia, de acuerdo con el tránsito previsto en el Aeródromo Pichoy (SCVD).

2.2.2 En caso de falla de comunicaciones, se cumplirá con lo dispuesto en la norma técnica aeronáutica “Reglas del Aire – DAN 91”

2.3 Encaminamiento del tránsito al Aeródromo Las Marías – Valdivia

2.3.1 Circuitos de Tránsito

Por las características del tránsito local del aeródromo, el encaminamiento a los circuitos de tránsito de aeródromo, con previa identificación de la pista en uso, debe ser de acuerdo con lo siguiente:

a) Para aviones:

1) Circuito de tránsito izquierdo a pista 18, ingresando sobre el puente carretero sobre el río Calle-Calle.

2) Circuito de tránsito derecho a pista 36, ingresando a la cuadra Oeste del puente carretero sobre el estero Santa Rosa.

b) Para helicópteros:

1) Circuito de tránsito derecho pista 18, ingresando sobre el río Cau-Cau.

2) Circuito de tránsito izquierdo a pista 36, ingresando sobre el estero Santa Rosa.

2.3.2 Las aeronaves podrán realizar otras aproximaciones distintas a las especificadas precedentemente, siempre y cuando se adopten las medidas necesarias para mantener una separación adecuada, con previa identificación de la pista en uso y manteniendo un nivel aceptable de seguridad para todos los vuelos involucrados.

2.3.3 Los helicópteros deben aproximar a la intersección de pista y calle de rodaje, para posterior continuar en rodaje aéreo al estacionamiento asignado o coordinado, según corresponda. Existe un círculo de aproximación para helicópteros marcado con una letra “H” ubicado en la plataforma militar el cual es de uso exclusivo del Pelotón de Aviación del Ejército, con asentamiento en Valdivia.

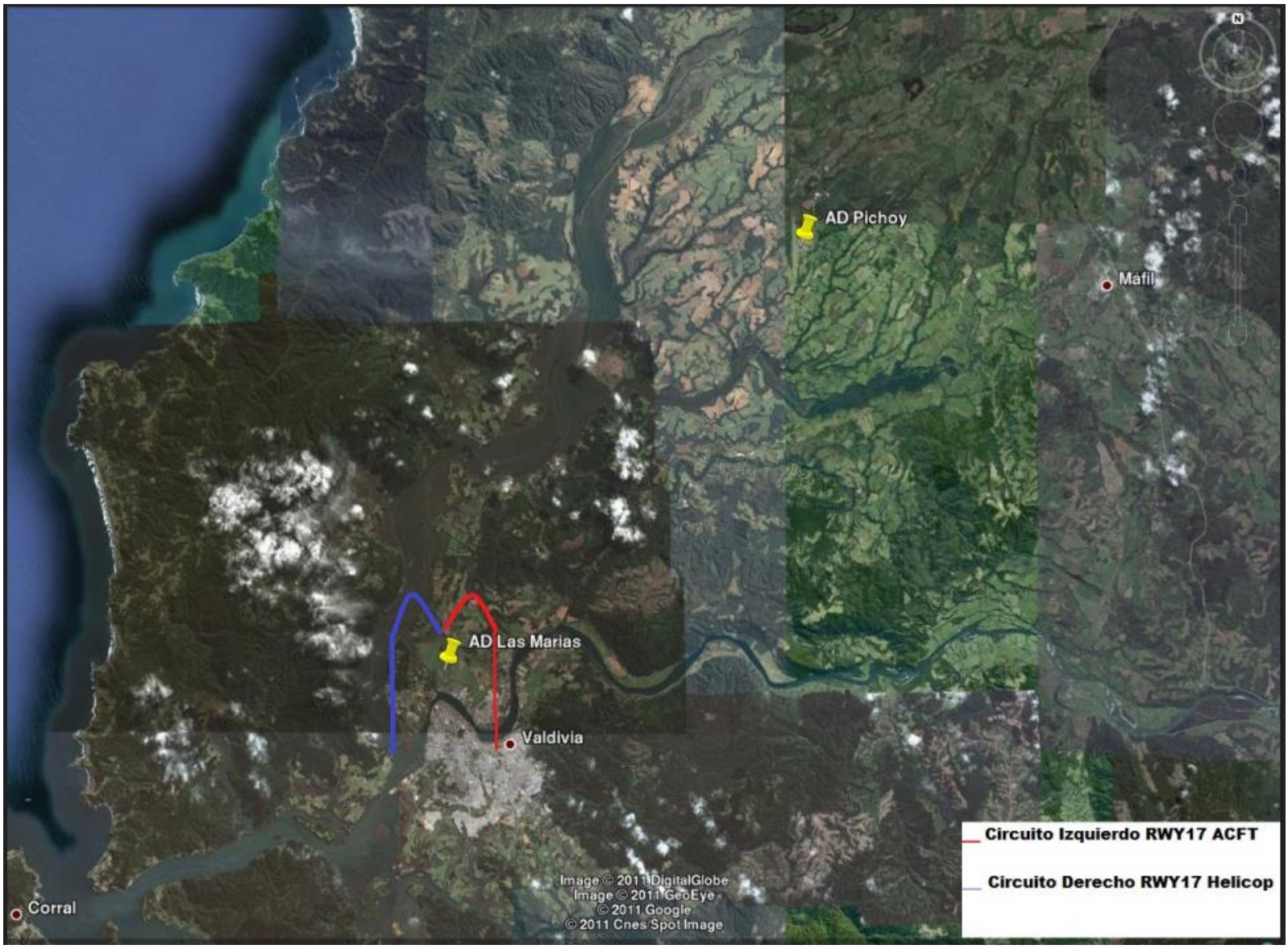
2.3.4 Aeronaves que salen

2.3.4.1 Todas las aeronaves que salen del aeródromo Las Marías deben ascender en rumbo de pista hasta abandonar las inmediaciones del circuito de tránsito del aeródromo y antes de abandonar tres (3) NM o requerir nivel superior a dos mil (2000) pies QNH deberán establecer contacto radiotelefónico con Valdivia Torre o con Temuco APP/RDR como alternativa.

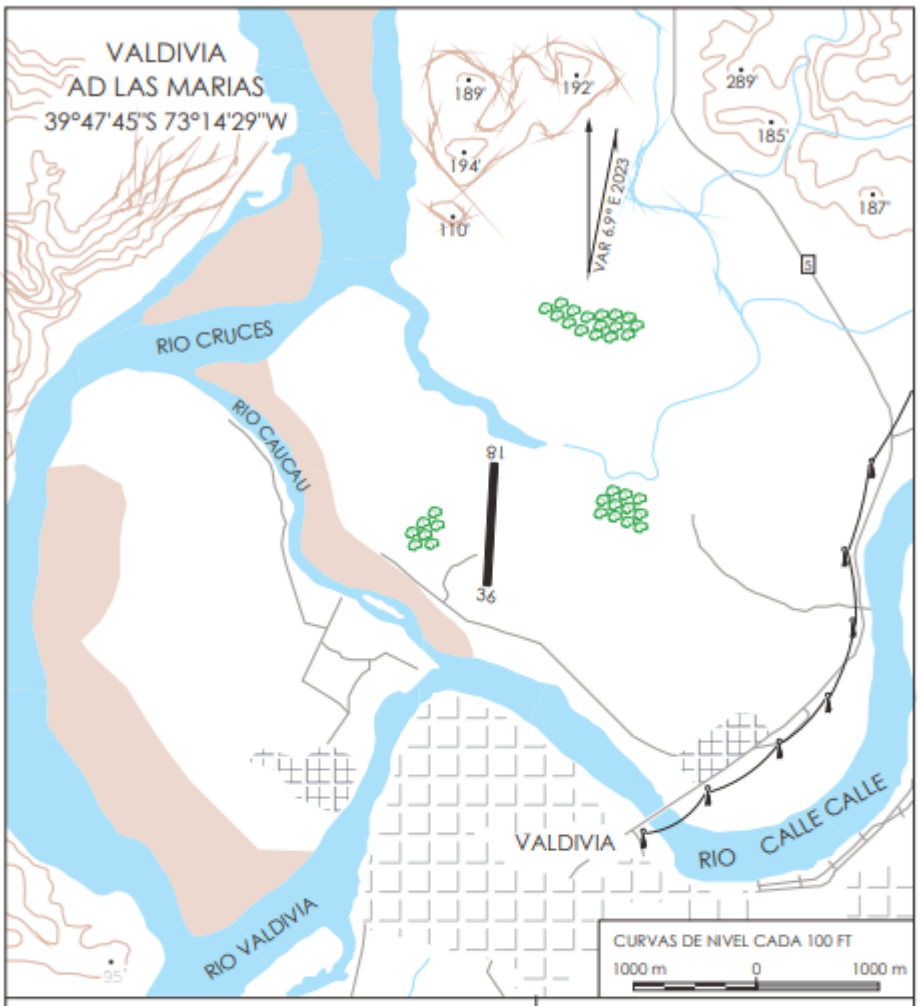
2.3.4.2 Una vez establecido el contacto radiotelefónico, las aeronaves deben esperar autorización de la dependencia de control para continuar a nivel superior, ingreso o cruce de la CTR Valdivia, de acuerdo con el tránsito previsto que opera en el aeródromo Pichoy.

ADJUNTO 1

1.1 CIRCUITOS DE TRÁNSITO

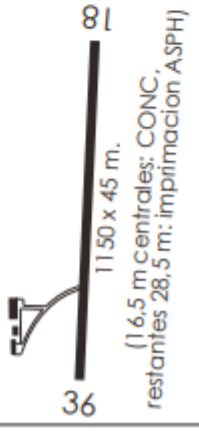


1.2 CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL



ELEVACION AERODROMO 13 Ft (4 m)
RESISTENCIA 24000 Kg
COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz (OPS dentro de 3 NM Radio y BLW 2000 Ft AGL)
VALDIVIA TWR 118.3 MHz ALTN TEMUCO APP/RDR 119,2 MHz para aeronaves que requieran operar fuera de 3NM Radio y sobre 2000 FT AGL.

PRECAUCIÓN
- Presencia de aves en RWY y cercanias.
- Tendido eléctrico 6.3 M HGT y a 160 M antes de THR 36 (Balizados).
- Poste de señalización, afectando SFC de APCH RWY 36.
- Luces de RWY/TWY sobrepasan la franja de pista 18/36 60 cm HGT. Mas información al reverso.
- Antena vulnera SFC de transición por 1.5 m, a 380 m W eje RWY 18/36



DASA / SECCIÓN AIS-MAP