

DAP 11 131



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**OPERACIÓN EN EL
AERÓDROMO MUNICIPAL DE
VITACURA**

OBJ.: Aprueba la Enmienda 1 al Procedimiento Aeronáutico "Operación en el Aeródromo Municipal de Vitacura", DAP 11 131.

EXENTA N° 04 / 3 / 0060 / 1522 /

SANTIAGO, 22.JUN.2026.

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 N.º 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° 222, del Ministerio de Defensa Nacional, de 03 de diciembre de 2004, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) Decreto N° 16, de 22 de enero de 2026, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Brigada Aérea (A), Sr. Humberto Fernández Pittari como Director General de Aeronáutica Civil
- g) Resolución N° 36, de 19 de diciembre de 2024, de la Contraloría General de la República, que fija normas de exención del trámite de toma de razón.
- h) Oficio (O) N° 04/3/0377 de 4 de marzo de 2026, del Departamento Planificación (DPL) al Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) que solicita la validación del contenido del proyecto de enmienda al DAP 11 131, "Operación en el aeródromo municipal de Vitacura".
- i) Oficio (O) N° 09/3/482 de 10 de marzo de 2026, del DASA al DPL validando el contenido de la enmienda al Procedimiento Aeronáutico DAP 11 131.

CONSIDERANDO

La necesidad de establecer la condición de Aeródromo no Controlado dentro de una Zona de Control (CTR) del Aeródromo Municipal de Vitacura.

RESUELVO:

MODIFÍCASE, el Procedimiento Aeronáutico “Operación en el Aeródromo Municipal de Vitacura”, DAP 11 131, en la forma que a continuación se indica:

- 1) En Propósito, por lo siguiente:
“Estandarizar los procedimientos de llegada, salida, rodaje y circuitos de tránsito visual para las distintas categorías de aeronaves que operan en el Aeródromo Municipal de Vitacura. Este documento define las altitudes de seguridad, frecuencias de comunicación obligatorias y restricciones específicas por pista con el fin de prevenir incidentes y optimizar el flujo de tráfico civil e instrucción en la zona de control.”
- 2) En el Capítulo 2, Procedimientos de Operación, Sección 2.1 Generalidades, párrafo 2.1.3 por lo siguiente:
“El piloto al mando que opere en tierra, en vuelo o vaya a sobrevolar el Aeródromo Municipal de Vitacura debe irradiar y mantener escucha en frecuencia 133,1 MHz.”
- 3) En el Capítulo 2, Procedimientos de Operación, Sección 2.1 Generalidades, párrafo 2.1.8 por lo siguiente:
“Excepto cuando sea por condiciones de viento, quedan prohibidos los despegues de Pista 08.”
- 4) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.2, Operación de Helicópteros, párrafo 2.2.1 Llegadas, en 2.2.1.2 por lo siguiente:
“Los helicópteros basados en el aeródromo aproximarán al punto de visada del sector Oriente, ubicado al noreste de Umbral 26, trasladándose en rodaje aéreo hasta frente a su hangar.”
- 5) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.2, Operación de Helicópteros, párrafo 2.2.2 Salidas, en 2.2.1.2 por lo siguiente:
“Los despegues se efectuarán desde los puntos de visada ubicados en los sectores oriente y poniente. El ascenso posterior al despegue desde el punto de visada del sector oriente se efectuará sobre la Pista 26 para posterior, continuar ascenso en rumbo eje de pista. Desde ambos puntos de visada, ascender en rumbo eje de pista, cauce del río Mapocho, vía Pirámide hacia el área de Conchalí hasta alcanzar 3 200 pies de altitud antes de ejecutar algún viraje o maniobra.”
- 6) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.3 Operación de Aeronaves, párrafo 2.3.1 Llegadas, 2.3.1.1 por lo siguiente:
“Los aviones aproximando desde el este y desde Cerro Calán lo harán vía Cerro Alvarado y final Pista 26 con atención a aeronaves en circuito de tránsito izquierdo.”
- 7) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.3 Operación de Aeronaves, párrafo 2.3.1 Llegadas, 2.3.1.4 por lo siguiente:
“Se debe poner atención al tránsito de planeadores y remolcadores, tanto en el aire como en tierra, los pilotos al mando coordinarán en frecuencia 133,1 MHz.”

- 8) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.3 Operación de Aeronaves, párrafo 2.3.1 Llegadas, 2.3.1.6 por lo siguiente:
“En caso de aproximación frustrada, el piloto al mando debe pasar de largo ascendiendo en rumbo eje de Pista hasta 3 500 pies QNH de SCTB y reingresar a tramo con el viento izquierdo Pista 26. Debe tener precaución con el tramo viento cruzado del tránsito del circuito de Planeadores, que se realiza aproximadamente a 3 000 pies QNH por el centro de la pista.”
- 9) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.3 Operación de Aeronaves, párrafo 2.3.2 Salidas, 2.3.2.1 por lo siguiente:
“El despegue se efectuará de Pista 26, pudiendo ocupar los 200 metros al este del umbral. (SWY de la RWY 08).”
- 10) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.3 Operación de Aeronaves, párrafo 2.3.2 Salidas, 2.3.2.2 por lo siguiente:
“Efectuado el despegue, el piloto informará dejando zona y frecuencia una vez alcanzados los 3 200 FT o 3,5 NM, lo primero que ocurra. El avión debe mantenerse sobre el cauce del río Mapocho para posteriormente proseguir hacia el Valle de Conchalí por el Portezuelo de la Pirámide, evitando sobrevolar edificaciones y las zonas de parapentes publicadas, hasta alcanzar 3 500 pies de altitud. Si se abandona la zona se ajustará a las rutas VFR publicadas.”
- 11) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.4, Operación de Remolcadores, párrafo 2.4.2, Salidas, en 2.4.2.1 por lo siguiente:
“La carrera de despegue de los aviones remolcadores se podrá iniciar desde la calle de rodaje diagonal adyacente a Pista 26.”
- 12) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.4, Operación de Remolcadores, párrafo 2.4.2, Salidas, en 2.4.2.2 por lo siguiente:
“Una vez despegado el remolcador debe mantenerse sobre el cauce del río Mapocho y luego proseguir hacia el Valle de Conchalí por el Portezuelo de la Pirámide evitando sobrevolar edificios y las zonas de parapentes publicadas.”
- 13) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.4, Operación de Remolcadores, párrafo 2.4.2, Salidas, en 2.4.2.3 por lo siguiente:
“Cruzado el Portezuelo de la Pirámide, el ascenso debe realizarse preferentemente dentro de la zona de Remolque: Av. Circunvalación A. Vespucio por el Sur, carretera a Los Andes por el Poniente, la Pirámide y cerros adyacentes por el Oriente, con la precaución de no ingresar en las zonas de parapentes publicadas en el sector.”
- 14) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.4, Operación de Remolcadores, párrafo 2.4.2, Salidas, en 2.4.2.4 por lo siguiente:
“La zona de corte es una línea que une el sector de La Pirca (1 470 pies) y el Portezuelo de la Pirámide. Efectuado el corte, se dirigirá a la Zona La Pirámide para posterior ingreso a tramo con el viento izquierdo Pista 26, máximo 5 000 pies en descenso hasta 3 500 pies antes de ingresar a base.”
- 15) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.5, Operación de Planeadores, párrafo 2.5.2, Circuito de Tránsito, por lo siguiente:
“a) Se iniciará tramo contra el viento al Norte de Umbral 26 a una altitud de 3 250 pies QNH;”
- 16) En el Capítulo 2, Generalidades, Sección 2.7, Comunicaciones, por lo siguiente:
“La frecuencia de operación VHF del Aeródromo SCLC es 133,1 MHz.”

17) En el Apéndice 1, el título por lo siguiente:

“CIRCUITO DE TRÁNSITO IZQUIERDO PISTA 26 PARA AVIONES, HELICÓPTEROS Y PLANEADORES”

Anótese, regístrese y publíquese.(FDO) HUMBERTO FERNÁNDEZ PITTARI, General de Brigada Aérea (A), Director General de Aeronáutica Civil. (FDO) Gabriel Figueroa Ponce, Coronel de Aviación (A), Director de Planificación.

ULTIMA MODIFICACIÓN JUNIO 2026

ÍNDICE

PROPÓSITO

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 Definiciones

1.2 Acrónimos

CAPÍTULO 2

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN

2.1 Generalidades

2.2 Operación de Helicópteros

2.3 Operación de Aviones

2.4 Operación de Remolcadores

2.5 Operación de Planeadores

2.6 Vehículos y personas

2.7 Comunicaciones

APÉNDICES

APÉNDICE 1

**CIRCUITO DE TRÁNSITO IZQUIERDO PISTA 26 PARA AVIONES,
HELICÓPTEROS Y PLANEADORES**

APÉNDICE 2

ESQUEMA DE AERÓDROMO

PROPÓSITO

Estandarizar los procedimientos de llegada, salida, rodaje y circuitos de tránsito visual para las distintas categorías de aeronaves que operan en el Aeródromo Municipal de Vitacura. Este documento define las altitudes de seguridad, frecuencias de comunicación obligatorias y restricciones específicas por pista con el fin de prevenir incidentes y optimizar el flujo de tráfico civil e instrucción en la zona de control.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 Definiciones

1.2 Acrónimos

FCCV	Fin del Crepúsculo Civil Vespertino.
QNH	Ajuste altimétrico para indicar altitud.
RWY	Pista.
SCLC	Designador OACI del Aeródromo Municipal de Vitacura.
SCTB	Designador OACI del Aeródromo Eulogio Sánchez-Tobalaba.
SWY	Zona de Parada.
THR	Umbral de pista.

CAPÍTULO 2

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN

2.1 Generalidades

- 2.1.1 El horario de funcionamiento será el publicado en el AIP CHILE, Vol. I.
- 2.1.2 Mínimos meteorológicos
- El aeródromo de SCLC se encuentra dentro de la Zona de Control de Santiago, por lo tanto, la operación de aviones, helicópteros, remolcadores y planeadores estará sujeta a los siguientes mínimos meteorológicos:
- a) Visibilidad en tierra: 5 kilómetros
 - b) Techo de nubes: 450 metros
- 2.1.3 El piloto al mando que opere en tierra, en vuelo o vaya a sobrevolar el Aeródromo Municipal de Vitacura debe irradiar y mantener escucha en frecuencia 133,1 MHz.
- 2.1.4 El piloto al mando debe ajustar el altímetro a la elevación del aeródromo antes del despegue para realizar el vuelo ajustado a altitudes (QNH). Para aeronaves en vuelo el piloto al mando solicitará el QNH a SCTB, a menos que haya despegado de SCLC.
- 2.1.5 Solo se permitirá la instrucción relacionada con el vuelo a vela.
- 2.1.6 No se permiten maniobras de toque y despegue, pasadas bajas, prácticas de aproximaciones frustradas, emergencias simuladas, vuelos rasantes y cualquier otra maniobra no contemplada en este procedimiento.
- 2.1.7 Ninguna aeronave volará sobre áreas pobladas en los circuitos de tránsito de aeródromo de Vitacura a menos de 3 500 pies QNH, excepto cuando sea necesario para aterrizajes o despegues.
- 2.1.8 Excepto cuando sea por condiciones de viento, quedan prohibidos los despegues de Pista 08.
- 2.1.9 Las aeronaves con alto índice de contaminación acústica realizarán cambios de potencia con el propósito de minimizar el nivel de ruido que pueda afectar a la comunidad.

2.2 Operación de Helicópteros

2.2.1 Llegadas

- 2.2.1.1 Los helicópteros no basados en el aeródromo aproximarán al punto de visada del sector poniente utilizando el circuito de tránsito izquierdo con base amplia para no interferir los tramos bases de planeadores y remolcadores y posterior rodaje aéreo hasta el área de puestos de estacionamientos para helicópteros, de acuerdo a los Apéndices 1 y 2.
- 2.2.1.2 Los helicópteros basados en el aeródromo aproximarán al punto de visada del sector Oriente, ubicado al noreste de Umbral 26, trasladándose en rodaje aéreo hasta frente a su hangar.

2.2.1.3 Iniciarán tramo con el viento lateral Parque Arauco a una altitud de 3 500 pies QNH de SCTB, manteniendo su trayectoria de vuelo al norte de Avenida Kennedy, posterior base amplia, para no interferir los tramos base y final de planeadores y remolcadores.

2.2.1.4 El circuito de espera de helicópteros es en cerro Alvarado con viraje derecha a 3 500 pies QNH de SCTB.

2.2.2 Salidas

2.2.2.1 Los despegues se efectuarán desde los puntos de visada ubicados en los sectores oriente y poniente. El ascenso posterior al despegue desde el punto de visada del sector oriente se efectuará sobre la Pista 26 para posterior, continuar ascenso en rumbo eje de pista. Desde ambos puntos de visada, ascender en rumbo eje de pista, cauce del río Mapocho, vía Pirámide hacia el área de Conchalí hasta alcanzar 3 200 pies de altitud antes de ejecutar algún viraje o maniobra.

2.2.2.2 Se debe poner especial atención al tránsito de planeadores y remolcadores, tanto en el aire como en tierra, teniendo precaución con la turbulencia que genera su aeronave. El circuito de planeadores cruza por el centro de la pista, en su tramo viento cruzado aproximadamente a 3 000 pies QNH.

2.2.3 Rodaje aéreo

El rodaje aéreo se efectuará sobre la pista, con la debida precaución, evitando sobrevolar a otros helicópteros en cualquier fase.

2.2.4 Estacionamiento de helicópteros y embarque de pasajeros

2.2.4.1 Los helicópteros deben estacionarse en los lugares asignados en los sectores poniente y oriente.

2.2.4.2 Solo está autorizado embarcar pasajeros y equipajes en las áreas asignadas:

- a) En el sector poniente, en una de las dos zonas demarcadas. No se permite el ingreso de vehículos hasta estos puntos.
- b) En el sector oriente, en el área asignada, solo con la presencia del Piloto a cargo de la operación.

2.3 Operación de Aviones

2.3.1 Llegadas

2.3.1.1 Los aviones aproximando desde el este y desde Cerro Calán lo harán vía Cerro Alvarado y final Pista 26 con atención a aeronaves en circuito de tránsito izquierdo.

2.3.1.2 Los aviones aproximando desde el norte, sur y oeste deben iniciar tramo con el viento vertical estanque pirámide a una altitud de 3 500 pies QNH de SCTB, manteniendo su trayectoria de vuelo al norte de Avenida Kennedy.

2.3.1.3 Durante el tránsito, los aviones deben mantener potencia reducida, acorde a la performance, para evitar dentro de lo posible ruido ambiental.

2.3.1.4 Se debe poner atención al tránsito de planeadores y remolcadores, tanto en el aire como en tierra, los pilotos al mando coordinarán en frecuencia 133,1 MHz.

- 2.3.1.5 Punto de espera visual:
Vertical Cerro Alvarado 4 000 pies QNH viraje derecha
- 2.3.1.6 En caso de aproximación frustrada, el piloto al mando debe pasar de largo ascendiendo en rumbo eje de Pista hasta 3 500 pies QNH de SCTB y reingresar a tramo con el viento izquierdo Pista 26. Debe tener precaución con el tramo viento cruzado del tránsito del circuito de Planeadores, que se realiza aproximadamente a 3 000 pies QNH por el centro de la pista.

2.3.2 Salidas

- 2.3.2.1 El despegue se efectuará de Pista 26, pudiendo ocupar los 200 metros al este del umbral. (SWY de la RWY 08).
- 2.3.2.2 Efectuado el despegue, el piloto informará dejando zona y frecuencia una vez alcanzados los 3 200 FT o 3,5 NM, lo primero que ocurra. El avión debe mantenerse sobre el cauce del río Mapocho para posteriormente proseguir hacia el Valle de Conchalí por el Portezuelo de la Pirámide, evitando sobrevolar edificaciones y las zonas de parapentes publicadas, hasta alcanzar 3.500 pies de altitud. Si se abandona la zona se ajustará a las rutas VFR publicadas.
- 2.3.2.3 Al dirigirse al Aeródromo de Tobalaba, debe ascender a 3 200 pies, previo al viraje izquierda. Mantendrá una trayectoria al sur de Avda. Kennedy con rumbo al Cerro Calán manteniendo 3 500 pies QNH o superior.

2.3.3 Rodaje

- 2.3.3.1 Antes de iniciar el rodaje, el piloto irradiará posición, intenciones y se cerciorará del movimiento del tránsito de aeródromo.
- 2.3.3.2 Durante el rodaje y en toda circunstancia están prohibidas las detenciones en la vía de rodaje para dejar o tomar pasajeros, sólo se podrá embarcar o desembarcar pasajeros en el área contigua a combustible.
- 2.3.3.3 En toda operación de rodaje, el piloto de avión debe privilegiar el movimiento de planeadores. Cuando enfrente planeadores en carrera de aterrizaje debe detenerse o incluso apartarse hacia el norte de modo de dejar el mayor espacio posible para la operación del planeador. En caso de enfrentar aviones aterrizando podrá continuar su rodaje con precaución.

2.4 Operación de Remolcadores

Los aviones remolcadores se considerarán como tales solamente cuando efectúen dicha función.

2.4.1 Llegadas

- 2.4.1.1 El remolcador que deba frustrar su aproximación debe ingresar al circuito de tránsito de remolcadores especificado en Apéndice 1, a 3 500 pies de altitud.
- 2.4.1.2 Efectuado el aterrizaje, el remolcador abandonará pista y se dirigirá a la zona de despegue o estacionamiento por la vía de rodaje.

- 2.4.1.3 Queda estrictamente prohibido realizar viraje de 180° en pista.
- 2.4.1.4 El remolcador en uso se podrá estacionar en la vía de rodaje diagonal, para el próximo despegue, manteniendo detrás de la línea de punto de espera.
- 2.4.2 Salidas**
- 2.4.2.1 La carrera de despegue de los aviones remolcadores se podrá iniciar desde la calle de rodaje diagonal adyacente a Pista 26.
- 2.4.2.2 Una vez despegado el remolcador debe mantenerse sobre el cauce del río Mapocho y luego proseguir hacia el Valle de Conchalí por el Portezuelo de la Pirámide evitando sobrevolar edificios y las zonas de parapentes publicadas.
- 2.4.2.3 Cruzado el Portezuelo de la Pirámide, el ascenso debe realizarse preferentemente dentro de la zona de Remolque: Av. Circunvalación A. Vespucio por el Sur, carretera a Los Andes por el Poniente, la Pirámide y cerros adyacentes por el Oriente, con la precaución de no ingresar en las zonas de parapentes publicadas en el sector.
- 2.4.2.4 La zona de corte es una línea que une el sector de La Pirca (1 470 pies) y el Portezuelo de la Pirámide. Efectuado el corte, se dirigirá a la Zona La Pirámide para posterior ingreso a tramo con el viento izquierdo Pista 26, máximo 5 000 pies en descenso hasta 3 500 pies antes de ingresar a base.
- 2.4.2.5 Por razones de seguridad el piloto al mando de la aeronave remolcadora debe cerciorarse que el cable de remolque se encuentra totalmente recogido antes de iniciar el viraje base.

2.5 Operación de Planeadores

- 2.5.1 Para efectos de instrucción de planeadores, se establece como Zona de Instrucción el área definida por los siguientes puntos, a una altitud máxima de 7000 pies:
- a) Estanque redondo Pirámide;
 - b) Cerro El Carbón;
 - c) Cerro Manquehue; y
 - d) Cerro Alvarado.
- 2.5.2 Circuito de Tránsito
- a) Se iniciará tramo contra el viento al Norte de Umbral 26 a una altitud de 3 250 pies QNH;
 - b) Viraran a tramo a través del viento a una altitud de 3 100 pies QNH continuando su descenso;
 - c) Interceptarán tramo con el viento a una altitud de 2 900 pies QNH;
 - d) Descenderán hasta una altitud de 2 750 pies QNH, para posterior aterrizaje; y
 - e) Una vez efectuado el aterrizaje, el planeador maniobrá de tal forma que su detención se produzca lo más cercano a la vía de rodaje.

2.6 Vehículos y personas

- 2.6.1 En el área de maniobras solo se permite la presencia de pilotos o personal autorizado.
- 2.6.2 En el área de maniobras se prohíbe la circulación de vehículos y peatones, excepto el vehículo de remolque de planeadores y aquellos coordinados y autorizados por Operaciones del Club de Planeadores de Vitacura.
- 2.6.3 Los vehículos con destino a los hangares y estacionamientos de aviones y helicópteros del sector Oriente, deben solicitar autorización para su ingreso con Operaciones del Club de Planeadores de Vitacura, usar comunicaciones, luces intermitentes y ceder el paso a las aeronaves.
- 2.6.4 La velocidad de circulación no sobrepasará los 30 km/h.

2.7 Comunicaciones

La frecuencia de operación VHF del Aeródromo SCLC es 133,1 MHz.

APÉNDICE 1

CIRCUITO DE TRÁNSITO IZQUIERDO PISTA 26 PARA AVIONES, HELICÓPTEROS Y PLANEADORES



APÉNDICE 2
ESQUEMA DE AERÓDROMO

