



CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

DAR 12

**SERVICIO DE BÚSQUEDA
Y SALVAMENTO AÉREO
S.A.R.**

POR DECRETO N° 531 DEL 8 DE SEPTIEMBRE DE 1993 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 34.694 DEL 19 DE OCTUBRE DE 1993 SE APROBÓ EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DAR-12 "SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AÉREO (SAR)"

POR DECRETO N° 1.834 DEL 6 DE DICIEMBRE DEL 2000 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 36.944 DEL 23 DE ABRIL DEL 2001 SE APROBÓ LA PRIMERA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DAR-12 "SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AÉREO (SAR)"

POR DECRETO N° 223 DEL 5 DE DICIEMBRE DEL 2002 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 37.502 DEL 06 DE MARZO DEL 2003 SE APROBÓ LA SEGUNDA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DAR-12 "SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AÉREO (SAR)"

POR DECRETO N° 44 DEL 31 DE MARZO DEL 2008 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 39.118 DEL 22 DE JULIO DEL 2008 SE APROBÓ LA TERCERA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DAR-12 "SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AÉREO (SAR)"

ÍNDICE

PREÁMBULO

CAPÍTULO 1.- DEFINICIONES

CAPÍTULO 2.- APLICACIÓN

CAPÍTULO 3.- ORGANIZACIÓN OPERATIVA

- 3.1 Objetivo Servicio SAR
- 3.2 Regiones de Búsqueda y Salvamento
- 3.3 Operaciones en la Región de Búsqueda y Salvamento
- 3.4 Centros Coordinadores de Salvamento
- 3.5 Comité de Búsqueda y salvamento regional
- 3.6 Subcentro Coordinador de Salvamento
- 3.7 Brigadas de Búsqueda o Salvamento
- 3.8 Brigadas de Búsqueda o Salvamento de los Subcentros Coordinadores.
- 3.9 Puestos de Alerta
- 3.10 Frecuencias de Socorro

CAPÍTULO 4.- COOPERACIÓN

CAPÍTULO 5.- FASES DE EMERGENCIA, RESPONSABILIDADES Y PROCEDIMIENTOS

- 5.1 Responsabilidades dependencias ATS
- 5.2 Procedimientos Servicios ATS y SAR
- 5.3 Procedimientos para los RCC

CAPÍTULO 6.- SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA

APÉNDICE A	CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO
APÉNDICE A-1	CENTRO DE CONTROL DE MISIONES CHILE
APÉNDICE B	FRECUENCIAS DE SOCORRO AERONÁUTICO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
APÉNDICE C	SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
APÉNDICE D	COMUNICACIONES SAR

**REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN**

APRUEBA "REGLAMENTO DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AÉREO" DAR - 12

=====

SANTIAGO, 08 DE SEPTIEMBRE 1993

Nº 531

S.E DECRETO HOY LO QUE SIGUE:

VISTOS:

Lo dispuesto las facultades que me confiere el art. 32 Nº 8 de la Constitución Política del Estado; lo dispuesto en los artículos 3º letra t) y 7º de la Ley Nº 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil; lo establecido en los DD. SS. Nºs. 708 de 1989 y 615 de 1990.- y

CONSIDERANDO:

La conveniencia de extractar y sistematizar las normas reglamentarias vigentes en la materia de búsqueda y salvamento, que atiende la Fuerza aérea de Chile, de manera de ponerlas al alcance y conocimiento de la comunidad nacional y facilitar así su debida aplicación; el oficio ordinario Nº 04/2/45/1322 de 14.ABR.993 de la Dirección General de Aeronáutica civil y el oficio ordinario Nº 781 de 18.MAY.993 de la Auditoria de la subsecretaria de Aviación.

DECRETO:

Apruébase el siguiente "Reglamento del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (Servicio SAR), el que se identificará en la Reglamentación aeronautica como DAR-12:

Anótese, tómese razón, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial de la republica de Chile.-PATRICIO ALWYN AZOCAR, Presidente de la República.- Patricio Rojas Saavedra, Ministro de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento.- **Jorge Heine Lorenzen**, Subsecretario de Aviación.

PREÁMBULO

El Convenio de Aviación Civil, suscrito por Chile el 7 de Diciembre de 1944 en la ciudad de Chicago, entre sus disposiciones, consigna normativa específica sobre Búsqueda y Salvamento y señala la necesidad de emitir y adoptar regulaciones internacionales sobre esta materia.

Las primeras proposiciones internacionales respecto a establecer un Anexo al Convenio relativo a Búsqueda y Salvamento se formularon en 1946, y cinco años más tarde el documento definitivo, identificado como Anexo 12, entró en aplicación el 01 de Marzo de 1951, readecuado a una serie de modificaciones y mejoras surgidas, aprovechando la experiencia adquirida en reuniones regionales de Navegación Aérea y en conformidad a las necesidades de la aviación civil internacional. Sin embargo, nuestro país ya había dictado la Orden Especial N° 143 de 10 de Mayo de 1950, de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, para establecer los servicios de búsqueda y salvamento.

Posteriormente el Estado de Chile, en cumplimiento al compromiso contraído en Chicago, pone en vigencia por primera vez, mediante Decreto Supremo N° 871 de 3 de Junio de 1955, las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre Búsqueda y Salvamento, contenidas en el citado Anexo 12 al Convenio. Ese mismo año, el 20 de Octubre, se da fuerza legal, a través de la dictación del Decreto Supremo (Av.) N° 1907, a la organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento de Aeronaves dependiente de la Fuerza Aérea.

El año 1968 cuando se dicta la ley 16.752 Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el artículo séptimo queda establecido que la Fuerza Aérea de Chile atenderá el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo del país, continuando con esta tarea como la había tenido hasta esa fecha. En este contexto, se readecua por última vez el Servicio, por medio del Decreto Supremo N° 708 del 2 de Octubre de 1989 (Diario Oficial de 23.DIC.989), vigente hasta hoy.

Este último instrumento jurídico establece que deberá fijarse en detalle la organización, atribuciones, funcionamiento y responsabilidades del Servicio SAR en el Reglamento respectivo, condición que se materializa el 13 de Septiembre de 1990 mediante Decreto Supremo (AV.) N° 615, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, el que sólo se publicó en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea.

Este ordenamiento reglamentario refleja que nuestro Estado siempre ha permanecido preocupado del cumplimiento de la normativa internacional del SAR, para cuyo efecto mantiene permanente relación con órganos nacionales e internacionales, estableciendo acuerdos SAR con entes marítimos sobre coordinación con los servicios aeronáuticos y con otros organismos respecto a asuntos del espacio ultraterrestre, sistemas sateliticos y otros aspectos de reciente actualización.

Es de primera importancia la estrecha coordinación que existe entre la Fuerza Aérea y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para iniciar y desarrollar las distintas fases de emergencia cuando se trata de una operación SAR, situación en que, por cierto, están también comprometidos todos los demás organismos o servicios del Estado e incluso entidades privadas.

Con el propósito de dar la necesaria divulgación a la normativa existente sobre la materia, estandarizarla al esquema de los reglamentos aeronáuticos, y satisfacer de esta manera el mandato legal contenido en el Art. 3º, letra t), de la Ley 16.752, se han extractado y sistematizado de las disposiciones vigentes aquellas que dicen relación con los aspectos operacionales que afectan directamente a los usuarios o colaboradores del sistema SAR, para presentarlos en este documento como DAR-12 dentro de las publicaciones de la DGAC, complementando así los actuales decretos supremos y reglamentos que regulan el Servicio SAR, los que quedan plenamente subsistentes.

La tuición y responsabilidad del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la reglamentación vigente sobre búsqueda y salvamento aéreo es exclusiva de la Fuerza Aérea de Chile a través del Servicio SAR, el que coordinará con la DGAC las enmiendas o actualizaciones de dicha reglamentación.

CAPÍTULO 1

Definiciones

- 1.1 En el presente Reglamento, los términos y expresiones indicados a continuación tendrán los significados siguientes:

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas, y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacciones del aire con independencia del suelo.

AERONAVE DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.

AMARAJE FORZOSO

Descenso forzado de una aeronave en el agua.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

La Dirección General de Aeronáutica Civil

AUTORIDAD ATS COMPETENTE

Autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de administrar y proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de su jurisdicción.

BRIGADA DE BÚSQUEDA Y/O SALVAMENTO

Unidad compuesta por personal competente y dotado de equipo apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y/o el salvamento.

BÚSQUEDA

Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal e instalaciones disponibles para localizar a personas en peligro.

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Son aquellas funciones de supervisión, comunicación, coordinación, búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de todo recurso disponible, incluyendo aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO (RCC)

Dependencia encargada de promover la adecuada organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de ese carácter dentro de una región determinada.

CENTRO DE CONTROL DE MISIONES CHILE (CHMCC)

Es el organismo dependiente del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, encargado de proporcionar a los Centros Coordinadores de Salvamento correspondientes, información de alerta de origen satelital, relacionada con eventuales accidentes aéreos, terrestres o marítimos en que exista de por medio el uso de una baliza de emergencia dentro de la jurisdicción asignada por la organización internacional Cospas-Sarsat.

DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

Expresión genérica que significa, según el caso, Centro Coordinador de Salvamento, Subcentro de Salvamento o Puesto de Alerta.

ESTADO DE MATRÍCULA

El país en el cual una aeronave está matriculada.

EXPLOTADOR

Es la persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica.

Se presume explotador al propietario de la aeronave.

FASE DE ALERTA (ALERFA)

Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE EMERGENCIA.

Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

FASE DE INCERTIDUMBRE (INCERFA)

Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE PELIGRO (DETRESFA)

Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

INSTALACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Todo recurso móvil, comprendidas las brigadas de búsqueda y salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.

PILOTO AL MANDO

Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

PUESTO DE ALERTA

Dependencia destinada a recibir información del público en general con respecto a las aeronaves en emergencia y a remitir información al Centro Coordinador de Salvamento correspondiente.

REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Área de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SERVICIO SAR)

Organismo ejecutivo coordinador, cuya misión es efectuar la búsqueda de aeronaves y salvamento de sus ocupantes, que se hallen en peligro o perdidos dentro de su área jurisdiccional.

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta y control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

SUBCENTRO DE SALVAMENTO

Dependencia subordinada a un Centro Coordinador de Salvamento establecido, para complementar la función de éste dentro de una parte determinada de una región de búsqueda y salvamento.

TIEMPO DE VUELO

Tiempo total transcurrido desde el momento en que una aeronave comienza a moverse por su propia fuerza, con el objeto de despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

CAPÍTULO 2**Aplicación**

- 2.1 El presente Reglamento se aplicará a todas las aeronaves de Estado y civiles que operen dentro del territorio nacional y en aquellos en que el Estado tenga jurisdicción por convenios internacionales o acuerdos regionales.
- 2.2 Las reglas, disposiciones e instrucciones contenidas en este documento derivan de la reglamentación vigente y regulan la búsqueda de aeronaves y salvamento de sus ocupantes, que se hallen en peligro o extraviadas dentro de dichos territorios jurisdiccionales.
- 2.3 Es de exclusiva responsabilidad de la Fuerza Aérea de Chile el ejecutar y coordinar la aplicación de las normas establecidas en este Reglamento, a través del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (Servicio SAR), conforme a lo dispuesto en los Decretos Supremos (Aviación) N° 708 de 1989 y 615 de 1990.
- 2.4 El Estado de Chile proporciona el servicio de búsqueda y salvamento aéreo durante las veinticuatro horas del día, y esta ayuda se presta a las aeronaves en peligro y a los supervivientes de accidentes de aviación cualquiera sea la nacionalidad de éstos.

CAPÍTULO 3

Organización Operativa

- 3.1 El Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) es el único organismo ejecutivo y coordinador de los medios puestos a su disposición, cuyo objetivo es efectuar la búsqueda de aeronaves y salvamento de sus ocupantes, que se hallen en peligro o extraviadas dentro de su área jurisdiccional. Además, en la medida que su función primaria y medios lo permitan, presta ayuda en la búsqueda y salvamento de personas en otros tipos de emergencias.
- 3.2 Para efectos de la operación del Servicio, las Regiones de Búsqueda y Salvamento que corresponden a nuestro país, son las siguientes:
- Iquique
 - Antofagasta
 - Santiago
 - Puerto Montt
 - Punta Arenas
 - Isla de Pascua.

En el Apéndice A se señalan los límites geográficos, sedes y órganos responsables de cada Región.

- 3.3 Operarán dentro de las respectivas Regiones de Búsqueda y Salvamento los Centros Coordinadores de Salvamento, los Comités de Búsqueda y Salvamento Regionales, los Subcentros Coordinadores de Salvamento (eventuales o permanentes), y las Brigadas de Búsqueda o Salvamento.

3.4 Centros Coordinadores de Salvamento.

- 3.4.1 Son los organismos ejecutivos del Servicio SAR, responsables de coordinar, dirigir y controlar los medios que se colocan a su disposición, para materializar las operaciones de búsqueda y/o salvamento que se requieran.

- 3.4.2 Los Centros Coordinadores de Salvamento mantendrán comunicación permanente con los Servicios de Tránsito Aéreo y con los demás componentes del respectivo Centro Coordinador.

3.5 Comité de Búsqueda y Salvamento Regional.

- 3.5.1 Es el organismo asesor de un Centro Coordinador de Salvamento en la región respectiva, cuya responsabilidad y objetivo es determinar los medios y coordinar los mecanismos por los cuales las entidades y organismos de la región deben apoyar a dicho Centro Coordinador de Salvamento, en un determinado accidente aéreo.

- 3.5.2 El Comité será presidido por el Jefe del Centro Coordinador de Salvamento e integrado por los Jefes o representantes autorizados de aquellos organismos de la Defensa Nacional, de los Servicios de utilidad pública o privados que puedan contribuir al apoyo

directo o indirecto en las labores de búsqueda de aeronaves y/o salvamento de sus ocupantes en la región correspondiente al Centro Coordinador de Salvamento. Su accionar estará regulado por el respectivo Plan SAR de cada una de las regiones.

3.6 Subcentro Coordinador de Salvamento.

Es el organismo ejecutivo dependiente del respectivo Centro Coordinador de Salvamento, de carácter eventual o permanente, responsable de efectuar el control, dirección y coordinación de los medios puestos a su disposición para materializar la búsqueda y salvamento en aquella parte de la región que le haya sido asignada.

3.7 Brigadas de Búsqueda o Salvamento.

Son los medios aéreos, marítimos, terrestres o mixtos, organizados como brigadas de búsqueda o salvamento, o ambas que, efectúan estas operaciones y que proceden de la Fuerza Aérea de Chile o eventualmente de otros organismos del Estado o de entidades privadas, que se deben poner a disposición del Servicio SAR.

3.8 Brigadas de Búsqueda o Salvamento de los Subcentros Coordinadores de Salvamento.

Su propósito, funciones, responsabilidades y atribuciones son las mismas indicadas para las Brigadas del Centro Coordinador de Salvamento.

3.9 Puestos de Alerta.

Todas las reparticiones de las Fuerzas Armadas y de Orden y los demás organismos públicos del Estado, actuarán como puestos de alerta para notificar a los Centros Coordinadores de Salvamento de la región respectiva, de cualquiera presunción o conocimiento sobre una aeronave en peligro o accidentada.

3.10 Frecuencias de Socorro.

Las Frecuencias de Socorro Aeronáutico y de Operaciones de Búsqueda y Salvamento, se señalan en el Apéndice B.

CAPÍTULO 4

Cooperación

- 4.1 Las prestaciones del Servicio SAR se harán dentro del espacio aéreo de las regiones de búsqueda y salvamento señaladas en el Apéndice A y corresponden a los acuerdos regionales vigentes de navegación aérea, aprobados por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los apoyos de medios aéreos requeridos por otros Estados y que queden fuera de las áreas señaladas, serán canalizados a través de la Jefatura del Servicio SAR.
- 4.1.1 El apoyo que presten al SAR los organismos de la Defensa Nacional y otros del Estado u organizaciones privadas, deberá ser materializado con medios que cuenten con capacidad operativa inmediata, ser dirigido por su propio personal y coordinado en todas sus operaciones por el Centro Coordinador de Salvamento respectivo.
- 4.1.2 El Servicio SAR podrá facilitar, conforme a su disponibilidad, equipamiento especial o de apoyo para labores de búsqueda y salvamento a aquellos medios aéreos que han sido comprometidos previamente para conformar brigadas aéreas de búsqueda o salvamento.
- 4.1.3 Todo movimiento de aeronaves, equipamiento marítimo, terrestre o de personal para la operación de búsqueda y salvamento aéreo que se efectúen en los espacios aéreos de las respectivas regiones de búsqueda y salvamento, deberá estar controlada por el Centro Coordinador de Salvamento correspondiente, el que a su vez coordinará dicha actividad con los Servicios de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del área.
- 4.1.4 Al término de la investigación del accidente, dispuesta por el Fiscal de Aviación y previa coordinación con la DGAC, cada Centro Coordinador de Salvamento se encargará de que los restos que queden de un accidente de aviación, sean retirados o destruidos o señalados en las cartas o por NOTAM, a fin de evitar confusiones y falsas alertas posteriores.
- 4.1.5 Con sujeción a las normativas legales vigentes, el Servicio SAR adoptará las medidas y hará las coordinaciones necesarias para el establecimiento de las condiciones de entrada al territorio nacional de las brigadas de salvamento de un Estado extranjero y viceversa.
- 4.2 Todo piloto al mando de una aeronave que observe a otra aeronave o embarcación en una situación de peligro o capte una señal o mensajes de socorro, deberá:
- a) Apoyarla en todo lo que su condición de vuelo y seguridad le permitan, tal como mantener contacto visual o de escucha, hasta que su presencia ya no sea necesaria;
 - b) Notificar, tan pronto sea posible, al Centro Coordinador de Salvamento respectivo o a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo de la DGAC, de la situación observada o escuchada;

- c) Efectuar la notificación a que se refiere la letra b), entregando la siguiente información: tipo de aeronave o nave, identificación, condición, posición geográfica, hora, personas observadas, condición física aparente de los sobrevivientes y otros aspectos relacionados con la emergencia;
- d) Proceder de acuerdo a las instrucciones que dé el Centro Coordinador de Salvamento o la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo.

4.3 Cuando la comunicación con la aeronave o nave en peligro o accidentada no pueda realizarse por no tener radiocomunicación en ambos sentidos y se está en contacto visual con ella, se emplearán las señales de búsqueda y salvamento recomendadas por OACI, que se indican en el Apéndice C.

CAPÍTULO 5

Fases de emergencia, responsabilidades y procedimientos

- 5.1 Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, comunicarán a los Centros Coordinadores de Salvamento toda la información relativa a las aeronaves en emergencia, conforme a los procedimientos internacionales y nacionales que se indican en 5.2.
- 5.1.1 Los Centros Coordinadores de Salvamento observarán los procedimientos generales durante las fases de emergencia, INCERFA - ALERFA - DETRESFA, que se señalan en 5.3.
- 5.1.2 Cualquier Centro Coordinador de Salvamento que conozca una situación de emergencia de una aeronave en una región vecina, o que pueda afectar a las dos regiones y no sepa si otro Centro Coordinador de Salvamento ha iniciado las operaciones, asumirá la responsabilidad de dar comienzo a las medidas necesarias para las operaciones que puedan requerirse y paralelamente consultar con los Centros Coordinadores vecinos. Lo anterior con el objeto de definir la designación del Centro Coordinador de Salvamento que debe asumir y continuar con la responsabilidad de la operación.
- 5.1.3 El Centro Coordinador de Salvamento que coordine las operaciones de búsqueda y/o salvamento, informará respecto de cada circunstancia de la emergencia o acontecimiento, a los Centros Coordinadores de Salvamento que actúan o cooperan en el seguimiento de los eventos y su análisis. Esto es igualmente válido para los Centros Coordinadores que participan y que tengan conocimiento de alguna información relativa al suceso, para que la notifiquen al Centro Coordinador que está a cargo de las operaciones.
- 5.2 Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo y para el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR).**
- 5.2.1 Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, notificarán inmediatamente a los Centros Coordinadores de Salvamento, cuando consideren que una aeronave se encuentre en estado de emergencia. (DAR-11 DGAC). Al efecto se observará el siguiente procedimiento:
- 5.2.1.1 **ATS declarará Fase de Incertidumbre (INCERFA):**
- a) Cuando no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave en los treinta minutos siguientes a la hora en que debiera haberse recibido de ella una comunicación, o siguientes al momento en que por primera vez se trató infructuosamente de establecer comunicación con dicha aeronave, lo primero que suceda; o
 - b) Cuando la aeronave no llegue dentro de los treinta minutos siguientes a la hora prevista de llegada últimamente anunciada por ella, o la calculada por la dependencia de tránsito aéreo, la que de las dos resulte más tarde; a menos que no existan dudas acerca de la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

5.2.1.2 Se declarará Fase de Alerta (ALERFA)

- a) Cuando transcurrida la fase de incertidumbre en las subsiguientes tentativas para establecer comunicación con la aeronave, o en las averiguaciones hechas a otras fuentes pertinentes, no se consiga noticia de la aeronave; o
- b) Cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje o no se haya podido establecer comunicación con la aeronave; o
- c) Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso, a menos que haya indicios favorables, en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes; o
- d) Cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.

5.2.1.3 En los casos consignados en las letras b), c), y d) del párrafo 5.2.1.2 anterior, en que por su propia función corresponde a los Servicios de Tránsito Aéreo iniciar directamente la fase de ALERFA, de inmediato deberá comunicar esta situación al Centro Coordinador de Salvamento respectivo, a fin de que este declare y desarrolle plenamente dicha fase.

5.2.1.4 Se declarará Fase de Peligro (DETRESFA)

- a) Cuando transcurrida la fase de alerta, las nuevas tentativas resultan infructuosas para establecer comunicación con las aeronaves y se hayan realizado mayores indagaciones a través de comunicaciones, también infructuosas, hagan suponer que la aeronave se halla en peligro; o
- b) Cuando se considere que se ha agotado el combustible que la aeronave lleva a bordo o que él es insuficiente para permitirle llegar a lugar seguro; o
- c) Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave son anormales hasta el extremo de que se crea probable un aterrizaje forzoso; o
- d) Cuando se reciban informes o sea lógico pensar que la aeronave está a punto de hacer un aterrizaje forzoso o que lo ha efectuado ya; a menos que se tenga la certidumbre de que la aeronave y sus ocupantes no se ven amenazados por ningún peligro grave ni inminente y de que no necesitan ayuda inmediata.

5.2.1.5 En los casos consignados en las letras c) y d) del párrafo 5.2.1.4 anterior, en que por su propia función corresponde a los Servicios de Tránsito Aéreo iniciar directamente la fase de DETRESFA, de inmediato deberá comunicar esta situación al Centro Coordinador de Salvamento respectivo, a fin de que éste declare y desarrolle plenamente dicha fase.

- 5.2.2 La notificación que hagan los Servicios de Tránsito Aéreo a los Centros Coordinadores de Salvamento, contendrá la información siguiente, conforme se disponga de ella en el orden indicado:
- a) INCERFA, ALERFA o DETRESFA, según corresponda a la fase de emergencia;
 - b) Servicio y persona que llama;
 - c) Clase de emergencia;
 - d) Información apropiada contenida en el plan de vuelo;
 - e) Dependencia que estableció la última comunicación, hora y frecuencia utilizada.
 - f) Último mensaje de posición y cómo se determinó éste;
 - g) Colores y marcas distintivas de la aeronave;
 - h) Mercancías peligrosas transportadas como carga;
 - i) Toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación;
 - j) Demás observaciones pertinentes.
- 5.2.3 La parte de la información especificada en 5.2.2, de que no se disponga en el momento de hacer la notificación a un Centro Coordinador de Salvamento, deberá recabarse por una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo antes de declararse la fase de peligro si hay motivos suficientes para creer que se producirá dicha fase.
- 5.2.4 Ampliando la notificación estipulada en 5.2.1, se suministrarán sin tardanza al Centro Coordinador de Salvamento, los datos siguientes:
- a) Toda información adicional respecto al cariz que vaya tomando el estado de emergencia a través de las distintas fases sucesivas;
 - b) Información de que ha dejado de existir el estado de emergencia.
- 5.3 Procedimientos para los Centros Coordinadores de Salvamento.**
- 5.3.1 Los Centros Coordinadores de Salvamento observarán los siguientes procedimientos en las fases de emergencia:
- 5.3.1.1 **Fase de Incertidumbre (INCERFA)**
- Durante la fase de incertidumbre, el Centro Coordinador de Salvamento prestará su máxima cooperación a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y demás organismos y servicios adecuados, a fin de que los informes que lleguen sean rápidamente evaluados.
- 5.3.1.2 **Fase de Alerta (ALERFA)**
- Al producirse una fase de alerta, el Centro Coordinador de Salvamento alertará inmediatamente a las dependencias de los Servicios de Búsqueda y Salvamento y Brigadas de Salvamentos apropiados, y dará comienzo a las actividades previstas en los planes de operaciones.

5.3.1.3 Fase de Peligro (DETRESFA)

Cuando se crea que una aeronave se halla en peligro, o cuando existe una fase de peligro, el Centro Coordinador de Salvamento respectivo tomará el control de la operación de búsqueda y salvamento, activando el Centro Coordinador de Salvamento conforme a los procedimientos establecidos y dispondrá la intervención de las Brigadas de Búsqueda y Salvamento, de acuerdo al plan detallado de operación del Centro.

CAPÍTULO 6**Suspensión de las Operaciones de Búsqueda**

- 6.1 El término o suspensión de las operaciones de búsqueda será dispuesto por el Jefe del Centro Coordinador respectivo, quien deberá comunicar esta decisión a toda autoridad, organismo o servicio que haya sido alertado o hecho intervenir con motivo de esta operación.
- 6.1.1 La determinación de suspender la búsqueda se adoptará en los siguientes casos:
- a) Cuando los ocupantes de una aeronave accidentada, en peligro o con problemas, han sido salvados o trasladados a lugares seguros o de primeros auxilios apropiados y la aeronave en lo posible no puede causar o recibir otros daños;
 - b) Al considerar que continuar la búsqueda o salvamento es inútil, conforme a los antecedentes que obren en el Centro Coordinador de Salvamento, o cuando las circunstancias que rodean a la búsqueda puedan producir nuevas catástrofes por malas condiciones meteorológicas, riesgo de operación, u otras calificadas.
- 6.1.2 Para los efectos de la suspensión de las operaciones, se considerarán seis días de búsqueda sin resultados y sin indicios que permitan abrigar esperanza alguna de encontrar la aeronave o sus ocupantes. Este plazo se puede prolongar por cuatro días más, cuando la búsqueda inicial ha tenido problemas o surjan indicios que permitan abrigar esperanzas.
- 6.1.3 El Jefe del Centro Coordinador de Salvamento podrá disponer la prolongación o reinicio de la búsqueda, si los antecedentes que obran en su poder permiten abrigar esperanzas fundadas de encontrar a los ocupantes de la aeronave con vida. En este caso, dispondrá el reinicio de las operaciones suspendidas de búsqueda y salvamento o de una determinada operación.
- 6.2 Las operaciones de búsqueda o salvamento no relacionadas con aeronaves en la cual participe el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, se asimilarán a aquellas indicadas para los accidentes aéreos.

APÉNDICE "A"

**CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTOS
(REGIONES, LÍMITES, SEDES Y AUTORIDADES)**

REGIÓN	LÍMITES	SEDES	AUTORIDADES
IQUIQUE	Norte 18° 21' S y LPI con Perú Este LPI (*) con Bolivia Sur 21° 26' S Weste 90° 00'W	IQUIQUE	Comandante en Jefe de la 1ª Brigada Aérea
ANTOFAGASTA	Norte 21° 26' S Este LPI con Argentina y Bolivia Sur 29° 10'S Weste 90° 00'W	ANTOFAGASTA	Comandante en Jefe de la V Brigada Aérea
ISLA DE PASCUA	Norte 15° 00'S Este 90° 00'W Sur Polo Sur Weste 131° 00'W hasta 30° 00 S para continuar Oeste 120° 00' hasta 15° 00'S	ISLA DE PASCUA	Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea
SANTIAGO	Norte 29° 10'S Este LPI con Argentina Sur 37° 30'S Weste 90° 00'W	SANTIAGO	Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea
PUERTO MONTT	Norte 37° 30'S Este LPI con Argentina Sur 48° 45'S Weste 90° 00'W	PUERTO MONTT	Comandante en Jefe de la IIIª Brigada Aérea
PUNTA ARENAS	Norte 48° 45'S Este LPI con Argentina Lat. 58° 21'S y Long 53° W hasta el Polo Sur Weste 90° 00'W	PUNTA ARENAS	Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea

(*) LPI = Límite Político Internacional.

APÉNDICE “A1”

CENTRO CONTROL DE MISIONES CHILE

(IDENTIFICACIÓN – LÍMITES – SEDE – AUTORIDADES)

IDENTIFICACIÓN	LÍMITES			SEDE	AUTORIDAD		
CHMCC	Punto	Latitud	Longitud	SANTIAGO	Comandante del Comando de Combate de la Fuerza Aérea de Chile		
	CH1 = CH146	90° 00' S	000° 00' W				
	CH2	30° 00' S	131° 00' W				
	CH3	30° 00' S	120° 00' W				
	CH4	18° 21' S	120° 00' W				
	CH5	18° 21' S	070° 24' W				
	CH10	16° 16' S	068° 54' W				
	CH17	10° 57' S	069° 34' W				
	CH26	09° 51' S	065° 18' W				
	CH45	15° 05' S	060° 15' W				
	CH61	22° 17' S	055° 51' W				
	CH73	27° 15' S	055° 33' 30" W				
	CH76	27° 19' S	058° 36' W				
	CH94	24° 24' S	068° 15' W				
	CH97	26° 53' 30" S	068° 18' W				
	CH104	31° 40' S	070° 32' W				
	CH107	33° 53' 30" S	069° 53' W				
	CH113	38° 44' 30" S	071° 03' W				
	CH120	44° 35' 30" S	071° 08' W				
	CH127	49° 19' S	073° 28' W				
	CH129	50° 37' S	072° 32' W				
	CH136	54° 55' S	068° 39' W				
	CH144	58° 21' 01" S	067° 16' W				
	CH145	58° 21' 01" S	053° 00' W				
	CH146 = CH1	90° 00' S	000° 00' W				
	URUGUAY						
	CH163	32° 47' S	053° 06' W				
	CH168	34° 00' S	010° 00' W				
CH171	40° 00' S	045° 00' W					
CH175	34° 35' S	057° 50' W					
Incluye a los SPOC de Bolivia, Paraguay y Uruguay							

SPOC.- Punto de Contacto SAR (SAR Point of Contact)

APÉNDICE "A2"

COMUNICACIONES SPOCs CHMCC		
BOLISPOC	Teléfono Fax AFTN Mail	1880 591 2 211 4145 1880 591 2 281 0203 SLLPZRZX sar@fab.mil.bo
PARASPOC	Fono / Fax Centro Aftn AFTN E - mail	1880 595 21 646081 1880 595 21 645707 SGASYFYX spoc@dinac.gov.py sas@dinac.gov.py
Gerente Centro Coordinación Socorro Aeronáutico	Móvil Oficina	595 98150 9170 1880 595 21 224048
URUGSPOC	Teléfono Fax AFTN	1880 598 2 6040297 1880 598 2 6040112 SUMUYCYX

APÉNDICE B.

Frecuencias de Socorro Aeronáutico y de Búsqueda y Salvamento.

Las normas y métodos relativos a las radiofrecuencias para las comunicaciones de socorro, tienen en cuenta procedimientos que han sido adoptados por la OACI (Anexo 10), en base a lo establecido por la U.I.T (Unión Internacional de Telecomunicaciones).

A.- FRECUENCIA DE SOCORRO.

Una aeronave en peligro, que aún se halle en vuelo, debe emplear la frecuencia que normalmente usa en ese momento para las comunicaciones con las estaciones aeronáuticas. Sin embargo, después que una aeronave haya aterrizado de emergencia o caído en algún lugar o haya efectuado un amaraje forzoso, deberá usar la frecuencia de 121.5 MHz, utilizando emisiones moduladas en amplitud (A3E).

B.- FRECUENCIA PARA EL EQUIPO DE RADIO DE SUPERVIVENCIA.

El equipo de radio de supervivencia que se lleva a bordo de las aeronaves, operará en 121.5 MHz, utilizando emisiones moduladas en amplitud (A3E).

C.- FRECUENCIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

- 1.- Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para búsqueda y salvamento, para fines de coordinación en el lugar del accidente, se usarán las frecuencias de 3023.5 y 5680 KHz y 123.1 MHz moduladas en amplitud.
- 2.- Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para la comunicación entre aeronaves de búsqueda y salvamento y barcos mercantes que intervengan en una operación de búsqueda y salvamento, se usará de preferencia 2182 KHz modulados en amplitud.
- 3.- Cuando se necesiten frecuencias específicas para comunicaciones entre centros coordinadores de búsqueda y aeronaves dedicadas a operaciones de búsqueda y salvamento, se usarán las frecuencias: 3023.5 KHz; 5680 KHz; 8364 KHz; 13286 KHz y 123.1 MHz moduladas en amplitud.
- 4.- Cuando las aeronaves comerciales tomen parte en las operaciones de búsqueda y salvamento, se comunicarán normalmente en los canales de rutas apropiadas con el centro de información de vuelo vinculado al Centro de Coordinación de Búsqueda que corresponde a la región.

D.- FRECUENCIAS PARA LOS TRANSMISORES LOCALIZADORES DE EMERGENCIA PARA LOCALIZACIÓN DE AERONAVES (ELT) PARA FACILITAR LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

- 1.- Los Transmisores localizadores de Emergencia (ELT) para localización de aeronaves a fin facilitar la búsqueda y salvamento, llevadas a bordo, de acuerdo con lo previsto en la reglamentación aeronáutica, operarán en 121.5 MHz en los

DAR-12

vuelos dentro de la región de búsqueda y salvamento que cubre Chile. Las aeronaves que porten también equipos que operen en frecuencias 243 MHz y 406 MHz, los señalarán en el Plan de Vuelo. Estos últimos (406 MHz) por integrar un sistema a nivel mundial deberán ser equipos aprobados por el sistema internacional Cospas/Sarsat y ser registrado su código por la autoridad aeronáutica o marítima correspondiente. Las frecuencias 121.5 y 243 MHz serán moduladas en amplitud y la frecuencia 406 Mhz será modulada en fase conforme lo especifique la reglamentación pertinente.

E.- OTRAS FUNCIONES.

- 1.- La frecuencia de 2182 KHz, modulada en amplitud es la frecuencia internacional de socorro en radiotelefonía que utilizarán para tal fin las estaciones de barco, de aeronaves o de embarcaciones y dispositivos de salvamento, cuando piden auxilio a los servicios marítimos.
- 2.- La frecuencia de 500 KHz, modulada en amplitud es la frecuencia internacional de socorro de radiotelegrafía que utilizarán para tal fin las estaciones de barco, de aeronaves y de embarcaciones o dispositivos de salvamento, cuando piden auxilio a los servicios marítimos.

F.- ESCUCHA OBLIGATORIA EN FRECUENCIA DE EMERGENCIA.

- 1.- Todas las aeronaves en vuelo y servicio de apoyo, que cuenten con equipos VHF/UHF operando durante sus actividades, deberán sintonizar la frecuencia de 121.5 y/o 243 MHz durante 3 minutos antes y 3 minutos después de la media hora, como regla general. Si no lo puede hacer en el período señalado, sintonizarán las frecuencias indicadas en otro momento, pero siempre una vez cada hora.
- 2.- Si durante su escucha percibe alguna emisión radial en los 121.5 MHz, procederá a notificar de inmediato a la dependencia de tránsito aéreo con que esté en contacto o con la más próxima.
Si sus condiciones de vuelo y equipamiento lo permiten, tratará de ubicar la posición de la señal de emergencia, utilizando los procedimientos de búsqueda aérea de transmisores ELT.
- 3.- Durante una Alerta, el Centro Coordinador de Salvamento respectivo o una aeronave de búsqueda, puede solicitar a cualquier aeronave en vuelo que realice una escucha en 121.5 MHz.

APÉNDICE C

Señales de Búsqueda y Salvamento

Las señales de búsqueda y salvamento, se utilizarán con el significado que a continuación se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

Al observar cualquiera de las señales indicadas, las aeronaves obrarán de conformidad con la interpretación que de la señal se da en este Apéndice.

A.- CÓDIGO DE SEÑALES VISUALES DE TIERRA Y AIRE.

1.- Códigos de Señales Visuales de Tierra a Aire utilizables por los Supervivientes.

Nº	MENSAJE	SÍMBOLO CÓDIGO
1	NECESITAMOS AYUDA	V
2	NECESITAMOS AYUDA MEDICA	X
3	NO o NEGATIVO	N
4	SI o AFIRMATIVO	Y
5	ESTAMOS AVANZANDO EN ESTA DIRECCIÓN	↑

2.-Códigos de Señales Visuales de Tierra a Aire Utilizables por las Brigadas de Salvamento.

Nº	MENSAJE	SÍMBOLO CÓDIGO
1	OPERACIÓN TERMINADA	L L L
2	HEMOS HALLADO A TODOS LOS OCUPANTES	L L
3	HEMOS HALLADO SOLO A ALGUNOS OCUPANTES	++
4	NO PODREMOS CONTINUAR. REGRESAMOS A LA BASE	XX
5	NOS HEMOS DIVIDIDO EN DOS GRUPOS CADA UNO SE DIRIGE EN EL SENTIDO INDICADO	
6	SE HA RECIBIDO INFORMACIÓN DE QUE LA AERONAVE ESTA EN ESTA DIRECCIÓN	
7	NO HEMOS HALLADO NADA. CONTINUAREMOS LA BÚSQUEDA	N N

3.- Los símbolos tendrán 2.5 metros (8 pies) de longitud por lo menos, y se procurará que sean lo más llamativos posibles, pudiendo hacerse con cualquier material como tira de tela, pedazos de madera, piedras u otro elemento similar, marcando los símbolos sobre el terreno lo más notorio posible.

B.- SEÑALES DIRIGIDAS A EMBARCACIONES.

1.-Las siguientes maniobras ejecutadas en sucesión por una aeronave, significa que ésta desea dirigir una embarcación con la cual no se tiene comunicación radial, hacia una aeronave o embarcación en peligro.

a) Describir un circulo alrededor de la embarcación por lo menos una vez.

b) Volar a baja altura cruzando el rumbo de la embarcación delante de la proa, y:

- Alabeando las alas; o
- Abriendo y cerrando el acelerador; o
- Cambiando el paso de la hélice (Debido al alto nivel de ruido a bordo de las embarcaciones, las señales en base a cambios de ruido del motor del avión señaladas anteriormente, son menos eficaces que las señales visuales moviendo las alas, por lo cual las dos últimas se consideran como medios alternativos de llamar la atención).

c) Seguir la dirección que quiera indicarse a la embarcación. La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.

2.-Las siguientes maniobras ejecutadas por una aeronave, significa que ya no se necesita la ayuda de la embarcación a la cual se dirige la señal:

a) Volar a baja altura, cruzando la estela de la embarcación cerca de la popa, alabeando las alas (como forma alternativa a esto, pero menos eficaz, se puede hacer por señales en base a ruidos similares a los indicados en B1b).

3.-Las embarcaciones pueden responder de la siguiente forma a las señales que se indican en punto 1).

a) Para acusar recibo de las señales:

- Izar el "Gallardete de Código" (rayas rojas y blancas verticales).
- Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letra "T", en Código Morse (-).
- Cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.
-

b) Para indicar la imposibilidad de cumplir:

- Izar la bandera internacional "N" (cuadrados azules y blancos).
- Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letra "N", en Código Morse (-).

C.- SEÑALES DE AIRE A TIERRA.

1.-Las señales siguientes hechas por una aeronave en vuelo, significan:

a) Que se han comprendido las señales desde tierra:

- Durante las horas de luz diurna:
 - Alabeo de alas de la aeronave.
 - Durante las horas de oscuridad:
 - Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.
- b) La ausencia de las señales antes descritas indicará a la tripulación o sobrevivientes que no se ha comprendido la señal de tierra.

APÉNDICE "D"COMUNICACIONES SAR

REGIÓN	DIRECCIÓN	SEDES	AUTORIDAD
IQUIQUE	TELÉFONOS DE EMERGENCIA 138 AFTN: SCDAYCYX – SCDAYWYX TEL-FAX; Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6 RADIO: 13.286 Khz (O/R) 121.5 Mhz POSTAL: BASE AÉREA LOS CÓNDORES, Casilla 15 IQUIQUE	IQUIQUE	Comandante en Jefe de la 1ª Brigada Aérea
ANTOFAGASTA	TELÉFONOS DE EMERGENCIA 138 AFTN: SCFAYCYX TEL-FAX: Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6 RADIO: 13 286 Khz (O/R) 21.5 Mhz 21.6 POSTAL: CAMINO A CERRO MORENO s/n Casilla 15 ANTOFAGASTA	ANTOFAGASTA	Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea

DAR-12

ISLA DE PASCUA	<p>AFTN: SCIPYCYX – SCIPZPX</p> <p>TEL-FAX: Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6</p> <p>RADIO: 121.5 Mhz (O/R HJ) FRECUENCIA DE EMERGENCIA A REQUERIMIENTOS/TRÁFICO NO ITINERANTE</p> <p>E.Mail: saripa @ fach.cl</p> <p>POSTAL: ESCUADRILLA SAR ISLA DE PASCUA AEROPUERTO MATAVERI ISLA DE PASCUA – CHILE</p>	ISLA DE PASCUA	Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea
SANTIAGO	<p>TELÉFONOS DE EMERGENCIA 138</p> <p>AFTN: SCTIYCYX</p> <p>TEL-FAX: Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6</p> <p>E-mail: rcc.santiago@fach.cl</p> <p>RADIO: 3.286 Khz H24 - 121.5 Mhz 123.1 Mhz</p> <p>CORREO POSTAL: Casilla 40 CORREO LOS CERRILLOS</p>	SANTIAGO	Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea
PUERTO MONTT	<p>TELÉFONOS DE EMERGENCIA 138</p> <p>AFTN: SCTEYCYX</p> <p>TEL-FAX: Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6</p> <p>RADIO: 3.286 Khz (O/R) 121.5 Mhz H24 123.1 Mhz</p> <p>POSTAL: BASE AÉREA EL TEPUAL CASILLA 17 PUERTO MONTT</p>	PUERTO MONTT	Comandante en Jefe de la IIIª Brigada Aérea

DAR-12

PUNTA ARENAS	TELÉFONOS DE EMERGENCIA 138 AFTN: SCCIYWYX TEL-FAX: Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6 RADIO: 13.286 Khz (O/R) 121.5 Mhz H24 POSTAL: BASE AÉREA DE CHABUNCO CASILLA 77-D PUNTA ARENAS	PUNTA ARENAS	Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea
CHMCC	AFTN: SCTIZSZX TEL-FAX: Refiérase a AIP-CHILE Capítulo GEN 3.6 POSTAL: CASILLA 40 CORREO LOS CERRILLOS SANTIAGO E.MAIL: chmcc@fach.cl .	SANTIAGO	Comandante del Comando de Combate (Jefe Depto. Planificación y Desarrollo SAR)