

<b>TEL:</b> +56 224392000 AX 4677 +56 224392000 AX 4678 +56 224392000 AX 4680  <b>AFS: SCSCYOYX</b>  aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.dgac.gob.cl	<b>CHILE</b>  <b>CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONAUTICA</b> <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i>	<b>A I C</b> <b>AIP - CHILE</b>  <b>NR 25</b>  FECHA PUBLICACIÓN <b>29 DIC 2023</b>
---	---	---

<b>Dirección General de Aeronáutica Civil</b> <b>Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos</b> <b>Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo</b> <b>Sección AIS/MAP - Oficina Publicaciones AIS</b>	<b>Dirección Comercial / Postal</b> <i>Commercial / Postal Address</i> San Pablo 8381 - Código Postal 9020558 Pudahuel Santiago - Chile
--	--

[La presente Circular de Información Aeronáutica \(AIC\) reemplaza la AIC 05/2023](#)

## " CERTIFICACIÓN AEROPUERTO EL TEPUAL- PUERTO MONTT "

En atención a lo establecido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de OACI, la Autoridad Aeronáutica, en conformidad al DAR 14 "Reglamento de Aeródromos" y al conjunto de normas DAN – AGA, DGAC, otorgó mediante Resolución Exenta N° 04/1/1218/01174 de fecha 18 de diciembre de 2018, CERTIFICADO PROVISIONAL N° 05/2018, al Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, y por Resolución en trámite, se dispone la ampliación de la Certificación junto con las correspondientes Exenciones hasta el 31 de diciembre de 2024.

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	<b>Aeropuerto El Tepual, Puerto Montt.</b>
CONDICIÓN	Certificado Provisional
DOCUMENTO	Certificado N° 05/2018
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	Diciembre de 2023
REGLAMENTACIÓN	DAR 14 "Reglamento de Aeródromos" DAN 14 139 "Certificación de Aeródromos" DAN 14 153 "Operación de Aeródromos". DAN 14 154 " Diseño de Aeródromos"
RESOLUCIÓN D.G.A.C.	Resolución Exenta N° 04/1/1218/01174 de fecha 18 de Diciembre de 2018. Resolución Exenta N° 04/1/0150/1984 de fecha 29 de Diciembre de 2022. Resolución en trámite que amplía Certificación hasta el 31 de Diciembre de 2024.

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO A LA NORMA	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p><b>RESISTENCIA DE PISTA 17 – 35: No cumple valor de campo</b></p> <p><u>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.1.9</u></p> <p>“Las Pistas deben soportar el uso de las aeronaves que se prevea transitarán por ellas”.</p> <p><u>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.201, Literal (e)</u></p> <p>Resistencia de las Pistas. Las Pistas deben soportar el tránsito de las aeronaves para los que estén diseñados, en concordancia con lo indicado en 154.125 (a): “Para el diseño del Aeródromo se debe determinar la resistencia de los pavimentos del área de movimiento en correspondencia con lo estipulado en el <b>Apéndice 3 – Pavimentos</b> de la presente Norma”</p>	<p><b>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Aeronave crítica opera con restricción de peso, operando con un ACN inferior al PCN informado. Procedimiento para operaciones de aeronaves con ACN superior a PCN (DASA – Sección FAPA)</li> <li>2) PCN publicado en la AIP-CHILE.</li> <li>3) Inspección Supervisor Área de Movimiento (SAM)</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>
2	<p><b>RESISTENCIA DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA. Calles de Rodaje A, B, C, D y Plataforma No cumplen valor de campo.</b></p> <p><u>DAR 14 Capítulo 4, Sección 4.7.9 y Sección 4.12.2</u></p> <p>4.7.9 “La resistencia de una calle de rodaje deberá ser por lo menos igual a la de la pista a la cual presta servicio, teniendo en cuenta que una calle de rodaje estará sometida a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista servida, como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves”.</p> <p>4.12.2 “Las plataformas tendrán una resistencia para soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarla”.</p> <p><u>DAN 14 154, Apéndice 2, Capítulo 1.</u></p> <p>Numeral (19), Literal (h): <b>Resistencia de las calles de rodaje.</b> La resistencia de una calle de rodaje debería ser por lo menos igual a la de la pista servida...</p> <p>Numeral (21), Literal (b): <b>Resistencia de las plataformas.</b> Toda parte de la plataforma debe poder soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarla...</p>	<p><b>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Aeronave crítica opera con restricción de peso, operando con un ACN inferior al PCN informado. Procedimiento para operaciones de aeronaves con ACN superior a PCN (DASA – Sección FAPA).</li> <li>2) PCN publicado en la AIP-CHILE.</li> <li>3) Inspección Supervisor Área de Movimiento (SAM)</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO A LA NORMA	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
3	<p><b>FRANJA DE PISTA 17 – 35.</b>  <b>Obstáculos existentes en Franja de Pista (RWY 17-35)</b></p> <p><u>DAR 14 Capítulo 4, Sección 4.3.4.1</u></p> <p>“Con excepción de las ayudas para la navegación aérea que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 6, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista”</p> <p><u>DAN 14 154 Capítulo C, numeral 154.215, Literal (c)</u></p> <p><b>Objetos en las franjas de pista.</b> En la franja de una pista, no se deben permitir objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves, ya que los mismos deben ser considerados como obstáculos.</p>	<p><b>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ayudas visuales en buen estado.</li> <li>2) Existencia de Procedimiento ILS CAT I.</li> <li>3) Publicación en la AIP-CHILE: zanja en franja de Pista 17-35.</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>
4	<p><b>ÁREA DE SEGURIDAD EXTREMO DE PISTA (RESA) 17:</b>  <b>Inexistencia de RESA para Pista 17.</b></p> <p><u>DAR 14, Capítulo 4. Sección 4.4.1</u></p> <p>“Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: El número de clave sea 3 o 4...”.</p> <p><u>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.220, literal (b)</u></p> <p>Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada en cada extremo de una franja de pista, cuando:  (1) El número de clave sea 3 ó 4.</p>	<p><b>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ayudas visuales (demarcación y luces de pista).</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>
5	<p><b>ÁREA DE SEGURIDAD EXTREMO DE PISTA (RESA) 35:</b>  <b>Inexistencia de RESA para Pista 35.</b></p> <p><u>DAR 14, Capítulo 4. Sección 4.4.1</u></p> <p>“Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: El número de clave sea 3 o 4...”.</p> <p><u>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.220, literal (b)</u></p> <p>Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada en cada extremo de una franja de pista, cuando:  (1) El número de clave sea 3 ó 4.</p>	<p><b>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ayudas visuales (demarcación y luces de pista).</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO A LA NORMA	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
6	<p><b>AYUDAS VISUALES</b>  <b>LETREROS CON INSTRUCCIÓN OBLIGATORIA:</b>  <b>Faltan Letreros en cada uno de los costados de las Calles de Rodaje BRAVO, CHARLIE, DELTA Y ALFA 35.</b></p> <p><u>DAR 14, Capítulo 6. Sección 6.4.1.1.</u></p> <p>“Se proporcionarán letreros para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento”.</p> <p><u>DAN 14 154, Capítulo E, Sección 154.415, literal (a)(1).</u></p> <p>Se debe proporcionar letreros para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información a fin de satisfacer los requisitos en el aeródromo del sistema de guía y control del movimiento en la superficie, contenido en el Apéndice 5 Señalización del área de Movimiento de la presente norma.</p>	<p><b>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Verificación diaria en terreno del funcionamiento de los letreros con instrucción obligatoria existentes.</li> <li>2) Comunicación vía frecuencia, entre ATS y Piloto, para autorización de ingreso, en las detenciones en punto de espera en pista.</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>

///