

OBJ: Da respuesta a
consultas realizadas
por FEDACH.



REF: Reunión de
coordinación
DGAC/FEDACH

SANTIAGO, 08 OCT. 2007

DE : SUBDEPARTAMENTO "OPERACIONES"

PARA : "FEDERACIÓN AEREA DE CHILE"

Atendiendo a las inquietudes realizadas por esa institución en la 1ª reunión de coordinación de la comisión DGAC / FEDACH, efectuada recientemente, se informa que analizadas las consultas el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos elaboro la siguiente respuesta:

- I.- La razón que existan dos catavientos en los aeródromos es porque uno es para los pilotos y otro para la DGAC, sino porque pueden haber obstáculo o accidentes naturales o cambio de la contextura de la superficie en el terreno (plantaciones, arboledas, causes de agua) que causan el cambio de la dirección del viento en los umbrales, es por ello que se recomiendan dos indicadores de dirección del viento, ubicados fuera de la franja de pista y a la altura de la zona donde hacen contacto las aeronaves con la pista, de esta forma los pilotos pueden observar la dirección del viento en cada umbral de pista.
- II.- En la actualidad no existe una prohibición para la utilización de tambores como marcadores de pista, siempre que estén debidamente pintados y que sean frangibles, sin embargo, estos habitualmente son objetos contundentes mal señalizados y firmemente adosados al piso por lo que se transforman en objetos no frangibles, lo que de acuerdo al DAR 14 es obstáculo, y por ende vulnera la reglamentación vigente.
- III.- El termino "Landing Strip" traducido al español corresponde a pista sin servicios de aeródromo y sin facilidades de cobertizo para los usuarios, baños, comunicaciones, etc. En Chile los aeródromos que cumplen con esta definición son multicom.
Por otra parte la Ley Nº18.916 "Código Aeronáutico" establece claramente en su artículo 78º que "El despegue y aterrizaje de toda aeronave se hará en los aeródromos.
Las aeronaves que presten servicios de policía, búsqueda, asistencia, salvamento o sanidad y las autorizadas expresamente por la autoridad aeronáutica podrán hacerlo en cualquier otro sitio".



111 OCT 2007



PTE



Por otra parte la Ley N°16.752, título II funciones. Artículo 3° Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil: letra b) dice en su primer párrafo "Controlar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados y administrar los públicos de dominio fiscal" y, en su letra j) dice "Fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados.

En la actualidad el DAR 6 establece la posibilidad de operar en lugares no definidos como aeródromos, esto específicamente para realizar trabajos aéreos para lo cual el solicitante debe dar cumplimiento a ciertos requerimientos técnicos básicos y que de acuerdo a manual de operaciones de la aeronave, dejando la responsabilidad al operador.

DASA ha empleado esta misma norma para los proyectos de aeródromos con resolución de habilitación y funcionamiento en trámite y que han sido inspeccionados por personal especialista de la DASA y MOP/DAP que han dado su conformidad al lugar.

Saluda a Ud.,




FERNANDO BIANCHI ECHENIQUE
ENCARGADO SUBDEPARTAMENTO
OPERACIONES

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- FEDERACIÓN AÉREO DE CHILE ✓
- 2.- DSO. Subdepartamento Operaciones (inf)
- 3.- DSO. SDO. Sección "Aviación General"
- 4.- DSO.Registratura