The background of the slide is a dark blue gradient with a complex, abstract pattern of curved lines and a grid-like texture that creates a sense of depth and movement, resembling a tunnel or a futuristic architectural structure.

INFORME DEL GRUPO DE ANÁLISIS DE  
LAS ALTERNATIVAS DE CAMBIO DE  
AERÓDROMO DE ASENTAMIENTO  
DEL C.A.C.A.M.B.

## OBJETO

Desarrollar un estudio y análisis de las alternativas de cambio de aeródromo disponibles actualmente para nuestro Club, para que una vez terminado el trabajo analítico, se cite a una Asamblea Extraordinaria para que idealmente una parte relevante de los socios, conozca los detalles del estudio y análisis, y se pronuncie sobre el lugar donde desean que el CACAMB continúe operando a futuro.

# INTEGRANTES DEL GRUPO DE TAREA

1. JUAN CÁCERES B.
2. SERGIO CONTRERAS A.
3. WALTON EDWARDS W.
4. CLAUDIO GONZALEZ V.
5. PEDRO MERINO N.
6. PATRICIO ROMERO M.
7. GABRIEL ROCHA V.
8. MARCO SCIOLLA T.

# ÁREAS DE TRABAJO Y SUS RESPONSABLES

## **I. OPERACIONES Y RIESGOS OPERACIONALES.**

- A. PEDRO MERINO
- B. PATRICIO ROMERO
- C. GABRIEL ROCHA
- D. MARCO SCIOLLA

## **II. INFRAESTRUCTURA**

- A. SERGIO CONTRERAS
- B. WALTON EDWARDS

## **III. IMPACTO EN EL PERSONAL**

- A. JUAN CÁCERES
- B. MARCO SCIOLLA

## **IV. GASTOS INDIRECTOS DE OPERACIÓN**

- A. JUAN CÁCERES
- B. MARCO SCIOLLA

## **I. SERVICIOS GENERALES**

- A. CLAUDIO GONZÁLEZ
- B. MARCO SCIOLLA

## MODELO DE ANÁLISIS Y VALORACIÓN POR ÁREAS DE TRABAJO

SE DEFINIERON FACTORES, SUBFACTORES y MICROFACTORES, LOS QUE SE ANALIZARON Y VALORIZARON EN CADA ALTERNATIVA DE ASENTAMIENTO, EN FUNCIÓN DEL IMPACTO O RIESGO QUE REPRESENTA CAMBIAR DE LA SITUACIÓN INICIAL ACTUAL.

## PLAN DE TRABAJO

1. DEFINICIÓN DE ÁREAS DE EVALUACIÓN Y SUS INTEGRANTES.
2. PROPOSICIÓN DE ALTERNATIVAS DE BASES DE ASENTAMIENTO.
3. DEFINICIÓN DE FACTORES DE EVALUACIÓN Y COMPARACIÓN POR CADA ÁREA.
4. DEFINICIÓN DE BASES DE ASENTAMIENTO A SER EVALUADAS POR EL MÉTODO COMPARATIVO.
5. PRECISIÓN DE LOS FACTORES Y SUB-FACTORES DE COMPARACIÓN POR CADA ÁREA.
6. DEFINICIÓN DEL MÉTODO DE VALORIZACIÓN DE FACTORES EN CADA ÁREA DE EVALUACIÓN
7. RELEVAMIENTO DE INFORMACIÓN, PARA LA VALORIZACIÓN.
8. VALORIZACIÓN Y PONDERACIÓN DE LAS ÁREAS EN EL RESULTADO FINAL.
9. PREPARACIÓN DEL INFORME PARA LA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE SOCIOS.

# BASES DE ASENTAMIENTO CONSIDERADAS

- CURACAVI
- PELDEHUE
- RANCAGUA
- SANTO DOMINGO
- SANTA TERESA DEL ALMENDRAL
- MELIPILLA

# FACTORES DE EVALUACIÓN Y SUS DETALLES POR AREA DE ANÁLISIS

# AREA DE OPERACIONES

## FACTORES Y SUBFACTORES

### **1.- Zona de Tráfico Aeródromo**

**1.1 En Tierra**

**1.2 En Vuelo**

**1.3 Servicios disponibles en el Ad.**

**1.4 Interferencias y limitaciones a las Operaciones**

**1.5.- Meteorología**

### **2.- Fuera de la ATZ**

**2.1 Zonas de Instrucción**

**2.2 Pista de Alternativa**

**2.3 Desplazamiento en la Zona de Control**

**2.4 Desplazamiento hacia Otras Zonas de Control**

**2.5 Práctica de vuelo IFR**

### **3.- Diferenciales de Costos relativos a la Operación Aérea.**

**3.1 Zonas de Instrucción**

**3.2 Congestión**

# AREA DE OPERACIONES

## DETALLE DE SUBFACTORES

<b>1.1 En Tierra</b>
1.1.1 Calles de Rodaje
1.1.2 Plataformas
1.1.3 Tipo de Pista
1.1.4 Relación Elevación y Largo de Pista
1.1.5 Ancho de Pista
1.1.5 Señaletica para el rodaje
1.1.6 Estado de Calles de Rodaje
<b>1.2 En Vuelo</b>
1.2.1 Operaciones controladas
1.2.2 Puntos de Espera definidos
1.2.3 Disponibilidad luces de pista
1.2.4 Disponibilidad de Faro
<b>1.3 Servicios disponibles en el Ad.</b>
1.3.1 Disponibilidad Apoyo a las Operaciones (ARO y MET)
1.3.2 Disponibilidad de SEI y Primeros Auxilios
1.3.3 Disponibilidad de Radioayudas
1.3.4 Disponibilidad de Combustible

# ÁREA DE OPERACIONES

## DETALLE DE SUBFACTORES

<b>1.4 Interferencias y limitaciones a las Operaciones</b>
1.4.1 Restricciones para Circuitos de Tránsito
1.4.2 Obstaculos y restricciones en umbrales
1.4.3 Interferencia de Paracaidismo y Aerodelimito
1.4.4 Interferencia de tráfico IFR
1.4.5 Interferencia de Rutas Visuales Cercanas
1.4.6 Interferencia de Zonas "R" en inmediaciones
1.4.7 Restricciones por la Morfología del terreno circundante
<b>1.5.- Meteorología</b>
1.5.1 Viento Predominante
1.5.2 Viento Arrachado
1.5.3 Techos bajo 1000' AGL (Ocurrencia)
1.5.4 Temperatura 2° o menos (Ocurrencia)
1.5.5 Lluvias
1.5.6 Turbulencia
1.5.7 Niebla (Ocurrencia)

# ÁREA DE OPERACIONES

## DETALLE DE SUBFACTORES

### **2.- Fuera de la ATZ**

#### **2.1 Zonas de Instrucción**

2.1.1 Cantidad de Zonas de Instrucción

2.1.2 Procedimientos de INGRESO/SALIDA a las Zonas de Vuelo

2.1.3 Elevación promedio de la Zona de Vuelo para Instrucción

2.1.4 Dimensiones de Zonas de Instrucción

#### **2.2 Pista de Alternativa**

2.2.1 Relación distancia y largo de la pista de Alternativa

#### **2.3 Desplazamiento en la Zona de Control**

2.3.1 Facilidad de desplazamiento

#### **2.4 Desplazamiento hacia Otras Zonas de Control**

2.4.1 Facilidad de desplazamiento

#### **2.5 Práctica de vuelo IFR**

2.5.1 Cercanía Aeródromo con Radio Ayudas

# ÁREA DE OPERACIONES

## DETALLE DE SUBFACTORES

### **3.- Diferenciales de Costos relativos a la Operación Aérea.**

#### **3.1 Zonas de Instrucción**

3.1.1 Distancia de Zonas de Instrucción

#### **3.2 Congestión**

3.2.1 Congestión en tierra (PIT y Umbral)

3.2.2 Congestión en Vuelo (C Transito y Z Inst. por alto trafico de Escuelas de Vuelos)

3.2.3 Congestión en Vuelo por saltos de paracaidistas

# ÁREA DE GASTO INDIRECTO DE OPERACIONES

## FACTORES Y SUBFACTORES

### 1.1 Costo por viaje de Socios (RT)

1.1.1 Distancia en kilometros

1.1.2 Combustible en litros se considera rend 10km/lt

1.1.3 Peajes urbanos e interurbanos

1.1.4 Fracción de Desgaste, Mantenimiento y seguro automovil

1.1.4 Tiempo absoluto de Viaje h:mm

1.1.5 Probabilidad de congestión

1.1.6 Valor Alternativo \*19-4-18/16h

### 1.2 Efecto de cambio en las facilidades

1.2.1 Continuidad de mantención de Eficiencia

1.2.2 Costo por vez, para check con IOA

1.2.3 Incentivo a mayor actividad Social

# ÁREA DE IMPACTO AL PERSONAL

## FACTORES Y SUBFACTORES

### **2.1 Impacto del Costo monetario y no monetario por viaje del Personal (RT)**

2.1.1 Tiempo absoluto

2.1.2 Frecuencia y facilidad de acceso al transporte público

2.1.3 Aplicacion encuesta Funcionarios (63max-9min)

2.1.4 Costo de Viaje en transporte público

2.1.5 Facilidades de cruce de carretera y distancia a las instalaciones

### **2.2 Otras Consideraciones**

2.2.1 Variación en aspectos Contractuales

2.2.2 Impacto Social

2.2.3 Rendimiento laboral y productividad

2.2.4 Aspectos Legales y Laborales

2.2.5 Potencial impacto de la pérdida de los especialistas

# ÁREA DE SERVICIOS GENERALES

## FACTORES Y SUBFACTORES

### **1.- Impacto atribuible al entorno**

#### **1.1 Acceso y Costos por Serv Básicos**

#### **1.2 Seguridad y Primeros Auxilios**

### **2.- Servicios**

#### **2.1 Servicio de Aviación**

#### **2.2 Otros Servicios**

# ÁREA DE SERVICIOS GENERALES

## DETALLES DE SUBFACTORES

### **1.1 Acceso y Costos por Serv Básicos**

1.1.1 Agua Potable y Alcantarillado

1.1.2 Energia Electrica

1.1.3 Comunicaciones

1.1.4 Gastos Comunes

1.1.5 Servicios de Aseo y Reparaciones Menores

1.1.7 Apoyo para Actividades Extra Programaticas e Imprevistos

### **1.2 Seguridad y Primeros Auxilios**

1.2.1 Seguridad de Instalaciones

1.2.2 Apoyo Primeros Auxilios para el Personal

# ÁREA DE SERVICIOS GENERALES

## DETALLES DE SUBFACTORES

### **2.1 Servicio de Aviación**

2.1.1 Concurrencia de Especialistas a nuestra CMA

2.1.2 CMA de apoyo In-Situ

2.1.3 OH y Reparaciones menores

2.1.4 Compra de repuestos e insumos de Aviación

### **2.2 Otros Servicios**

2.2.1 Servicios de alimentacion

2.2.2 Servicios financieros

2.2.3 Comercio Local

# ÁREA DE INFRAESTRUCTURA

## FACTORES

Inversión Hangar

Inversión instalaciones anexas

Pago por Arriendo mensual

Adecuación de rodaje

Potencial de ampliación

Potencial de explotación

# VALORIZACIÓN Y PONDERACIÓN DE LAS ÁREAS EN EL RESULTADO FINAL

		AERODROMOS							
AREAS BAJO ANALISIS EN ORDEN IMPORTANCIA	FACT I	SCCV		SCPD		SCRG		SCSN	
		NOI	PTJ	NOI	PTJ	NOI	PTJ	NOI	PTJ
Operaciones	1,3	1,00	1,30	3,00	3,90	4,00	5,20	2,00	2,60
Infraestructura	1,25	4,00	5,00	4,00	5,00	3,00	3,75	3,00	1,00
Gasto indirectos de las Operaciones	1,2	3,00	3,60	4,00	4,80	2,00	2,40	1,00	1,20
Personal	1,15	4,00	4,60	3,00	3,45	3,00	3,45	1,00	1,15
Svc Grales	1,1	4,00	4,40	2,00	2,20	3,00	3,30	1,00	1,10
Puntaje de Selección Final			18,90		19,35		18,10		7,05
FACT I: Factor de importancia									
NOI: Número de orden inverso de puntajes de aeródromos en el "área"									
PTJ: Puntaje = NOI x FACT I									

The background is a dark blue gradient with a complex, abstract pattern of curved lines and a grid-like texture that creates a sense of depth and movement, resembling a tunnel or a futuristic architectural structure.

FIN DE PRESENTACION DEL GRUPO DE TAREA  
ASENTAMIENTO FUTURO DEL CACAMB



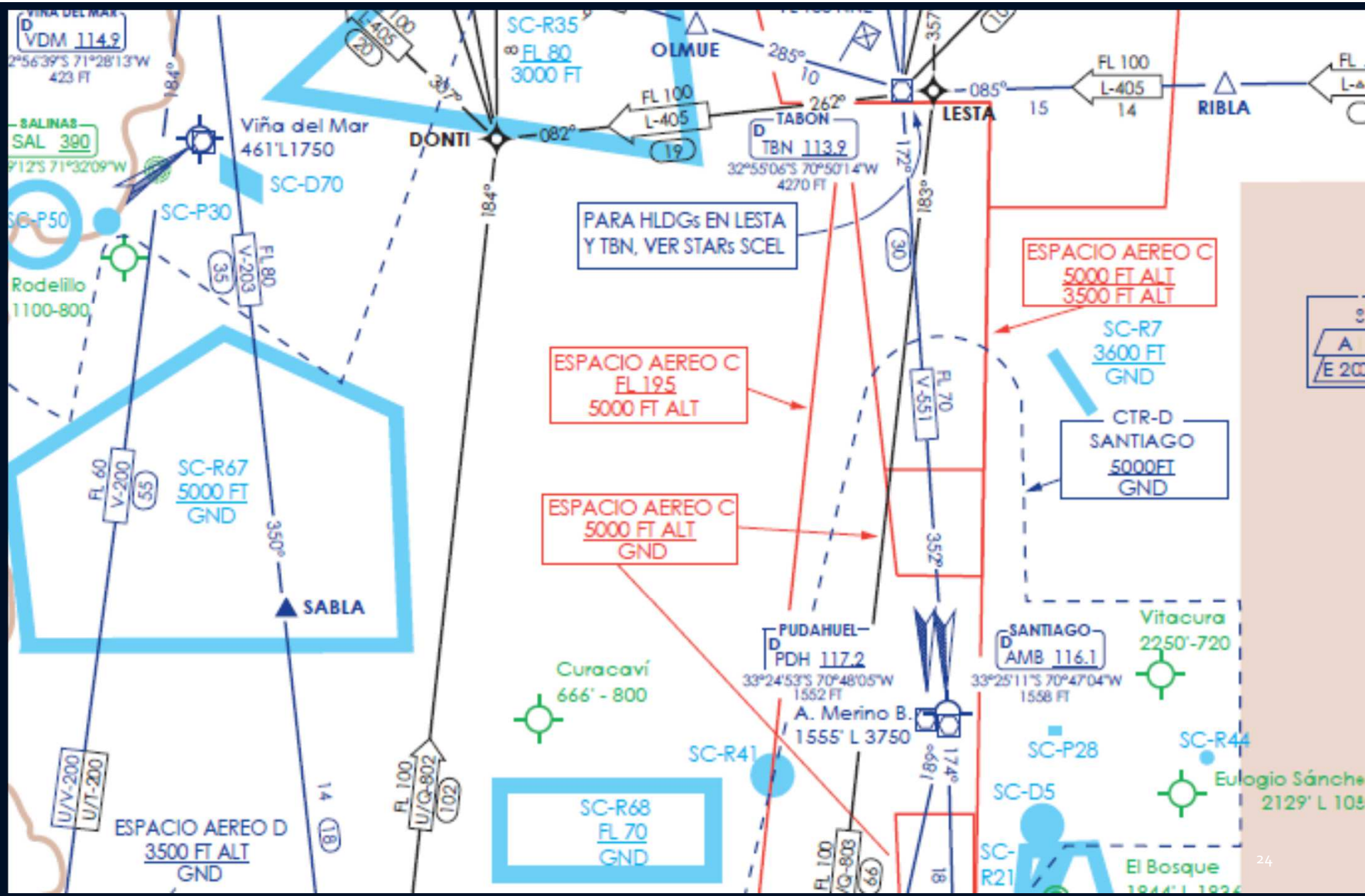
Google Earth

Image © 2018 DigitalGlobe  
© 2018 Google

**ZONAS DE VUELO SCPD**

 Leyenda

6 mi



## INFRAESTRUCTURA

### Horizonte a 10 años

FACTORES	Aeródromos	SCCV		SCPD		SCSN		SCRG	
		Costo	Ptje	CC	Ptje	CC	Ptje	CC	Ptje
Inversión Hangar *		0	1,0	35.000.000	0,9	35.000.000	0,9	35.000.000	0,9
Inversión instalaciones anexas *		0	1,0	40.000.000	0,9	40.000.000	0,9	45.000.000	0,9
Pago por Arriendo mensual		\$46.000.000	1,0	Sin costo	1,1	Sin costo	1,1	Sin costo	1,1
Adecuación de rodaje		0	1,0	20.000.000	0,9	5.000.000	0,9	5.000.000	0,9
Potencial de ampliación			1,0		1,1		1,1		1,1
Potencial de explotación **			1,0		1,1		0,9		0,9
			6,0		6,0		5,8		5,8
<b>NOI</b>			<b>4,0</b>		<b>4,0</b>		<b>3,0</b>		<b>3,0</b>

#### Notas:

\* La factibilidad se da con: Ahorro arriendo más 5 MM anuales de las cuotas de incorporación.

\*\* Hangaraje a terceros, Venta a combustible, etc...

## SERVICIOS GENERALES 1

FACTORES / AERODROMOS		COMPARACION DEL IMPACTO EN SERV. GRALES.				PUNTUACIÓN			
		SCCV	SCPD	SCRG	SCSN	SCCV	SCPD	SCRG	SCSN
<b>1.- Impacto atribuible al entorno</b>									
<b>1.1 Acceso y Costos por Serv Básicos</b>									
1.1.1 Agua Potable y Alcantarillado		Pozo/F. Septica	Agua limitada Alcantar. NO	Pozo/F. Septica	Pozo/F. Septica	1	1	1	1
1.1.2 Energia Electrica		Si	Si	Si	Si	1	1	1	1
1.1.3 Comunicaciones		Tel Movil	Tel Movil	Tel Movil	Tel Movil	1	1	1	1
1.1.4 Gastos Comunes		No Hay	Probable	Probable	Probable	1	0,9	0,9	0,9
1.1.5 Servicios de Aseo y Reparaciones Menores		Accesible	No Accesible	Accesible	Accesible	1	0,9	1	1
1.1.7 Apoyo de Actividades Extra Programaticas e Imprevist		Accesible	No Accesible	Accesible	Accesible	1	0,9	1	1
<b>1.2 Seguridad y Primeros Auxilios</b>									
1.2.1 Seguridad de Instalaciones		No Hay	No Hay	No Hay	No Hay	1	1	1	1
1.2.2 Apoyo Primeros Auxilios para el Personal		No Hay	Probable	No Hay	No Hay	1	1,1	1	1

## SERVICIOS GENERALES 2

FACTORES	AERODROMOS	COMPARACION DEL IMPACTO EN SERV. GRALES.				PUNTUACIÓN			
		SCCV	SCPD	SCRG	SCSN	SCCV	SCPD	SCRG	SCSN
<b>2.- Servicios</b>									
<b>2.1 Servicio de Aviación</b>									
2.1.1	Concurrencia de Especialistas a nuestra CMA	Moderado	Moderado	Bajo	Bajo	1	1	0,9	0,9
2.1.2	CMA de apoyo In-Situ	02 CMA	Concesiones	No Hay	No Hay	1	1	0,9	0,9
2.1.3	OH y Reparaciones menores	En Santiago	En Santiago	En Santiago	En Santiago	1	1	1	1
2.1.4	Compra de repuestos e insumos de Aviación	En Santiago	En Santiago	En Santiago	En Santiago	1	1	1	1
<b>2.2 Otros Servicios</b>									
2.2.1	Servicios de alimentacion	Hay	No Accesible	Accesible	No Accesible	1	0,9	1	0,9
2.2.2	Servicios financieros	Accesible	Lejano	Accesible	Lejano	1	0,9	1	0,9
2.2.3	Comercio Local	Accesible	Lejano	Accesible	Lejano	1	0,9	1	0,9
			<b>SUMA PUNTAJE POR ALTERNATIVA</b>			<b>15</b>	<b>14,5</b>	<b>14,7</b>	<b>14,4</b>
			<b>NOI</b>			<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

## COSTOS PARA EL PERSONAL

FACTORES	Aeródromo	COMPARACION DEL IMPACTO EN EL PERSONAL				PUNTUACIÓN			
		SCCV	SCPD	SCRG	SCSN	SCCV	SCPD	SCRG	SCSN
<b>2.1 Impacto del Costo monetario y no monetario por viaje del Personal (RT)</b>									
2.1.1 Tiempo absoluto		1:20	1:40	1:40	2:00	1	0,9	0,9	0,9
2.1.2 Frecuencia y facilidad acceso a transporte público		100	100	100	80	1	1	1	0,9
2.1.3 Aplicacion encuesta Funcionarios (63max-9min)		63	41	30	13	1	0,9	0,9	0,9
2.1.4 Costo de Viaje en transporte público		1600	2500	1600+600	3900+600	1	0,9	0,9	0,9
2.1.5 Facilidad cruce carretera y distancia a instalacion		Facil	complejo	complejo	complejo	1	0,9	0,9	0,9
<b>2.2 Otras Consideraciones</b>									
2.2.1 Variación en aspectos Contractuales		no hay	Cambio leve	Cambio leve	Cambio leve	1	0,9	0,9	0,9
2.2.2 Impacto Social		Se mantienen	Cambio relevante	Cambio relevante	Cambio relevante	1	0,9	0,9	0,9
2.2.3 Rendimiento laboral y productividad		100%	80%	80%	70%	1	0,9	0,9	0,9
2.2.4 Aspectos Legales y Laborales		Se mantienen	Cambio leve	Cambio leve	Cambio leve	1	0,9	0,9	0,9
2.2.5 Potencial impacto de la pérdida de especialistas		No se espera impacto	Regular impacto	Regular impacto	Alto impacto	1	0,9	0,9	0,9
			<b>SUMA PUNTAJE POR ALTERNATIVA</b>			<b>10</b>	<b>9,1</b>	<b>9,1</b>	<b>9</b>
			<b>NOI</b>			<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

## COSTOS INDIRECTOS DE LA OPERACION

		COMPARACION DEL IMPACTO GASTO INDIRECTO DE OPERACIÓN				PUNTUACIÓN			
FACTORES	Aeródromo	SCCV	SCPD	SCRG	SCSN	SCCV	SCPD	SCRG	SCSN
<b>1.1 Costo por viaje de Socios (RT)</b>									
1.1.1	Distancia en kilometros	53	45	94	117	1	1,1	0,9	0,9
1.1.2	Combustible en litros se considera rend 10km/lt	5,3	4,5	9,4	11,7	1	1,1	0,9	0,9
1.1.3	Peajes urbanos e interurbanos	1.900-2.900	1.000	2.500 +2.958	2.700-4.000+481	1	1,1	0,9	0,9
1.1.4	Fracción de Desgaste, Mantenimiento y seguro automovil	proporcional al combust	proporcional al combust	proporcional al combust	proporcional al combust	1	1,1	0,9	0,9
1.1.4	Tiempo absoluto de Viaje h:mm	0:43	0:38	1:07	1:30	1	1,1	0,9	0,9
1.1.5	Probabilidad de congestión	Alta FDS	Baja	Media	Alta FDS	1	1,1	1,1	1
1.1.6	Valor Alternativo *19-4-18/16h	28.893	22.922	60.558	79.788	1	1,1	0,9	0,9
<b>1.2 Efecto de cambio en las facilidades</b>									
1.2.1	Continuidad de mantención de Eficiencia	normal	normal	baja	muy baja	1	1	0,9	0,9
1.2.2	Costo por vez, para check con IOA	\$ 40.000.-	\$ 40.000.-	\$ 60.000.-	\$ 60.000.-	1	1	0,9	0,9
1.2.3	Incentivo a mayor actividad Social	normal	normal	normal	baja	1	1	1	0,9
			<b>SUMA PUNTAJE POR ALTERNATIVA</b>			<b>10</b>	<b>10,7</b>	<b>9,3</b>	<b>9,1</b>
			<b>NOI</b>			<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

## OPERACIONES 1

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
--------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

1.- Zona de Tráfico Aeródromo								
1.1 En Tierra								
1.1.1 Calles de Rodaje	Si posee de tierra y con seis calles de desahogo de tierra.	1	Paralela de rodaje de asfalto desde plataforma hacia el norte.	1	No	0,9	No	0,9
1.1.2 Plataformas	Posee la del CAC, mas la del area de pit de combustible y la del área de clubes frente al umbral 28.	1	Una plataforma principal de asfalto al poniente y frente al primer tercio sur.	1	No	0,9	40 x 40 mts.	1
1.1.3 Tipo de Pista	Asfaltada.	1	Asfalto	1	Pavimento	1	Asfalto	1
1.1.4 Relación Elevación y Largo de Pista	0,84	1	0,68	0,9	0,84	1	1	1,1
1.1.5 Ancho de Pista	18 mts	1	30	1,1	23	1,1	18	1

## OPERACIONES 2

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
1.1.6 Señalética para el rodaje	No	1	si. Lineas demarcación laterales y central y luces laterales. Letreros indicadores de calles de rodaje	1,1	No	1	No	1
1.1.7 Estado de Calles de Rodaje	En general regular estado y en invierno de malas condiciones con lluvias moderadas a intensas.	1	Nuevas de asfalto	1,1	No	0,9	No aplica	0,9
<b>1.2 En Vuelo</b>								
1.2.1 Operaciones controladas	No. Solo AFIS, los dias sábados	1	Si, torre de control HJ y oficina	1,1	En la semana, fines de semana se opera en modo TIBA	1,1	Si promedio	1,1
1.2.2 Puntos de Espera definidos	No.	1	Si	1,1	Sí	1,1	Si para app II	1,1

## OPERACIONES 3

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
1.2.3 Disponibilidad luces de pista	No.	1	Luces de borde, papi y rail.	1,1	Si	1,1	Si	1,1
1.2.4 Disponibilidad de Faro	No.	1	si. Lineas demarcación lateral	1,1	No	1	No	1
<b>1.3 Servicios disponibles en el Ad.</b>								
1.3.1 Disponibilidad Apoyo a las Operaciones (ARO y MET)	No hay	1	Si.	1,1	No hay	1	Si	1
1.3.2 Disponibilidad de SEI y Primeros Auxilios	No hay	1	VIR vehículo de intervención	1,1	Si	1,1	No	1

## OPERACIONES 4

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
1.3.3 Disponibilidad de Radioayudas	No hay	1	RNAV	1,1	No	1	Si VOR ILS	1,1
1.3.4 Disponibilidad de Combustible	Si, con horario . BA 100/130 y Jet	1	Concesiones	1	Sí	1	Combustible 100 y OMA Club Aéreo San Antonio	1
<b>1.4 Interferencias y limitaciones a las Operaciones</b>								
1.4.1 Restricciones para Circuitos de Tránsito	No.	1	No	1	Sí	0,9	No	1
1.4.2 Obstáculos y restricciones en umbrales	Si principalmente en umbral 28, arboles en el eje de pista de 60' aproximadamente a 320 mtrs. También en umbral 10, arboles en el costado NW de pista de 20' aproximadamente a 150 mtrs.	1	No	1,1	No	1,1	No	1,1

OPERACIONES 5

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
1.4.3 Interferencia de Paracaidismo y Aeromodelismo	Si especialmente los FDS, sin horario y secuencia definida.	1	No	1,1	No	1,1	No	1,1
1.4.4 Interferencia de tráfico IFR	No	1	No en el ATZ	1	No	1	Si hasta 70 vu	0,9
1.4.5 Interferencia de Rutas Visuales Cercanas	No	1	Si, sobre el ATZ (práctica de e	0,9	No	1	Solo por el b	0,9
1.4.6 Interferencia de Zonas "R" en inmediaciones	Hacia el sur para el cruce hacia SCST y SCMP, zona R68 gnd a 7000' y hacia el weste la R 67 desde gnd a 5000'	1	Solo para salir o ingresar al ATZ desde el Este.	1	No	1,1	No	1,1
1.4.7 Restricciones por la Morfología del terreno circundante	Altas restricciones por elevaciones hacia el sur y el este del campo y en forma menos restringida, hacia el weste del umbral 10 y el norte del umbral 28.	1	No considerando la orientació	1	No	1,1	No	1,1

## OPERACIONES 6

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
<b>1.5.- Meteorología</b>								
1.5.1 Viento Predominante	En Otoño e Invierno desde los 80 a 120 grados y en primavera y verano desde 240 a 260 grados.	1	27,7 % del tiempo con viento	1	Sur	1,1	anual del oeste 50%	0,9
1.5.2 Viento Arrachado	no registra	1	NIL	1	No registra	1	no registra	1
1.5.3 Techos bajo 1000' AGL (Ocurrencia)	Ocasional entre 40 hasta 60 días al año	1	NIL	1	julio fue el más nublado (56% total del mes)	1	hasta 64 días al año	0,9
1.5.4 Temperatura 2° o menos (Ocurrencia)	Hasta 61 días en el año.	1	46,5 días en el año.	1	No hay	1,1	hasta 10 días al año	1,1
1.5.5 Lluvias	Menos de 290 mm al año. En promedio se producen de 10 a 15 eventos por año.	1	233 mm en 2016	1	Mayor % de agua caída mayo-junio-agosto	1	hasta 444,6 mm al año	0,9

## OPERACIONES 7

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
--------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

1.5.6 Turbulencia	Si. Leve, especialmente en primavera y verano. Es del tipo mecanica, por el rozamiento del viento con la morfologia del terreno.	1	NIL	1,1	No registra	1,1	no registra	1,1
1.5.7 Niebla (Ocurrencia)	Estacional en Invierno y parte de la primavera, especialmente con la entrada de la vaguada costera. Generalmente en horario matutino de 30 a 40 veces por año.	1	NIL	1	entre mayo y septiembre	1	Hasta 38 días al año	1

## OPERACIONES 8

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
<b>2.- Fuera de la ATZ</b>								
<b>2.1 Zonas de Instrucción</b>								
2.1.1 Cantidad de Zonas de Instrucción	Tres. Una confinada pero muy cercana y dos mas abiertas, pero a cinco minutos del aeródromo.	1	Al menos 3 zonas	1	3	1	No hay, solo coordinacion con ATZ C.A. San Antonio practica al sur en Punta de Toros	0,9
2.1.2 Procedimientos de INGRESO/SALIDA a las Zonas de Vuelo	Alfa ; Bravo y Charlie	1	Alfa ; Charlie y Delta	1	Alfa Bravo y	1	No hay, solo coordinacion con ATZ C.A. San Antonio practica al sur en Punta de Toros <sup>37</sup>	0,9

## OPERACIONES 9

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
2.1.3 Elevación promedio de la Zona de Vuelo para Instrucción	Alfa 700'; Bravo 750' y Charlie 500'	1	2000 a 2200'	0,9	3.200' en zona	0,9	Elevación promedio 150 pies	1,1
2.1.4 Dimensiones de Zonas de Instrucción	Zona alfa 7 Nm2 , zona bravo 10 Nm2 y zona charlie 10 Nm2	1	Alfa 9,93 Mn2; Charlie 9,16 Mn2	1	Áreas de Sn. Fco. Mostazal 29 Mn2, Doñihue 35 Mn2 y R-6 360 Mn2	1,1	Superior a 16 Mn2	1,1
<b>2.2 Pista de Alternativa</b>								
2.2.1 Relación distancia y largo de la pista de Alternativa	0,0091	1	0,004	1,1	0,015	0,9	0,038	0,9

## OPERACIONES 10

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
--------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

### 2.3 Desplazamiento en la Zona de Control

2.3.1 Facilidad de desplazamiento	Muy confinada por la presencia de multiples elevaciones geográficas y restringida hacia el este, por presencia de zonas "C" y confinada a canales visuales	1	Muy confinada por la presencia de multiples elevaciones geográficas y restringida hacia el weste, por presencia de zonas "C" y confinada a canales visuales	1	Sí	1,1	Sin mayores restricciones en coord. ATZ	1,1
-----------------------------------	--	---	---	---	----	-----	---	-----

### 2.4 Desplazamiento hacia Otras Zonas de Control

2.4.1 Facilidad de desplazamiento	Bastante expedita solo limitada por la morfología del terreno.	1	Limitada por canales visuales	0,9	Sí	1,1	No hay restricciones	1,1
-----------------------------------	--	---	-------------------------------	-----	----	-----	----------------------	-----

### 2.5 Práctica de vuelo IFR

2.5.1 Cercanía Aeródromo con Radio Ayudas	30 NM para SCSN y 18 NM para SCEL	1	74 Mn a SCSN	0,9	SCSN 63 MN; SCEL 59 MN; SCVM 129 MN	0,9	En vuelo local	1,1
---	-----------------------------------	---	--------------	-----	-------------------------------------	-----	----------------	-----

## OPERACIONES 11

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
--------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

### 3.- Diferenciales de Costos relativos a la Operación Aérea.

3.1 Zonas de Instrucción								
3.1.1 Distancia de Zonas de Instrucción	Alfa 01 nm, Bravo 06 nm y charlie 10 nm con ascenso a 4000' para cruce. (Al borde Zona)	1	Alfa 3,76; Charlie 7,69; Delta 6,06 (al centro zona)	0,9	13 MN como promedio	0,9	No aplica	0,9
3.2 Congestión								
3.2.1 Congestión en tierra (PIT y Umbral)	No	1	Sí. La que permita el control de aeródromo.	0,9	No	1	No	1
3.2.2 Congestión en Vuelo (C Transito y Z Inst. por alto trafico de Escuelas de Vuelos)	No	1	Sí	0,9	No	1	No	1

## OPERACIONES 12

AERODROMOS Y FACTORES	SCCV	PTJE	SCPD	PTJE	SCRG	PTJE	SCSN	PTJE
3.2.3 Congestión en Vuelo por saltos de paracaidistas	Si solo los FDS.	1	No	1,1	No	1,1	No	1,1
<b>SUMA PUNTAJE</b>		<b>41</b>		<b>41,7</b>		<b>41,8</b>		<b>41,6</b>
<b>NOI</b>		<b>1</b>		<b>3</b>		<b>4</b>		<b>2</b>