

AD 1. AERÓDROMOS/HELIPUERTOS - INTRODUCCIÓN

AD 1.1 DISPONIBILIDAD DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS

1. Condiciones generales en las cuales están disponibles para su utilización los aeródromos/helipuertos e instalaciones conexas

No se permite que los vuelos comerciales despeguen ni aterricen en ningún aeródromo/helipuerto que no esté mencionado en esta AIP, salvo en casos de real emergencia o cuando se haya obtenido una autorización especial de la Administración de Aviación Civil.

Además de los aeródromos/helipuertos disponibles para el uso público enumerados en esta AIP, en el país existen varios otros aeródromos/campos de aterrizaje. Estos aeródromos/campos de aterrizaje sólo están disponibles para vuelos privados y su uso está sujeto a autorización otorgada por el propietario. Pueden obtenerse detalles de estos aeródromos/campos de aterrizaje consultando a:

AEROCLUB CANELONES
Dirección: Ruta 11 KM 100
CANELONES
Teléfono: 4332 4717
Fax: 4332-4717

AEROCLUB CARMELO
Dirección: 19 de Abril 562
COLONIA
Teléfono: 4542 2141 - 3189
Fax: 4542 3355

CENTRO DE AVIACIÓN
CIVIL DE FLORIDA
Cap. Corallo Lacosta
Dirección: Ruta 56 Km 1
FLORIDA
Teléfono: 4350 2102,
4352 2322, 4352 2853

AEROCLUB MERCEDES
Dirección: Camino Luís Tuya
Paraje Dacá
SORIANO
Teléfono: 4532 2828 / 23513

AEROCLUB PASO DE LOS TOROS
Dirección: Gravet s/n
TACUAREMBÓ
Teléfono: 4664 2135

AEROCLUB SARANDI DEL YI
Dirección: Ruta 6 KM 42.500
DURAZNO
Teléfono: 4363 9096

AEROCLUB CARLOS ANTUNEZ
Dirección: Rondar 451 TRINIDAD
FLORES
Teléfono: 4364 2532

Aterrizajes en sitios que no sean un aeródromo/helipuerto internacional o en un aeródromo/ helipuerto designado de alternativa.

Si se procede a un aterrizaje en un sitio que no sea un aeródromo/helipuerto internacional o un aeródromo/ helipuerto designado de alternativa, el piloto al mando deberá notificar el aterrizaje lo antes posible a las autoridades sanitarias, de aduanas y de migración del aeródromo/helipuerto internacional en que estaba previsto que tuviera lugar el aterrizaje. Esta notificación puede hacerse mediante cualquier enlace disponible de comunicación.

El piloto al mando será responsable de asegurar que:

- a) si no se ha otorgado un certificado de sanidad a la aeronave en el aterrizaje anterior, se evite todo contacto entre otras personas por una parte y lo pasajeros y tripulantes por otra;

- b) no se retiren mercancías, equipaje ni correo de la aeronave, salvo conforme a lo estipulado a continuación;
- c) no se retire de la aeronave ningún producto alimenticio de procedencia extranjera, ni ningún vegetal, excepto cuando no se puedan obtener alimentos locales. Todo resto de comidas, incluso cáscaras, carozos, semillas de frutas, etc. debe recogerse y arrojarse al basurero de la cocina, cuyo contenido no se retirará de la aeronave salvo por razones de higiene; en tal circunstancia, ese contenido debe destruirse quemándolo o enterrándolo profundamente.

Tránsito de personas y vehículos en los aeródromos

Demarcación de zonas

El terreno de todo aeródromo se divide en dos zonas:

- a) Una zona pública que abarca la parte del aeródromo abierta al público,
- b) Una zona restringida que abarca el resto del aeródromo o helipuerto.

Movimiento de personas

Sólo se autoriza el acceso a la zona restringida en las condiciones prescritas por las normas especiales que rigen el aeródromo/helipuerto. Las oficinas de aduana, policía e inspección sanitaria, y los locales asignados al tráfico de tránsito, son sólo accesibles normalmente para los pasajeros, el personal de dependencias oficiales y de las líneas aéreas, y las personas autorizadas en ejercicio de sus funciones. El movimiento de las personas que tengan acceso a la zona restringida del aeródromo/helipuerto está sometido a las condiciones prescritas en los reglamentos de navegación aérea y en las normas especiales sancionadas por administración del aeródromo.

Movimiento de vehículos

El movimiento de vehículos en la zona restringida está estrictamente limitado a los vehículos conducidos o utilizados por personas que posean un permiso de tránsito y una tarjeta oficial de admisión. Los conductores de vehículos de cualquier tipo que circulen dentro de los límites del aeródromo/helipuerto deben respetar la dirección de tránsito, las señales de tránsito y los límites de velocidad anunciados, ajustarse en general a las disposiciones del código de ruta y cumplir con las instrucciones que den las autoridades competentes.

Vigilancia

El cuidado y la protección de las aeronaves, vehículos, equipos y bienes para los cuales se utilicen las instalaciones del aeródromo/helipuerto no son de responsabilidad del Estado ni de ningún concesionario; estos no pueden hacerse responsables por pérdidas o daños que no sean provocados por su intervención o la de sus agentes.

Aterrizaje, estacionamiento y albergue de aeronaves en aeródromos/helipuertos bajo control de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica

Las tarifas y derechos de aterrizaje, estacionamiento o albergue de aeronaves son publicadas oportunamente en la parte GEN 4.1. El pago se efectuará de acuerdo a las disposiciones allí establecidas.

Los problemas relacionados con el mantenimiento y reabastecimiento, deben ser concertados por los propietarios de las aeronaves con las compañías nafteros, talleres de las compañías aeronáuticas, aeroclubes o empresas particulares, según los casos.

En ningún caso la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, será responsable por deterioros, sustracciones o daños de cualquier naturaleza sufrido por las aeronaves durante su permanencia en un aeródromo, y que tenga lugar mientras esté aterrizando o despegando, sea en la zona de parqueo o en hangares, o se le esté desplazando. Los propietarios deberán velar por el cuidado, vigilancia y tratamiento de sus aeronaves.

Las condiciones bajo las cuales la aeronave puede aterrizar y ser estacionada, alojada o de lo contrario tratada en cualquier aeródromo/helipuerto bajo el control de la Administración de Aviación Civil es la siguiente:

- a) Los pagos y gravámenes por el aterrizaje, estacionamiento o alojamiento de aeronaves deberá ser publicado de tiempo en tiempo por la Administración de Aviación Civil ("AAC" referenciado así desde aquí en adelante) en la AIP o AIC.

2. Documentos aplicables de la OACI

Los Estándares y Prácticas recomendadas del Anexo 14 de OACI, Volumen I y II, son aplicados sin diferencias.

3. Aproximaciones por Instrumentos de No-Precisión (NPA) y de CAT I en los aeródromos

3.1. Ningún piloto puede iniciar una aproximación instrumental a menos que:

- a) el aeródromo disponga de una instalación de reporte meteorológico operada por una entidad aprobada por la autoridad aeronáutica correspondiente y
 - b) el último reporte meteorológico emitido por dicha estación indique que las condiciones meteorológicas son iguales o superiores a los mínimos de RVR o visibilidad autorizados para la aproximación publicada que se intenta ejecutar.
 - c) el valor determinante para iniciar o continuar una aproximación final es el valor de RVR o visibilidad. En el caso que se reciba información sobre techo o visibilidad vertical, no se tendrá en cuenta a menos que la autoridad aeronáutica prescriba lo contrario.
- 3.2. Si una vez iniciada la aproximación y antes del pasaje sobre el FAF o comienzo del segmento de aproximación final el órgano ATS informase valores de RVR o visibilidad menores a los publicados, se ejecutará el procedimiento de aproximación frustrada.
- 3.3. Si posterior a pasar el FAF o iniciar el segmento de aproximación final las condiciones de RVR o visibilidad quedaran por debajo de los mínimos publicados, se podrá continuar el procedimiento respetando estrictamente los valores establecidos de DA, MDA y MAP, acorde con el Numeral 3.5 debajo indicado.

3.4. Para los propósitos de este Capítulo, cuando el procedimiento de aproximación a ser usado prevea y requiera de una DA o MDA, se aplicará el que resulte más restrictivo de los siguientes valores:

- a) el publicado por el Estado para ese procedimiento de aproximación.
- b) el autorizado para el piloto al mando.
- c) el establecido para el equipamiento de abordo.

3.5. Donde sea aplicable una DA o MDA ningún piloto podrá operar una aeronave por debajo de ellas ni continuar una aproximación a menos que:

- a) al menos una de las siguientes referencias visuales sea distinguida:
 - i) sistema de luces de aproximación,
 - ii) luces o marcas de umbral,
 - iii) luces de identificación de final de pista (REILS), o
 - iv) indicador visual de senda de planeo (PAPI o VASIS), o
 - v) marcas o luces de la TDZ, o
 - vi) marcas o luces de pista y
- b) el avión se encuentre en una aproximación estabilizada que permita un aterrizaje seguro en la TDZ

3.6. Si en algún momento, debajo de la DA o MDA el piloto pierde la referencia visual que le permita completar el aterrizaje en forma segura, deberá ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada.

4. Operaciones de CAT II/III en los aeródromos

La publicación de que un aeródromo está disponible para operaciones de Categoría II o Categoría III significa que está adecuadamente equipado y que se han determinado los procedimientos apropiados para tales operaciones, que se aplican cuando son pertinentes.

La publicación indica que están disponibles, por lo menos, las siguientes instalaciones:

ILS - certificado para la categoría de performance pertinente.

Luces - apropiadas para la categoría publicada.

Sistema RVR - puede ser automático o manual para la Categoría II; será un sistema automático para la Categoría III.

Se aplicarán procedimientos y salvaguardias especiales durante las operaciones de Categorías II y III. En general, están destinados a proporcionar protección a las aeronaves que vuelen con mala visibilidad y a evitar perturbaciones a las señales ILS.

La protección de las señales ILS durante las operaciones de Categorías II o III puede indicar que los puntos de espera previos al despegue están más alejados de la pista que los puntos de espera utilizados con buenas condiciones meteorológicas.

Estos puntos de espera estarán debidamente señalados y se exhibirán señales que se ajusten a las especificaciones del Anexo 14, Volumen I, de la OACI, a ambos lados de la calle de rodaje; puede haber también una barra de detención de luces rojas. Para las aeronaves que salgan de la calle de rodaje hacia la pista durante operaciones de

Categoría III, las luces de eje de la calle de rodaje están codificadas con color para facilitar la notificación de que la pista está libre; el código de color termina en el límite del área crítica/sensible de ILS. Se exige que los pilotos hagan una llamada de "pista vacante" en RTF cuando la aeronave haya llegado al código de color de parte de las luces de eje de calle de rodaje de salida, teniendo debidamente en cuenta el tamaño de la aeronave para asegurarse de que quede totalmente fuera del área crítica/sensible del ILS.

En condiciones meteorológicas efectivas de Categoría II o III, el ATC informará a los pilotos de cualquier situación que inutilice las instalaciones publicadas, para que puedan enmendar sus mínimas, si es necesario, según su manual de operaciones. Los pilotos que deseen llevar a cabo una aproximación de práctica de Categoría II o Categoría III deben solicitar aproximación de práctica de Categoría II (o de Categoría III) en la comunicación inicial con el control de aproximación. Para las aproximaciones de práctica no está garantizado que se aplicarán todos los procedimientos de salvaguardia y los pilotos deberían prever la posibilidad de perturbaciones resultantes en la señal ILS.

La protección de las señales ILS durante las operaciones de Categorías II o III puede indicar que los puntos de espera previos al despegue están más alejados de la pista que los puntos de espera utilizados con buenas condiciones meteorológicas. Estos puntos de espera estarán debidamente señalados y se exhibirán señales que se ajusten a las especificaciones del Anexo 14, Volumen I, de la OACI, a ambos lados de la calle de rodaje.

5. Dispositivo de medición del rozamiento utilizado y nivel de rozamiento por debajo del cual se declara que la pista está resbaladiza cuando esté mojada.

Cuando las condiciones de la pista no sean las normales se indicará que la misma resulta resbaladiza o mojada utilizando los siguientes términos.

- HÚMEDA: la superficie acusa un cambio de color debido a la humedad;
- MOJADA: la superficie está empapada pero no hay agua estancada;
- ENCHARCADA: hay charcos visibles de agua estancada;
- INUNDADA: hay una extensa superficie visible de agua estancada.

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

AD 1.2 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y PLAN PARA LA NIEVE

1. Servicios de salvamento y de extinción de incendios

En los aeródromos aprobados para el tránsito regular y/o no regular con aviones que lleven pasajeros, se establecen servicios de salvamento y de extinción de incendios.

La información acerca de si existe o no servicio, y también sobre cuáles son los alcances del servicio, se indica en la página pertinente para cada aeródromo.

Cada servicio en particular está categorizado según la tabla que se indica a continuación. Los cambios transitorios se publicarán por NOTAM.

Servicios de salvamento y de extinción de incendios

Categoría de aeródromo	Cantidad de agua en litros para la producción de espuma de nivel de perfomance A
2	1 000
3	1 800
4	3 600
5	8 100
6	11 800
7	18 200
8	27 300
9	36 400
10	48 200

2. Plan para la nieve.

Debido a la situación geográfica de Uruguay, no se producen fenómenos meteorológicos respecto a nieve, nieve fundente o hielo.

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

AD 1.3 ÍNDICE DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

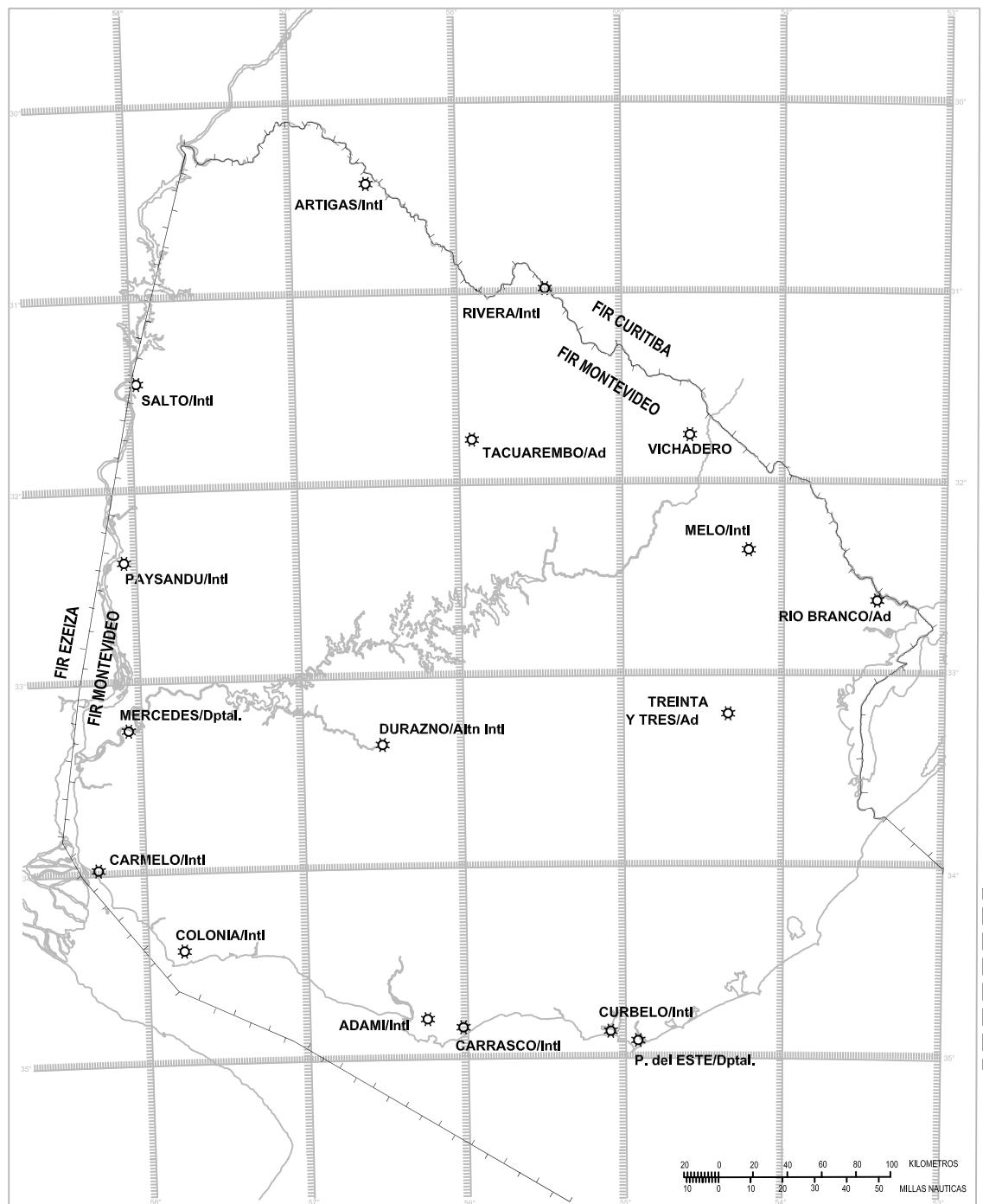
Nombre del Aeródromo/helipuerto Indicador de lugar	Tipo de tránsito permitido a usar el aeródromo/helipuerto			Referencia a la Sección AD y observaciones
	Internacional - Nacional (INTL - NTL)	IFR - VFR	R= incluido en lista NR= no incluido en lista P= privado	
1	2	3	4	5
Aeródromos				
ARTIGAS / Intl SUAG	INTL - NTL	VFR	R	AD 2.1
CARMELO / Intl SUCM *	INTL - NTL	VFR	R	AD 2.2
COLONIA / Intl Laguna de los Patos SUCA	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.3
DURAZNO / Santa Bernardina Intl de Alternativa SUDU	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.4
MALDONADO / Intl C/C Carlos A. Curbelo "Laguna del Sauce" SULS	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.5
MELO / Intl de Cerro Largo SUMO	INTL - NTL	•VFR	R	AD 2.6
MERCEDES /Dptal Ricardo Detomasi SUME *	NTL	VFR	R	AD 2.7
MONTEVIDEO / Ángel S. Adami SUAA	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.8
MONTEVIDEO / Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" SUMU	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.9
PAYSANDÚ / Intl Tydeo Larre Borges SUPU	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.10

* Los indicadores de lugar marcados con un asterisco (*) no pueden usarse en el componente de una dirección de mensajes AFS.

Nombre del Aeródromo/helipuerto Indicador de lugar	Tipo de tránsito permitido a usar el aeródromo/helipuerto			Referencia a la Sección AD y observaciones
	Internacional - Nacional (INTL - NTL)	IFR - VFR	R= incluido en lista NR= no incluido en lista P= privado	
1	2	3	4	5
Aeródromos				
PUNTA DEL ESTE / Dptal. "El Jagüel" SUPE	NTL	VFR	R	AD 2.11
RIO BRANCO / AD SURB *	NTL	VFR	R	AD 2.12
RIVERA / Intl Presidente General Oscar D. Gestido SURV	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.13
SALTO / Intl Nueva Hespérides SUSO	INTL - NTL	IFR - VFR	R	AD 2.14
TACUAREMBÓ SUTB	NTL	VFR	R	AD 2.15
TREINTA Y TRES SUTR *	NTL	VFR	R	AD 2.16
VICHADERO SUVO *	NTL	VFR	R	AD 2.17

* Los indicadores de lugar marcados con un asterisco (*) no pueden usarse en el componente de dirección de mensajes AFS.

INDICE DE AERODROMOS Y HELIPUERTOS - CARTA



Cambio:
Nombre AD Mercedes.

PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

AD 1.3-1 ÍNDICE DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS NACIONALES

Nombre del Aeródromo/helipuerto Indicador de lugar	Tipo de tránsito permitido a usar el aeródromo/helipuerto		Observaciones
	IFR-VFR	Coordenadas	
1	2	4	5
ANCHORENA/Ad SUAN *	VFR	341632S/0575750W	
BOISO LANZA/Ad Mil SUBL *	VFR	344145S/0560950W	†
CHALKLING/Ad SUPC *	VFR	322248S/0580143W	
GENERAL ARTIGAS - E.M.A/Ad Mil SUGA *	VFR	344452S/0555739W	†
LA CALERA - MINAS/Ad SUCL *	VFR	341726S/0552119W	†
LA CAROLINA / Ad Mil SUCR *	VFR	325208S/0561456W	†
RESIDENCIA SUÁREZ/Heli SURS *	VFR	345131S/0561149W	☛ Uso restringido

* Los indicadores de lugar marcados con un asterisco (*) no pueden usarse en el componente de una dirección de mensajes AFS.

† Aeronaves civiles deberán coordinar previamente (antes de decolar del lugar de origen) con el Centro de Operaciones Aéreas de la FAU (COA) al teléfono 2222 4203 (primario) o 099 602653 (secundario).

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

AD 1.4 AGRUPACIÓN DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS

El criterio seguido por Uruguay en el agrupamiento de aeródromos para la provisión de información en esta AIP es la siguiente:

1. AERÓDROMO INTERNACIONAL

► De acuerdo a las operaciones que soportan y el nivel de servicios prestados, los Aeródromos Internacionales se clasifican de la siguiente manera:

► 1.1 Aeropuertos Internacionales Nivel I

► Soportan alta frecuencia de vuelos nacionales e internacionales, regulares y no regulares, con los servicios previstos en el Artículo 64 del Código Aeronáutico, incluidos los de Tránsito Aéreo, prestados en forma permanente (H24).

► Corresponden a este grupo:

- MALDONADO / Intl C/C Carlos A. Curbelo "Laguna del Sauce" (SULS);
- MONTEVIDEO / Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU)

► 1.2 Aeropuertos Internacionales Nivel II

► Soportan baja frecuencia de vuelos nacionales e internacionales, regulares y no regulares, con los servicios previstos en el Artículo 64 del Código Aeronáutico, incluidos los de Tránsito Aéreo en idioma inglés, prestados a requerimiento (O/R).

► Corresponden a este grupo:

- COLONIA / Intl Laguna de los Patos (SUCA);
- DURAZNO / Santa Bernardina Intl de Alternativa (SUDU);
- MONTEVIDEO / Ángel S. Adami (SUAA);
- RIVERA / Intl Presidente General Oscar D. Gestido (SURV);
- SALTO / Intl Nueva Hespérides (SUSO)

► 1.3 Aeropuertos Internacionales Nivel III

► Soportan muy baja frecuencia de vuelos nacionales e internacionales, no regulares, básicamente de la Región, con los servicios previstos en el Artículo 64 del Código Aeronáutico, prestados a requerimiento (O/R) y Servicios de Tránsito Aéreo exclusivamente en español o Servicio de Información de Aeródromo (AFIS) también en español.

► Corresponden a este grupo:

- ARTIGAS / Intl (SUAG)
- MELO / Intl de Cerro Largo (SUMO)
- PAYSANDÚ / Intl Tydeo Larre Borges (SUPU);

► 2. AERÓDROMO NACIONAL

Aeródromo sólo disponible para el tránsito aéreo del interior, incluso los aeródromos militares en que se permite el tránsito aéreo civil en determinadas condiciones.

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

AD 1.5 SITUACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

<i>Nombre del Aeródromo Indicador de lugar</i>	<i>Fecha de certificación</i>	<i>Validez de la certificación</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3 ¹	4
ARTIGAS / Intl SUAG	No certificado	Nil	Nil
CARMELO / Intl SUCM *	No certificado	Nil	Nil
COLONIA / Intl Laguna de los Patos SUCA	No certificado	Nil	Nil
DURAZNO / Santa Bernardina Intl de Alternativa SUDU	No certificado	Nil	Nil
MALDONADO / Intl C/C Carlos A. Curbelo "Laguna del Sauce" SULS	(-) 30 JUN 2022	Nil	(-) Certificación sujeta a cumplimiento de LAR-139 y Manual de AD correspondiente
MELO / Intl de Cerro Largo SUMO	No certificado	Nil	Nil
MERCEDES /Dptal Ricardo Detomasi SUME *	No certificado	Nil	Nil
MONTEVIDEO / Ángel S. Adami SUAA	No certificado	Nil	Nil
MONTEVIDEO / Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" SUMU	30 JAN 2018	Nil	Certificación sujeta a cumplimiento de LAR-139 y Manual de AD correspondiente
PAYSANDÚ / Intl Tydeo Larre Borges SUPU	No certificado	Nil	Nil
PUNTA DEL ESTE / Dptal. "El Jagüel" SUPE	No certificado	Nil	Nil

¹ En la columna 3, el guión (-) indica que el certificado no tiene fecha de vencimiento de la validez; el certificado es a perpetuidad.

* Los indicadores de lugar marcados con asterisco (*) no pueden utilizarse en el componente de la dirección de los mensajes AFS.

Nombre del Aeródromo Indicador de lugar	Fecha de certificación	Validez de la certificación	Observaciones
1	2	3 ¹	4
RIO BRANCO / AD SURB *	No certificado	Nil	Nil
RIVERA / Intl Presidente General Oscar D. Gestido SURV	No certificado	Nil	Nil
SALTO / Intl Nueva Hespérides SUSO	No certificado	Nil	Nil
TACUAREMBÓ SUTB	No certificado	Nil	Nil
TREINTA Y TRES SUTR *	No certificado	Nil	Nil
VICHADERO SUVO *	No certificado	Nil	Nil

¹ En la columna 3, el guión (–) indica que el certificado no tiene fecha de vencimiento de la validez; el certificado es a perpetuidad.

* Los indicadores de lugar marcados con asterisco (*) no pueden utilizarse en el componente de la dirección de los mensajes AFS.