

AD 2. AERÓDROMOS**SABE AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO****SABE AEROPARQUE JORGE NEWBERY**

AEROPUERTO REGULAR PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR (RS)

**AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO**

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD	(*) 343335S-0582454W - Centro geométrico de pista
2	Dirección y distancia desde (ciudad)	2 Km al NE del centro de la ciudad
3	Elevación/temperatura de referencia	6 M (20 ft) / 17,9° C.
4	Ondulación geoidal en la posición de la elevación del AD	16 m
5	Declinación magnética / cambio anual	9° W / 10' W
6	Administración de Aeródromo, dirección, teléfono, telefax, telex AFS del AD.	ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - Av. Rafael Obligado s/n - C.P. 1425 – C.A.B.A. - Jefatura (+54 11) 45141620 – Fax (+54 11) 45141630 – ARO/AIS (+54 11) 45141513 / 1611 - MET (+54 11) 45141612 – TWR (+54 11) 45141628 – SABEYDYX. Aeropuertos Argentina 2000: (+54 11) 45765300 - Fax Int.: 112 / 115.
7	Tipos de tránsito permitido IFR/VFR	IFR/VFR
8	Observaciones	(*) Calculado en gabinete

AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Administración del AD	11:00 a 17:00 UTC Días hábiles
2	Aduanas y Migraciones	H24
3	Servicios médicos y de sanidad	H24
4	Oficina de notificación AIS	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO)	H24 (ARO/AIS APN Industrial) 10:00 a 23:00 UTC)
6	Oficina de notificación MET	H24
7	ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible	H24
9	Servicios de escala	H24
10	Seguridad	H24
11	Descongelamiento	No
12	Observaciones	NIL

AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

1	Instalaciones de manipulación de la carga	Sí, auto elevadores hasta 1,5 tn.
2	Tipos de combustible / lubricantes	AVGAS 100LL, JET A1, Agua Metanol / HD1100, 1120, 1136
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento	Hidrante (30) 1943186 lts. / Camión Cisterna (11) 138000 lts. / Otros (2) 9000 lts.
4	Instalaciones de descongelamiento	No
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes	No
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes	Sí, dependiendo del tipo de aeronaves (mantenimiento de Aerolíneas Argentinas y Austral).
7	Observaciones	Sin disponibilidad de espacio para pernoctes en plataformas (comercial, industrial y norte).

AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	Hoteles	Sí, en la ciudad, 3 km al centro.
2	Restaurantes	Sí, en el aeropuerto y en la ciudad.
3	Transporte	Microómnibus, taxis, remises, transporte público.
4	Instalaciones y servicios médicos	Primeros auxilios en el AD, hospital en la ciudad, 2 ambulancias, hospital en Bs. As. a 2 km.
5	Oficinas bancarias y de correos	Sí, banco 10:00 a 15:00 hora local. Correo no.
6	Oficina de turismo	Sí, en el AD y en la ciudad.
7	Observaciones	Cajeros automáticos, casas de cambio.

AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría del AD para la extinción de incendios	7 (Siete)
2	Equipo de salvamento	3 autobombas; 34068 lts. de agua; 4800 lts. de espuma; 681 kg de polvo químico seco.
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas	A desarrollar.
4	Observaciones	NIL

AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACIÓN DEL AÑO - REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN SUPERFICIE

1	Tipos de equipo de limpieza	Barredoras y Lavadoras.
2	Prioridades de limpieza	RWY, TWY, APN y puestos PSN ACFT.
3	Observaciones	Disponibilidad estacional todo el año

AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS DE VERIFICACIÓN

1	Superficie y resistencia de la plataforma	Comercial e Industrial – CONC - PCN 50/R/B/W/T. Comercial SUR – CONC - PCN 65/R/C/W/T – PCN 60/R/B/W/T.
2	Anchura superficie y resistencia de las calles de rodaje	TWY "A" y "J" 15 m; TWY "C" y "E" 18 m; TWY "B", "I" y "H" 23 m; TWY "D" 25,5 m; TWY "F" 36 m - PCN 63/R/B/W/T. TWY "M" 37 m; TWY "L" 45 m; TWY "K" 59 m.
3	Emplazamiento y elevación ACL	APN 5 m.
4	Puntos de verificación VOR/INS	No
5	Observaciones	NIL

AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves.	Sí, Designadores de pista / umbral / eje de pista / eje rodaje puestos de aeronaves atraques y estacionamientos.
2	Señales y LGT de RWY y TWY	Luces de eje en: TWY "A", "B", "C", "D", "F", "H", "I" y "J". Luces de punto de espera intermedio en TWY "A".
3	Barras de parada	TWY "A", "B", "C", "D", "E", "H", "I" y "J".
4	Observaciones	TWY "F", solo destinada a desalojar la pista. Excepción: se podrá utilizar para ingreso a pista solo con la autorización del control TWR AER. Luces de Barra de Prohibición de Acceso en TWY "F".

AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO**En las áreas de aproximación y despegue**

RWY/Área afectada	Tipo de obstáculo Elevación (m) Señales y LGT	Coordenadas
-------------------	---	-------------

Ver Plano de Obstáculos OACI - Tipo B

En el área de circuito y en el AD

Tipo de obstáculo Elevación (m) Señales y LGT	Coordenadas
--	-------------

Ver Plano de Obstáculos OACI - Tipo B

Observaciones: NIL**AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**

1 Oficina MET asociada	OMA/OVM AEROPARQUE
2 Horas de servicio	H24
Oficina MET fuera de horario	NIL
3 Oficina responsable de la preparación TAF	OMA AEROPARQUE
Períodos de validez	24 HR cada 6 HR
4 Tipo de pronósticos de aterrizaje	TREND
Intervalo de emisión	Horario
5 Aleccionamiento/consulta proporcionados	Personal. Telefónica.
6 Documentación de vuelo	Carpetas de vuelo
Idioma(s) utilizado(s)	Español
7 Cartas y demás documentación disponible para aleccionamiento o consulta	Cartas de viento y temperatura en altura, METAR, SPECI, AD WRNG, TAF, PRONAREA, SIGMET, tablas climatológicas.
8 Equipo suplementario disponible para proporcionar información	Presentador de imágenes satelitales, de radar, y rayos.
9 Dependencias ATS que reciben información	TWR y APP
10 Información adicional (limitación de servicio, etc.)	Oficina Aeroparque - H24 - (+54 11) 45141612

AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación (mag.)	Dimensiones (m)	Resistencia (PCN)	Coordenadas THR	Elevación (THR)	SWY (m)	CWY (m)	Franjas (m)
13	133°	2350x45	CONC 69/R/B/W/T	343314,16S 0582530,91W	20 ft 6 m			2400x260
31	313°	2350x45	CONC 69/R/B/W/T	343349,97S 0582426,74W	16 ft 4,75 m			2400x260

Observaciones: THR 31 MOV 377 m
 Franja de RWY sector E de 140 m de ancho.
 Franja de RWY sector W de 120 m de ancho.

AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13	2280	2280	2350	2350
31	2350	2350	2350	1973

**AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA****Pista 13****Aproximación** ALS – F 549 M.**PAPI** Angulo de aproximación 3°**Umbral Sí****Zona de toma de contacto** Sí**Eje de pista** Sí**Borde de pista** Sí**Extremo de pista** Sí**Zona de parada** No**Observaciones** Luces de identificación de umbral de pista (REILS).**Pista 31****Aproximación** ALS – F 690 M.**PAPI** Angulo de aproximación 3°**Umbral Sí****Zona de toma de contacto** No**Eje de pista** Sí**Borde de pista** Sí**Extremo de pista** Sí**Zona de parada** No**Observaciones** Luces de identificación de umbral de pista (REILS).**AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA****ABN/IBN**

Sí

WDI

Sí. LGTD

Iluminación de TWY

Sí

Iluminación de plataforma

Sí

Fuente secundaria de energía

1 GELx500 kw. - 1 GELx175 kw. - 1 GELx100 kw.

Observaciones

Ayudas para el señalamiento: Umbral, eje, designadores, zona toma de contacto, distancia fija punto de espera en rodaje, eje calle de rodaje, puestos de estacionamiento.

AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros en vuelo VFR aproximarán y despegarán desde los puestos establecidos, de conformidad con las normas para la operación de helicópteros en este AD.

**AD 2.17 ESPACIO AÉREO ATS****1 Designación y límites laterales****CTR AEROPARQUE JORGE NEWBERRY**

Desde 341836S-0584612W hacia el E siguiendo por un arco de 33NM de RDO con centro en VOR/DME EZE 344927S-0583207W hasta 342058S-0581202W, continuar hacia el E hasta 342058S-0580342W, luego hacia el SE hasta 343058S-0575357W, posterior hacia el W hasta 343058S-0580202W, continuar hacia el SW hasta 344528S-0581802W, luego hacia el NW hasta 343658S-0582802W, siguiendo hacia el W hasta Hospital Posadas 343754S-0583433W, continuando por Ruta Nacional 7 (Acceso Oeste) hasta Autopista Camino del Buen Ayre 343743S-0584318W, siguiendo hacia el N hasta Estación José C. Paz 343109S-0584500W, posterior continuando hacia el N hasta la intersección de la Ruta Nacional 8 (Ramal Pilar) y la Ruta Provincial 26 342627S-0584657W siguiendo hacia el N hasta 342347S-0584750W luego hacia el NE hasta 341836S-0584612W.

2 Límites verticales**FL 55****GND****3 Clasificación del espacio aéreo****C****4 Distintivo de llamada de la dependencia ATS****AEROPARQUE TORRE****idioma(s)**

Español / Ingles

5 Altitud de transición

3000 ft

6 Observaciones

Es obligatorio el uso del Respondedor de a bordo en modo A/3 y C, excepto en Corredores o Sectores VFR.

AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo	Frecuencia KHz	Frecuencia MHz	Horario	Observaciones
TWR	Aeroparque Torre		118,85	H24	CPPL
			118,25		CAUX I
			128,85		CAUX II
SMC	Aeroparque Rodaje o Superficie		121,90		Ver GEN 3.4
APP	Aeroparque Aproximación		120,60		CPPL
			119,50		CAUX
CLRD	Aeroparque Autorizaciones (*)	129,30		09:00 a 03:30	Entrega de autorizaciones ATC. (*) Ver disposiciones particulares en SABE AD 2.23 Información Adicional.
ATIS	ATIS Aeroparque		121,50	H24	Sistema DCL Ver GEN 3.4:4.2.5.5 Enlace de datos
					Emergencia. Ver GEN 3.4
			127,60	09:00 a 03:45	Idioma español Idioma inglés. Ver GEN 3.4: Radiodifusión automática de información terminal (ATIS).
			127,90		

**AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**

Instalación	ID	Frecuencia KHz	Frecuencia MHz	Horario	Coordinadas	ELEV/DME	Observaciones
NDB/LI	N	375		H24	343505,70S 0582208,00W		2,3 NM a Pista 31
NDB/LI	P	280			343247,10S 0582622,21W		0,8 NM a Pista 13
ILS/LOC	AE		109,5	H24	343359,54S 0582409,59W	8,5 m 28 ft	CAT II a Pista 13. Restricción: NO UTILIZAR fuera de las 10 NM DME (GP), por falta de cobertura del LOC.
GP/DME			332,6		343322,31S 0582523,49W	4,50 m 15 ft	Pista 13 GP 3º - HGT REF 15,30 m - DME CH 32X
OM			75,0		343113,10S 0582909,70W		
MM			75,0		343255,50S 0582604,50W		

AD 2.20 REGLAMENTACIÓN DE TRÁNSITO LOCALES

Círculo de tránsito:

El circuito de tránsito se realizará exclusivamente al Noreste de la pista.

Prohibido:

- 1º) Prácticas reales o simuladas de navegación, aproximación o procedimientos IFR.
- 2º) Operar aeronaves sin equipo de radio para enlace con TWR AER.
- 3º) Operar pilotos privados.
- 4º) Operar aeronaves monomotores, excepto helicópteros.
- 5º) Efectuar pruebas de motores entre las 22:00 y las 08:00 hs. Local.
- 6º) Operaciones de helicópteros en plataforma aerocomercial.

Estacionamiento:

Los tiempos de estacionamiento para ascenso y descenso de pasajeros y carga libre de pago se encuentran establecidos en la parte GEN 4.1.

Las operaciones de carga y descarga de aeronaves cargueras se efectuarán en Plataforma Industrial cuando se trate de aeronaves de gran porte y en Plataforma Norte las de pequeño porte.

Las aeronaves estacionadas en las distintas plataformas permanecerán aseguradas con calzas.

Procedimientos especiales de puesta en marcha:

Es muy importante que los comandantes de aeronave, exactamente a la hora otorgada por la Oficina ARO o a la programada para vuelos regulares, soliciten a TWR AER push-back o puesta en marcha (si la salida no requiere push-back) exclusivamente con puerta cerrada o escalera retirada y con el tractor de remolque enganchado, informando los siguientes datos:

- 1º) Identificación de la aeronave.
- 2º) Número de posición en plataforma.
- 3º) Destino.
- 4º) Información ATIS recibida.

Cuando la aeronave esté en condiciones, el piloto solicitará permiso para rodar la TWR tratará de ordenar los permisos de tránsito y el turno de rodaje en concordancia con los horarios asignados por programación (regulares) y por la oficina ARO para el resto de los vuelos.

Prohibida las maniobras de giro de 180 grados sobre pista 13/31 para aeronaves con base de ruedas (distancia entre eje de tren de proa y eje de tren principal) igual o superior a 18 metros, excepto en ambos extremos de pista y dársena de giro ubicada en progresiva 1800 a partir del umbral 13 las maniobras de giros en dichos sectores deberán realizarse con precaución a efectos de mantener distancia de separación entre ruedas de la aeronave y borde de pavimento.

Habilitada plataforma de viraje de pista ubicada en progresiva 1800 a partir de umbral 13 sobre margen este de pista, para el giro de 180 grados de aeronaves, incluidas las de base de ruedas igual o mayor a 18 metros dimensiones totales disponibles (incluido el ancho de pista) ancho 51,50 metros longitud 53,30 metros superficie asfáltica. Cuenta con señales de borde, indicación de viraje completo. Disponible de ILE.

SUMINISTRO DE AUTORIZACIONES ATC MEDIANTE ENLACE DE DATOS (DATALINK DEPARTURE CLEARANCE – DCL)

En el Aeroparque Jorge Newbery (AER/SABE) se aplican procedimientos de salida vía enlace de datos para los servicios de autorización ATC (DCL). En caso de discrepancia, la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto solicitará la autorización ATC de salida (DCL) vía enlace de datos, a través de la emisión de un mensaje denominado *DEPARTURE CLEARANCE REQUEST* (RCD), por medio del ACARS, y recibirá la misma mediante un mensaje denominado *DEPARTURE CLEARANCE UPLINK MESSAGE* (CLD).

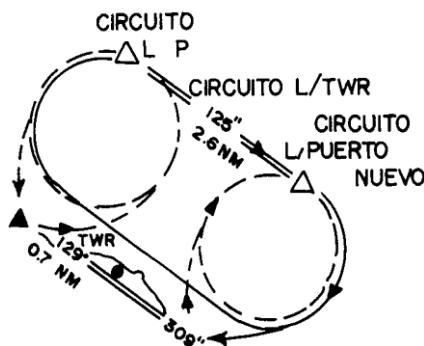
Si el piloto está conforme con dicha autorización, la aceptará a través del mensaje denominado *DEPARTURE CLEARANCE READBACK* (CDA), que remitirá dentro de un plazo de CINCO (5) minutos desde la recepción de la autorización. Transcurrido dicho plazo, deberá comunicarse mediante la frecuencia VHF con el Puesto de Entrega de Autorizaciones ATC (CLRD) de la Torre de Control para requerirla nuevamente.

Asimismo, ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto se comunicará vía frecuencia VHF con el Puesto de Entrega de Autorizaciones ATC (CLRD) de la Torre de Control para requerir la enmienda correspondiente.

Paso 1

El piloto solicitará la autorización de control de tránsito aéreo vía enlace de datos con la anticipación suficiente teniendo en cuenta su hora de salida. El mensaje *DEPARTURE CLEARANCE REQUEST* (RCD) debe contener los siguientes datos:

- Identificador de vuelo;
- Aeródromo de salida;
- Posición / Puerta;
- Aeródromo de destino;



- Designador de la información ATIS recibida;
- Tipo de aeronave.

Ejemplo de mensaje RCD:

RCD 040
ARG1680-SABE-GATE 19-SAQS
ATIS Z
-TYP/B7383A67

Paso 2

El sistema verifica la sintaxis del mensaje RCD recibido y lo compara con los FPL existentes en la base de datos. La tripulación recibirá el *DEPARTURE CLEARANCE UPLINK MESSAGE* (CLD) o un *FLIGHT SYSTEM MESSAGE* (FSM) en los siguientes casos:

Si el mensaje RCD fue recibido conforme a lo dispuesto en el presente documento, el sistema genera el mensaje CLD con la siguiente información:

- Identificación de la aeronave;
- Aeródromo de destino;
- Pista asignada para la salida;
- Procedimiento de salida (SID);
- Código Transponder;
- Siguiente frecuencia;
- Designador de la información ATIS vigente a la hora;
- Hora de salida (en el caso de que existan regulaciones);
- Restricciones;
- Límites del Permiso - Información adicional.

Ejemplo de mensaje CLD:

CLD 1057 191226 SABE PDC 046
ARG1680 CLRD TO SAQS OFF 13 VIA PAL8
TRANSITION TORUL
SQUAWK 1647 ADT 1130 NEXT FREQ
118.850 ATIS W
INITIAL CLIMB FL050/PAL
CRUISE FLT LEVEL 380
CLEARANCE LIMIT TORUL RMK: BUEN VUELO

Si el sistema detecta una inconsistencia en la información del mensaje RCD, enviará un mensaje FSM indicando “*REVERT TO VOICE PROCEDURES*”; en este caso, se procederá según lo establecido en el presente documento.

Ejemplo de mensaje FSM:

FSM 1615 191226 SABE
ARG1732 CDA REJECTED
CLEARANCE CANCELLED
REVERT TO VOICE PROCEDURES
NO READBACK RECEIVED IN DUE TIME

Las razones por las cuales se generan mensajes “*REVERT TO VOICE PROCEDURES*” son:

Mensaje en ACARS (Aeronave)	Descripción del mensaje
ERROR IN MESSAGE	Errores de sintaxis del mensaje RCD
FLIGHT PLAN NOT HELD	El plan de vuelo no se encuentra en el sistema
DCL ALREADY GIVEN	La autorización ya fue dada
DCL SERVICE CURRENTLY NOT AVAILABLE	El servicio no se encuentra disponible
CLEARANCE CANCELLED	Autorización cancelada

Paso 3

Si la tripulación está conforme con la autorización, deberá enviar el mensaje *DEPARTURE CLEARANCE READBACK* (CDA) vía enlace de datos a la menor brevedad posible.

Ejemplo de mensaje CDA:

CDA
1057 191226 SABE PDC 046
ARG1680 CLRD TO SAQS OFF 13 VIA PAL8
TRANSITION TORUL
SQUAWK 1647 ADT 1130 NEXT FREQ
118.850 ATIS W
INITIAL CLIMB FL050/PAL
CRUISE FLT LEVEL 380
CLEARANCE LIMIT TORUL RMK: BUEN VUELO

Si 5 minutos después de la emisión del mensaje CLD, la tripulación no ha aceptado la autorización; el sistema asumirá que se ha presentado un error y anulará el permiso mediante la generación de un mensaje FSM. Ante esta circunstancia, el piloto deberá comunicarse con el Puesto de Entrega de Autorizaciones ATC (CLRD) de la Torre de Control para recibir su señal de autorización ATC de salida.

Ejemplo de mensaje FSM:

FSM 1615 191226 SABE
 ARG1732 CDA REJECTED
 CLEARANCE CANCELLED
 REVERT TO VOICE PROCEDURES
 NO READBACK RECEIVED IN DUE TIME
 7F07

Paso 4

Si el sistema recibe correctamente el mensaje CDA, emitirá un mensaje *FLIGHT SYSTEM MESSAGE* (FSM).

Ejemplo de mensaje FSM:

FSM 1102 191226 SABE
 ARG1680 CDA RECEIVED
 CLEARANCE CONFIRMED

CONTINGENCIA

PROCEDIMIENTO “REVERT TO VOICE”

Al recibir el mensaje “*REVERT TO VOICE PROCEDURES*”, o ante cualquier inconsistencia en el permiso recibido, el piloto solicitará comunicarse con el Puesto de Entrega de Autorizaciones ATC (CLRD) de la Torre de Control para recibir su señal de autorización ATC de salida.

AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO

Los procedimientos de atenuación de ruido son de cumplimiento obligatorio para todas las aeronaves, tanto en VMC como en IMC, excepto en situaciones de emergencia o cuando existan condiciones operacionales adversas.

Se consideran condiciones operacionales adversas, entre otras, las siguientes:

- a) Cuando la pista no está despejada o seca, es decir, cuando esté adversamente afectada por nieve fundente, hielo, agua, lodo, caucho, aceite u otras sustancias.
- b) Para el aterrizaje, cuando el techo de nubes se encuentra a una altura inferior a 500 ft por encima de la elevación del aeródromo, o para el despegue o aterrizaje cuando la visibilidad horizontal es inferior a 1,9 kilómetros;
- c) Cuando la componente transversal del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 28 km/h (15 kt).
- d) Cuando la componente de cola del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 9 km/h (5 kt); y
- e) Cuando se ha notificado o pronosticado gradiente del viento o cuando se prevean tormentas que afecten la aproximación o la salida.

Horario Restringido por Ruido:

Todas las operaciones realizadas entre las 03:30 y 08:30 UTC, están sujetas al cumplimiento de los procedimientos vigentes de atenuación de ruido y la utilización de aeronaves certificadas como Capítulo 3 en cuanto al nivel de ruido, excepto los vuelos sanitarios y de aeronaves públicas.

Requisitos para operar entre las 03:30 y 08:30 UTC:

Los explotadores de aeronaves que prevean operar dentro del horario restringido por ruido, presentarán por única vez, una copia del Certificado de Homologación en cuanto al Ruido extendido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad de cada aeronave cuya operación se prevea en el horario de 03:30 a 08:30 UTC, a la Jefatura de Operaciones de Aeroparque Jorge Newbery, dicha copia debidamente autenticada por autoridad aeronáutica competente, quedará en poder de la mencionada jefatura. Una segunda copia de este certificado se llevará a bordo de la aeronave para el caso que sea requerida en la oficina ARO de otros aeródromos de despegue, previamente a la aceptación del plan de vuelo.

Despegues desde pista 31:

- a) Con empuje de despegue y la velocidad que corresponda a cada aeronave (V2 + 10 kt., V2 + 15, etc.) alcanzar 800 ft de altitud.
- b) A partir de 800 ft Utilizar empuje de ascenso y comenzar la retracción de flaps.

Despegues desde pista 13:

- a) Con empuje de despegue y la velocidad que corresponda a cada aeronave (V2 + 10 kt., V2 + 15, etc.) alcanzar 800 ft de altitud.
- b) A partir de 800 ft utilizar empuje de ascenso y comenzar la retracción de flaps.

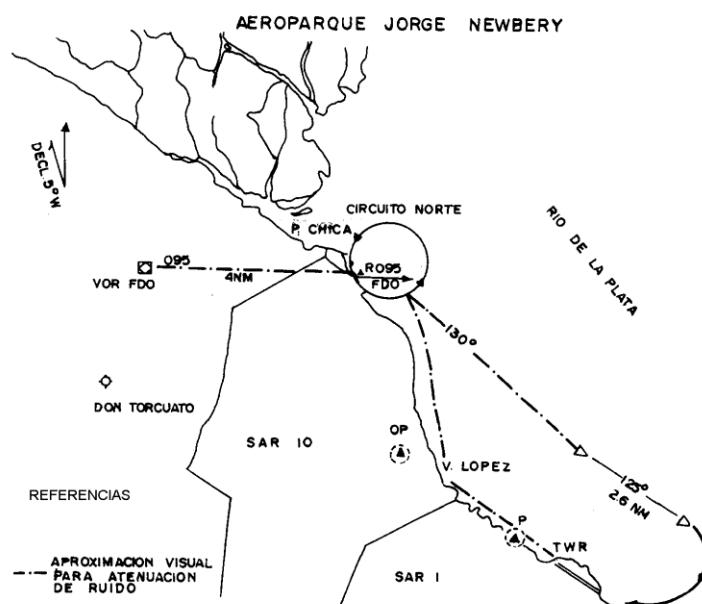
Aproximaciones entre las 03:30 y 08:30 UTC.

- 1º) Con visibilidad de 8 km. o más, techo de 2600 ft o más y referencia visual constante con la superficie terrestre, se realizará la aproximación visual de acuerdo con lo siguiente:

- a) Aproximación visual para pista 13:
Alcanzar sobre VOR FDO 2500 ft, continuar por el radial 095 VOR FDO hasta 4 NM DME FDO descendiendo a 2000 ft, virar por derecha siguiendo sobre el Río de la Plata paralelo a la costa, posteriormente incorporarse a final sobre la avenida General Paz. (Ver Gráfico en AD 2.15).
- b) Aproximación visual para pista 31:
Alcanzar sobre VOR FDO 2500 ft, continuar por el radial 095 VOR FDO hasta 4 NM DME FDO descendiendo a 2000 ft, virar por derecha hacia rumbo 130°, manteniendo el mismo hasta su incorporación al circuito de tránsito de pista 31. (Ver Gráfico en AD 2.15).
- c) Aproximación visual para pistas 13 y 31 llegando desde el sur:
Las trayectorias se efectuarán sobre el Río de la Plata, paralelas a la costa y siguiendo las instrucciones del Control.
- 2º) De no cumplirse alguna de las condiciones requeridas en el inciso 1º anterior, cumplirán los procedimientos de aproximación por instrumentos IAC vigentes.

Aterrizajes entre las entre las 03:30 y 08:30 UTC:

No se utilizarán los reversores de empuje siempre que con ello sea posible la realización de una operación segura.



AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

DESCARGA RAPIDA DE COMBUSTIBLE

La descarga rápida de combustible en vuelo se realizará en el área especificada en el documento AIP Vol. I, parte ENR 2 TMA BAires columnas observaciones.

La coordinación para utilizar esta área queda bajo jurisdicción del control del TMA BAires. El control no autorizará el cruce del área por aeronaves cuyo nivel de vuelo sea inferior al FL 095 hasta que el piloto informe la finalización del operativo.

VUELOS IFR O VFR CONTROLADOS CON DESTINO A COLONIA POR EL CORREDOR SURBO

Los vuelos se desarrollarán entre 2000 ft y FL 40.

La aeronave recibirá el permiso de tránsito de AEROPARQUE APROXIMACION hasta la posición SURBO.

Entre AEROPARQUE Y SURBO la aeronave podrá estar en comunicación con AEROPARQUE APROXIMACION o BAires CONTROL, según instrucciones recibidas.

A partir de la posición SURBO, la aeronave se comunicará con el ACC MONTEVIDEO o COLONIA TORRE, según se le instruya.

En caso que la aeronave alcance la posición SURBO y no haya establecido comunicación con el ACC MONTEVIDEO o COLONIA TORRE, deberá:

En condiciones Meteorológicas Visuales (VMC):

- a) **Diurno:** cancelar Plan de vuelo IFR, continuando según las reglas de Vuelo Visual.
- b) **Nocturno:** Comunicarse con BAires Control quien le instruirá para su regreso al aeródromo de salida o su encaminamiento al aeródromo de alternativa.

En Condiciones Meteorológicas instrumentales (IMC):

- a) **Diurno o Nocturno:** Comunicarse con BAires Control quien le instruirá para su regreso al aeródromo de salida o su encaminamiento al aeródromo de alternativa.

VUELOS IFR O VFR CONTROLADOS PROCEDENTES DEL AERÓDROMO COLONIA POR EL CORREDOR SURBO.

Los vuelos se desarrollarán entre 2000 ft y FL 040.

La aeronave solicitará el permiso de tránsito a Colonia Torre. Dicho permiso se extenderá a partir de la posición SURBO e incluirá la siguiente información:

- 1º Hora prevista de aproximación
- 2º Código SSR asignado
- 3º Altitud o nivel de vuelo (FL)
- 4º Dependencia ATS y frecuencia con la que deberá comunicarse en SURBO.

VUELOS HACIA AERÓDROMOS UBICADOS EN LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, EXCEPTO EL AERÓDROMO COLONIA.

ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO VFR

El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR con destino a un aeródromo ubicado en la República Oriental del Uruguay, excepto el aeródromo Colonia, y que tenga la categoría de VFR controlado, será autorizado por BAires Control a abandonar el TMA por el punto de notificación SURBO con FL 50 o superior.

Dicho tránsito recibirá en SURBO instrucciones de comunicarse con el ACC Montevideo y ascender o descender a un nivel de vuelo VFR acorde con la aplicación de la Tabla de Niveles de Crucero.

OPERACIONES VFR PARA AVIONES

NOTA: Dentro de la Zona de Control (CTR) Aeroparque Jorge Newbery las operaciones VFR se ajustarán a las disposiciones para el vuelo VFR controlado, cumpliendo con todos los procedimientos prescriptos para las operaciones controladas, excepto en los espacios aéreos donde se hayan dispuesto otros procedimientos y limitaciones particulares.

CIRCUITOS CIRCULARES PARA ESPERA EN VMC

SECTOR NORTE:

CIRCUITOS PARA USO PERMANENTE:

CIRCUITO SAN FERNANDO: Ubicado sobre la vertical VOR/DME FDO, giros a la izquierda, altitud mínima 2000 ft, diámetro del circuito 5000 m.

CIRCUITO DELTA: Ubicado sobre la desembocadura del Río San Antonio en el Río de la Plata, giros a la izquierda, altitud mínima 2000 ft, diámetro del circuito 3000 m.

CIRCUITO NORTE: Ubicado sobre la costa próxima a la localidad de San Isidro, giros a la izquierda, altitud mínima 2000 ft, diámetro del circuito 3000 m.

CIRCUITO PARA USO EVENTUAL:

CIRCUITO L" P": Ubicado a 90° del radiofaró "P" sobre el río, giros a la izquierda, diámetro del circuito 3000 m.

SECTOR SUR:

CIRCUITOS PARA USO PERMANENTE

CIRCUITO SUR: Ubicado sobre el río en cruce de radial FDO 130 con QDM 225 ILM, giros a la derecha altitud mínima 1500 ft, diámetro 5000 m.

CIRCUITO QUILMES: Ubicado sobre el NDB/Aeródromo de Quilmes giros a la derecha, altitud mínima 1500 ft, diámetro del circuito 3000 m.

CIRCUITO PARA USO EVENTUAL:

CIRCUITO L / PTO. NUEVO: Ubicado sobre el Río de la Plata a 90° de Puerto Nuevo, giros a la derecha, diámetro del circuito 3000 m.

CIRCUITO PARA USO CON EVENTUAL FALLA DE COMUNICACIONES:

CIRCUITO L/TORRE: Este circuito podrá ser utilizado solamente por aeronaves que habiendo estado ya en contacto radial con la Torre de Control Aeroparque, queden eventualmente sin medios de comunicación y está ubicado lateral a la Torre de Control sobre el río, tipo hipódromo, virajes de acuerdo al tránsito en desarrollo y pista en uso, tiempo de alejamiento un minuto, la trayectoria más cercana a la costa debe encontrarse a 500 m de la misma, altitud mínima y única 500 ft.

CIRCUITO QUILMES: Ubicado sobre el NDB/Aeródromo de Quilmes giros a la derecha, altitud mínima 1500 ft, diámetro del circuito 3000 m.

CIRCUITO PARA USO EVENTUAL:

CIRCUITO L / PTO. NUEVO: Ubicado sobre el Río de la Plata a 90° de Puerto Nuevo, giros a la derecha, diámetro del circuito 3000 m.

CIRCUITO PARA USO CON EVENTUAL FALLA DE COMUNICACIONES:

CIRCUITO L/TORRE: Este circuito podrá ser utilizado solamente por aeronaves que habiendo estado ya en contacto radial con la Torre de Control Aeroparque, queden eventualmente sin medios de comunicación y está ubicado lateral a la Torre de Control sobre el río, tipo hipódromo, virajes de acuerdo al tránsito en desarrollo y pista en uso, tiempo de alejamiento un minuto, la trayectoria más cercana a la costa debe encontrarse a 500 m de la misma, altitud mínima y única 500 ft.

AERONAVES QUE SE DIRIJAN AL AEROPARQUE JORGE NEWBERY

- a) Las aeronaves que en su primer contacto radial reciban la autorización de ingresar a la CTR y que posteriormente queden sin comunicación, deberán efectuar el siguiente procedimiento: Abandonar su posición despejando la zona de procedimiento VFR hacia el Río de la Plata, descendiendo hasta los 500 ft para incorporarse con esa altitud al circuito de espera **Lateral Torre**, para recibir instrucciones mediante señales luminosas.
- b) Las aeronaves que hayan ingresado a la CTR y que hubieran establecido por lo menos una comunicación con la TWR Aeroparque descenderán hasta 500 ft y se dirigirán directamente al circuito de espera **Lateral Torre**, a menos que en la última comunicación con dicho control recibieran autorización para aterrizar.

SOBREVUELOS DE LA ZONA DE CONTROL (CTR) POR AERONAVES CON DESTINO A OTRO AERODROMO

- a) Toda aeronave que necesariamente tenga que sobrevolar la CTR, deberá mantener contacto radial con la Torre de Control, quedando prohibido todo ingreso al área sin comunicación previa con dicha dependencia.
- b) En caso que una aeronave haya ingresado a la CTR con enlace normal y posteriormente pierda toda comunicación, deberá despejar la zona de procedimientos, descender hasta 500 ft e incorporarse al "Círculo para uso con eventual falla de comunicaciones".

NORMAS PARA LA OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS
(Ref. Disposición 78/96)

Las operaciones de helicópteros en el Aeropuerto Internacional Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery deben ajustarse a las partes establecidas en el Reglamento de Vuelos, Apéndice 1 "Procedimientos Generales de Operación para Helicópteros", Publicaciones de Información Aeronáutica y a las Normas Particulares vigentes.

Previo al despegue y salida

Antes a la puesta en marcha debe solicitar autorización para la misma y previo al rodaje, el permiso de tránsito. Debe mantener enlace radioeléctrico hasta abandonar la CTR por Helicorredor autorizado, o bien, siguiendo instrucciones del Control.

Previo a la aproximación y al aterrizaje

- 1º) Antes del ingreso a la CTR de Aeroparque, deberá establecer enlace radioeléctrico efectivo con la TWR AEROPARQUE, aproximando por los Helicorredores autorizados, o bien, siguiendo instrucciones del control.

- 2º) Si se encuentra aterrizando en un Lugar Apto, Aeródromo o Helipuerto próximo o debajo de las trayectorias de aproximación de las pistas 13 o 31 y no puede establecer comunicación radioeléctrica con la TWR AEROPARQUE, deberá coordinar antes del despegue por radio o teléfono con la misma, las instrucciones pertinentes.

Operaciones IMC (Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos):

- 1º) No se permite la operación de Helicópteros de Clase de Performance 3, excepto que la dependencia de control autorice el vuelo VFR especial.
- 2º) Los procedimientos de salida, espera y aproximación por instrumentos, especificados para aviones categoría A, también son de aplicación para los helicópteros.
- 3º) Al igual que los aviones, deberá utilizarse la pista habilitada del Aeropuerto, realizando la aproximación salida que determinan las IAC y SID vigentes.

Operaciones en VMC (Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual):

- 1º) Los helicópteros seguirán las trayectorias de entrada y salida que se describen en las presentes normas.
- 2º) Las trayectorias de entrada y salida para vuelos VFR se deben realizar desde y hacia los HELICORREDORES habilitados y de acuerdo con las Normas establecidas en la presente o siguiendo las instrucciones de la TWR AEROPARQUE (ver gráfico).
- 3º) Las trayectorias de entrada y salida para vuelos VFR son en ambos sentidos y están especificadas en el gráfico adjunto y aunque conserve su uso permanente, la misma puede ser eventualmente modificada a requerimiento del usuario dependiendo de la dirección e intensidad del viento o por el Control dependiendo del tránsito en desarrollo.
- 4º) El vuelo de helicópteros de Clase de Performance 3 dentro de las ZONAS RESTRINGIDAS SAR 01, 02 y 09 se realizará exclusivamente utilizando los HELICORREDORES habilitados.

Restricciones:

- 1º) **Se prohíben** las maniobras de aproximación directa o el despegue hacia y desde los Puestos de Estacionamiento de helicópteros, respectivamente.
- 2º) **El ingreso a la CTR AER**, con intención de aterrizaje en Aeroparque, debe ser realizado por los HELICORREDORES y notificado a la TWR AEROPARQUE en los lugares expresamente determinados como Puntos de Notificación Obligatoria.
- 3º) **El Reglaje Altimétrico** a utilizar en las operaciones será en base al valor QNH actualizado.
- 4º) **Los pilotos** deberán poseer como mínimo la licencia de "Piloto Comercial de Helicóptero".
- 5º) **La permanencia de helicópteros** en los PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO será limitada y sin exceder las DOS (2) horas, salvo expresa autorización de la Jefatura de Operaciones del Aeropuerto.
- 6º) **Se prohíbe** la operación de Helicópteros en la PLATAFORMA COMERCIAL.

Trayectorias de entrada y salida para helicópteros en vuelos VFR

Definiciones:

HELIPUNTOS (Puntos de Aproximación y Despegue): Lugar especificado dentro del área de movimiento de un aeródromo destinado a la “Iniciación de la Maniobra de Despegue” o la “Culminación de la Maniobra de Aproximación (trayectoria)” de un helicóptero en un Vuelo VFR.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE HELICOPTEROS: Puesto de estacionamiento de aeronaves que permite el estacionamiento de helicópteros para ascenso y descenso de pasajeros y, en caso que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y la elevación inicial.

Entrada al Helipunto “N” NOVEMBER (Norte):

Los helicópteros con destino al Puesto de Estacionamiento de la Plataforma NORTE, deberán aproximar:

- a) **desde el Norte o Sureste** del aeropuerto por el Helicorredor Río de la Plata, notificando a TWR AEROPARQUE, la POSICION “TOMA DE AGUA” y una vez autorizado por la TWR, seguirán una trayectoria directa en descenso hacia el HELIPUNTO NOVEMBER (Norte) que está situado sobre la calle de rodaje próximo a la entrada a la Plataforma Norte y desde allí efectuará el rodaje hacia el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma NORTE (ver gráfico).
- b) **desde el Oeste** del aeropuerto por el Helicorredor Palermo (solicitar autorización antes del cruce a la TWR AEROPARQUE), cruzando transversalmente la pista y la vertical de la Torre de Control con 500 ft de altura, notificará a TWR AEROPARQUE la POSICION “TOMA DE AGUA” y una vez autorizado por la TWR, seguirá una trayectoria directa en descenso hacia el HELIPUNTO NOVEMBER (Norte) que está situado sobre la calle de rodaje próximo a la entrada a la Plataforma Norte y desde allí efectuará el rodaje hacia el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma NORTE (ver gráfico).

NOTA: Cuando la dirección e intensidad del viento no sea apropiada para la aproximación desde el Norte del aeródromo, podrá autorizarse la aproximación hacia el Helipunto Mike.

Salida desde el Helipunto “N” NOVEMBER (Norte):

Los helicópteros efectuarán el despegue desde el HELIPUNTO NOVEMBER en el sentido inverso a la trayectoria establecida para la entrada, solicitando a la TWR previo al despegue la trayectoria prevista.

Entrada al Helipunto “M” MIKE (Militar):

Los helicópteros que transporten autoridades con destino al Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Militar, aproximarán:

- a) **desde el Sureste o Norte** del aeropuerto por el HELICORREDOR Río de la Plata sobre el Río de La Plata notificará la POSICION CLUB DE PESCADORES (Espigón Este del Club de Pescadores) y una vez autorizados por TWR AEROPARQUE, seguirán una trayectoria en descenso hacia la calle de rodaje N° 1, siguiendo en sobrevuelo el margen izquierdo de la misma hasta el “HELIPUNTO MIKE” (Militar), el cual está situado en la intersección de la calle de rodaje N° 2 y la Plataforma Militar y desde esa posición efectuarán el rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Militar (ver gráfico).
- b) **desde el Oeste** del aeropuerto por el HELICORREDOR Palermo (solicitar autorización antes del cruce a la TWR AEROPARQUE), cruzando transversalmente la pista y la vertical de la Torre de Control con 500 ft de altura y notificará la POSICION CLUB DE PESCADORES (Espigón Este del Club de Pescadores); una vez autorizados por TWR AEROPARQUE, seguirá una trayectoria en descenso hacia la calle de rodaje N° 1, siguiendo en sobrevuelo el margen izquierdo de la misma hasta el “HELIPUNTO MIKE” (Militar), el cual está situado en la intersección de la calle de rodaje N° 2 y la Plataforma Militar y desde esa posición efectuar el rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Militar (ver gráfico).

NOTA: Cuando la dirección e intensidad del viento no sea apropiada para la aproximación desde el Sureste del aeródromo, podrá autorizarse la aproximación hacia el Helipunto November.

Salida desde el Helipunto “M” MIKE (Militar):

Los helicópteros efectuarán el despegue desde el HELIPUNTO MIKE en el sentido inverso a la trayectoria establecida para la entrada, solicitando a la TWR previo al despegue la trayectoria prevista.

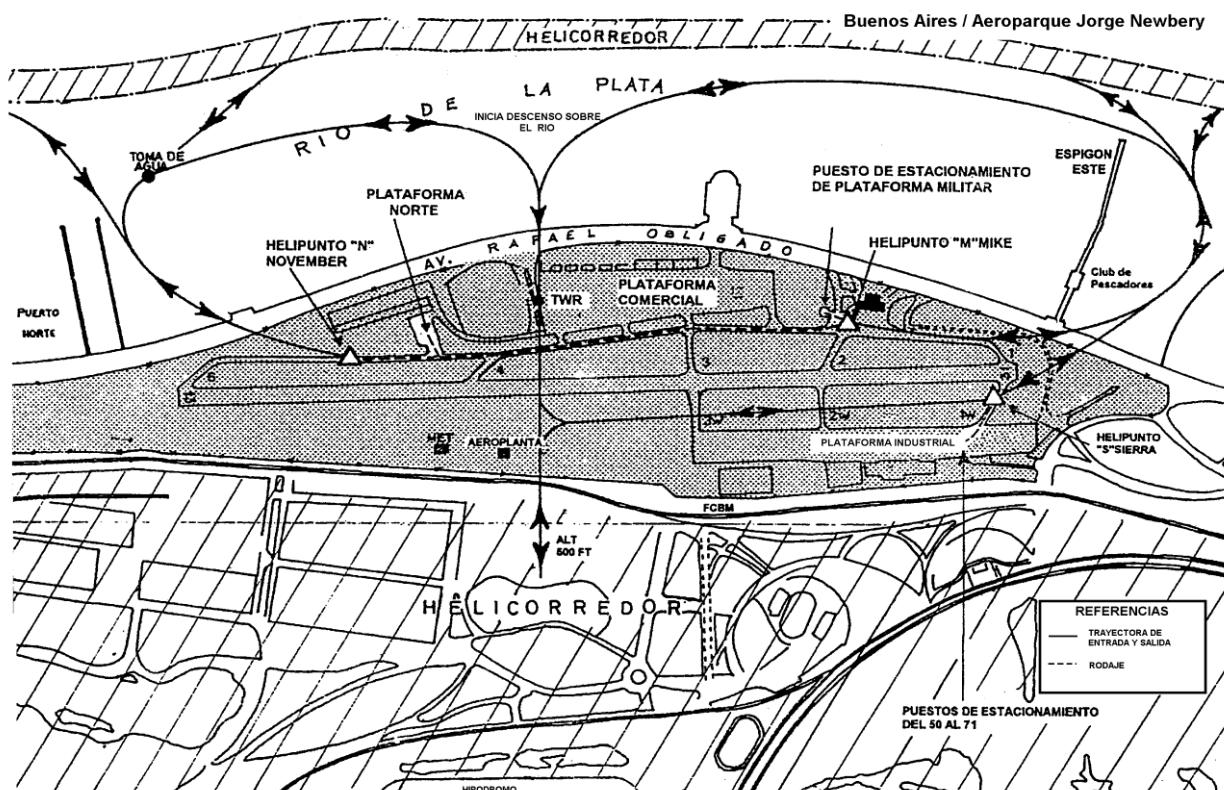
Entrada al Helipunto “S” SIERRA (Sur):

Los helicópteros con destino al Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Industrial aproximarán:

- a) **desde el Norte o Sureste** del aeropuerto sobre el Río de la Plata por el HELICORREDOR Río de la Plata, notificando la "POSICION CLUB DE PESCADORES" (Espigón Este del Club de Pescadores) y, una vez autorizados por la TWR AEROPARQUE, para el cruce de la pista, continuará el descenso hacia el "HELIPUNTO SIERRA" (Sur), el cual está situado en la intersección de la calle de rodaje N° 1W, a partir del cual efectuará el rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Industrial (ver gráfico).
- b) **desde el Oeste** del aeropuerto por el HELICORREDOR Palermo (en comunicación con la TWR AEROPARQUE), sin cruzar la pista, girar hacia el HELIPUNTO SIERRA (Sur), siguiendo una trayectoria paralela entre la pista y la Plataforma, en descenso hacia el HELIPUNTO SIERRA, para luego rodar hasta el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Industrial (ver gráfico).

Salida desde el Helipunto "S" SIERRA (Sur):

Los helicópteros efectuarán el despegue desde el HELIPUNTO SIERRA en el sentido inverso a la trayectoria establecida. para la entrada, solicitando a la TWR previo al despegue la trayectoria prevista



AD 2.23 INFORMACIÓN ADICIONAL

Horario de Operación:

El aeropuerto funciona H24, con las siguientes restricciones:

- 1º Los horarios previstos de salida se regulan por una autorización otorgada como máximo cada 3 minutos, por lo que no se podrá sobrepasar las 20 operaciones de salida por hora, independientemente de las Reglas de Vuelo solicitadas.
- 2º Vuelos Sanitarios y de aeronaves Públicas, sin restricciones. Los vuelos sanitarios operarán desde la plataforma Sur (industrial) dentro del horario de operación de la Aeroestación de vuelos no regulares y coordinando con la oficina ARO-AIS fuera del horario establecido para ésta.
- 3º Vuelos Regulares de pasajeros, sin restricciones, excepto las establecidas por ruido.
- 4º Vuelos Regulares de pasajeros que operen entre las 09:00 a 13:00 y 21:30 a 00:30 UTC deberán abonar la sobretasa.

- 5º) Vuelos de Aviación General y Transporte Aéreo No Regular de pasajeros, sujeto a disponibilidad de horarios libres (SLOTS) que no sean ocupados por vuelos regulares y sujeto a restricciones por ruido (los vuelos especiales tendrán prioridad), debiendo éstos coordinar los horarios de despegue con la Oficina ARO-AIS.
- 6º) Vuelos de la Aviación General y Transporte Aéreo No Regular de pasajeros (excepto Vuelos Especiales) que prevean operar entre las 09:00 a 13:00 y 21:30 a 00:30 UTC, deberán abonar la sobretasa.
- 7º) Vuelos de Transporte Aéreo de Carga, exclusivamente podrán operar sujeto a disponibilidad horaria y a las restricciones por nivel de ruido.
- 8º) A efecto de evitar saturación o congestión del tránsito de aeródromo (aéreo y terrestre) y movimiento en plataforma se determina el horario de 09:00 a 13:00 y 21:30 a 00:30 UTC como horario de punta, por lo tanto, las aeronaves que operen pagarán sobretasas de acuerdo con lo establecido en el AIC correspondiente a TASAS POR SERVICIOS AERONÁUTICOS.

Estacionamiento:

Los tiempos de estacionamiento para ascenso y descenso de pasajeros y carga libres de pago se encuentran establecidos en el AIC correspondiente a TASAS POR SERVICIOS AERONÁUTICOS.

Las operaciones de carga y descarga de aeronaves cargueras se efectuarán en Plataforma Industrial cuando se trate de aeronaves de gran porte y en Plataforma Norte las de pequeño porte.

Las aeronaves estacionadas en las distintas plataformas permanecerán aseguradas con calzas.

Observaciones:

Habilitado vuelo nocturno.

Precaución por aves en el área de movimiento e inmediaciones del aeródromo.

Aeropuerto (RS) incluye (RNS-AS-RG) para los vuelos internacionales exclusivamente desde/hacia la República Oriental del Uruguay (Decreto 38.368/48).

Uso excepcional como aeropuerto de alternativa (Ref. Disposición CRA N° 144/96).

Autorizase excepcionalmente el uso del Aeropuerto Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery como aeródromo de alternativa de destino válido para los vuelos internacionales con destino al Aeropuerto Buenos Aires / Ministro Pistarini / Ezeiza, con aeronaves tipo Airbus 310, Boeing 757 o de similares características de peso y dimensiones procedentes de países no limítrofes y además de los citados los de menor porte de vuelos procedentes de países limítrofes, de acuerdo con los criterios que se establecen a continuación:

**CRITERIOS PARA UTILIZAR COMO AERÓDROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO DE EZEIZA AL AEROPARQUE
JORGE NEWBERRY POR AERONAVES TIPO AIRBUS 310, BOEING 757, BOEING 737 O DE SIMILARES
CARACTERÍSTICAS A ESTA ÚLTIMA AERONAVE**

Se permite la operación excepcional en el Aeroparque Jorge Newbery, como aeródromo de alternativa de Ezeiza con aeronaves que provengan en vuelo internacional exclusivamente y sean del tipo Airbus 310, Boeing 757, Boeing 737 o de similares características de peso y/o dimensiones a esta última aeronave.

Aeronave del tipo A 310 / B 757:

- 1º) Cuando provengan en vuelos directos desde países no limítrofes y el Aeropuerto Ezeiza se encuentre bajo mínimos meteorológicos o no sea posible o aconsejable aterrizar por razones de seguridad operacional en el mismo, hasta el momento en que la aeronave inicie su procedimiento de aproximación hacia Aeroparque desde el VOR FDO.
- 2º) Se autorizará hasta un máximo de dos (2) aeronaves las que estacionarán exclusivamente y sin excepción en las posiciones 40 y 45 de Plataforma Industrial.
- 3º) Previo al aterrizaje, las empresas respectivas coordinarán con Operaciones del Aeropuerto la secuencia de encaminamiento de pasajeros de manera tal que:
 - a) No se saturen las facilidades de salida de pasajeros y equipajes.
 - b) No se perturbe sustancialmente el despacho de los vuelos de cabotaje y Regional con Uruguay (en Plataforma Comercial y Aeroestación).
 - c) Estén asegurados los Servicios de Aduanas, Migraciones, Sanidad, Policía Aeronáutica, etc.
 - d) Estén disponibles los Servicios de Rampa, Apoyo y concurrentes.

- 4º) Las empresas que no hayan coordinado o contratado el uso de las facilidades de despacho de pasajeros y equipaje propios o con los prestadores de éstos, no efectuarán el desembarco de sus pasajeros los que permanecerán a bordo hasta que mejoren las condiciones del Aeropuerto Ezeiza.
- 5º) Las aeronaves aterrizadas bajo esta excepción no saldrán desde Aeroparque en vuelos comerciales, excepto en vuelo de cabotaje o a la República Oriental del Uruguay.
- 6º) Las empresas aerocomerciales efectuarán las gestiones y coordinaciones previas necesarias y abonarán todos los refuerzos de insumos y de servicios extras de cualquier naturaleza que se originen con motivo de la concreción de esta excepción.
- 7º) Una vez desaparecidas las causas que originaron la excepción, las aeronaves salvo en vuelo de cabotaje o a Uruguay o por mantenimiento imprevisto, partirán hacia Ezeiza.

Aeronave del tipo B 737 o de similares características de peso y/o dimensiones:

- 8º) Vuelos que provengan de la República Oriental del Uruguay, sin restricciones.
- 9º) Vuelos que provengan de países limítrofes, con excepción del Uruguay:
 - a) Cuando se den las condiciones especificadas en párrafo 1, incisos 1º) a 7º) inclusive y las aeronaves sean las mismas que operan habitualmente en vuelos de cabotaje en ese Aeródromo.
 - b) Se autorizará plataforma comercial exclusivamente si ya están ocupadas las posiciones 40, 45 y si mediante coordinación previa con Operaciones, ésta determina que no se afectará el despacho de los vuelos de cabotaje y con Uruguay en Plataforma Comercial y Terminal de Pasajeros.

SERVICIO DE GESTIÓN DE AUTORIZACIONES - DISPOSICIONES PARTICULARES

Durante el horario de servicio los pilotos solicitarán el permiso de tránsito con diez (10) minutos de anticipación a la hora prevista de fuera calzos (EOBT), incluyendo los siguientes datos:

- a) Identificación de la aeronave (o del vuelo)
- b) Identificación de la posición de estacionamiento.
- c) Aeródromo de destino.
- d) Información ATIS recibida.
- e) Horario de salida asignado y en caso que exista demora, nuevo horario previsto.
- f) Solicitud de permiso de tránsito.

Este servicio brindará adicionalmente y a requerimiento, información operacional, meteorológica actualizada, gestión de pedidos de servicios especiales y/o control de afluencia.

Fuera del horario de servicio o cuando la frecuencia asignada se encuentre inoperativa, los mensajes de solicitud de permisos ATC e información adicional deberá ser requerida en la frecuencia de rodaje en la frecuencia determinada en la información ATIS.

SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS

1º.- Reemplácese la aplicación de las Superficies Limitadoras del Anexo 14 (OACI) Horizontal Interna y Cónica correspondientes al AEROPARQUE JORGE NEWBERRY, hacia el Oeste de la pista 13-31, por otra, sujeta a servidumbre aeronáutica y estudios aeronáuticos especiales, conforme lo establecido por la OACI, delimitada por las siguientes coordenadas:

Vértice 1: 343215S – 0582810W / Intersección de Av. Gral Paz y calle O'Higgins (o proyección de la misma), entre calles Arcos y Grecia.

Vértice 2: 343245S – 0582650W / Av. F. Alcorta, entre Saenz Valiente y Dr. V. De la Plaza.

Vértice 3: 343445S – 0582320W / Vías del F. C. Gral. San Martín, a la altura de la Plaza Naciones Unidas, entre ATC y Fac. De Derecho, e intersección con proyección de calle Bibiloni.

Vértice 4: 343610S – 0582140W / Delimitado por Calle del Canal y Camino del Río, dentro de la Reserva Ecológica.

Vértice 5: 343805S – 0582110W / Av. P. De Mendoza, entre Suárez y Olavarría.

Vértice 6: 343300S – 0583000W / Intersección de Av. Gral. Paz y Av. Dr. R. Balbín.

Punto Intermedio de Apoyo "A": Intersección proyección calle San Martín, con calle Gilardo (altura Av. E. Madero y calle Gilardo, con plazoleta existente).

Punto Intermedio de Apoyo "B": Intersección de Av. Juan B. Justo, con calle Gorriti.

2º.- Determíñese un procedimiento para evaluar las solicitudes de futuras construcciones comprendidas dentro de la nueva Superficie mencionada, el que deberá contemplar como mínimo para cada evaluación de los objetos a erigirse, los siguientes estudios:

a) Criterios establecidos en el Documento Procedimientos para la Navegación Aérea "Operación de Aeronaves" Vol. II, Construcción de Procedimientos Visual y Por Instrumentos (Doc. 8168 PAN-OPS/611-Vol. II), incluyendo un CRM (modelo de Riesgo de Colisión).

b) Principio de Apantallamiento.

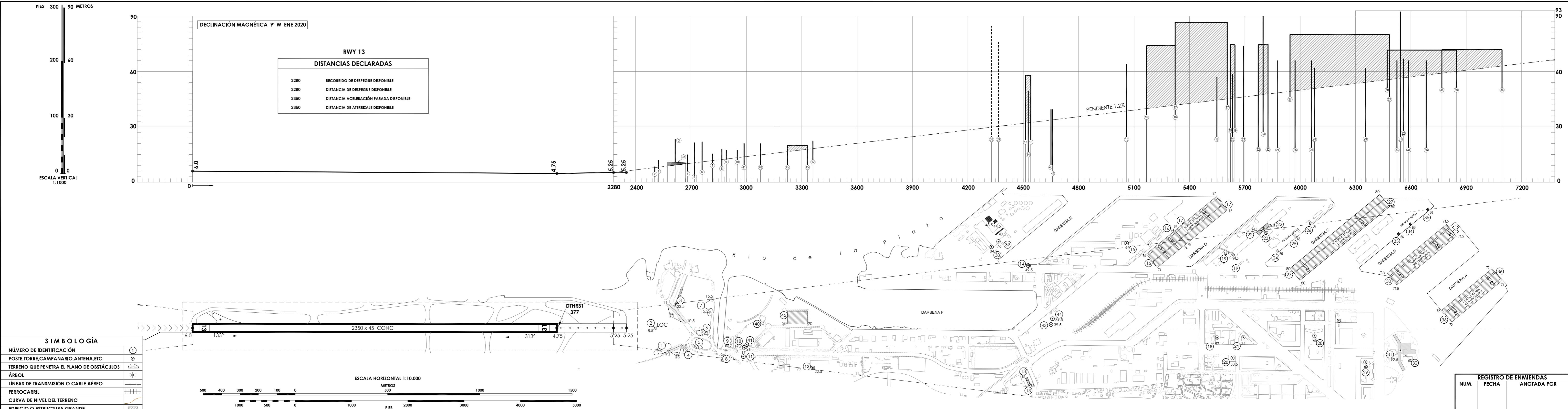
3º.- Para las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes al Este de la pista 13-31 del AEROPARQUE J. NEWBERY, se continuarán aplicando en su totalidad las Normas y Recomendaciones especificadas en el Anexo 14 y demás Manuales y Documentos de la OACI, ya mencionados.

4º.- Lo dispuesto a través del presente acto administrativo, es válido única y exclusivamente para ser aplicado al AEROPARQUE J. NEWBERY, y solamente para el sector (Oeste) tratándose de un caso particular y para un solo Aeródromo en el país. (Ver AD 2 - D3 - Plano de Superficie Limitadora de Obstáculos).



AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

Plano de aeródromo – OACI	Ver Volumen III
Plano de estacionamiento y atraque de Aeronaves – Plataforma Comercial.	Ver Volumen III
Plano de estacionamiento y atraque de Aeronaves – Plataforma Comercial Norte	Ver Volumen III
Plano de estacionamiento y atraque de Aeronaves – Plataforma Comercial Sur	Ver Volumen III
Plano de estacionamiento y atraque de Aeronaves – Plataforma Industrial	Ver Volumen III
Plano de obstáculo de aeródromo – OACI - Tipo A (pista 13)	SABE AD 2-D1
Plano de obstáculo de aeródromo – OACI - Tipo A (pista 31)	SABE AD 2-D2
Plano de superficie limitadora de obstáculos	EN PROCESO DE RE DISEÑO
Plano de obstáculo de aeródromo – OACI – Tipo B	SABE AD 2-D4
Carta Topográfica para aproximaciones de precisión – OACI	SABE AD2 H1
Cartas de llegada normalizada por instrumentos – OACI	Ver Volumen III
Cartas de aproximación por instrumentos – OACI	Ver Volumen III
Cartas de salida normalizada por instrumentos – OACI	Ver Volumen III

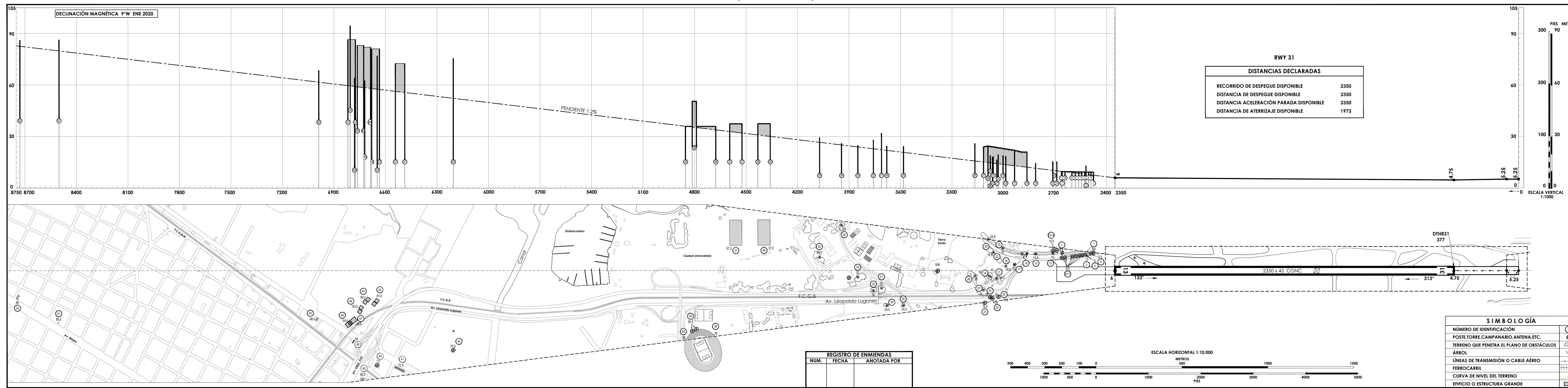



AIP - ARGENTINA
DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO - OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

ARGENTINA / BUENOS AIRES / AEROPARQUE JORGE NEWBERRY
RWY 31

SABE AD D2





CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI

