

SUPLEMENTO A LA AIP DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Dirección AFS:
SABBYNYX
dianac@anac.gov.ar

DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA
DIRECCIÓN REGULACIÓN NORMAS Y PROCEDIMIENTOS
DEPARTAMENTO INFORMACIÓN AERONÁUTICA

BALCARCE 290
(C1064AAF) – C.A.B.A.
REPÚBLICA ARGENTINA

A 23 / 2023
15 de febrero 2023

A 23. BUENOS AIRES / AEROPARQUE JORGE NEWBERY (AER/SABE): MODIFICACIONES EN AIP VOL. II (AD) Y AIP VOL. III (MAPRI) / CHANGES IN AIP VOL. II (AD) AND AIP VOL. III (MAPRI)

• AIP VOL II (AD)

SABE – AD 2.0 Aeródromos - Datos del AD / AD Data:

NOTA / NOTE: La información actualizada está resaltada en color gris / Updated information is highlighted in grey.



AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES DE ESCALA / HANDLING SERVICES AND FACILITIES		
1	Elementos disponibles para el manejo de carga / <i>Cargo-handling facilities</i>	Sí, auto elevadores hasta 1.5 TN.
2	Tipos de combustible, lubricantes / <i>Fuel and oil types</i>	AVGAS 100LL, JET A-1, Agua Metanol / HD 1.100, 1.120, 1.136
3	Instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible / <i>Fuelling facilities and capacity</i>	Hidrante (30) 1.943.186 litros / Camión Cisterna (11) 138.000 litros / Otros (2) 9.000 litros
4	Servicios e instalaciones de deshielo / <i>De-icing facilities</i>	No
5	Espacio de hangar para aeronaves de paso / <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	No
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves de paso / <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Sí, dependiendo del tipo de aeronaves (mantenimiento de Aerolíneas Argentinas y Austral).
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	Sin disponibilidad de espacio para pernoctes en APN (Comercial e Industrial).



AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS / POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO / APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA		
1	Designación, superficie y resistencia APN / <i>Designation surface and strength of aprons</i>	Comercial - PCN 50/R/B/W/T. Comercial Sur - CONC - PCN 65/R/C/W/T – PCN 60/R/B/W/T. Industrial - CONC - PCN 50/R/B/W/T.
2	Designación, ancho, superficie y resistencia TWY / <i>Designation, width, surface and strength of taxiways</i>	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 / <i>Location and elevation of altimeter checkpoints</i>	APN 5 M.
4	Emplazamiento de los puntos de verificación VOR / <i>Location of VOR checkpoints</i>	No
5	Posición de los puntos de verificación INS / <i>Position of INS checkpoints</i>	No
6	Observaciones / <i>Remarks</i>	NIL



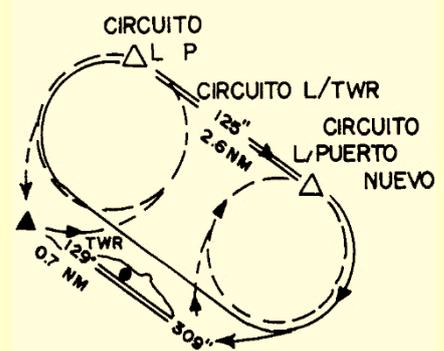
AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO / LOCAL AERODROME REGULATIONS

Circuito de tránsito:

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

Prohibido:

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



Estacionamiento:

Los tiempos de estacionamiento para ascenso y descenso de pasajeros y carga libres 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.

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:

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

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) MIN 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-SAZS
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;
- Siguiendo 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 SAZS OFF 13 VIA PAL8
TRANSITION TORUL
SQUAWK 1647 ADT 1130 NEXT FREQ
118.850 ATIS W
INITIAL CLIMB FLO50/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 SAZS OFF 13 VIA PAL8
TRANSITION TORUL
SQUAWK 1647 ADT 1130 NEXT FREQ
118.850 ATIS W
INITIAL CLIMB FLO50/PAL
CRUISE FLT LEVEL 380
CLEARANCE LIMIT TORUL RMK: BUEN VUELO
```

Si 5 MIN 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 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO / FLIGHT PROCEDURES****DESCARGA RÁPIDA 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 columna 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 2.000 FT y FL 40.

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

Entre AEROPARQUE Y SURBO la aeronave podrá estar en comunicación con AEROPARQUE APROXIMACIÓN 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 2.000 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 prescritos 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 2.000 FT, diámetro del circuito 5.000 M.

CIRCUITO DELTA: Ubicado sobre la desembocadura del Río San Antonio en el Río de la Plata, giros a la izquierda, altitud mínima 2.000 FT, diámetro del circuito 3.000 M.

CIRCUITO NORTE: Ubicado sobre la costa próxima a la localidad de San Isidro, giros a la izquierda, altitud mínima 2.000 FT, diámetro del circuito 3.000 M.

CIRCUITO PARA USO EVENTUAL:

CIRCUITO L/ "P": Ubicado a 90° del radiofaro "P" sobre el río, giros a la izquierda, diámetro del circuito 3.000 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 1.500 FT, diámetro 5.000 M.

CIRCUITO QUILMES: Ubicado sobre el NDB/Aeródromo de Quilmes giros a la derecha, altitud mínima 1.500 FT, diámetro del circuito 3.000 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 3.000 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

- 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.
- 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 AERÓDROMO

- 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.
- 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 "Circuito 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

- 1°) 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.
- 2°) Si se encuentra aterrizado 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):

- 1°) No se permite la operación de Helicópteros de Clase de Performance 3, excepto que la dependencia de control autorice el vuelo VFR especial.
- 2°) Los procedimientos de salida, espera y aproximación por instrumentos, especificados para aviones categoría A, también son de aplicación para los helicópteros.
- 3°) 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):

- 1°) Los helicópteros seguirán las trayectorias de entrada y salida que se describen en las presentes normas.
- 2°) 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).
- 3°) 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.
- 4°) 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:

- 1°) **Se prohíben** las maniobras de aproximación directa o el despegue hacia y desde los Puestos de Estacionamiento de helicópteros, respectivamente.
- 2°) **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.
- 3°) **El Reglaje Altimétrico** a utilizar en las operaciones será en base al valor QNH actualizado.
- 4°) **Los pilotos** deberán poseer como mínimo la licencia de "Piloto Comercial de Helicóptero".
- 5°) **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.
- 6°) **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 "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 POSICIÓN 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.

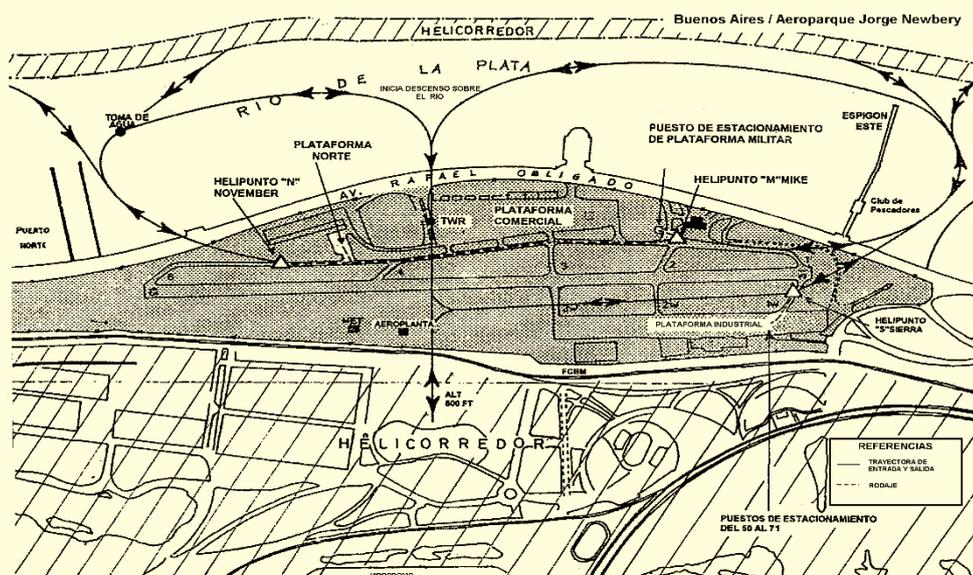
Entrada al Helipunto "S" SIERRA (Sur):

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 "POSICIÓN 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 SUPLEMENTARIA / ADDITIONAL INFORMATION

Horario de Operación:

El aeropuerto funciona H24, con las siguientes restricciones:

- 1°) Los horarios previstos de salida se regulan por una autorización otorgada como máximo cada 3 MIN, por lo que no se podrá sobrepasar las 20 operaciones de salida por hora, independientemente de las Reglas de Vuelo solicitadas.
- 2°) Vuelos Sanitarios y de aeronaves Públicas, sin restricciones. Los vuelos sanitarios operarán desde la plataforma Sur (industrial) dentro del horario de operación de la Aerostación de vuelos no regulares y coordinando con la oficina ARO-AIS fuera del horario establecido para ésta.
- 3°) Vuelos Regulares de pasajeros, sin restricciones, excepto las establecidas por ruido.
- 4°) Vuelos Regulares de pasajeros que operen entre las 09:00 a 13:00 y 21:30 a 00:30 HR UTC deberán abonar la sobretasa.
- 5°) 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.
- 6°) 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 HR UTC, deberán abonar la sobretasa.
- 7°) Vuelos de Transporte Aéreo de Carga, exclusivamente podrán operar sujeto a disponibilidad horaria y a las restricciones por nivel de ruido.
- 8°) 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 HR 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.

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)

SERVICIO DE GESTIÓN DE AUTORIZACIONES - DISPOSICIONES PARTICULARES

Durante el horario de servicio los pilotos solicitarán el permiso de tránsito con diez (10) MIN 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 de Obstáculos del Anexo 14 (OACI) Horizontal Interna y Cónica correspondientes al AEROPARQUE JORGE NEWBERY, 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 Sáenz 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 Canal 7 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.- Determinése 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. (Plano de Superficie Limitadora de Obstáculos, en proceso de rediseño).



AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO / CHARTS RELATED TO THE AERODROME	
Plano de obstáculos de aeródromos – OACI, Tipo A (pista 13)	SABE AD 2.D1
Plano de obstáculos de aeródromos – OACI, Tipo A (pista 31)	SABE AD 2.D2
Plano de superficie limitadora de obstáculos	En proceso de rediseño
Plano de obstáculos de aeródromos – OACI, Tipo B	SABE AD 2.D4
Carta Topográfica para aproximaciones de precisión – OACI (pista 13)	SABE AD 2.D5
Cartas de llegada normalizada por instrumentos – OACI	Ver AIP Volumen III
Cartas de aproximación por instrumentos – OACI	Ver AIP Volumen III
Cartas de salida normalizada por instrumentos – OACI	Ver AIP Volumen III
Plano de aeródromo – OACI	Ver AIP Volumen III
Plano de Aeródromo para movimiento en tierra – OACI - Baja Visibilidad	Ver AIP Volumen III
Planos de estacionamiento y atraque de Aeronaves – OACI	Ver AIP Volumen III

- AIP VOL III (MAPRI)**

Plano de Aeródromo-OACI - AMDT 2/2021	SURPRIMIR APN COMERCIAL NORTE
Plano de Aeródromo para movimiento en tierra - OACI – Baja Visibilidad - AMDT 2/2022	
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves – OACI - Plataforma Comercial Norte - AMDT 1/2021	CANCELAR
Coordenadas de los puestos de estacionamiento de aeronaves Plataforma Comercial Norte - AMDT 1/2019	
Normas para el rodaje, movimiento y estacionamiento de aviones en Plataforma Comercial Norte - AMDT 1/2019	

Modifica / *This changes*: AMDT 3/2022 (Vigencia: 03 de noviembre 2022 / *Validity*: 03 November 2022).

Afecta / <i>This affects</i>	AIP VOL. II y AIP VOL III (MAPRI)
Vigencia / <i>Validity</i>	Permanente / <i>Permanent</i>

ACTUALICE SU DOCUMENTACIÓN /
UPDATE YOUR DOCUMENTS

DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO /
INTENTIONALLY LEFT BLANK