



Buenos Aires – Aeroparque Jorge Newbery (SABE)

| RWY | TORA | LDA | Tipos de aproximaciones | Circuitos | Circulación |
|-----|--------|--------|-------------------------|-----------|-------------|
| 13 | 2280 m | 2350 m | ILS, RNP y VOR | Este | 31 |
| 31 | 2350 m | 2350 m | RNP, VOR y NDB | - | - |

Elevación ARP: 18 ft

Altitud de Transición: 3000 ft

Nivel de Transición:

| QNH | TRL |
|------------------------|-------|
| QNH < 977hPa | FL055 |
| 977hPa ≤ QNH < 995hPa | FL050 |
| 995hPa ≤ QNH < 1013hPa | FL045 |
| QNH ≥ 1013hPa | FL040 |

Mínimas de Meteorología VFR: Visibilidad: 5000 m, Nubes: 1000 ft

Observaciones:

1. Se proporciona servicio radar dentro del TMA Baires.
2. **No** se proporciona servicio de control radar dentro del CTR Aeroparque, el radar se usa como *radar de vigilancia* para proporcionar información de tráfico únicamente.
3. *Aeroparque Torre brinda servicio de Aproximación por procedimiento* a las aeronaves que operan en Aeroparque, El Palomar y San Fernando.
4. El circuito de tránsito se realizará exclusivamente al Noreste de la pista.
5. Está prohibido lo siguiente:
 - Prácticas reales o simuladas de navegación, aproximación o procedimientos IFR.
 - Operar aeronaves monomotores, excepto helicópteros.
 - Operaciones de helicópteros en plataforma aerocomercial.

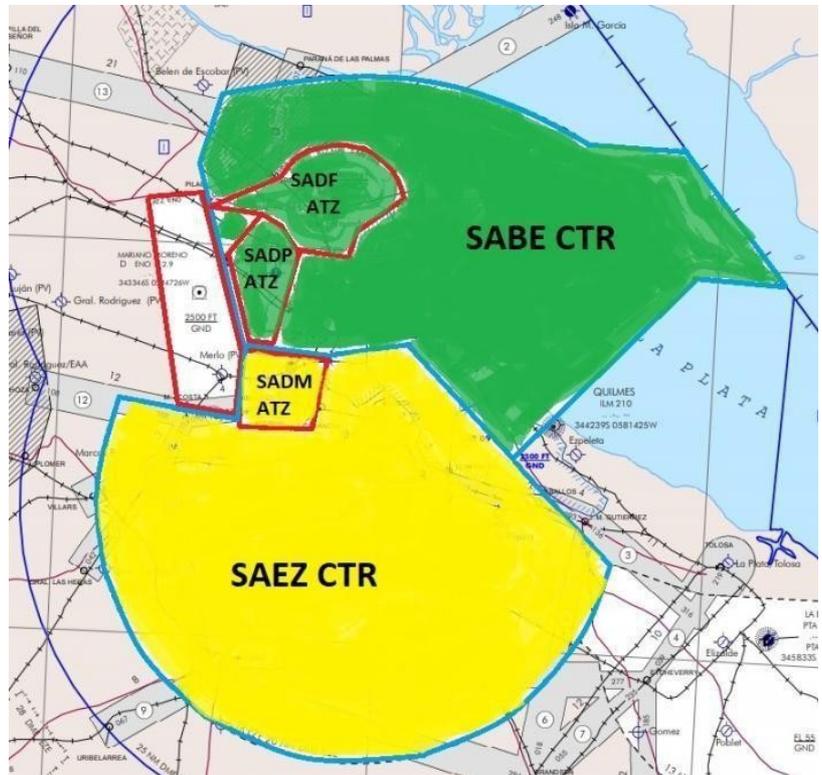


Espacio Aéreo:

CTR

Aeroparque

- Límites laterales:
Desde 341846S-0584608S siguiendo por un arco de 33NM DME EZE



(344927S0583207W), hacia el Este hasta 342058S-0581202W, 342058S0580302W, siguiendo el límite común FIR EZEIZA/ MONTEVIDEO hacia el Sur hasta 343058S-0575402W,

343058S-0580202W,
344528S-0581802W,
343658S-0582802W,
343810S-0583514W,
343734S-0584308W,
342346S0584750W hasta 341846S-0584608W.

- Límites verticales:
GND/FL055

| ATZ El Palomar | |
|----------------|-------------|
| C | GND/2550 FT |

SIDs

| RWY | SID | TRANSICIÓN | RESTRICCIÓN | HORA DE DESPEGUE |
|-------------|--------------|------------|----------------------|--------------------------|
| 13/31 | EL PALOMAR 9 | NEPIS | FL050/PAL | COORDINADO CON BAIRES |
| | | TORUL | | |
| | | GRAL GBE | | |
| | PAPIX 8 | | FL050/PAPIX | |
| | LANDA 4B | | FL050/EZE19 | |
| | BIVAM 4B | | | |
| | ATOVO 4B | | | |
| | KUKEN 8 | | FL050/KUKEN | |
| | SURBO 8 | - | FL050/SURBO | |
| | | PAPIX | | |
| | DORVO 8 | | FL050/RDL005/ PTA | |
| | LA PLATA 8 | KOVUK | FL050/PTA | |
| | | TEDAR | | |
| GRAL BELGR. | | | | |

Cartas de aproximación instrumental (IAC):

- SABE – Aeroparque Jorge Newbery
Pista preferencial: 13

| RWY | PROCEDIMIENTO | IDENT. | IAF | ALT/FL |
|-----|---------------|--------|-----------------|--------|
| 13 | * ILS | Z | VANAR | FL050 |
| 13 | VOR/ILS | Y | VANAR | FL050 |
| 13 | ILS | X | VANAR | FL050 |
| 13 | ** RNP | Z | VANAR | FL050 |
| 31 | * RNP | Z | ILM/ENPID/VERAS | 3000FT |
| 31 | NDB | - | ILM | 2500FT |

□ SADP – El Palomar

Pista preferencial: 17

| RWY | PROCEDIMIENTO | IDENT. | IAF | ALT/FL |
|-----|---------------|--------|-------|------------|
| 17 | * ILS | Z | VANAR | FL050 |
| 17 | ILS | Y | PAL | TRL BY ATC |
| 17 | ** RNP | - | VANAR | FL050 |
| 17 | VOR | Z | VANAR | FL050 |
| 17 | VOR | Y | PAL | TRL BY ATC |

* Preferencial

** Preferencial como aproximación secundaria en el caso de que el ILS sea INOP

□ SADF – San Fernando

Pista preferencial: 05

| RWY | PROCEDIMIENTO | IDENT. | IAF | ALT/FL |
|-----|---------------|--------|-------|--------|
| 5 | * ILS | Z | TRINI | 3000FT |
| 5 | ILS | Y | TRINI | 3000FT |
| 5 | ** RNP | - | TRINI | FL050 |
| 23 | RNP | - | VANAR | 3000FT |
| 23 | VOR | - | VANAR | 3000FT |

Acuerdos Operacionales (Letters of Agreement - LoA)

Transferencias:

AEP DEL → AEP GND Una vez otorgado el permiso de tránsito

AEP GND → AEP TWR Alcanzando punto de espera de la pista en uso

FDO/PAL TWR → AEP TWR Saliendo del ATZ

AEP TWR → BAIRES Alcanzando FL050 (antes de que la aeronave nivele)

BAIRES → AEP TWR *5NM antes del perímetro del CTR

AEP TWR → FDO/PAL TWR Aeronave establecida en la aproximación final y 3NM antes de entrar en

el ATZ

AEP TWR → AEP GND Liberando pista

* 5NM es para tener una idea general, continuar a leer la LoA para los varios casos específicos.

Aproximaciones:

□ SABE – **Aeroparque Jorge Newbery:**

13:

TMA Baires separará las llegadas con una distancia de 10NM para las aproximaciones que tienen como IAF “VANAR” o “FDO” autorizando las aeronaves directas hacia VANAR para descenso a FL050 y las aeronaves directas a FDO a 3000ft (previa coordinación con AEP TWR, transfiriendo las aeronaves con AEP TWR cuando estén cruzando FL050 descendiendo para 3000ft).

En caso de mucha saturación, o en el caso de que Baires no pueda proveer al espaciamiento requerido, las aeronaves entraran en espera sobre el IAF siendo separadas por 1000ft cada una. El tiempo entre el comienzo de una aproximación y la siguiente es de 4 minutos (EAT).

31:

TMA Baires separará las llegadas con una distancia de 12NM para las aproximaciones que tienen como IAF “ILM”, “ENPID” o “VERAS” autorizando las aeronaves a descender a 3000ft, transfiriendo las mismas con AEP TWR cuando estén cruzando FL050.

Una vez que el transito este separado, Baires transferirá el tránsito con AEP TWR como previamente especificado. AEP TWR autorizará a la aeronave a la aproximación y se ocupará de la misma hasta el aterrizaje.

• **SADP – El Palomar**

17:

TMA Baires separará las llegadas con una distancia de 10NM para las aproximaciones que tienen como IAF “VANAR” y 15NM para las aproximaciones

que tienen como IAF "PAL", descendiendo para FL050 en el caso de VANAR o descendiendo para el TRL en el caso de PAL.

Transfiriendo el tránsito como especificado anteriormente a AEP TWR que autorizará a la aeronave a la aproximación.

Una vez que la misma este establecida en el segmento final, será transferida con PAL TWR.

- SADF – San Fernando

05:

TMA Baires separará las llegadas con una distancia 10NM para las aproximaciones que tienen como IAF "TRINI", autorizando los tránsitos a descender a 3000ft, transfiriéndolos con AEP TWR cruzando FL050 para que sean autorizados a la aproximación.

23:

TMA Baires separará las llegadas con una distancia 20NM para las aproximaciones que tienen como IAF "VANAR", autorizando los tránsitos a descender a FL040, transfiriéndolos con AEP TWR cruzando FL050 para que sean autorizados a la aproximación.

Una vez que los tránsitos estén establecidos en el segmento final, serán transferidos con FDO TWR.

Coordinación:

Una coordinación inicial debe ser establecida entre los controladores, especificando los siguientes puntos.

PAL y FDO TWR informarán a AEP TWR: Pista en uso

AEP TWR informará a Baires: Pista y aproximaciones en uso en AEP, PAL y FDO.

Todas las dependencias tienen que estar a conocimiento de las LoAs para garantizar un flujo ordenado, seguro y rápido a los tránsitos que llegan o salen desde los aeropuertos mencionados en este documento.