

Buenos Aires - Aeroparque Jorge Newbery (AEP/SABE)

1. Información general:

Elevación: 67 fts

Altitud de transición: 3.000 fts

Nivel de transición:

TA (Altitud de Transición)	QNH 942.2 hpa 959.4 hpa	QNH 959.5 hpa 977.1 hpa	QNH 977.2 hpa 995.0 hpa	QNH 995.1 hpa 1013.2 hpa	QNH 1013.1 hpa 1031.6 hpa	QNH 1031.7 hpa 1050.3 hpa
3.000ft	FL060	FL055	FL050	FL045	FL040	FL035

• Observaciones

- Se proporciona servicio radar dentro del TMA Baires.
- No se proporciona servicio de control radar dentro del CTR Aeroparque, el servicio que se otorga es para dar información de tráfico.
- Aeroparque Torre brinda servicio de Aproximación por procedimiento a las aeronaves que operan en Aeroparque, El Palomar y San Fernando.
- El circuito de tránsito se realizará exclusivamente al Noreste de la pista.
- Está prohibido lo siguiente:
 - Prácticas reales o simuladas de navegación, aproximación o procedimientos IFR.
 - Operar aeronaves monomotor, excepto helicópteros.
 - Operaciones de helicópteros en plataforma aerocomercial.
 - Dentro del control de superficie existe un único sentido de circulación para las aeronaves en el APN comercial, este será de derecha a izquierda, más detallado en las próximas páginas.

Frecuencias ATC

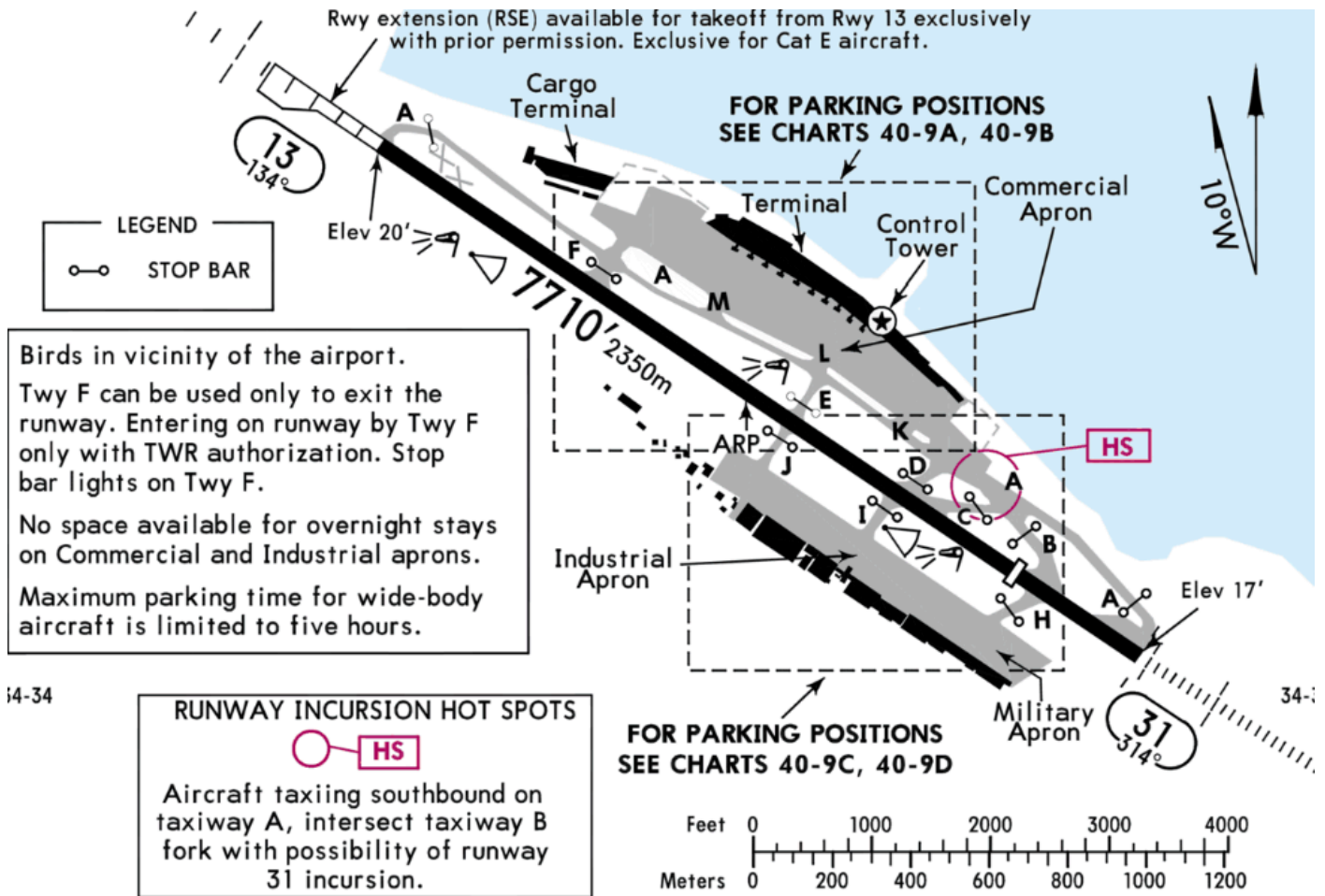
SABE_DEL	SABE_GND	SABE_TWR	SABA_APP
Aeroparque autorizaciones	Aeroparque Superficie	Aeroparque Torre	Baires Control
129.300	121.900	118.850	125.900

Radio - Ayudas

Tipo	Nombre	Frecuencia
ILS/DME	AE	109.5 (CRS 131°)
NDB	ILM	210

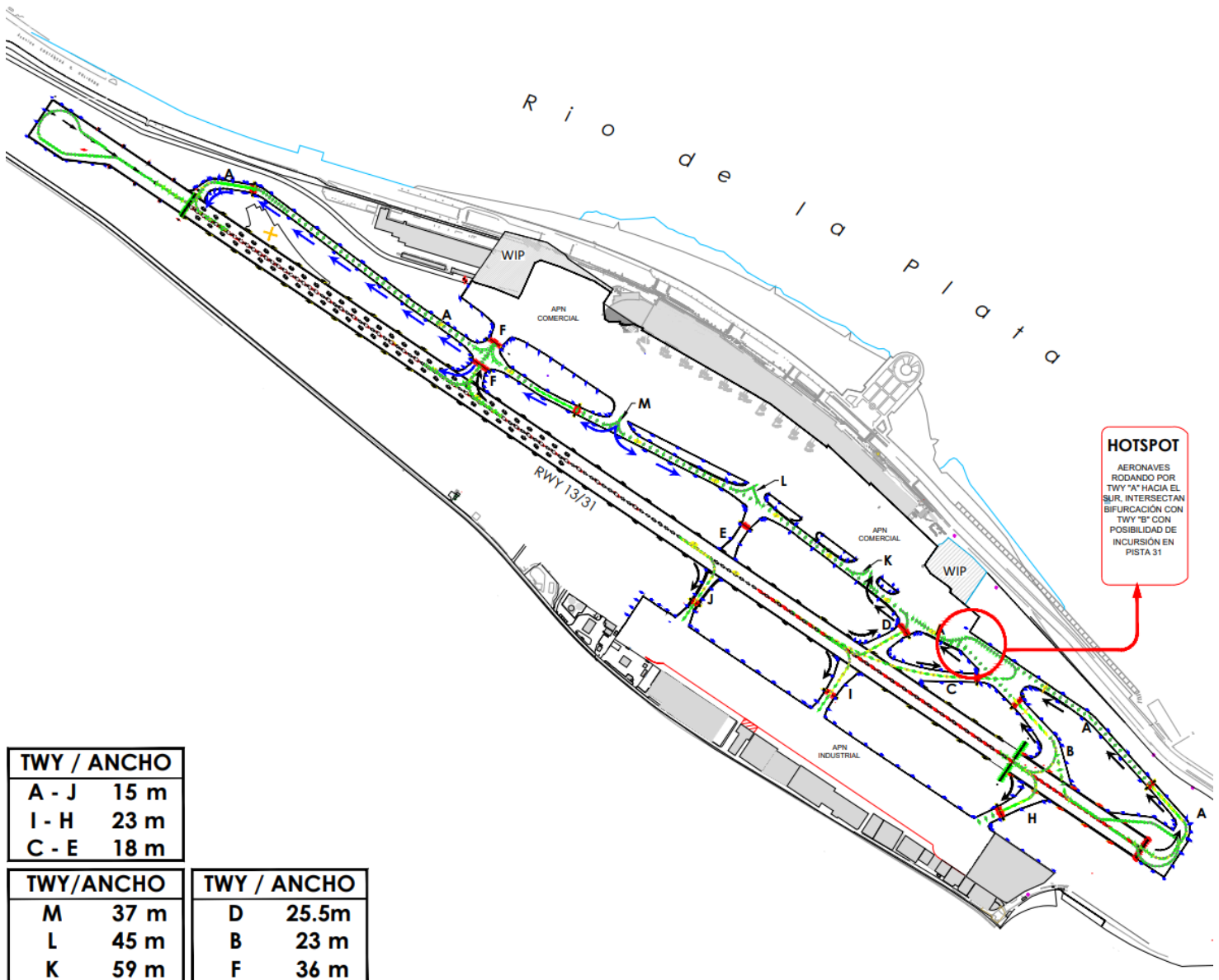
ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Diagrama del aeropuerto



i4-34

Plano de Aeródromo para movimientos en tierra.



HOTSPOT
 AERONAVES
 RODANDO POR
 TWY "A" HACIA EL
 SUR, INTERSECTAN
 BIFURCACION CON
 TWY "B" CON
 POSIBILIDAD DE
 INCURSION EN
 PISTA 31

TWY / ANCHO	
A - J	15 m
I - H	23 m
C - E	18 m

TWY/ANCHO	TWY / ANCHO
M	37 m
L	45 m
K	59 m
D	25.5m
B	23 m
F	36 m

REFERENCIAS	
DIRECCION DE SALIDA	→
DIRECCION DE LLEGADAS	←
BARRA DE PARADA	●●●●●
LUZ DE EJE DE PISTA	●
LUZ DE EJE DE RODAJE DE SALIDA	●
LUZ DE EJE CALLE DE RODAJE	●

Cómo se logra observar en la imagen de arriba, el sentido de circulación en el APN comercial para ingresar será siempre el mismo. De derecha hacia la izquierda.

Taxiway K (Kilo): Únicamente se ingresa a la plataforma.

Taxiway L (Lima): Se puede tanto ingresar como salir.

Taxiway M (Mike): Únicamente se sale de la plataforma.

Taxiway F (Foxtrot): Se puede tanto ingresar como salir.

Si la pista en uso será la 13, el sentido de circulación nos favorece para un flujo ordenado del tráfico, en cambio si está activa la 13, del terminal habrá que salir vía F, M o L y realizar un viraje por izquierda para rodar hacia la cabecera de 31.

Operaciones para Helicópteros en Aeroparque

Previo a la aproximación y al aterrizaje

- 1) Antes del ingreso a la CTR de Aeroparque, deberá establecer enlace radioeléctrico efectivo con la TWR
- 2) Si se encuentra aterrizado en un lugar apto denunciado (LAD) para helicópteros, Aeródromo o Helipuerto próximo o debajo de las trayectorias de aproximación de las pistas 13 o 31, NO despegará, de no ser que haya establecido comunicación radioeléctrica con TWR AER o comunicado previamente, vías teléfono, para obtener una autorización de despegue.

Procedimientos de vuelo para helicópteros que entran y salen.

Entrada al Helipunto “S” SIERRA (Sur):

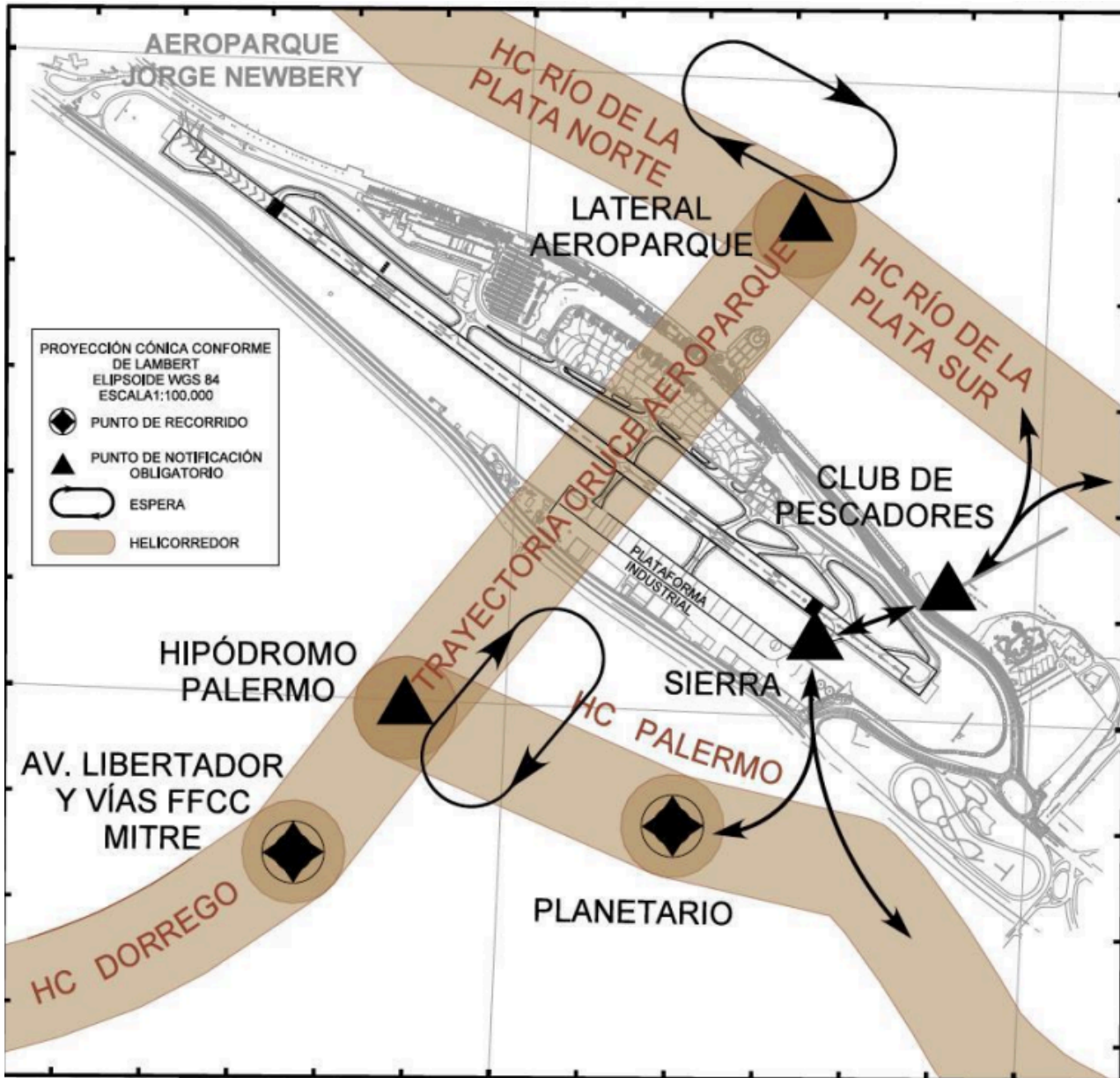
Los helicópteros con destino al Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Industrial aproximarán:

- 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 “HOTEL”, a partir del cual efectuará el rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento de la Plataforma Industrial.
- 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.

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

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



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 de salida que determinan las 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.
- 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.

Operaciones bajo condiciones de visibilidad reducida (LVP)

IMPLICACIONES

Tomar precauciones extra para la seguridad operacional bajo PVR es mandatorio. La capacidad de un aeropuerto se va a ver afectada debido a lo siguiente:

- Aumento de separación entre aeronaves en llegada y aeronaves en salida, también si el aeropuerto tiene múltiples pistas.
- No es posible utilizar autorizaciones condicionales.
- Las aeronaves que ruedan por las calles de rodaje necesitarán de más atención por parte del controlador que monitorea los movimientos por medio del radar de superficie (SMR).
- En el caso de que el aeropuerto no esté equipado con radar de superficie, el aeropuerto tendrá otros procedimientos para el rodaje de un avión, normalmente se hará rodar una aeronave a la vez usando calles de rodajes debidamente equipadas para las OVR.
- Se utilizarán los puntos de espera CAT II y III para salvaguardar la señal del Localizador y tener distancia extra entre la aeronave en punto de espera y la pista en uso.
- Algunos aeropuertos restringirán los movimientos de vehículos en plataforma. En este caso, Aeroparque en condiciones IMC restringe los movimientos por hora.
- El uso obligatorio de una "Follow Me" podría ser necesario.

Categoría		Mínima DH	Mínima RVR
Operaciones normales	CAT I	DH \geq 200ft	RVR \geq 550m o VIS \geq 800m
Operaciones de visibilidad reducida	CAT II	100 ft > DH < 200 ft	RVR \geq 300 mtrs
	CAT III A	N/A	N/A
	CAT III B	N/A	N/A
	CAT III C	N/A	N/A

El aeropuerto Jorge Newbery, opera **ILS** hasta **CAT II**, esto significa que en caso de que la visibilidad sea mayor a 350 M, se puede seguir las operaciones en el mismo. La carta ILS X de pista 13, es la que nos otorga la capacidad de ese ILS, siempre y cuando el avión mismo esté certificado para realizar ese tipo de aproximaciones.

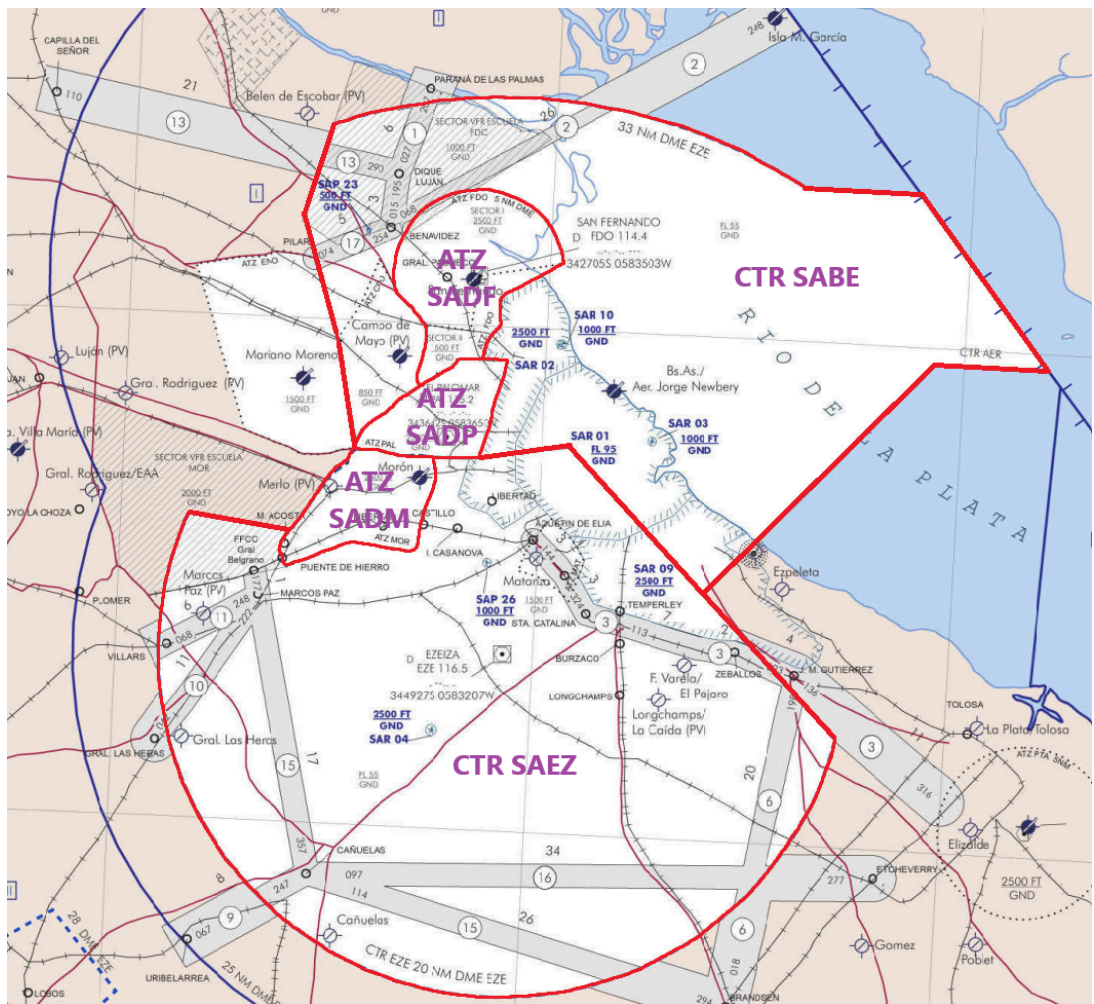
- En este caso, para no interferir la señal de ILS, se deben tomar dos medidas necesarias para garantizar la seguridad del control.
- Los aviones rodarán a un punto de espera más alejado del umbral de la pista. En Aeroparque se encuentra pasando la calle de rodaje Mike, antes de Foxtrot.
- Baires o el control adyacente, deberán aumentar la separación de 10 nm a 15 nm, para poder brindar un control de salida y de llegada sin inconvenientes.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Espacio aéreo:

Clase de espacio aereo: C

- Aeroparque Torre, como dependencia que brinda servicio de aproximación no radar, osea por procedimientos, controla al aeropuerto de San Fernando y Palomar desde los 2500 ft MSL hasta FL050, antes de su transferencia con Baires o control activo.
- Para esto, si ambas posiciones están activas, se debe de realizar un briefing acordando tanto las salidas como llegadas, recordando que la vertical de San Fernando, FDO / MUPER, es parte de la aproximación final de Aeroparque. Siendo así que las altitudes iniciales no deben de superar los 2000 ft, evitando una posible colisión con los tráficos que circulan sobre el aeropuerto con rumbo a Aeroparque.
- Lo mismo sucedería con la posición del Palomar, si alguna no está conectada, el control ATC lo brinda Aeroparque.



SIDS / STARS / IACS

RWY	SID	TRANSICIÓN	RESTRICCIÓN	
13/31	PALOMAR 9	NEPIS	FL050/PAL	
		TORUL		
		GBE		
	PAPIX 8		FL050/PAPIX	
	LANDA 4B		FL050/EZE 19	
	BIVAM4B			
	ATOVO 4B			
	KUKEN 8		FL050/KUKEN	
	SURBO 8		-	FL050/SURBO
	DORVO 8		FL050/RDL 005 PTA	
	LA PLATA 8	KOVUK	FL050/PTA	
TEDAR				
GBE				

RWY	PROCEDIMIENTO	IDENT	IAF	ALT/FL
13	ILS	Z	VANAR	FL050
13	ILS	Y	VANAR	FL050
13	RNP	Z	VANAR	FL050
13	VOR	-	FDO	3000 ft
31	RNP	Z	ENPID - FUSCA - VERAS	3000 ft
31	NDB	-	ILM	2500 ft

SADP - El Palomar

RWY	PROCEDIMIENT O	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

SADF - San Fernando

RWY	PROCEDIMIENT O	IDENT	IAF	ALT/FL
05	ILS	Z	TRINI	3000ft
05	ILS	Y	TRINI	3000ft
05	RNP	-	TRINI	FL050
23	VOR	-	VANAR	3000 ft
23	RNP	-	VANAR	3000 ft

Normas para el rodaje, movimiento y estacionamiento de aviones en plataforma comercial del Aeropuerto Internacional “Buenos Aires/Aeroparque Jorge Newbery”.

PSN	AERONAVES TIPO (similar o menor envergadura)	PASARELA	OBSERVACIONES
1	A320, B737, A321, E190, E195, B38M, B739, ATR75, CRJ2, E145	NO	
2	A321, A320, E190, E195, B737, B38M B738, ATR75, CRJ2, E145	NO	
3	A320, A321, E190, B737, B738, B739, ATR75, E145, CRJ9	SI	Penaliza PSN 3A
3A	A332, A333, A338, B762, A339, A351, A359, B763, B764, B788, B789	SI	Penaliza PSN 3 y 3B
3B	A321, A320, E190, E195, B737W, B38M, B739W, B738W	NO	Penaliza PSN 3A
4	A320, CRJ9, B737, E145, E190, B738	SI	
5	A320, CRJ9, B737, E190, B738, MD88, E145	SI	
6	A320, CRJ9, B737, E190, B738, ATR75, MD88, CRJ2, E145	SI	
7	A320, CRJ9, B737, E190, B738, MD88, E145	SI	

8	A320, CRJ9, B737, E190, B738, MD88, E145	SI	
9	A320, CRJ9, B737, E190, B738, ATR75, MD88, E145	SI	
10	A320, CRJ9, B737, E190, B738, ATR75, E145	SI	
11	B737, E190, E145	SI	
12	B737, E190, E145	SI	
13	B737, E145, E190, ATR75, CRJ2	NO	
14	B737, ATR75, CRJ2	NO	
15	B737, ATR75, CRJ2	NO	
16	A320, B737, E190, ATR75, CRJ2, E145,	NO	
17	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, MD88, CRJ2, E145	NO	
18	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, MD88, CRJ2, E145	NO	
19	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, CRJ2, E145	NO	
23	E190, CRJ9, CRJ2, B735 ATR76, E145, SF34	NO	
24	E190, CRJ9, ATR75, CRJ2, E145	NO	
25	B735, B737 ATR76, E145	NO	

26	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, CRJ2, E145	NO	
27	A320, B737, E190, CRJ9, ATR75, CRJ2, E145	NO	
28	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, CRJ2, E145	NO	
29	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, MD88, CRJ2, E145	NO	
30	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, MD88, CRJ2, E145	NO	
31	A320, B737, B738, E190, CRJ9, ATR75, MD88, CRJ2, E145	NO	
32A	E190, E195, B737W, B738W, B738MAX, B739W, A320, A321	NO	
32B	E190, E195, B737W, B738W, B738MAX, B739W, A320, A321	NO	Penaliza PSN 32C.
32C (Ingreso de proa)	A332, A333, A339, A359, A351, B762, B763, B764, B788, B789	NO	Penaliza PSN 32B. Con A351 penaliza PSN 32A, 32B y circulación calle de servicio detrás de la ACFT
32C (Ingreso de cola)	A332, A333, A339, A359, A351, B762, B763, B764, B788, B789	NO	Penaliza PSN 32B.

**Normas para el rodaje, movimiento y estacionamiento de aviones en
 plataforma comercial sur del Aeropuerto Internacional “Buenos
 Aires/Aeroparque Jorge Newbery”.**

PSN	AERONAVES TIPO (similar o menor envergadura)	PASARELA	OBSERVACIONES
67	MD80, A321, A320, B739, B738, B738-MAX, B737, E145, E195	NO	
68	MD80, A321, A320, B739, B738, B738-MAX, B737, E145, E195	NO	
69	A321, A320, B738, B738-MAX, B737, E195, E145	NO	

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Normas para el rodaje, movimiento y estacionamiento de aviones en industrial del Aeropuerto Internacional “Buenos Aires/Aeroparque Jorge Newbery”.

PSN	AERONAVES TIPO (similar o menor envergadura)	PASARELA	OBSERVACIONES
39A	B757, B737, B738, E190, A20N, MD80	NO	Prueba de motores. Proa al Sudeste.
39	B738, B737, A20N, E190	NO	
40	E190, MD80, CRJ9.	NO	
41	B738, B-737, MD80, A320, E190.	NO	
42 a 51	B738, B-737, MD80, A320, E190.	NO	
52	B350, CL30, CL60, FLC5, similar o hasta 19.6M de envergadura máxima.	NO	
53	B350, CL30, CL60, FLC5, similar o hasta 19.6M de envergadura máxima.	NO	
54	B350, CL30, CL60, FLC5, similar o hasta 19.6M de envergadura máxima.	NO	

55	B350, CL30, CL60, FLC5, similar o hasta 19.6M de envergadura máxima	NO	USO EXCLUSIVO DE VUELOS SANITARIOS, INCUCAI / HUMANITARIOS
56	Helicópteros hasta 15.30 M de longitud total.	NO	
66	B738, B737, A20N, E190	NO	

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

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: Cruzando 3000 fts.

BAIRES > AEP TWR: 10nm antes del IAF de la aproximación en uso.

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.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Aproximaciones: SABE – Aeroparque Jorge Newbery:

Pista 13:

- TMA Baires separará las llegadas con una distancia de 10 NM 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 3000 ft (previa coordinación con AEP TWR, transfiriendo las aeronaves con AEP TWR cuando estén cruzando FL050 descendiendo para 3000 ft). En caso de mucha saturación, o en el caso de que Baires no pueda proveer al espaciamiento requerido, las aeronaves entrarán 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).

Pista 31:

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

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Diego Montes

Cordoba FIR Chief - Argentina

International Virtual Aviation Organisation

<https://ivao.aero> | <https://ar.ivao.aero>

Tomas Parody

Trainer - Argentina

Ezeiza FIR Chief - Argentina

International Virtual Aviation Organisation

<https://ivao.aero> | <https://ar.ivao.aero>