

AD 2. AERÓDROMOS / AERODROMES

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO / AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SAEZ – EZEIZA / MINISTRO PISTARINI

AEROPUERTO REGULAR PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR (RS) /
REGULAR AIRPORT FOR REGULAR INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION (RS)

AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO / AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA		
1	COORD GEO del ARP y emplazamiento en el AD / ARP GEO COORD and location in the AD	(*) 344920S 0583209W Centro geométrico de pista 11/29 / (*) 344920S 0583209W Geometric center of runway 11/29
2	Dirección y distancia desde la ciudad / Direction and distance from city	22 km al SSW de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires / 22 km at SSW of the Autonomous City of Buenos Aires
3	ELEV, temperatura de referencia y temperatura mínima media / ELEV, reference temperature and mean low temperature	20.5 m (67 ft), 28.4°C - 8.4°C
4	GUND en la posición de la elevación del AD / GUND at AD ELEV PSN	16.23 m (53 ft)
5	VAR, cambio anual / VAR, annual change	10° W, 8' W (Año/year 2026)
6	Jefatura de aeródromo, dirección, teléfono, FAX, AFS, correo electrónico y sitio web / AD Head Office, Address, telephone, FAX, AFS, e-mail and website	ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, C.C. 6, Ezeiza, CP 1802, Pcia. de Buenos Aires. Jefatura (+54 11) 44802348, Fax (+54 11) 44800291, OPS (+54 11) 44802322, Fax (+54 11) 44800291, SAEZYDYX, ydeze@anac.gob.ar / NATIONAL CIVIL AVIATION ADMINISTRATION, Mailbox 6, Ezeiza, Zip Code 1802, Province of Buenos Aires. AD Head Office (+54 11) 44802348, Fax (+54 11) 44800291, OPS (+54 11) 44802322, Fax (+54 11) 44800291, SAEZYDYX, ydeze@anac.gob.ar
	Explotador, teléfono, FAX, AFS, correo electrónico y sitio web / AD operator, Telephone, FAX, AFS, e-mail and website	Aeropuertos Argentina, Administración Ezeiza Edificio Corporativo, Planta Baja. Conmutador (+54 11) 54802500, OPS (+54 11) 54802536, Fax (+54 11) 54802597, SITA EZEDDXH, jbaseeze@aa2000.com.ar , www.aeropuertosargentina.com / Aeropuertos Argentina, Administration Ezeiza Corporate Building, Ground floor. Telephone switchboard (+54 11) 54802500, OPS (+54 11) 54802536, Fax (+54 11) 54802597, SITA EZEDDXH, jbaseeze@aa2000.com.ar , www.aeropuertosargentina.com
	Prestador de los Servicios de Navegación Aérea (ANSP), teléfono, FAX, AFS, correo electrónico y sitio web / Air Navigation Service Provider (ANSP), Telephone, FAX, AFS, email and website	Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA S.A) / ARO-AIS (+54 11) 44800331, Fax (+54 11) 44802330 aceze@eana.com.ar , www.eana.com.ar Argentine Air Navigation Company (EANA S.A), ARO-AIS (+54 11) 44800331, Fax (+54 11) 44802330 aceze@eana.com.ar , www.eana.com.ar
7	Tipos de tránsito permitido (IFR/VFR) / Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	(*) Calculado en gabinete / Calculated in laboratory

AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS		
1	Explotador del AD / AD Operator	Días hábiles 11:00-20:00 UTC / Working days 11:00-20:00 UTC
2	Aduanas / Customs	H24
	Inmigraciones / Immigration	H24
3	Servicios médicos y de sanidad / Health and sanitation services	H24
4	Oficina de información AIS / AIS Briefing Office	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) / ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Oficina de información MET / MET Briefing Office	H24
7	ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible / Fuelling	H24
9	Servicios de escala / Handling	H24
10	Servicios de seguridad de la aviación (protección) / Security	H24
11	Deshielo / De-icing	No
12	Observaciones / Remarks	NIL

AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES DE ESCALA / <i>HANDLING SERVICES AND FACILITIES</i>		
1	Elementos disponibles para el manejo de carga / <i>Cargo-handling facilities</i>	Auto elevador hasta 8 t / <i>Auto elevator up to 8 t</i>
2	Tipos de combustible, lubricantes / <i>Fuel and oil types</i>	JET A-1 / W 100 / 120
3	Instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible / <i>Fuelling facilities and capacity</i>	7.500.000 litros/ <i>liters</i>
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>	No
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	NIL

AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS / <i>PASSENGER FACILITIES</i>		
1	Hoteles en el aeródromo o en sus proximidades / <i>Hotel(s) at or in the vicinity of AD</i>	No
2	Restaurantes en el aeródromo o en sus proximidades / <i>Restaurant(s) at or in the vicinity of AD</i>	Sí/Yes
3	Transporte / <i>Transportation possibilities</i>	Microomnibus, taxis, remises / <i>Minibuses, cabs, chauffeur-driven cars</i>
4	Instalaciones y servicios médicos / <i>Medical facilities</i>	Sí. Tratamiento de primeros auxilios, 3 ambulancias, Hospital Ezeiza (3 km) y en la ciudad de Buenos Aires (32 km) / <i>Yes. First aid, 3 ambulances, Ezeiza Hospital (3 km) and at the city of Buenos Aires (32 km)</i>
5	Banco / <i>Bank at or in the vicinity of AD</i>	13:00-18:00 UTC; Casa de Cambio H24 / <i>13:00-18:00 UTC; Exchange bureau H24</i>
	Oficina de correo / <i>Post offices at or in the vicinity of AD</i>	11:00-22:00 UTC
6	Oficina de turismo / <i>Tourist office</i>	Sí/Yes
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	NIL

AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS / <i>RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES</i>		
1	Categoría del AD para la extinción de incendios / <i>AD category for firefighting</i>	10 (diez/ten)
2	Equipo de salvamento / <i>Rescue equipment</i>	3 autobombas; 1 cisterna 34.068 litros de agua; 4.770 litros de espuma; 1.135 kg de polvo / <i>3 firefighting trucks; 1 tank of 34,068 liters of water; 4,770 liters of foam; 1.135 kg of dry chemical powder</i>
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas / <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Se ajusta al plan de remoción de aeronaves inutilizadas de Aeropuertos Argentina 2000 / <i>It is in accordance with the plan for the removal of inoperative aircraft of Aeropuertos Argentina 2000</i>
4	Observaciones / <i>Remarks</i>	Prestador del servicio: Policía Federal Argentina / <i>Service provider: Argentine Federal Police</i>

AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO - REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN SUPERFICIE / <i>SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING</i>		
1	Tipos de equipo de remoción de obstáculos / <i>Types of clearing equipment</i>	Barredoras y Lavadoras / <i>Sweepers and washers</i>
2	Prioridades de remoción de obstáculos / <i>Clearance priorities</i>	RWY, TWY, APN y puestos ACFT / <i>RWY, TWY, APN and ACFT stands</i>
3	Observaciones / <i>Remarks</i>	NIL

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>	CONC - PCN 82/R/B/W/T - PCN 63/R/B/W/T. ASPH - PCN 92/F/C/W/U
2	Designación, ancho, superficie y resistencia TWY / <i>Designation, width, surface and strength of taxiways</i>	"A", "B", "E", "F", "H", "J" 23 m - ASPH - PCN 92/F/C/W/U. "C" 25 m - ASPH - PCN 92/F/C/W/U. "D" 25 m - CONC - PCN 66/R/A/W/T - ASPH - PCN 92/F/C/W/U. "G" 30 m - ASPH - PCN 41/F/C/W/T. "K" 20 m - CONC - PCN 7/R/D/W/U.
3	Emplazamiento y elevación ACL / <i>Location and elevation of altimeter checkpoints</i>	APN 19,5 m (64 ft)
4	Emplazamiento de los puntos de verificación VOR / <i>Location of VOR checkpoints</i>	Ubicado sobre TWY "D", próximo intersección rodaje "G", RDL 354/0,4 NM DME/VOR / <i>Located on TWY "D", next intersection taxiing "G", RDL 354/0,4 NM DME/VOR</i>
5	Posición de los puntos de verificación INS / <i>Position of INS checkpoints</i>	Hidrante N° 2 al 20 / <i>Hydrant N° 2 to 20</i>
6	Observaciones / <i>Remarks</i>	NIL

AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES / SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS		
1	Uso de señales ID de puestos de estacionamiento de aeronaves, líneas de guía TWY y sistema de guía visual a estacionamiento en los puestos de aeronaves / <i>Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</i>	Designadores de pista, THR, eje de pista, eje rodaje puestos de aeronaves atraques y estacionamientos / <i>Designators of runway, KGMTHR, runway axis, taxiing axis, aircraft docking and parking positions</i>
2	Señales y LGT de RWY y TWY / <i>RWY and TWY markings and LGT</i>	Luces de eje TWY "C", "D", "E", "F", "I". Luces de eje TWY "G" entre TWY "D" y RWY 11/29. / <i>Axis lights at TWY "C", "D", "E", "F", "I".</i> <i>Axis lights at TWY "G" between TWY "D" and RWY 11/29.</i>
3	Barras de parada y luces de protección de RWY / <i>Stop bars and RWY guard lights</i>	TWY "A", "B", "C", "D", "E", "F", "G", "H", "I". / TWY "A", "B", "C", "D", "E", "F", "G", "H", "I".
4	Otras medidas de protección de RWY / <i>Other runway protection measures</i>	NIL
5	Observaciones / <i>Remarks</i>	NIL

AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO / AERODROME OBSTACLES		
En las áreas de aproximación y despegue / <i>In approach/TKOF areas</i>		
RWY - Área afectada / <i>RWY - Area affected</i>	Tipo de obstáculo, Elevación, Señales y LGT / <i>Obstacle type, Elevation, Markings and LGT</i>	Coordenadas / <i>Coordinates</i>
17 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 69 m (226 ft)	344716.9S 0583209.5W
17 Aproximación/ <i>Approach</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 50 m (164 ft)	344745.5S 0583231.9W
17 Aproximación/ <i>Approach</i>	Arboleda/ <i>Grove</i> , 34 m (111.5 ft)	344810.7S 0583216.1W
29 Aproximación/ <i>Approach</i>	Arboleda/ <i>Grove</i> , 42 m (138 ft)	344938.2S 0583024.4W
29 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 95.9 m (315 ft)	344947.4S 0582835.8W
35 Aproximación/ <i>Approach</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 44.5 m (146 ft)	345029.0S 0583128.9W
35 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 48.5 m (159 ft)	345031.5S 0583107.1W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Línea de Tensión/ <i>Voltage line</i> -Postes / <i>posts</i> , 29.5 m (97 ft)	345021S 0583118.8W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Arboleda/ <i>Grove</i> , 32.5 m (107 ft)	345021.7S 0583118.1W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 39.5 m (130 ft)	345026.7S 0583126W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 36.5 m (120 ft)	345027S 0583124.8W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Arboleda/ <i>Grove</i> , 36 m (11 ft)	345027.7S 0583123.8W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 34 m (111 ft)	345028.2S 0583122.3W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 40.5 m (133 ft)	345032.3S 0583114.7W
17 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Árbol/ <i>Tree</i> , 39 m (128 ft)	345033.2S 0583117.4W

AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO / AERODROME OBSTACLES		(cont.)
En el área de circuito y en el AD / In circling area and at AD		
Tipo de obstáculo, Elevación, Señales y LGT / Obstacle type, Elevation, Markings and LGT		Coordenadas / Coordinates
Arboleda/Grove, 33.5 m (110 ft)		344814.1S 0583218.5W
Columna iluminación/Lighting column, 40 m (131 ft)		344821.8S 0583216.3W
Columna iluminación/Lighting column, 40 m (131 ft)		344829.3S 0583213.8W
Antena/Antenna, 70.7 m (232 ft)		344833.9S 0583024.1W
Arboleda/Grove, 30 m (98 ft)		344937.4S 0583107.7W
Antena/Antenna, 66 m (216.5 ft)		345101.6S 0583154.7W
Nueva TWR en construcción/New TWR in construction, 130.5 m - HGT 109 m		344835.8S 0583240.1W
Observaciones / Remarks: NIL.		

AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA / METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED		
1	Oficina MET asociada / Associated MET office	EMA/OMA EZEIZA, OVM AEROPARQUE
2	Horas de servicio / Hours of service	H24
	Oficina MET fuera de horario / MET office out of service hours	No
3	Oficina responsable de la preparación TAF / Office responsible for preparation of TAFs	OMA EZEIZA.
	Períodos de validez / Periods of validity	24 HR: 00/00, 06/06, 12/12, 18/18
4	Disponibilidad de pronósticos de tendencias para el AD / Availability of the trend forecasts for the AD	Sí/Yes
	Intervalos de expedición de pronósticos / Interval of issuance of the forecasts	Horario / Schedule
5	Información sobre cómo se hacen las exposiciones verbales y las consultas / Information on how briefing and/or consultation is provided	Consulta personal y telefónica / In persona and by phone
6	Documentación de vuelo suministrada / Flight documentation supplied	Carpetas de vuelo / Flight folders
	Idioma(s) utilizado(s) / Language(s) used	Español / Spanish
7	Las cartas y otra información expuesta o a disposición para exposiciones verbales o consultas / Charts and other information displayed or available for briefing or consultation	Cartas de viento y temperatura en altura, METAR, SPECI, AD WRNG, TAF, PRONAREA, SIGMET, SIGWX SFC/FL250 y tablas climatológicas / Wind and temperature charts at altitude, METAR, SPECI, AD WRNG, TAF, PRONAREA, SIGMET, SIGWX SFC/FL250 and weather charts
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información / Supplementary equipment available for providing information	Presentador de imágenes satelitales, de radar y rayos. CADAS, telefónico / Display of satellite, radar and lightning images. CADAS, by phone
9	Dependencias ATS a las cuales se suministra información meteorológica / The ATS units provided with meteorological information	TWR y/and ACC
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) / Additional information (limitation of service, etc.)	Oficina/Office Aeroparque - H24 - (+54 11) 45141612

AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS / RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS						
Designador RWY / RWY designation	BRG GEO, BRG MAG (Centésimas de grado) / BRG GEO, BRG MAG (to one- hundredth of a degree)	Dimensiones de RWY (m) / Dimensions of RWY (m)	Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY / RWY and SWY strength (PCN) and surface	COORD GEO THR, extremo RWY, GUND THR / THR GEO COORD, RWY end COORD, THR GUND	ELEV THR y ELEV MAX de TDZ de RWY para APP precisión / THR ELEV and highest ELEV of TDZ of precision APP RWY	Pendiente de RWY- SWY / Slope of RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
11	102.3°, 112°	3.300x60	82/R/B/W/T ASPH 92/F/C/W/T CONC	344908.59S 0583312.42W 344931.30S 0583105.70W 16.23 m 53 ft	19 m 62 ft	+0.01%
29	282.2°, 292°			344931.30S 0583105.70W 344908.59S 0583312.42W 16.23 m 53 ft	20 m 66 ft	-0.01%
17	164.0°, 174°	3.105x45	70 R/B/W/T ASPH 74/F/B/W/T CONC	344829.75S 0583202.21W 345006.76S 0583128.51W 16.23 m 53 ft	19 m 62 ft	+0.01%
35	344°, 354°			344957.32S 0583131.79W 344829.75S 0583202.21W 16.23 m 53 ft	20.5 m 67 ft	-0.01%
Dimensiones SWY (m) / Dimensions of SWY (m)	Dimensiones CWY (m) Dimensions of CWY (m)	Dimensiones de franja (m) / Dimensions of strips (m)	RESA (m)	Ubicación (en qué extremo de pista) Descripción del sistema de parada / Location (which RWY end) and Description of arresting system	OFZ	Observaciones / Remarks (*)
8	9	10	11	12	13	14
No	200x150	3.420x280	160x120	No	Sí	NIL
No	No		240x120	No	Sí	NIL
No	No	3.225x280	240x90	No	Sí	NIL
No	300x150		240x90	No	Sí	DTHR 35 300 m PERM por OBST / DTHR 35 300 m PERM due to OBST
(*) Los giros de 180° se podrán realizar: – En umbral de pista 11, solo en casos eventuales y como alternativa operacional de direccionamiento de aeronaves del ATC. – En umbral de pista 29 sin restricciones – En umbral de pista 17 limitado a aeronaves Clave "D" o inferior – En pista 35, en Plataforma de Viraje sin restricciones / (*) 180° turns can be made: – At the runway 11 threshold, only in eventual cases and as an operational alternative for ATC aircraft routing. – At the threshold of runway 29 without restrictions – At runway 17 threshold limited to Code "D" or lower aircraft – On runway 35, in the turn platform without restrictions						

AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES					
Designador RWY / RWY designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observaciones / Remarks
1	2	3	4	5	6
17	3.105	3.105	3.105	3.105	NIL
35	3.105	3.405	3.105	2.805	NIL
11	3.300	3.500	3.300	3.300	NIL
29	3.300	3.300	3.300	3.300	NIL
17 Intersec. TWY B	2.690	2.690	2.690	NU	NIL
17 Intersec. TWY C	2.250	2.250	2.250	NU	NIL
17 Intersec. TWY H	1.700	1.700	1.700	NU	NIL
35 Intersec. RWY 11-29	1.700	2.000	1.700	NU	NIL
11 Intersec. TWY E	2.560	2.760	2.560	NU	NIL
11 Intersec. TWY G	1.950	2.150	1.950	NU	NIL
29 Intersec. TWY I	2.290	2.290	2.290	NU	NIL

AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA / APPROACH AND RUNWAY LIGHTING				
Designador RWY / RWY designator	Tipo, LEN e INTST del sistema de LGT de APCH / APCH LGT system type, LEN and INTST	LGT THR Color WBAR / THR LGT Color WBAR	PAPI, VASIS	LEN LGT TDZ
1	2	3	4	5
11	Sistema de iluminación de precisión CAT III / Precision lighting system CAT III	Sí/Yes	Ángulo de aproximación 3° / Approach angle 3°	Sí/Yes
29	No	Sí/Yes	Ángulo de aproximación 2.95° / Approach angle 2,95°	No
17	No	Sí/Yes	Ángulo de descenso 3° / Descent angle 3°	No
35	Sistema de iluminación de precisión CAT II. Longitud 720 m / Precision lighting system CAT II. Length 720 m	Sí/Yes	Ángulo de aproximación 3° / Approach angle 3°	Sí/Yes
LEN, Separación, Color, INTST RCLL / RCLL LEN, Spacing, Color, INTST	LEN, Separación, Color, INTST REDL / REDL LEN, Spacing, Color, INSTS	Color RENL y WBAR / RENL Color and WBAR	LEN y Color STWL / STWL LEN and Color	Observaciones / Remarks
6	7	8	9	10
Sí/Yes	Sí/Yes	Sí/Yes	No	NIL
Sí/Yes	Sí/Yes	Sí/Yes	No	NIL
Sí/Yes	Sí/Yes	Sí/Yes	No	NIL
Sí/Yes	Sí/Yes	Sí/Yes	No	NIL

AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA / OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY		
1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN / <i>ABN location, characteristics and hours of operation</i>	Luz alternativa verde y blanca a destellos cada 12 SEC / <i>Alternative green and white light, flashes every 12 SEC</i>
	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento IBN / <i>IBN location, characteristics and hours of operation</i>	Luz verde a destellos cada 12 SEC/EZE / <i>Green light, flashes every 12 SEC/EZE</i>
2	Emplazamiento y LGT en LDI / <i>LDI location and LGT</i>	Sí/Yes
3	Luces de borde y eje de TWY / <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Sí/Yes
4	Fuente secundaria de energía eléctrica / <i>Secondary power supply</i>	Circuitos de emergencias en pista 11/29. Fuente secundaria de energía eléctrica / <i>Emergency circuits at runway 11/29. Secondary source of electric energy</i>
	Tiempo de conmutación / <i>Switch-over time</i>	NIL
5	Observaciones / <i>Remarks</i>	RWY 11/29 THR, TDZ distancia fija, eje y dígitos faja lateral RWY 17/35 THR, eje y dígitos, TDZ distancia lateral Posee APN y WDI LGTD (THR 11 y THR 35) / <i>RWY 11/29 THR, TDZ fixed distance, axis and digits side strip RWY 17/35 THR, axis and digits, TDZ lateral distance It has APN and WDI LGTD (THR 11 and THR 35)</i>

AD 2.16 ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS / HELICOPTER LANDING AREA		
1	COORD GEO y GUND del centro geométrico de la TLOF / <i>TLOF geometric center GEO COORD and GUND</i>	NIL
	COORD GEO y GUND THR de cada FATO / <i>Each FATO GEO COORD and GUND</i>	NIL
2	Elevación del área TLOF / <i>TLOF elevation area</i>	NIL
	Elevación del área FATO / <i>FATO elevation area</i>	NIL
3	Dimensiones de las áreas TLOF y FATO, su tipo de superficie, carga admisible y señales / <i>TLOF and FATO area dimensions, Surface type, bearing strength and markings</i>	NIL
4	BRG GEO de la FATO / <i>BRG GEO of the FATO</i>	NIL
5	Distancias declaradas disponibles / <i>Declared distances available</i>	NIL
6	LGT de aproximación / <i>Approach LGT</i>	NIL
	LGT de la FATO / <i>FATO LGT</i>	NIL
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	Los helicópteros en vuelo VFR aproximarán y despegarán desde los Helipuntos establecidos, de conformidad con las normas para la operación de helicópteros en este AD / <i>Helicopters in VFR flight will approach and take off from the established Helipoints, in accordance with the rules for helicopter operation in this AD</i>

AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS ATS / ATS AIRSPACE		
1	Designación y límites laterales / <i>Designation and lateral limits</i>	CTR EZEIZA Desde 344152S - 0585507W hacia el E hasta RP 40 en 344238S - 0584742W, continuando hacia el NE manteniéndose al W de la RP 40 hasta Río Reconquista en 343933S - 0584520W, continuando por E hasta RN 7 (Acceso Oeste) y río Reconquista (343743S - 0584328W). Luego hacia el E por RN 7 (Acceso Oeste) hasta Hosp. Posadas (343754S - 0583433W), luego continuando al E hasta 343658S - 0582802W. Luego hacia el SE hasta 344520S - 0581753W continuando hacia el SE hasta 345333S - 0580750W. Luego hacia el W siguiendo un arco de 20 NM de RDO con centro en VOR/DME EZE (344927S - 0583207W) hasta 344152S - 0585507W / EZEIZA CTR <i>From 344152S - 0585507W towards E to Provincial Route 40 at 344238S - 0584742W, continuing NE keeping W of Provincial Route 40 to Reconquista River at 343933S - 0584520W, then continuing E to National Route 7 (Acceso Oeste) and Reconquista River (343743S - 0584328W). Then E along National Route 7 (Acceso Oeste) to Posadas Hospital (343754S - 0583433W), then continuing E to 343658S - 0582802W. Then SE to 344520S - 0581753W continuing SE to 345333S - 0580750W. Then W following a 20 NM arc of RDO with center at EZE VOR/DME (344927S - 0583207W) to 344152S - 0585507W</i>
2	Límites verticales / <i>Vertical limits</i>	FL 55 GND
3	Clasificación del espacio aéreo / <i>Airspace classification</i>	C
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS / <i>ATS unit callsign</i>	EZEIZA TORRE / EZEIZA TOWER
	Idioma(s) / <i>language(s)</i>	Español – inglés / <i>Spanish - English</i>
5	Altitud de transición / <i>Transition altitude</i>	3.000 ft
6	Horas de aplicación / <i>Hours of applicability</i>	H24
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	Es obligatorio el uso del Respondedor de a bordo en modo A/3 y C excepto en Corredores o Sectores VFR. La excepción a los vuelos VFR controlados dispuesta en el párrafo 106.4 del Reglamento de Vuelos, no es aplicable dentro del circuito de tránsito (a menos de 5 NM del VOR/DME EZEIZA) / <i>It is mandatory the use of the on-board A/3 and C mode A/3 and C mode A/R except in VFR Corridors or Sectors. The exception to controlled VFR flights provided in paragraph 106.4 of the Flight Regulations is not applicable within the traffic circuit (within 5 NM of the EZEIZA VOR/DME)</i>

AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES DE LOS ATS / ATS COMMUNICATION FACILITIES					
Designación del Servicio / <i>Service designation</i>	Distintivo de llamada / <i>Call sign</i>	Canales / <i>Channels</i>	Frecuencia / <i>Frequency</i>	Horas de funcionamiento / <i>Hours of operation</i>	Observaciones / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
TWR	EZEIZA TORRE / EZEIZA TOWER	CPPL	118.60 MHz	H24	
		CAUX	118.05 MHz		
SMC	Ezeiza Rodaje o Superficie / <i>Ezeiza Taxiing or Surface</i>	EMERG	121.75 MHz		Ver/See GEN 3.4.
			121.50 MHz		Ver/See GEN 3.4.
APP	Ezeiza Aproximación / <i>Ezeiza Approach</i>	CPPL	119.90 MHz		
		CAUX	120.45 MHz		

AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES DE LOS ATS / <i>ATS COMMUNICATION FACILITIES</i> (cont.)					
Designación del Servicio / <i>Service designation</i>	Distintivo de llamada / <i>Call sign</i>	Canales / <i>Channels</i>	Frecuencia / <i>Frequency</i>	Horas de funcionamiento / <i>Hours of operation</i>	Observaciones / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
ATIS	ATIS Ezeiza / <i>Ezeiza ATIS</i>		127.80 MHz	H24	Ver/See GEN 3.4.
CLRD	Ezeiza Autorizaciones / <i>Ezeiza Clearances</i>		127.10 MHz	09:00-01:00 UTC	Entrega de autorizaciones ATC / <i>Delivery of ATC clearances.</i>
				H24	Sistema DCL – Ver GEN 3.4: 3.2.5.5 Enlace de datos / <i>DCL system – See GEN 3.4: 3.2.5.5 Data link.</i>

AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE / <i>NAVIGATIONAL AND LANDING AIDS</i>						
Tipo de ayuda, MAG VAR, Tipo de operación apoyada para ILS/GNSS, CAT ILS, declinación para VOR/ILS / <i>Type of aid, MAG VAR, ILS CAT, MLS (for VOR/ILS/MLS, declination is given)</i>	ID	Frecuencia y Canal / <i>Frequency and channel</i>	Horas de funcionamiento / <i>Hours of operation</i>	COORD GEO del emplazamiento de la antena transmisora / <i>Position of transmitting antenna coordinates</i>	Elevación de la antena transmisora del DME / <i>Elevation of DME transmitting antenna</i>	Observaciones / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7
VOR DME	EZE	116.5 MHz	H24	344926.63S 0583207.15W	20.50 m 67 ft	DME CH 112X (343 km)
ILS/LOC	PC	110.1 MHz	H24	344932.81S 0583057.22W		CAT III-A a Pista/RWY 11
GP/DME		334.4 MHz		344915.51S 0583301.52W	18.75 m 62 ft	Pista/RWY 11 GP 3° - HGT REF DME CH 38X
ILS/LOC	EZ	108.7 MHz		344815.66S 0583207.10W		CAT II a Pista/RWY 35
GP/DME		330.5 MHz		344945.63S 0583130.12W	19.25 m 63 ft	Pista/RWY 35. GP 3° HGT REF 16.10 m. DME CH 24X

AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO / LOCAL AERODROME REGULATIONS

Las operaciones se ajustarán a las normas operativas generales, Anexo BRAVO, establecidas en la parte ENR 1.1, reemplazando el punto C, cuyo valor es de 2.000 ft.

Aeródromo Controlado. Prohibidas las operaciones sin enlace con el control.

Giros de 180° deben realizarse sobre superficie de hormigón.

En TWY "J" entre TWY "A" y APN Industrial, ACFT hasta Clave "C" incluida, podrán rodar autopropulsadas. Clave "D" y superiores deberán ser remolcadas.

En las salidas, previo al despegue y en las entradas, antes del ingreso a la CTR se deberán comunicar con la TWR EZEIZA a los efectos de solicitar el permiso de tránsito e instrucciones.

Los helicópteros están sujetos a procedimientos especiales para la operación.

Habilitado para operaciones de aproximación por instrumentos categoría 3 A en pista 11 (se requiere aeronave y tripulación especialmente certificada para este tipo de operación).

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

En el Aeropuerto Internacional Ezeiza (EZE/SAEZ) 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-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 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 SAZS 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 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.

A continuación, esta sección se encuentra traducida al idioma inglés. / This section is translated below into English.

The operations will comply with the general operating regulations, Annex BRAVO, established in part ENR 1.1, replacing point C, whose value is 2,000 ft.

Controlled aerodrome. Operations without link with the control are prohibited.

180° turns must be made on a concrete surface.

On TWY "J" between TWY "A" and APN Industrial, ACFT up to Code "C" included, they may roll self-propelled. Key "D" and higher must be towed.

At departures, prior to takeoff and at entrances, before entering the CTR, you must contact the TWR EZEIZA for the purpose of requesting the transit permit and instructions.

Helicopters are subject to special procedures for operation.

Enabled for category 3A instrument approach operations on runway 11 (specially certified aircraft and crew are required for this type of operation).

2.20.1 SUPPLY OF ATC AUTHORIZATIONS THROUGH DATA LINK (DATALINK DEPARTURE CLEARANCE - DCL)

At the Ezeiza International Airport (EZE/SAEZ) departure procedures are applied via data link for ATC authorization services (DCL). In case of discrepancy, the voice will always prevail over the data link.

The pilot will request ATC departure clearance (DCL) via data link, through the issuance of a message called DEPARTURE CLEARANCE REQUEST (RCD), through ACARS, and will receive it through a message called DEPARTURE CLEARANCE UPLINK MESSAGE (CLD).

If the pilot agrees with said authorization, he will accept it through the message called DEPARTURE CLEARANCE READBACK (CDA), which he will send within a period of FIVE (5) minutes from the receipt of the authorization. Once said period has elapsed, he must communicate through the VHF frequency with the ATC Authorization Delivery Post (CLRD) of the Control Tower to request it again.

Besides, in the event of any inconsistency in the authorization received, the pilot will communicate via VHF frequency with the ATC Authorization Delivery Post (CLRD) of the Control Tower to request the corresponding amendment.

Step 1

The pilot will request authorization from air traffic control via data link sufficiently in advance, taking into account his departure time. The DEPARTURE CLEARANCE REQUEST (RCD) message must contain the following data:

- *Flight identifier;*
- *Departure aerodrome;*
- *Position / Gate;*
- *Destination aerodrome;*
- *Designator of the ATIS information received;*
- *Type of aircraft.*

Example of RCD message:

RCD 040

ARG1680-SABE-GATE 19-SAZS

ATIS Z

-TYP/B7383A67

Step 2:

The system checks the syntax of the received RCD message and compares it with the existing FPLs in the database. The crew will receive the DEPARTURE CLEARANCE UPLINK MESSAGE (CLD) or a FLIGHT SYSTEM MESSAGE (FSM) in the following cases:

If the RCD message was received as provided herein, the system generates the CLD message with the following information:

- *Aircraft identification;*
- *Destination aerodrome;*
- *Runway assigned for departure;*
- *Departure procedure (SID);*
- *Transponder code;*
- *Next frequency;*
- *Designator of the ATIS information in force at the time;*
- *Departure time (if regulations exist);*
- *Restrictions;*
- *Clearance Limits - Additional Information.*

CLD message example:

CLD 1057 191226 KNOW 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: GOOD FLIGHT

If the system detects an inconsistency in the RCD message information, it will send an FSM message indicating "REVERT TO VOICE PROCEDURES"; in this case, it will proceed as stated in this document.

Example of FSM message:

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

The reasons for generating "REVERT TO VOICE PROCEDURES" messages are:

Message in ACARS (Aircraft)	Message Description
ERROR IN MESSAGE	Errors in RCD message syntax
FLIGHT PLAN NOT HELD	The flight plan is not in the system
DCL ALREADY GIVEN	The clearance was already given
DCL SERVICE CURRENTLY NOT AVAILABLE	The service is not available
CLEARANCE CANCELLED	Clearance cancelled

Step 3

If the crew is satisfied with the authorization, the DEPARTURE CLEARANCE READBACK (CDA) message should be sent via data link as soon as possible.

Example of CDA message

CDA
 1057 191226 KNOWS 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: CLEARANCE LIMIT TORUL RMK: GOOD FLIGHT

If 5 minutes after the CLD message has been issued, the crew has not accepted the clearance; the system will assume that an error has occurred and will cancel the clearance by generating an FSM message. In this circumstance, the pilot must contact the ATC Clearance Delivery Desk (CLRD) at the Control Tower to receive his departure ATC clearance signal.

Example of FSM message:

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

Step 4

If the system successfully receives the CDA message, it will issue a FLIGHT SYSTEM MESSAGE (FSM) message.

Example FSM message:

FSM 1102 191226 KNOW
 ARG1680 CDA RECEIVED
 CLEARANCE CONFIRMED

CONTINGENCY**REVERT TO VOICE PROCEDURE**

Upon receipt of the "REVERT TO VOICE PROCEDURES" message, or any inconsistency in the clearance received, the pilot shall request to contact the Control Tower ATC Clearance Delivery Desk (CLRD) to receive his ATC Clearance for Departure signal

AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO / NOISE ABATEMENT PROCEDURES

- Se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 – ENR 1.5. /
- *The general noise abatement procedures set forth in Part 2 - ENR 1.5 shall apply.*

AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO / FLIGHT PROCEDURES**2.22.1 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.

2.22.2 NORMAS PARA LA OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS (Ref. Disp.77/96)

1. Las operaciones de Helicópteros en la plataforma de aviones del Aeropuerto Internacional Buenos Aires / Ministro Pistarini / Ezeiza es exclusiva para el traslado de Autoridades Nacionales, Extranjeras o Vuelos Sanitarios.
2. La operación de helicópteros públicos o privados no comprendidos en el párrafo anterior, está autorizada hasta tanto se habilite el Helipuerto Ezeiza, exclusivamente en los Helipuntos "D" y "E", y con coordinación y autorización previa con Operaciones Ezeiza sobre el desplazamiento de pasajeros por el aeropuerto.
3. Las operaciones de Helicópteros en el Aeropuerto Internacional Buenos Aires / Ministro Pistarini / Ezeiza 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. (en el formulario Plan de Vuelo se incluirá en la Casilla 18: STS/VIP - cargo y nombre - o STS/HOSP).
4. Deberá aclararse en el Plan de Vuelo el cargo y nombre de la Autoridad a trasladar o si se trata de un Vuelo Sanitario
5. Antes del ingreso a la CTR EZEIZA o previo al despegue si se encuentra aterrizado en el Aeropuerto, debe solicitar el permiso de tránsito y mantener enlace radioeléctrico con la TWR EZEIZA hasta detener el motor o abandonar la CTR respectivamente.
6. Cuando se prevea despegar desde un Lugar Apto, Helipuerto o Aeródromo ubicado dentro de la CTR EZEIZA y no se disponga de comunicación directa con TWR EZEIZA, podrá efectuar el despegue (sin interferir la trayectoria de las pistas en uso de EZEIZA ni la de los aeródromos próximos) y, antes de alcanzar 500 ft de altura, deberá comunicarse con la TWR EZEIZA para obtener el permiso de tránsito correspondiente. Si se encuentra próximo o debajo de las trayectorias de aproximación de las pistas del Aeropuerto Ezeiza **y no tiene** enlace directo, deberá coordinar por radio o teléfono con TWR EZEIZA antes del despegue.
7. En **IMC** (Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos) no se permite la operación de Helicópteros de Clase de Performance 3, excepto que la dependencia de control autorice el Vuelo VFR Especial.
8. Los procedimientos de salida, espera y aproximación por instrumentos especificados para aviones categoría "A", también son aplicables a los helicópteros.
9. Al igual que los aviones, deberá utilizarse la pista habilitada del Aeropuerto, realizando la aproximación o salida que determinan las IAC y SID vigentes.
10. En **VMC** (Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual) los helicópteros seguirán las trayectorias de salida y entrada que se describen en las presentes normas.
11. Las trayectorias de Salida y Entrada en VMC se deben desarrollar de conformidad con las establecidas en el gráfico correspondiente o a las instrucciones que determine la TWR EZEIZA.

12. Restricciones:

- 1°) **Las operaciones en IMC** (Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos), al igual que los aviones, requieren utilizar la pista habilitada del Aeropuerto, para realizar el Procedimiento de Aproximación por Instrumentos o la Salida Normalizada indicada por TWR EZEIZA.
- 2°) **Se prohíben** las maniobras de aproximación directa a o el despegue, desde los Puestos de Estacionamiento.
- 3°) **En las llegadas**, se notificará a TWR EZEIZA "la posición" en lugares preestablecidos o 5 NM antes del mismo, cuando se ingrese por sectores no normalizados, aproximando al Helipunto correspondiente y evitando el sobrevuelo o afectar a las operaciones de otras aeronaves que se encuentren en el circuito de tránsito del Aeropuerto Ezeiza.
- 4°) **La altura del Vuelo en VMC** al ingreso de la CTR EZEIZA debe ser 500 ft hasta establecer contacto con TWR EZEIZA, la cual determinará la dirección de ingreso y la altura.
- 5°) **El Reglaje Altimétrico** a utilizar en las operaciones será en base al valor QNH actualizado.
- 6°) **Los pilotos** deberán poseer como mínimo la licencia de "Piloto Comercial de Helicóptero".
- 7°) **La permanencia** de helicópteros en el puesto de estacionamiento será limitada, sin exceder las dos (2) horas, salvo previa y expresa autorización de la Jefatura de Operaciones del aeródromo.

13. Trayectorias de entrada y salida para vuelos VFR

Definiciones:

HELIPUNTOS (Punto de Aproximación y Despegue): Lugar especificado dentro del área de movimiento del aeródromo destinado a la "Iniciación de la Maniobra de Despegue" o la "Culminación de la Maniobra de Aproximación (trayectoria)" 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 de que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y la elevación inicial.

Trayectorias de ingreso en VMC

Desde el Gran Buenos Aires y Capital Federal (por Autopista Richieri) los helicópteros, en comunicación efectiva con TWR EZEIZA, notificarán "POSICION RICHIERI Y CAMINO DE CINTURA (Ruta N° 4) CON 500 PIES DE ALTURA", aproximando al Aeropuerto Ezeiza desde el sector comprendido entre el Norte y el Este del mismo, evitando cruzar la prolongación de pista en uso sin autorización de TWR EZEIZA, la cual impartirá las instrucciones para aproximar por una determinada trayectoria hacia el Helipunto correspondiente.

Desde otros sectores los helicópteros, en comunicación efectiva con TWR EZEIZA, notificarán su posición 5 NM antes del aeropuerto y recibirán instrucciones para aproximar por una determinada trayectoria hacia el Helipunto correspondiente, evitando cruzar las prolongaciones del eje de pista en uso sin autorización expresa de la TWR EZEIZA.

Entrada al Helipunto "B" BRAVO: Este Helipunto, situado en la intersección de calle de rodaje BRAVO y la calle de rodaje que bordea la plataforma comercial, será utilizado por vuelos VIP que estacionarán en Posición 2.

Serán instruidos para ingresar:

- a) Sobre Autopista Gral. Richieri siguiendo la trayectoria descrita en el gráfico adjunto, notificando previamente "POSICIÓN LATERAL NORTE DE HANGARES" y aproximando sobre la calle de rodaje al HELIPUNTO BRAVO ubicado en la intersección de la calle de Rodaje BRAVO y la calle de rodaje que bordea la plataforma, desde donde efectuarán rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento indicado por Control Terrestre (normalmente Posición 2), o
- b) Al Sur de la Autopista Gral. Richieri siguiendo la trayectoria descrita en el gráfico adjunto (final de ex RWY 23) y notificando "POSICIÓN LATERAL SUR DE HANGARES", aproximando desde esa posición directo al HELIPUNTO BRAVO.

Los helicópteros no deberán cruzar las pistas sin autorización de TWR EZE.

Entrada al Helipunto "C" CHARLIE: Este Helipunto, situado en la intersección de la calle de rodaje CHARLIE y la calle de rodaje que bordea la plataforma comercial, podrá ser utilizado para la aproximación de helicópteros que se dirijan al Puesto de Estacionamiento (Posiciones 14 a 19).

Los helicópteros serán instruidos para ingresar al Sur de la Autopista Gral. Richieri siguiendo la trayectoria descrita en el gráfico adjunto (final de ex RWY 23) y notificando "POSICION LATERAL SUR DE HANGARES" para luego aproximar desde ex cabecera 23, por calle de rodaje CHARLIE hasta el HELIPUNTO CHARLIE, desde donde efectuarán rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento indicado por Control Terrestre.

Los helicópteros no deberán cruzar la pista 17/35 sin autorización de TWR EZE.

Entrada al Helipunto "E" ECHO: Este Helipunto, situado en la intersección de la calle de rodaje ECHO y la calle de rodaje que bordea la plataforma comercial, podrá ser utilizado para la aproximación de helicópteros que se dirijan al Puesto de Estacionamiento (Posiciones 14 a 19).

Los helicópteros serán instruidos para ingresar sobre Autopista Gral. Richieri siguiendo la trayectoria descrita en el gráfico y notificando previamente "POSICION LATERAL NORTE DE HANGARES" para luego aproximar al HELIPUNTO ECHO, ubicado en la intersección de la calle de Rodaje ECHO y la calle de rodaje que bordea la plataforma, desde donde efectuarán rodaje hasta el Puesto de Estacionamiento indicado por Control Terrestre.

Los helicópteros no deberán cruzar la trayectoria final de la pista 17/35 sin autorización de TWR EZE.

Entrada al Helipunto "G" GOLF: Este Helipunto, situado en la intersección de las calles de rodaje DELTA y GOLF, podrá ser utilizado para la aproximación de helicópteros que se dirijan al Puesto de Estacionamiento (posiciones 14 a 19).

Los helicópteros serán instruidos para ingresar al Sur de la Autopista Gral. Richieri siguiendo la trayectoria descrita en el gráfico adjunto (final de ex RWY 23) y notificando "POSICION LATERAL SUR DE HANGARES" para luego aproximar desde ex cabecera 23 directo al HELIPUNTO GOLF desde donde efectuara rodaje por calle de rodaje DELTA hasta intersección con plataforma y desde allí hasta el Puesto de Estacionamiento indicado por Control Terrestre.

Los helicópteros no deberán cruzar la pista 17/35 sin autorización de TWR EZE.

Entrada al Helipunto "H" HOTEL: Helipunto, situado en la calle de rodaje entre la Plataforma de Hangares de Mantenimiento y la Plataforma Industrial, será utilizado para la aproximación de helicópteros que se dirijan a dichas Plataformas.

Los helicópteros serán instruidos para ingresar Lateral Norte de Hangares (sobre Autopista Gral. Richieri) o Lateral Sur de Hangares, siguiendo la trayectoria descrita en el gráfico y notificando "POSICION LATERAL NORTE (o SUR) DE HANGARES" para luego aproximar al HELIPUNTO HOTEL, desde donde efectuará rodaje hasta cualquiera de las dos Plataformas.

La Torre de Control autorizará las aproximaciones hacia ese Helipunto, siendo responsabilidad del piloto verificar que el Helipunto se encuentre libre de obstáculos antes de culminar la maniobra de aproximación.

NOTA: Lo anteriormente expresado se debe a que el Controlador de Torre no tiene la posibilidad de visualizar el Helipunto, por lo cual desconoce la existencia de obstáculos que puedan permanecer o cruzar el mismo.

Los helicópteros no deberán cruzar la trayectoria final de la pista 17/35 sin autorización de TWR EZE.

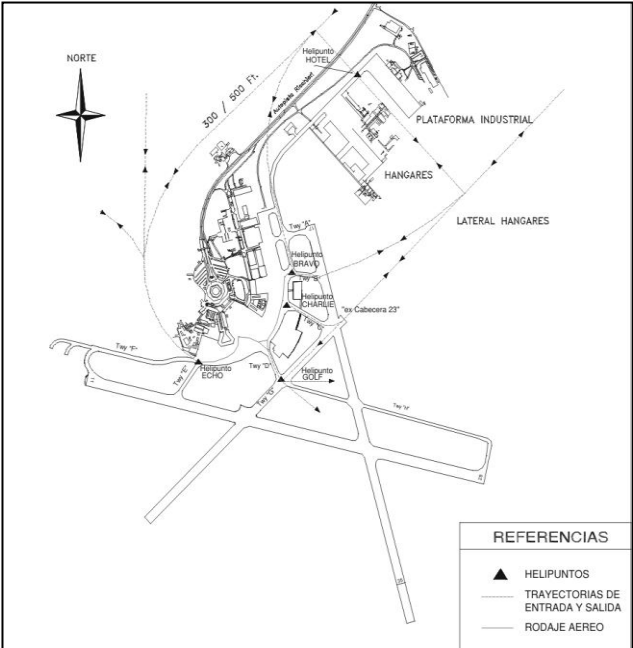
Trayectorias de salida en VMC

El rodaje o rodaje aéreo (según el tipo de helicóptero) comienza en el Puesto de Estacionamiento, debiendo realizarse el desplazamiento hasta el Helipunto asignado por TWR EZEIZA.

La trayectoria de salida del Aeropuerto comenzará a partir del Helipunto.

El piloto deberá notificar a TWR EZE cuando el helicóptero se encuentre a 5 NM del aeropuerto.

TRAYECTORIAS DE ENTRADA Y SALIDA PARA VUELOS VFR DE HELICÓPTEROS



2.22.3 Maniobras asociadas con la salida de aeronaves estando los PVR en uso (Procedimientos de Visibilidad Reducida).

No se autorizará el rodaje hacia el umbral de la pista en uso para el despegue si el valor RVR de esta se encuentra por debajo de los mínimos publicados por la ANAC para tal efecto.

La torre de control suministrará directamente el valor de los tres RVR en la pista en uso de acuerdo al siguiente orden:

- Touchdown RVR: Zona de toma de contacto
- MID- RVR: Punto medio de la pista
- Rollout RVR: Extremo de pista.

Efecto de las degradaciones del sistema de iluminación de la pista en los mínimos de utilización del aeródromo para despegues:

Subsistema	DÍA			NOCHE		
	RVR (m) en cualquier transmisómetro			RVR (m) en cualquier transmisómetro		
	175	300	550	175	300	550
Luces Eje INOP	NO	OK*	OK*	NO	OK*	OK*
Luces Bordo INOP	OK**	OK**	OK**	OK**	OK**	OK**
Luces Eje y Bordo INOP	NO	NO	OK	NO	NO	NO
Luces Final INOP	NO	NO	OK	NO	NO	NO
Luces Barra de Parada INOP	NO	NO	OK	NO	NO	OK
* Se permitirán las operaciones si el borde de pista está operativo.						
** Se permitirán las operaciones si el eje de pista está operativo						
Referencias: INOP Inoperativo OK Permitida la operación hasta este valor de RVR NO No Permitida la operación hasta este valor de RVR						

Efecto de las degradaciones del sistema de meteorología en los mínimos de utilización del aeródromo para **despegues**:

RVR UBICACIÓN / STATUS			DÍA			NOCHE		
			RVR (m)			RVR (m)		
TDZ	MID	ROLL OUT	175	300	550	175	300	550
AVBL	AVBL	AVBL	OK	OK	OK	OK	OK	OK
INOP	AVBL	AVBL	OK	OK	OK	OK	OK	OK
AVBL	INOP	AVBL	OK	OK	OK	OK	OK	OK
AVBL	AVBL	INOP	OK	OK	OK	OK	OK	OK
INOP	INOP	AVBL	NO	NO	OK*	NO	NO	OK*
INOP	AVBL	INOP	NO	OK*	NO	NO	NO	OK*
AVBL	INOP	INOP	NO	NO	OK	NO	NO	OK*
INOP	INOP	INOP	NO	NO	OK*	NO	NO	OK*

*Se permitirán las operaciones siempre que la visibilidad observada esté por encima de estos valores.

Referencias:

INOP Inoperativo

AVBL Disponible

OK Permitida la operación hasta este valor de RVR

NO No Permitida la operación hasta este valor de RVR

2.22.4 Maniobras asociadas con la llegada de aeronaves estando los PVR en uso.

Para operaciones de aproximación CAT II solo será necesario la operación del RVR TDZ RWY 11 como elemento de control; el valor deberá ser igual o mayor a lo promulgado en el procedimiento instrumental de vuelo publicado para tal efecto. Asimismo, se brindará como valores informativos los correspondientes al RVR MID y RVR ROLL OUT.

Para mínimos de aterrizaje CAT III tan bajos como 175 metros, los valores RVR TDZ y RVR MID son elementos de control para todas las operaciones. El valor del RVR ROLL OUT será de información para los pilotos.

A continuación, esta sección se encuentra traducida al idioma inglés. / This section is translated below into English.

2.22.1 RAPID FUEL DUMPING

The rapid fuel dumping in flight will be performed in the area specified in the AIP Vol. I, part ENR 2 BAIREs TMA remarks column.

The coordination to use this area is under the jurisdiction of the BAIREs TMA control. The control will not authorize the crossing of the area by aircraft whose flight level is lower than FL 095 until the pilot reports the completion of the operation.

2.22.2 RULES FOR THE OPERATION OF HELICOPTERS (Ref. Disp.77/96)

1. Helicopter operations in the aircraft apron of the International Airport Buenos Aires / Ministro Pistarini / Ezeiza is exclusively for the transfer of National or Foreign Authorities or Sanitary Flights.
2. The operation of public or private helicopters not included in the previous paragraph is authorized until the Ezeiza Heliport is enabled, exclusively in Helipoints "D" and "E", and with prior coordination and authorization with Ezeiza Operations regarding the movement of passengers through the airport.
3. Helicopter operations at Buenos Aires / Ministro Pistarini / Ezeiza International Airport must comply with the provisions of the Flight Regulations, Appendix 1 "General Operating Procedures for Helicopters", Aeronautical Information Publications and the Particular Rules in force (in the Flight Plan form, item 18 shall include: STS/VIP - position and name - or STS/HOSP).
4. The position and name of the Authority to be transferred or if it is a Sanitary Flight must be detailed in the Flight Plan.
5. Before entering the EZEIZA CTR or prior to take-off if landed at the Airport, the pilot must request the traffic clearance and maintain radio link with the EZEIZA TWR until stopping the engine or leaving the CTR respectively.
6. When you plan to take off from a Reported Appointed Place, Heliport or Aerodrome located within the EZEIZA CTR and you do not have direct communication with EZEIZA TWR, you may take off (without interfering with the path of the runways in use at EZEIZA or nearby aerodromes) and, before reaching 500 ft of altitude, you must contact EZEIZA TWR to obtain the corresponding traffic clearance. If you are near or below the approach paths of Ezeiza Airport runways and you do not have a direct link, you must coordinate by radio or telephone with EZEIZA TWR before takeoff.
7. In **IMC** (Instrument Meteorological Flight Conditions) the operation of Performance Class 3 Helicopters is not allowed, unless the control unit authorizes the Special VFR Flight.
8. The departure, standby and instrument approach procedures specified for category "A" aircraft are also applicable to helicopters.

9. Like airplanes, the airport's enabled runway must be used, making the approach or departure determined by the IAC and SID in force.
10. In **VMC** (Visual Meteorological Flight Conditions), helicopters shall follow the departure and entry paths described in these rules.
11. Exit and Entry paths in VMC must be developed in accordance with those established in the corresponding chart or with the instructions determined by EZEIZA TWR.

12. Restrictions:

- 1) **Operations in IMC** (Instrument Flight Meteorological Conditions), as well as aircraft, require the use of the Airport's enabled runway, to perform the Instrument Approach Procedure or the Standard Departure indicated by EZEIZA TWR.
- 2) Direct approach or take-off maneuvers from the Parking positions **are prohibited**.
- 3) **On arrivals**, EZEIZA TWR shall be notified "the position" in pre-established places or 5 NM before it, when entering through non-standard sectors, approaching the corresponding Helipoint and avoiding overflight or affecting the operations of other aircraft in the Ezeiza Airport traffic circuit.
- 4) **The altitude of the VMC Flight** at the entrance of the EZEIZA CTR must be 500 ft until establishing contact with EZEIZA TWR, which will determine the direction of entry and altitude.
- 5) **The Altimeter Adjustment** to be used in the operations will be based on the updated QNH value.
- 6) **Pilots** must have at least a "Commercial Helicopter Pilot" license.
- 7) **The permanence** of helicopters in the parking position will be limited, without exceeding two (2) hours, unless prior and express authorization from the aerodrome Operations Manager.

13. Entry and exit trajectories for VFR flights

Definitions:

HELIPPOINTS (Approach and Takeoff Point): Specified location within the aerodrome movement area intended for "Takeoff Maneuver Initiation" or "Approach Maneuver Culmination (path)" on a VFR flight.

HELICOPTER PARKING POSITION: Aircraft parking position that allows the parking of helicopters for passenger boarding and alighting and, in case aerial taxiing operations are foreseen, the initial contact and lift.

Entry trajectories in VMC

From Gran Buenos Aires and Capital Federal (by Richieri Highway) the helicopters, in effective communication with EZEIZA TWR, will notify "POSITION RICHIERI AND CAMINO DE CINTURA (Route N° 4) WITH 500 FEET HEIGHT", approaching Ezeiza Airport from the sector between North and East of the same, avoiding crossing the runway extension in use without clearance from EZEIZA TWR, which will give instructions to approach by a certain path towards the corresponding Helipoint.

From other sectors the helicopters, in effective communication with EZEIZA TWR, will notify their position 5 NM before the airport and will receive instructions to approach by a certain path towards the corresponding Helipoint, avoiding crossing the runway extension in use without express authorization from EZEIZA TWR.

Entrance to Heliport "B" BRAVO: This Helipoint, located at the intersection of taxiway BRAVO and the taxiway that borders the commercial apron, will be used by VIP flights that will park in Position 2.

They will be instructed to enter:

- a) On Gral. Richieri Highway following the path described in the attached graphic, previously notifying "NORTH LATERAL POSITION OF HANGARS" and approaching on the taxiway to the BRAVO HELIPOINT located at the intersection of the BRAVO taxiway and the taxiway bordering the apron, from where they will taxi to the Parking Position indicated by Ground Control (normally Position 2), or
- b) South of the General Richieri Highway following the path described in the attached graphic (end of ex RWY 23) and notifying "POSITION LATERAL SOUTH OF HANGARS", approaching from that position directly to the BRAVO HELIPOINT.

Helicopters shall not cross runways without authorization from EZE TWR.

Entrance to Helipad "C" CHARLIE: This Helipoint, located at the intersection of the CHARLIE taxiway and the taxiway bordering the commercial apron, may be used for the approach of helicopters heading to the Parking Position (Positions 14 to 19).

The helicopters will be instructed to enter to the South of the Gral. Richieri Highway following the path described in the attached graphic (end of ex RWY 23) and notifying "POSITION SOUTH SIDE OF HANGARS" to then approach from ex head 23, along taxiway CHARLIE to HELIPOINT CHARLIE, from where they will taxi to the Parking Position indicated by Ground Control.

Helicopters shall not cross runway 17/35 without authorization from EZE TWR.

Entrance to Heliport "E" ECHO: This Helipoint, located at the intersection of the ECHO taxiway and the taxiway bordering the commercial apron, may be used for the approach of helicopters heading to the Parking Position (Positions 14 to 19).

The helicopters will be instructed to enter on the General Richieri Highway following the path described in the graphic and previously notifying "NORTH SIDE POSITION OF HANGARS" to approach the ECHO HELIPOINT, located at the intersection of the ECHO taxiway and the taxiway bordering the apron, from where they will taxi to the Parking Position indicated by Ground Control.

Helicopters shall not cross the final path of runway 17/35 without authorization from EZE TWR.

Entrance to Heliport "G" GOLF: This Helipoint, located at the intersection of taxiways DELTA and GOLF, may be used for the approach of helicopters heading to the Parking Position (positions 14 to 19).

The helicopters will be instructed to enter to the South of the General Richieri Highway following the path described in the attached graphic (end of ex RWY 23) and notifying "POSITION LATERAL SOUTH OF HANGARS" to then approach from ex RWY 23 directly to HELIPOINT GOLF from where it will taxi along taxiway DELTA until intersection with apron and from there to the Parking Position indicated by Ground Control.

Helicopters shall not cross runway 17/35 without authorization from EZE TWR.

Entrance to Helipad "H" HOTEL: Helipoint, located on the taxiway between the Maintenance Hangar Apron and the Industrial Apron, will be used for the approach of helicopters heading to the Maintenance Hangar and Industrial Aprons.

Helicopters will be instructed to enter North Lateral of Hangars (on Gral. Richieri Highway) or South Lateral of Hangars, following the path described in the graphic and notifying "POSITION LATERAL NORTH (or SOUTH) OF HANGARS" to then approach the HELIPOINT HOTEL, from where they will taxi to any of the two Aprons.

The Control Tower will authorize the approaches to that Helipoint, being the pilot's responsibility to verify that the Helipoint is free of obstacles before completing the approach maneuver.

NOTE: The above mentioned is due to the fact that the Tower Controller does not have the possibility of visualizing the Helipoint, therefore he does not know the existence of obstacles that may remain or cross the Helipoint.

Helicopters shall not cross the final path of runway 17/35 without authorization from EZE TWR.

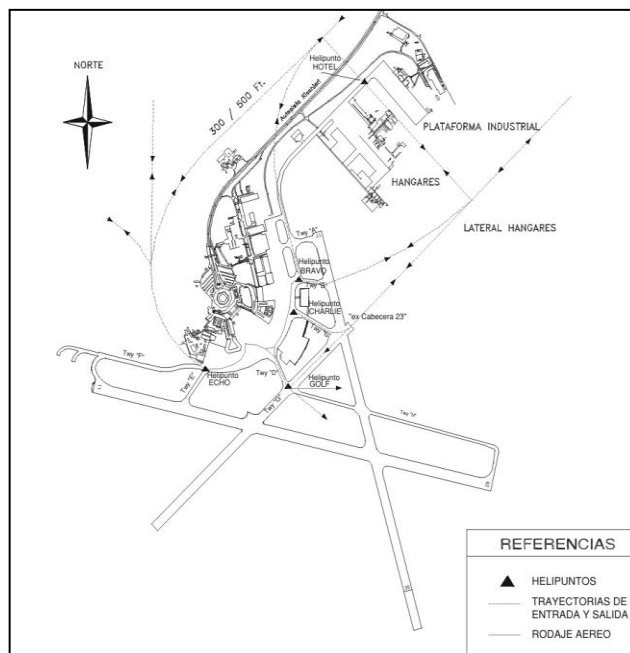
Departure paths in VMC

The taxiing or aerial taxiing (depending on the type of helicopter) starts at the Parking Position, and the helicopters must travel to the Helipoint assigned by EZEIZA TWR.

The exit path of the Airport will start from the Helipoint.

The pilot must notify EZE TWR when the helicopter is 5 NM from the airport.

ENTRY AND EXIT PATHS FOR HELICOPTER VFR FLIGHTS



2.22.3 Maneuvers related to the departure of aircraft while RVP are in use (Reduced Visibility Procedures).

Taxiing to the threshold of the runway in use for takeoff will not be authorized if the RVR value of the runway is below the minimums published by the ANAC for that purpose.

The control tower shall directly supply the value of the three RVR on the runway in use according to the following order:

- Touchdown RVR: Touchdown area.
- MID- RVR: Runway midpoint.
- Rollout RVR: End of runway.

Effect of runway lighting system degradations on runway minimums for takeoffs:

Subsytem	DAY			NIGHT		
	RVR (m) in any transmissometer			RVR (m) in any transmissometer		
	175	300	550	175	300	550
Axis Lights INOP	NO	OK*	OK*	NO	OK*	OK*
Edge lights INOP	OK**	OK**	OK**	OK**	OK**	OK**
Axis and Edge Lights INOP	NO	NO	OK	NO	NO	NO
Final Lights INOP	NO	NO	OK	NO	NO	NO
Stop Bar Lights INOP	NO	NO	OK	NO	NO	OK
* Operations will be allowed if the runway edge is operational. ** Operations will be allowed if the runway axis is operational.						
References: INOP Inoperative. OK Allowed operation up to this RVR value. NO Not Allowed operation up to this RVR value.						

Effect of weather system degradations on aerodrome usage minima for takeoffs:

RVR LOCATION / STATUS			DAY			NIGHT		
			RVR (m)			RVR (m)		
TDZ	MID	ROLL OUT	175	300	550	175	300	550
AVBL	AVBL	AVBL	OK	OK	OK	OK	OK	OK
INOP	AVBL	AVBL	OK	OK	OK	OK	OK	OK
AVBL	INOP	AVBL	OK	OK	OK	OK	OK	OK
AVBL	AVBL	INOP	OK	OK	OK	OK	OK	OK
INOP	INOP	AVBL	NO	NO	OK*	NO	NO	OK*
INOP	AVBL	INOP	NO	OK*	NO	NO	NO	OK*
AVBL	INOP	INOP	NO	NO	OK	NO	NO	OK*
INOP	INOP	INOP	NO	NO	OK*	NO	NO	OK*

* Operations will be allowed as long as the observed visibility is above these values.

References:

INOP Inoperative.

AVBL Available.

OK Allowed operation up to this RVR value.

NO Not Allowed operation up to this RVR value.

2.22.4 Maneuvers related to the arrival of aircraft while RVP are in use.

For CAT II approach operations, only the operation of TDZ RWY 11 RVR as a control element shall be required; the value shall be equal to or greater than that stated in the instrument flight procedure published for such purpose. Likewise, MID RVR and ROLL OUT RVR shall be provided as informative values.

For CAT III landing minimums as low as 175 meters, the TDZ RVR and MID RVR values are control elements for all operations. The ROLL OUT RVR value will be informative to pilots.

AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA / ADDITIONAL INFORMATION		
Habilitado vuelo nocturno. Precaución por presencia de aves en las proximidades del AD. / <i>Night flight authorized.</i> <i>Caution due to the presence of birds near the AD.</i>		
AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO / CHARTS RELATED TO THE AERODROME		
Plano de aeródromo – OACI / <i>Aerodrome Chart - ICAO</i>		SAEZ AD 2.A1-A2
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves – OACI - Plataforma Comercial / <i>Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Commercial Apron</i>		SAEZ AD 2.B1-B2-B3-B4-B5-B6-B7-B8-B9
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves – OACI - Plataforma Industrial / <i>Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Industrial Apron</i>		SAEZ AD 2.B10-B11-B12-B13-B14-B15-B16
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves – OACI - Plataforma Cargas / <i>Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Cargo Apron</i>		SAEZ AD 2.B17-B18-B19-B20-B21
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI - Plataforma Remota Sector III / <i>Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Remote Apron Sector III</i>		SAEZ AD 2.B22-B23-B24-B25
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI Plataforma Remota Sector IV / <i>Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Remote Apron Sector IV</i>		SAEZ AD 2.B26-B27-B28-B29-B30
Plano de aeródromo para movimientos en tierra – OACI Baja Visibilidad / <i>Aerodrome Ground Movement Chart – Low visibility – ICAO.</i>		SAEZ AD 2.C1-C2
Plano de obstáculo de aeródromo – OACI, Tipo A / <i>Aerodrome obstacle chart – ICAO, Type A</i>	Pista/RWY 17/35 - 11/29	SAEZ AD 2.D1-D2
Plano de obstáculos de aeródromos – OACI, Tipo B / <i>Aerodrome obstacle chart – ICAO, Type B</i>		SAEZ AD 2.E1
Carta topográfica para aproximaciones de precisión – OACI / <i>Precision Approach Terrain Chart – ICAO.</i>	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.G1
Carta de área - OACI – TMA BAIRES / <i>Area chart – ICAO – TMA BAIRES</i>		SAEZ AD 2.H1
Cartas de salida normalizada por instrumentos – OACI / <i>Standard Instrument Departure Charts - ICAO</i>		
ATOVO 3A-BIVAM 3A-LANDA 3A	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.I1-I2
KUKEN 1A-PAPIX 1A-DORVO 1A-GBE 1A-TEDAR 1A-KOVUK 1A-ESLAN 1A	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.I3-I4
URINO 1A - ASADA 1A - TORUL 1A	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.I5-I6
ATOVO 1E - BIVAM 1E - LANDA 1E	Pista/RWY 29	SAEZ AD 2.I7-I8
KUKEN 1E-PAPIX 1E-DORVO 1E-GBE 1E-TEDAR 1E-KOVUK 1E-ESLAN 1E	Pista/RWY 29	SAEZ AD 2.I9-I10
URINO 1E - ASADA 1E - TORUL 1E	Pista/RWY 29	SAEZ AD 2.I11-I12
ATOVO 1L - BIVAM 1L - LANDA 1L	Pista/RWY 17	SAEZ AD 2.I13-I14
KUKEN 1L - PAPIX 1L - DORVO 1L - GBE 1L - TEDAR 1L - KOVUK 1L - ESLAN 1L	Pista/RWY 17	SAEZ AD 2.I15-I16
URINO 1L - ASADA 1L - TORUL 1L	Pista/RWY 17	SAEZ AD 2.I17-I18
ATOVO 1J - BIVAM 1J - LANDA 1J	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2.I19-I20
KUKEN 1J - PAPIX 1J - DORVO 1J - GBE 1J - TEDAR 1J - KOVUK 1J - ESLAN 1J	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2.I21-I22
URINO 1J - ASADA 1J - TORUL 1J	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2.I23-I24
Cartas de llegada normalizada por instrumentos – OACI / <i>Standard Instrument Arrival Charts – ICAO</i>		
KUKEN 7A - PAPIX 7A - TENIL 7A - KOVUK 7A - UGIMI 7A	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.K1
RNP SNT 7U - PAGON 7U – ASADA 7U - VALOS 8U - GBE 7U	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.K2-K3-K4
RNP SNT 7V - PAGON 7V – ASADA 7V - VALOS 8V - GBE 7V	Pista/RWY 17	SAEZ AD 2.K5-K6-K7
KUKEN 7B - PAPIX 7B - TENIL 7B - KOVUK 7B - UGIMI 7B	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2.K8
RNP SNT 7X - PAGON 7X - ASADA 7X - VALOS 7X - GBE 7X	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2.K9-K10-K11
Cartas de aproximación por instrumentos – OACI / <i>Instrument Approach Charts – ICAO</i>		
ILS Z CAT II & III	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.M1
ILS Y	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.M2
RNP	Pista/RWY 11	SAEZ AD 2.M3-M4
VOR	Pista/RWY 29	SAEZ AD 2.M5
RNP	Pista/RWY 29	SAEZ AD 2. M6-M7
RNP	Pista/RWY 17	SAEZ AD 2.M8-M9-M10
ILS	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2. M11
RNP	Pista/RWY 35	SAEZ AD 2. M12-M13
AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS) / <i>VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION</i>		
No		