

AD 2. AERÓDROMOS / AERODROMES

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

SABE - AEROPARQUE JORGE NEWBERY

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	(*) 343335S 0582454W Centro geométrico de pista / (*) 343335S 0582454W Runway geometric center
2	Dirección y distancia desde la ciudad / Direction and distance from city	2 km al NE del centro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires / 2 km at NE of the center of the Autonomous city of Buenos Aires
3	ELEV, temperatura de referencia y temperatura mínima media / ELEV, reference temperature and mean low temperature	6 m (20 ft), 28.4°C - 8.4°C
4	GUND en la posición de la elevación del AD / GUND at AD ELEV PSN	16 m (52 ft)
5	VAR, cambio anual / VAR, annual change	10° W, 9' 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, Av. Rafael Obligado S/N°, Edificio Multinivel 1er Piso, CP 1425, CABA (+54 11) 4773 1660, Jefatura (+54 11) 45141620, (+54 11) 45141630, SABEYDIX, ydaer@anac.gob.ar / NATIONAL CIVIL AVIATION ADMINISTRATION, Rafael Obligado Avenue, Multilevel Building 1st Floor, Zip Code 1425, CABA (+54 11) 4773 1660, Head Office (+54 11) 45141620, (+54 11) 45141630, SABEYDIX, ydaer@anac.gob.ar
	Explotador, teléfono, FAX, AFS, correo electrónico y sitio web / AD operator, Telephone, FAX, AFS, e-mail and website	Aeropuertos Argentina, (+54 11) 54803000, 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 SA) - ARO-AIS (+54 11) 45141513 / 1611, acaer@eana.com.ar , MET (+54 11) 45141617 - (+54 11) 4317 6001/6 - INT. 61142, TWR (+54 11) 45141628, www.eana.com.ar / Argentine Air Navigation Company (EANA SA) - ARO-AIS (+54 11) 45141513 / 1611, acaer@eana.com.ar , MET (+54 11) 45141617 - (+54 11) 4317 6001/6 - INT. 61142, TWR (+54 11) 45141628, 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	12:00-19:00 UTC - Días hábiles / 12:00-19:00 UTC – Working days
2	Aduanas / Customs	H24. Excepto Aviación Comercial No Regular y General, con previa coordinación / Except Non-Regular and General Commercial Aviation, with prior coordination
	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	(*) www.migraciones.gov.ar

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>	Sí, auto elevadores hasta 1.5 t / <i>Yes, forklifts up to 1,5 t</i>
2	Tipos de combustible, lubricantes / <i>Fuel and oil types</i>	JET A-1: Provisión de lubricantes aeronáuticos, con requerimiento previo / <i>JET A-1: Provision of aeronautical lubricants, with prior request.</i>
3	Instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible / <i>Fuelling facilities and capacity</i>	JET A-1, Capacidad máxima de Instalaciones: 2.520.000 litros. Abastecimiento de combustible con Camiones Cisterna, capacidad 352.000 litros / <i>JET A-1, Maximum Capacity of Facilities: 2,520,000 liters. Fuel supply with Tanker Trucks, capacity 352,000 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>	Sí, dependiendo del tipo de aeronaves (mantenimiento de Aerolíneas Argentinas) / <i>Yes, depending on the type of aircraft (Aerolíneas Argentinas maintenance)</i>
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	Sin disponibilidad de espacio para pernoctes en APN / <i>No space available for overnight stays at APN</i>

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>	Sí, En la Ciudad a 3 Km (Palermo) o centro de la Ciudad (6 Km) / <i>Yes, In the City 3 km (Palermo) or downtown (6 km)</i>
2	Restaurantes en el aeródromo o en sus proximidades / <i>Restaurant(s) at or in the vicinity of AD</i>	Sí / <i>Yes</i>
3	Transporte / <i>Transportation possibilities</i>	Microómnibus, taxis, remises, transporte público / <i>Minibuses, cabs, chauffeur-driven cars, public transportation</i>
4	Instalaciones y servicios médicos / <i>Medical facilities</i>	Primeros auxilios en el AD / <i>First aid at the AD</i>
5	Banco / <i>Bank at or in the vicinity of AD</i>	No
	Oficina de correo / <i>Post offices at or in the vicinity of AD</i>	No
6	Oficina de turismo / <i>Tourist office</i>	Sí / <i>Yes</i>
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	Cajeros automáticos y casas de cambio / <i>ATMs and money exchange offices</i>

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>	7 (Siete/seven)
2	Equipo de salvamento / <i>Rescue equipment</i>	2 autobombas; 22.712 litros de agua; 3.200 litros de espuma; 454 kg de polvo químico seco / <i>2 firefighting trucks; 22,712 liters of water; 3,200 liters of foam; 454 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 / <i>It is in accordance with the plan for the removal of inoperative aircraft of Aeropuertos Argentina</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 PSN ACFT / <i>RWY, TWY, APN and PSN ACFT stands</i>
3	Observaciones / <i>Remarks</i>	Disponibilidad estacional todo el año / <i>Year-round seasonal availability</i>

**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/Commercial - CONC: PSN 1, 2, 3A, 3B, 32A, 32B, 33, 33A, 33B: PCR 780/R/A/W/T. PSN 3 a/to 31: PCR 565/R/C/W/T Industrial/Industrial: CONC: PCR 565/R/C/W/T. Sector Militar/Military sector: NIL
2	Designación, ancho, superficie y resistencia TWY / <i>Designation, width, surface and strength of taxiways</i>	"A"- "J": 15 m; "B"- "H"- "I": 23 m; "C"- "E": 18 m; "D": 25.5 m; "F": 36 m; "K": 59 m; "L": 45 m; "M": 37 m. "A"- "I"- "H": PCR 580/R/D/W/T "B"- "C"- "D"- "E"- "J"- "K"- "L"- "M": PCR 565/R/C/W/T "F": PCR 780/R/A/W/T
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 / Remarks	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>	Señales de eje de TWY en plataforma, direccional a los puestos de estacionamiento, de identificación de PSN, de parada y tipo de aeronaves / <i>Signs of shaft centerline on the APN, directional to parking positions, identification of PSN, stop and type of aircraft</i>
2	Señales y LGT de RWY y TWY / <i>RWY and TWY markings and LGT</i>	Designadores de pista / THR / TDZ / Eje RWY / Faja lateral RWY / Eje de TWY / Borde TWY/ Puntos de Espera de la pista / Puntos de Espera Intermedio RWY 13: Señales de RSE (Extensión de Pista). Luces de eje RWY 13 y 31 / TDZ de RWY 13 Luces de eje en: TWY "A", "B", "C", "D", "F", "H", "I" y "J". Luces de punto de espera intermedio en TWY "A". RWY 13: Luces de RSE (Extensión de Pista). / <i>Runway Designators / THR / TDZ / RWY shaft / RWY Side Strip / TWY shaft / TWY Edge / Runway Holding Points / Intermediate Holding Points.</i> RWY 13: RSE markings (Runway Extension). RWY 13 and 31 / TDZ center line lights from RWY 13 Centerline lights on: TWY "A", "B", "C", "D", "F", "H", "I" and "J". Intermediate holding point lights on TWY "A" RWY 13: RSE lights (Runway Extension)
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", "H", "I" y / and "J"
4	Otras medidas de protección de RWY / <i>Other runway protection measures</i>	Luces de Protección de pista / Runway Protection Lights
5	Observaciones / Remarks	TWY "F", solo destinada a desalojar la pista. Excepción: se podrá utilizar para ingreso a pista solo con la autorización del control TWR AER Luces de Barra de Prohibición de Acceso en TWY "F" / <i>TWY "F", only intended for runway clearance. Exception: it may be used for runway entry only with the clearance of the AER TWR control</i> Access Prohibition Bar Lights in TWY "F"

AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO / AERODROME OBSTACLES			
En las áreas de aproximación y despegue / In approach/TKOF áreas			
ID	RWY - Área afectada / RWY - Area affected	Tipo de obstáculo, Elevación, Señales y LGT / Obstacle type, Elevation, Markings and LGT	Coordenadas / Coordinates
1	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 82 m (269 ft)	343159.8S 0582756.0W
2	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 81 m (266 ft)	343200.9S 0582754.5W
3	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 83 m (272 ft)	343200.4S 0582758.4W
4	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 86.5 m (284 ft)	343201.9S 0582800.7W
6	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 94.5 m (310 ft)	343201.6S 0582802.4W
7	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 64 m (210 ft)	343204.8S 0582803.8W
8	13 Aproximación/Approach	Edificación/Building, 62.5 m (205 ft)	343211.7S 0582807.0W
9	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 77 m (253 ft)	343211.0S 0582802.7W
10	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 44.5 m (146 ft)	343210.0S 0582745.5W
11	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 72.5 m (238 ft)	343214.1S 0582758.9W
12	13 Aproximación/Approach	Edificación/Building, 82.5 m (271 ft)	343217.9S 0582755.9W
13	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 75.5 m (248 ft)	343216.7S 0582746.3W
20	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 50.5 m (166 ft)	343238.9S 0582658.7W
21	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 50.5 m (166 ft)	343239.1S 0582657.5W
26	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 32 m (105 ft)	343252.2S 0582617.3W
35	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 19 m (62 ft)	343301.9S 0582555.3W
36	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 14 m (46 ft)	343302.8S 0582555.2W
37	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 16.5 m (54 ft)	343302.8S 0582554.3W
39	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 19 m (62 ft)	343258.8S 0582549.3W
40	13 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 24.5 m (80 ft)	343255.8S 0582551.0W
41	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 24 m (79 ft)	343303.3S 0582558.4W
42	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 18 m (59 ft)	343305.0S 0582557.9W
43	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 18 m (59 ft)	343305.5S 0582557.7W
44	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 17.5 m (57 ft)	343305.8S 0582556.4W
45	13 Aproximación/Approach	Antena/Antenna, 17.5 m (57 ft)	343306.7S 0582556.9W
46	13 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 28 m (92 ft)	343306.0S 0582559.0W
47	13 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 30 m (98 ft)	343305.4S 0582600.8W
50	13 Aproximación/Approach	Edificación/Building, 18 m (59 ft)	343309.0S 0582554.3W
52	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 21 m (69 ft)	343301.7S 0582546.5W
53	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 21 m (69 ft)	343302.1S 0582545.5W
54	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 14.5 m (48 ft)	343303.1S 0582543.9W
55	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 15 m (49 ft)	343304.9S 0582540.6W
56	13 Aproximación/Approach	Antena/Antenna, 11.5 m (38 ft)	343312.8S 0582544.4W
62-A	13 Aproximación/Approach - 31 Despegue/Takeoff	Calle/Street, 8.5 m (28 ft)	343308.1S 0582535.6W
82	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 27 m (89 ft)	343358.3S 0582403.2W
83	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 20.5 m (67 ft)	343404.7S 0582402.3W
83-A	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 22 m (72 ft)	343404.8S 0582401.6W
85	31 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 19.5 m (64 ft)	343354.7S 0582404.6W
88	31 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 12 m (39 ft)	343403.2S 0582411.7W
89	31 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 17.5 m (57 ft)	343406.1S 0582411.2W
90	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 21 m (69 ft)	343406.1S 0582406.7W
90-A	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 21.5 m (71 ft)	343406.1S 0582404.6W
91	31 Aproximación/Approach	Árbol/Tree, 21.5 m (71 ft)	343408.2S 0582404.8W
91-A	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 21 m (69 ft)	343411.2S 0582356.1W
91-B	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Árbol/Tree, 21 m (69 ft)	343411.1S 0582355.3W
91-C	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 21 m (69 ft)	343408.9S 0582349.9W
91-D	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Antena/Antenna, 20 m (66 ft)	343412.2S 0582345.3W
104	31 Aproximación/Approach - 13 Despegue/Takeoff	Edificación/Building, 62 m (203 ft)	343443.6S 0582310.1W

104-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 39.5 m (130 ft)	343438.0S 0582259.3W
104-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 39.5 m (130 ft)	343437.3S 0582258.3W
105	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 84.3 m (277 ft)	343421.6S 0582258.1W
106	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 76 m (249 ft)	343420.7S 0582258.6W
108	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 74 m (243 ft)	343430.0S 0582238.4W
109	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 53 m (174 ft)	343431.0S 0582238.6W
110	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 64 m (210 ft)	343433.5S 0582236.2W
111-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 74 m (243 ft)	343437.1S 0582240.0W
111-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 80 m (262 ft)	343438.0S 0582232.9W
111-C	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 74 m (243 ft)	343440.2S 0582233.6W
112-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 87 m (285 ft)	343436.4S 0582225.8W
112-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 87 m (285 ft)	343435.4S 0582214.9W
112-C	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 87 m (285 ft)	343439.4S 0582225.4W
112-D	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 87 m (285 ft)	343438.5S 0582214.5W
113-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 90 m (295 ft)	343444.9S 0582210.6W
113	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 74.5 m (244 ft)	343445.8S 0582218.9W
114	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Antena/ <i>Antenna</i> , 57 m (187 ft)	343454.8S 0582230.9W
115	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 58.5 m (192 ft)	343500.7S 0582231.3W
116-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 68.5 m (225 ft)	343457.8S 0582227.9W
116-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 74 m (243 ft)	343458.7S 0582226.8W
117	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 62 m (203 ft)	343505.5S 0582214.1W
118-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 80 m (262 ft)	343453.6S 0582210.5W
118-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 80 m (262 ft)	343456.3S 0582210.1W
118-C	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 80 m (262 ft)	343451.6S 0582145.9W
118-D	31 Aproximación/ <i>Approach</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 80 m (262 ft)	343454.3S 0582145.5W
119-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 71.5 m (235 ft)	343503.5S 0582153.7W
119-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 71.5 m (235 ft)	343506.2S 0582153.4W
119-C	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 71.5 m (235 ft)	343502.2S 0582137.4W
119-D	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 71.5 m (235 ft)	343505.0S 0582137.1W
120	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 62 m (203 ft)	343514.3S 0582208.2W
121	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 93 m (305 ft)	343516.1S 0582200.7W
122	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 79 m (259 ft)	343517.4S 0582201.8W
123-A	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 72 m (236 ft)	343514.2S 0582148.5W
123-B	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 72 m (236 ft)	343516.9S 0582148.2W
123-C	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 72 m (236 ft)	343513.1S 0582134.7W
123-D	31 Aproximación/ <i>Approach</i> - 13 Despegue/ <i>Takeoff</i>	Edificación/ <i>Building</i> , 72 m (236 ft)	343515.8S 0582134.4W

En el área de circuito y en el AD / In circling area and at AD

ID	Tipo de obstáculo, Elevación, Señales y LGT / <i>Obstacle type, Elevation, Markings and LGT</i>	Coordenadas / <i>Coordinates</i>
14	Edificación/ <i>Building</i> , 133 m (436 ft)	343228.6S 0582750.9W
15	Edificación/ <i>Building</i> , 80 m (262 ft)	343229.2S 0582750.3W
16	Edificación/ <i>Building</i> , 78 m (256 ft)	343233.2S 0582745.1W
17	Edificación/ <i>Building</i> , 78 m (256 ft)	343236.9S 0582741.2W
18	Edificación/ <i>Building</i> , 66 m (217 ft)	343240.9S 0582736.8W
19	Antena/ <i>Antenna</i> , 61 m (200 ft)	343239.2S 0582730.6W
22	Edificación/ <i>Building</i> , 135.5 m (445 ft)	343252.2S 0582723.7W
23	Edificación/ <i>Building</i> , 125 m (410 ft)	343253.8S 0582726.9W
24	Edificación/ <i>Building</i> , 108 m (354 ft)	343301.8S 0582712.3W
25	Antena/ <i>Antenna</i> , 65 m (213 ft)	343303.8S 0582629.6W
27	Edificación/ <i>Building</i> , 96 m (315 ft)	343308.3S 0582621.5W
28	Antena/ <i>Antenna</i> , 105 m (344 ft)	343308.1S 0582619.8W
29	Edificación/ <i>Building</i> , 87.5 m (287 ft)	343307.9S 0582618.4W

30	Edificación/ <i>Building</i> , 64.5 m (212 ft)	343311.2S 0582618.7W
31	Edificación/ <i>Building</i> , 64.5 m (212 ft)	343312.4S 0582617.6W
32	Edificación/ <i>Building</i> , 64.5 m (212 ft)	343311.5S 0582615.6W
33	Edificación/ <i>Building</i> , 22.5 m (74 ft)	343303.5S 0582608.8W
48	Árbol/ <i>Tree</i> , 35 m (115 ft)	343307.2S 0582601.3W
49	Árbol/ <i>Tree</i> , 27.5 m (90 ft)	343307.8S 0582557.5W
57	Antena/ <i>Antenna</i> , 11.5 m (38 ft)	343313.8S 0582542.7W
58	Árbol/ <i>Tree</i> , 25 m (82 ft)	343315.1S 0582546.4W
59	Antena/ <i>Antenna</i> , 9 m (30 ft)	343316.0S 0582538.9W
60	Árbol/ <i>Tree</i> , 32.5 m (107 ft)	343317.3S 0582539.6W
61	Árbol/ <i>Tree</i> , 32.5 m (107 ft)	343319.0S 0582537.0W
62-B	Calle, <i>Street</i> , 8.5 m (28 ft)	343310.0S 0582530.2W
63	Árbol/ <i>Tree</i> , 17 m (56 ft)	343309.9S 0582527.7W
64	Árbol/ <i>Tree</i> , 17 m (56 ft)	343311.9S 0582524.1W
65	Edificación/ <i>Building</i> , 10 m (33 ft)	343315.7S 0582516.4W
66	Edificación/ <i>Building</i> , 10 m (33 ft)	343317.0S 0582513.3W
67	Edificación/ <i>Building</i> , 8 m (26 ft)	343317.6S 0582514.1W
68	Árbol/ <i>Tree</i> , 24.5 m (80 ft)	343322.8S 0582531.9W
69	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343324.2S 0582526.5W
70	Árbol/ <i>Tree</i> , 33.5 m (110 ft)	343325.7S 0582527.3W
72	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343325.5S 0582524.8W
73	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343326.7S 0582522.9W
74	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343327.9S 0582521.3W
75	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343329.0S 0582519.5W
76	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343330.2S 0582517.8W
77	Árbol/ <i>Tree</i> , 27.5 m (90 ft)	343330.3S 0582520.2W
78	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343331.4S 0582516.0W
79	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343332.6S 0582514.2W
80	Antena/ <i>Antenna</i> , 20.5 m (67 ft)	343333.8S 0582512.4W
81	Antena/ <i>Antenna</i> , 25.5 m (84 ft)	343339.3S 0582505.0W
84	Antena/ <i>Antenna</i> , 35 m (115 ft)	343348.1S 0582412.3W
86	Árbol/ <i>Tree</i> , 20 m (66 ft)	343 59.2S 0582425.3W
87	Árbol/ <i>Tree</i> , 23 m (75 ft)	343400.6S 0582424.6W
92	Antena/ <i>Antenna</i> , 25 m (82 ft)	343408.4S 0582418.8W
93	Edificación/ <i>Building</i> , 168 m (551 ft)	343430.7S 0582517.2W
94	Edificación/ <i>Building</i> , 157.5 m (517 ft)	343428.4S 0582558.0W
95	Antena/ <i>Antenna</i> , 53 m (174 ft)	343421.5S 0582415.4W
96	Edificación/ <i>Building</i> , 122 m (400 ft)	343431.8S 0582416.3W
97	Edificación/ <i>Building</i> , 170.5 m (559 ft)	343432.3S 0582417.9W
98	Edificación/ <i>Building</i> , 103.5 m (340 ft)	343439.4S 0582419.1W
99	Edificación/ <i>Building</i> , 68 m (223 ft)	343439.8S 0582414.2W
100	Edificación/ <i>Building</i> , 113 m (371 ft)	343448.5S 0582427.2W
101	Edificación/ <i>Building</i> , 124.5 m (408 ft)	343450.0S 0582423.1W
102	Edificación/ <i>Building</i> , 93.5 m (307 ft)	343451.0S 0582411.7W
103	Edificación/ <i>Building</i> , 70 m (230 ft)	343447.3S 0582356.3W
124	Antena/ <i>Antenna</i> , 118 m (387 ft)	343523.6S 0582250.6W
125	Edificación/ <i>Building</i> , 125 m (410 ft)	343525.8S 0582245.9W
126	Edificación/ <i>Building</i> , 66 m (217 ft)	343531.9S 0582225.4W
127	Edificación/ <i>Building</i> , 125 m (410 ft)	343535.4S 0582233.9W
128	Edificación/ <i>Building</i> , 93.5 m (307 ft)	343535.9S 0582221.0W
129	Edificación/ <i>Building</i> , 133 m (436 ft)	343538.6S 0582218.6W
130	Edificación/ <i>Building</i> , 146 m (479 ft)	343540.5S 0582220.1W
131	Edificación/ <i>Building</i> , 146 m (479 ft)	343540.8S 0582217.1W

132	Edificación/ <i>Building</i> , 153 m (502 ft)	343542.3S 0582216.2W
133	Edificación/ <i>Building</i> , 120 m (394 ft)	343543.6S 0582228.6W
134	Antena/ <i>Antenna</i> , 142 m (466 ft)	343543.3S 0582218.6W
135	Edificación/ <i>Building</i> , 144 m (472 ft)	343544.1S 0582218.2W
136	Edificación/ <i>Building</i> , 131.5 m (431 ft)	343544.3S 0582215.3W
137	Edificación/ <i>Building</i> , 136 m (446 ft)	343545.3S 0582215.6W
138	Edificación/ <i>Building</i> , 99.5 m (326 ft)	343545.7S 0582217.7W
139	Edificación/ <i>Building</i> , 95.5 m (313 ft)	343547.4S 0582215.2W
140	Edificación/ <i>Building</i> , 107 m (351 ft)	343550.2S 0582214.8W
141	Edificación/ <i>Building</i> , 117 m (384 ft)	343551.7S 0582214.1W
142	Edificación/ <i>Building</i> , 153.5 m (504 ft)	343552.9S 0582211.9W
143	Edificación/ <i>Building</i> , 146.5 m (481 ft)	343555.1S 0582152.5W
144	Antena/ <i>Antenna</i> , 179 m (587 ft)	343557.0S 0582213.8W
145	Edificación/ <i>Building</i> , 110 m (361 ft)	343604.8S 0582215.2W
146	Edificación/ <i>Building</i> , 122 m (400 ft)	343605.1S 0582207.5W
147	Edificación/ <i>Building</i> , 140 m (459 ft)	343614.0S 0582147.2W
148	Edificación/ <i>Building</i> , 140 m (459 ft)	343615.8S 0582146.6W
149	Antena/ <i>Antenna</i> , 170.5 m (559 ft)	343619.3S 0582143.8W
150	Antena/ <i>Antenna</i> , 114 m (374 ft)	343622.3S 0582144.8W
151	Antena/ <i>Antenna</i> , 114 m (374 ft)	343622.8S 0582146.6W
152	Edificación/ <i>Building</i> , 96 m (315 ft)	343634.8S 0582144.4W
153	Edificación/ <i>Building</i> , 156 m (512 ft)	343636.3S 0582142.2W
154	Edificación/ <i>Building</i> , 135 m (443 ft)	343637.9S 0582142.1W
155	Edificación/ <i>Building</i> , 169 m (554 ft)	343639.8S 0582139.6W
156	Edificación/ <i>Building</i> , 169 m (554 ft)	343640.7S 0582141.5W
157	Edificación/ <i>Building</i> , 169 m (554 ft)	343640.5S 0582137.5W
158	Antena/ <i>Antenna</i> , 173 m (568 ft)	343644.5S 0582140.0W
159	Antena/ <i>Antenna</i> , 173 m (568 ft)	343647.1S 0582140.0W
160	Edificación/ <i>Building</i> , 165.5 m (543 ft)	343644.0S 0582133.9W
161	Antena/ <i>Antenna</i> , 176 m (577 ft)	343645.0S 0582133.8W
162	Antena/ <i>Antenna</i> , 169.5 m (556 ft)	343647.3S 0582136.0W
163	Edificación/ <i>Building</i> , 173 m (568 ft)	343637.6S 0582139.0W
164	Edificación/ <i>Building</i> , 244 m (801 ft)	343644.6S 0582137.0W
	Edificación/ <i>Building</i> , 198 m (650 ft)	343710.47S 0582135.55W
	Antena/ <i>Antenna</i> , 49.2 m (161 ft)	343519.65S 0582317.65W

Observaciones / Remarks: ---

AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA / METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED		
1	Oficina MET asociada / <i>Associated MET office</i>	EMA/OMA/OVM AEROPARQUE
2	Horas de servicio / <i>Hours of service</i>	H24
	Oficina MET fuera de horario / <i>MET office out of service hours</i>	No
3	Oficina responsable de la preparación TAF / <i>Office responsible for preparation of TAFs</i>	OMA AEROPARQUE
	Períodos de validez / <i>Periods of validity</i>	24 HR: 00/00, 06/06, 12/12, 18/18
4	Disponibilidad de pronósticos de tendencias para el AD / <i>Availability of the trend forecasts for the AD</i>	Sí
	Intervalos de expedición de pronósticos / <i>Interval of issuance of the forecasts</i>	Horario / <i>Schedule</i>
5	Información sobre cómo se hacen las exposiciones verbales y las consultas / <i>Information on how briefing and/or consultation is provided</i>	Consulta personal y telefónica / <i>In person and by phone</i>
6	Documentación de vuelo suministrada / <i>Flight documentation supplied</i>	Carpetas de vuelo / <i>Flight folders</i>
	Idioma(s) utilizado(s) / <i>Language(s) used</i>	Español / <i>Spanish</i>

AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA / <i>METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED</i> (cont.)		
7	Las cartas y otra información expuesta o a disposición para exposiciones verbales o consultas / <i>Charts and other information displayed or available for briefing or consultation</i>	Cartas de viento y temperatura en altura, METAR, SPECI, AD WRNG, TAF, PRONAREA, SIGMET, SIGWX SFC/FL250 y tablas climatológicas / <i>Wind and temperature charts at altitude, METAR, SPECI, AD WRNG, TAF, PRONAREA, SIGMET, SIGWX SFC/FL250 and weather charts</i>
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información / <i>Supplementary equipment available for providing information</i>	Presentador de imágenes satelitales, de radar y rayos. CADAS, telefónico / <i>Display of satellite, radar and lightning images. CADAS, by phone</i>
9	Dependencias ATS a las cuales se suministra información meteorológica / <i>The ATS units provided with meteorological information</i>	TWR
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) / <i>Additional information (limitation of service, etc.)</i>	Oficina / <i>Office</i> 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 (PCR) y superficie de RWY y SWY / RWY and SWY strength (PCR) 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
13	124.01° 133.76°	2.350x45 (*)	1170/R/C/W/T CONC	343314.16S 0582530.91W	6 m 20 ft	-0.05%
31	304.00° 313.75°			343349.97S 0582426.74W	4.75 m 16 ft	+0.05%
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	No	2.470x260 (**)	90x90	No	No	(***)
No	No		280x90	No	No	
(***) Observaciones Extremo RWY 13 343355.54S 0582416.76W - ELEV 5.25 m (17 ft) Inicio RWY 31 - 343356.81S 0582414.48W – ELEV 5.25 m (17 ft). THR 31 MOV 377 m (*) Extensión de Pista (RSE) de 340x45 m disponible para despegues de RWY 13 exclusivamente con aprobación previa de factibilidad horaria (Resolución N° 180/19 ANAC o documento que la reemplace). Ver AD 2.20 Y AD 2.23 Franja de RSE: ancho 110 m (**) Franja de RWY sector E reducida a 100 m desde inicio en el Norte de THR 13 hasta progr. 150 de THR 13 Franja de RWY sector W reducida a 120 m en toda su extensión Aeronaves de Fuselaje Ancho (<i>wide body</i>) deberán realizar giro de 180° exclusivamente en plataformas de viraje de RWY 13 y 31 / (***) Remarks: RWY 13 End 343355.54S 0582416.76W - ELEV 5.25 m (17 ft) Beginning of RWY 31 - 343356.81S 0582414.48W – ELEV 5.25 m (17 ft). THR 31 MOV 377 m (*) Runway Extension (RSE) of 340x45 m available for RWY 13 takeoffs only with prior approval of schedule feasibility (Resolution No. 180/19 ANAC or document replacing it). See AD 2.20 and AD 2.23 RSE strip: 110 m width (**) Strip of RWY E sector reduced to 100 m from the beginning in the North of THR 13 to progressive 150 of THR 13 Strip of RWY, W sector, reduced to 120 m in all its extension Wide body aircraft must make a 180° turn only on RWY 13 and 31 runway turn pads						

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
13	2.280	2.280	2.350	2.350	Extremo de RWY 13 desplazado 70 m por obstáculo (ILS) / End of RWY 13 displaced 70 m by obstacle (ILS)
31	2.350	2.350	2.350	1.973	NIL
RSE RWY 13 (*)	2.690	2.620	2.690	2.350	(*) Con uso de RSE 340 m aprobado para despegues / (*) With use of RSE 340 m approved for takeoffs

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
13	ALS – F 549 m - LIH	Sí. Verde / Yes. Green	Ángulo de aproximación 3° / Approach angle 3°	Sí. 900 m / Yes. 900 m
31	ALS – F 690 m - LIH	Sí. Verde / Yes. Green	Ángulo de aproximación 3° / Approach angle 3°	No
LEN, Separación, Color, INTST RCLL / RCLL LEN, Spacing, Color, INTST	LEN, Separación, Color, INTST REDL / REDL LEN, Spacing, Color, INTST	Color RENL y WBAR / RENL Color and WBAR	LEN y Color STWL / STWL LEN and Color	Observaciones / Remarks
6	7	8	9	10
Sí. 2350 m / LIH / Yes. 2350 m / LIH	Sí. 2350 m / LIH / Yes. 2350 m / LIH	Sí. Rojo / Yes. Red	No	Luces de identificación de umbral de pista Luces específicas de RSE. Borde Azul / Rojo. Eje Verde (LIH-LIL) / Runway threshold identification lights (REILS) Specific CSR lights. Blue / Red border. Green Axis (LIH-LIL)
Sí. 2350 m / LIH / Yes. 2350 m / LIH	Sí. 2350 m / LIH / Yes. 2350 m / LIH	Sí. Rojo / Yes. Red	No	

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 / ABN location, characteristics and hours of operation	Sí. Sobre TWR, Verde-Blanco, H24 / Yes. On TWR, Green-White, H24
	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento IBN / IBN location, characteristics and hours of operation	No
2	Emplazamiento y LGT en LDI / LDI location and LGT	Sí/Yes
3	Luces de borde y eje de TWY / TWY edge and centre line lighting	Sí. Luces de eje de plataforma de viraje en RSE de RWY 13 y extremo de RWY 31 / Yes. Turning platform axis lights on RWY 13 RSE and end of RWY 31
4	Fuente secundaria de energía eléctrica / Secondary power supply	1 G349 x 275 KVA - 1 G350 x 275 KVA - 1 G351 x 275 KVA
	Tiempo de conmutación / Switch-over time	Automática.
5	Observaciones / Remarks	Posee APN y WDI LGTD Ayudas para el señalamiento: THR, eje, designadores, TDZ, distancia fija punto de espera en rodaje, eje TWY, puestos de estacionamiento / It has APN and WDI LGTD Aids for marking: THR, axis, designators, TDZ, fixed distance taxiway holding point, TWY axis, parking positions

AD 2.16 ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS / <i>HELICOPTER LANDING AREA</i>		
1	COORD GEO y GUND del centro geométrico de la TLOF / <i>TLOF geometric center GEO COORD and GUND</i>	No
	COORD GEO y GUND THR de cada FATO / <i>Each FATO GEO COORD and GUND</i>	No
2	Elevación del área TLOF / <i>TLOF elevation area</i>	No
	Elevación del área FATO / <i>FATO elevation area</i>	No
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>	No
4	BRG GEO de la FATO / <i>BRG GEO of the FATO</i>	No
5	Distancias declaradas disponibles / <i>Declared distances available</i>	No
6	LGT de aproximación / <i>Approach LGT</i>	No
	LGT de la FATO / <i>FATO LGT</i>	No
7	Observaciones / <i>Remarks</i>	Los helicópteros en vuelo VFR aproximarán y despegarán desde los puestos establecidos, de conformidad con las normas para la operación de helicópteros en este AD / <i>Helicopters in VFR flight will approach and take off from the established positions in accordance with the rules for helicopter operation in this AD.</i>

AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS ATS / <i>ATS AIRSPACE</i>		
1	Designación y límites laterales / <i>Designation and lateral limits</i>	CTR AEROPARQUE JORGE NEWBERY Desde 341836S 0584612W hacia el E siguiendo por un arco de 33 NM de RDO con centro en VOR/DME EZE 344927S 0583207W hasta 342058S 0581202W, continuar hacia el E hasta 342058S 0580342W, luego hacia el SE hasta 343058S 0575357W, posterior hacia el W hasta 343058S 0580202W, continuar hacia el SW hasta 344528S 0581802W, luego hacia el NW hasta 343658S 0582802W, siguiendo hacia el W hasta Hospital Posadas 343754S 0583433W, continuando por RN 7 (Acc. Oeste) hasta río Reconquista 343743S 0584328W, siguiendo hacia el N hasta Estación José C. Paz 343109S 0584500W, posterior continuando hacia el N hasta la intersección de la RN 8 (Ramal Pilar) y la RP 26 342627S 0584657W siguiendo hacia el N hasta 342347S 0584750W luego hacia el NE hasta 341836S 0584612W. / <i>AEROPARQUE JORGE NEWBERY CTR</i> <i>From 341836S 0584612W E following 33 NM arc of RDO with center at VOR/DME EZE 344927S 0583207W to 342058S 0581202W, continue E to 342058S 0580342W, then SE to 343058S 0575357W, then W to 343058S 0580202W, continue SW to 344528S 0581802W, then NW to 343658S 0582802W, continuing W to Hospital Posadas 343754S 0583433W, continuing on RN 7 (Acceso Oeste) to Reconquista river 343743S 0584328W, continuing N to Estación José C. Paz 343109S 0584500W, then continuing N to the intersection of National Route 8 (Ramal Pilar) and RP 26 342627S 0584657W continuing N to 342347S 0584750W then NE to 341836S 0584612W.</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>	AEROPARQUE TORRE / <i>AEROPARQUE TOWER</i>
	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 / <i>It is mandatory to use the on-board Responder in mode A/3 and C, except in VFR Corridors or Sectors</i>

AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES DE LOS ATS / <i>ATS COMMUNICATION FACILITIES</i>					
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	Aeroparque Torre / <i>Aeroparque Tower</i>	CPPL	118.85 MHz	H24	
		CAUX I	118.25 MHz		
		CAUX II	128.85 MHz		
SMC	Aeroparque Rodaje o Superficie / <i>Aeroparque Taxi or Surface</i>		121.90 MHz	H24	Ver/See GEN 3.4
APP	Aeroparque Aproximación / <i>Aeroparque Approach</i>	CPPL	120.60 MHz		
		CAUX	119.50 MHz		
CLRD	Aeroparque Autorizaciones (*) / <i>Aeroparque Clearances (*)</i>		129.30 MHz	09:00-03:30 UTC	Entrega de autorizaciones ATC. (*) Ver disposiciones particulares en SABE AD 2.23 Información Adicional / <i>Delivery of ATC clearances (*) See particular provisions in SABE AD 2.23 Additional Information</i>
				H24	Sistema DCL Ver GEN 3.4:4.2.5.5 Enlace de datos / <i>DCL System. See GEN 3.4:4.2.5.5 Datalink</i>
		EMERG	121.50 MHz	H24	Ver/See GEN 3.4
ATIS	ATIS Aeroparque / <i>Aeroparque ATIS</i>		127.60 MHz	09:00-03:45 UTC	Idioma español - inglés. Ver GEN 3.4 / <i>Spanish - English language See GEN 3.4</i>
			127.90 MHz		

AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE / <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
NDB/LI	N	375 KHz		343505.70S 0582208.00W		2.3 NM a Pista/RWY 31
ILS/LOC	AE	109.5 MHz	H24	343359.54S 0582409.59W	8.5 m 28 ft	CAT II a Pista/RWY 13
GP/DME		332.6 MHz		343322.31S 0582523.49W	4.50 m 15 ft	Pista/RWY13 GP 3º - HGT REF 15.30 m - DME CH 32X

AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO / LOCAL AERODROME REGULATIONS**USO DE EXTENSIÓN DE INICIO DE PISTA (RSE)**

Para los vuelos cuyo rango de etapa requiera y el uso de la Extensión de Pista (RSE) para el despegue, los Transportadores Aéreos deberán incluir dicha condición en "Observaciones" del Formulario de Solicitud de Factibilidad Horaria (Anexo a la Resolución N° 180/19 ANAC o el documento que en el futuro la reemplace o modifique), la que será evaluada en función de la capacidad de pista y espacio aéreo.

Para ello también se deberá tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Disponible para aeronaves desde Clave A hasta Clave E.
2. Horario de uso de RSE entre las 03:00 y las 10:59 UTC
3. Operaciones con una duración de vuelo mayor a 4 horas
4. Tiempo de ocupación efectiva de pista máximo tres (3) minutos con treinta (30) segundos.
5. El requerimiento del uso del RSE deberá figurar en el Plan de Vuelo, en el casillero N° 18 se deberá colocar RMK/ RSE.
6. Se hará uso de la RSE mediante un RMK en el DCL u oralmente si lo anterior no fuera factible.
7. Se deberá confirmar el uso del RSE al momento de la solicitud de permiso de tránsito.
8. Se deberá realizar el chequeo de la aeronave antes del ingreso a la pista.

Normas particulares del procedimiento:

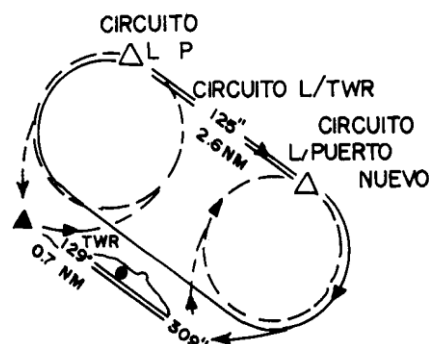
Las tripulaciones deberán ocupar y despegar sin demora tan pronto como la TWR SABE las autorice a hacerlo, y en todo caso deberán ejecutar las verificaciones previas al despegue de modo tal que puedan cumplimentar con este requerimiento. En circunstancias normales, el tiempo de ocupación de pista no debería exceder tres minutos con treinta segundos. El tiempo de ocupación de pista se cuenta desde que la aeronave cruza el punto de espera hasta que cruza el umbral opuesto.

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 aeronaves de Estado y en vuelos sanitarios previa coordinación con la Jefatura del Aeropuerto.
- 5°) Efectuar pruebas de motores entre las 01:00 y las 11:00 UTC.
- 6°) Operaciones de helicópteros en plataforma aerocomercial.

**ESTACIONAMIENTO:**

Los derechos de uso de estacionamiento para ascenso y descenso de pasajeros y carga se encuentran en la parte GEN 4.1.

El tiempo máximo de estacionamiento de aeronaves de Fuselaje Ancho se limita a 5 (cinco) horas.

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

Las aeronaves de fuselaje ancho operarán exclusivamente en las posiciones asignadas en sector Norte de Plataforma Comercial, ingresando y saliendo de la misma por TWY FOXTROT y notificarán "Pista Libre" posterior al cruce completo de TWY ALFA en el ingreso a Plataforma.

PRUEBA DE MOTORES

Para las pruebas de motores con potencia, se dispone de la Posición 39-A en Plataforma Industrial.

Podrán efectuarse en el horario establecido entre las 11:00 y las 01:00 UTC previa coordinación con el Explotador de Aeródromo (AA2000).

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.
- 5°) Notificación de uso de extensión de pista 13 para el despegue (RSE) aprobado.

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS ABASTECEDORES DE COMBUSTIBLE EN PLATAFORMA COMERCIAL:

Dentro de Plataforma Comercial, existe un sector de estacionamiento de vehículos abastecedores de combustibles temporal en que solo estará permitido aparcar si existe alerta convectiva o cuando el vehículo abastecedor se encuentre a la espera de reabastecimiento de otra aeronave, acorde a Ilustración 1.

El Ingreso únicamente será en un solo sentido, siguiendo la indicación de la señal direccional, tal y como lo indica la Ilustración 1 hasta llegar a la posición de estacionamiento.

La maniobra de salida será de frente con giro a la derecha para ingresar a la calle vehicular. Las maniobras de ingreso, estacionamiento y salida deberán ser bajo velocidades reducidas, respetando los límites establecidos por la línea de Seguridad de plataforma.

Cuando el vehículo se encuentre aparcado, el conductor del mismo debe encontrarse siempre dentro de dicha unidad.



Ilustración 1 – Estacionamiento de vehículos abastecedores de combustibles

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 FL050/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.

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

USE OF RUNWAY STARTER EXTENSION (RSE)

For flights that require the use of Runway Starter Extension (RSE) for takeoff, Air Carriers shall include such condition in "Remarks" of the Schedule Feasibility Request Form (Annex to ANAC Resolution No. 180/19 or the document that in the future replaces or modifies it), which shall be evaluated according to runway and airspace capacity.

For this purpose, the following considerations shall also be taken into account:

1. Available for aircraft from Code A to Code E.
2. RSE use hours between 03:00 and 10:59 UTC.
3. Operations with a flight duration of more than 4 hours.
4. Effective runway occupancy time maximum three (3) minutes and thirty (30) seconds.
5. The requirement for the use of the RSE must appear in the Flight Plan, RMK/RSE must be entered in item No. 18.

6. The use of the RSE shall be made by means of a RMK in the DCL or orally when not feasible.
7. The use of the RSE must be confirmed at the request of traffic clearance.
8. Aircraft check must be performed prior to runway entry.

Particular rules of the procedure:

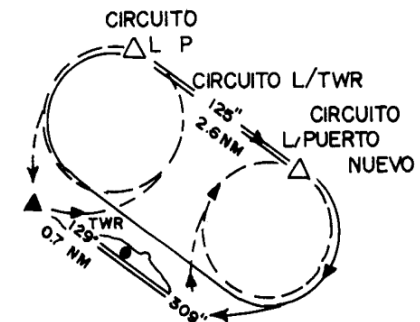
Crews shall occupy and take off without delay as soon as SABE TWR authorizes them to do so, and in any case shall execute the pre-takeoff checks in such a way that they can comply with this requirement. Under normal circumstances, runway occupancy time should not exceed three minutes and thirty seconds. Runway occupancy time is counted from the time the aircraft crosses the holding point until it crosses the opposite threshold.

TRAFFIC CIRCUIT:

The traffic circuit will be exclusively to the Northeast of the runway.

PROHIBITED:

1. Real or simulated practices of navigation, approach or IFR procedures.
2. To operate aircraft without radio equipment for link with AER TWR.
3. To operate private pilots.
4. To operate single-engine aircraft, except State aircraft and in sanitary flights, with previous coordination with the Chief of Airport.
5. To carry out engine tests between 01:00 and 11:00 UTC
6. Helicopter operations in commercial platform.



PARKING:

Parking use rights for passenger and cargo boarding and disembarking can be found in part GEN 4.1.

Maximum parking time for wide-body aircraft is limited to 5 (five) hours.

Aircraft parked on the various aprons will remain secured with blocks.

The wide-body aircraft will operate exclusively in the assigned positions in the North sector of the Commercial Apron, entering and leaving the apron by FOXTROT TWY and will notify "Free runway" after the complete crossing of ALFA TWY at the entry to the apron.

ENGINE TESTING

For engine tests with power, Position 39-A is available at the Industrial Apron.

They may be carried out between 11:00 and 01:00 UTC after coordination with the Aerodrome Operator (AA2000).

SPECIAL START-UP PROCEDURES:

It is very important that aircraft commanders, exactly at the time granted by the ARO Office or at the scheduled time for scheduled flights, request AER TWR push-back or start-up (if departure does not require push-back) exclusively with door closed or ladder removed and with the tow tractor engaged, reporting the following data:

1. Aircraft identification.
2. Apron position number.
3. Destination.
4. ATIS information received.
5. Notification of runway 13 extension use for take-off (RSE) approved.

Parking of refueling vehicles at COMMERCIAL APRON:

Within the Commercial Apron, there is a temporary fueling vehicle parking area, where parking will only be allowed if there is convective alert or when the fueling vehicle is waiting for refueling of another aircraft, according to Figure 1.

Entry shall only be in one direction, following the indication of the directional sign, as shown in Figure 1 until reaching the parking position. The exit maneuver shall be from the front with a right turn to enter the vehicular street. Entry, parking and exit maneuvers must be carried out at reduced speeds, respecting the limits established by the apron Safety line.

When the vehicle is parked, the driver must always be inside the unit.



Ilustración 1 – Estacionamiento de vehículos abastecedores de combustibles

Figure 1 - Parking of refueling vehicles

PROVISION OF ATC CLEARANCES VIA DATA LINK (DATALINK DEPARTURE CLEARANCE - DCL)

At Aeroparque Jorge Newbery (AER/SABE) datalink departure clearance (DCL) procedures are applied for ATC clearance services. In case of discrepancy, voice will always prevail over datalink.

The pilot shall request the departure clearance (DCL) via datalink by issuing a DEPARTURE CLEARANCE REQUEST (RCD) message via ACARS and shall receive it through a DEPARTURE CLEARANCE UPLINK MESSAGE (CLD) message.

If the pilot agrees with the clearance, he shall accept it through the DEPARTURE CLEARANCE READBACK (CDA) message, which shall be sent within FIVE (5) MIN from the receipt of the clearance. Once this period has elapsed, the ATC Clearance Delivery Desk (CLRD) of the Control Tower shall be contacted via VHF frequency to request it again.

Likewise, in case of any inconsistency in the authorization received, the pilot shall communicate via VHF frequency with the ATC Clearance Delivery Desk (CLRD) of the Control Tower to request the corresponding amendment.

Step 1

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

- Flight identifier;
- Departure Aerodrome;
- Position / Gate;
- Destination Aerodrome;
- Designator of the ATIS information received;
- Aircraft type.

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;
- Permit Limits - Additional Information

Example of CLD message:

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: 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 established in this document.

Example of FSM message:

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

The reasons why messages "REVERT TO VOICE PROCEDURES" are generated are:

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

Step 3

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

Example of CDA message:

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: GOOD FLIGHT

If 5 MIN after the issuance of the CLD message, 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 SABE
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 of FSM message

FSM 1102 191226 SABE
ARG1680 CDA RECEIVED
CLEARANCE CONFIRMED

CONTINGENCY**"REVERT TO VOICE" PROCEDURE**

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

AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO / NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

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

- Cuando la pista no está despejada o seca, es decir, cuando esté adversamente afectada por nieve fundente, hielo, agua, lodo, caucho, aceite u otras sustancias.
- Para el aterrizaje, cuando el techo de nubes se encuentra a una altura inferior a 500 ft por encima de la elevación del aeródromo, o para el despegue o aterrizaje cuando la visibilidad horizontal es inferior a 1.9 km;
- Cuando la componente transversal del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 28 km/h (15 kt).
- Cuando la componente de cola del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 9 km/h (5 kt); y
- Cuando se ha notificado o pronosticado gradiente del viento o cuando se prevean tormentas que afecten la aproximación o la salida.

Horario Restringido por Ruido:

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

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

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

Despegues desde pista 31:

- a) Con empuje de despegue y la velocidad que corresponda a cada aeronave ($V_2 + 10$ kt, $V_2 + 15$, etc.) alcanzar 800 ft de altitud.
- b) A partir de 800 ft Utilizar empuje de ascenso y comenzar la retracción de flaps.

Despegues desde pista 13:

- a) Con empuje de despegue y la velocidad que corresponda a cada aeronave ($V_2 + 10$ kt, $V_2 + 15$, etc.) alcanzar 800 ft de altitud.
- b) A partir de 800 ft utilizar empuje de ascenso y comenzar la retracción de flaps.

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

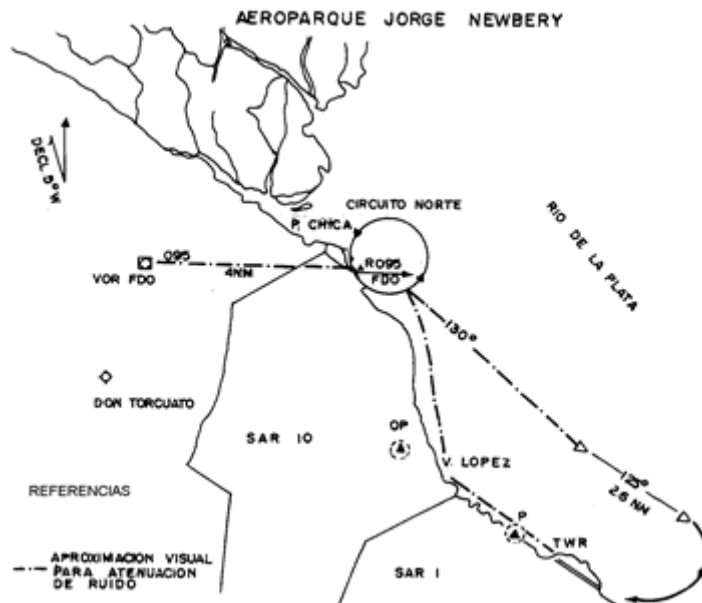
1º) Con visibilidad de 8 km o más, techo de 2.600 ft o más y referencia visual constante con la superficie terrestre, se realizará la aproximación visual de acuerdo con lo siguiente:

- a) Aproximación visual para pista 13:
Alcanzar sobre VOR FDO 2.500 ft, continuar por el radial 095 VOR FDO hasta 4 NM DME FDO descendiendo a 2.000 ft, virar por derecha siguiendo sobre el Río de la Plata paralelo a la costa, posteriormente incorporarse a final sobre la avenida General Paz. (Ver Gráfico en AD 2.15).
- b) Aproximación visual para pista 31:
Alcanzar sobre VOR FDO 2.500 ft, continuar por el radial 095 VOR FDO hasta 4 NM DME FDO descendiendo a 2.000 ft, virar por derecha hacia rumbo 130º, manteniendo el mismo hasta su incorporación al circuito de tránsito de pista 31 (ver Gráfico en AD 2.15).
- c) Aproximación visual para pistas 13 y 31 llegando desde el sur:
Las trayectorias se efectuarán sobre el Río de la Plata, paralelas a la costa y siguiendo las instrucciones del Control.

2º) De no cumplirse alguna de las condiciones requeridas en el inciso 1º) anterior, cumplirán los procedimientos de aproximación por instrumentos IAC vigentes.

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

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



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

Noise abatement procedures are mandatory for all aircraft, both in VMC and IMC, except in emergency situations or when adverse operational conditions exist.

Adverse operational conditions include, but are not limited to, the following:

- a) When the runway is not clear or dry, i.e., when it is adversely affected by melting snow, ice, water, iodine, rubber, oil or other substances.
- b) For landing, when the cloud ceiling is less than 500 ft above the aerodrome elevation, or for takeoff or landing when the horizontal visibility is less than 1,9 km;
- c) When the crosswind component, including the effects of gusts, exceeds 28 km/h (15 kt).
- d) When the tail component of the wind, including the effects of gusts, exceeds 9 km/h (5 kt); and
- e) When wind gradient has been reported or forecast or when thunderstorms are forecast to affect the approach or departure.

Noise Restricted Hours:

All operations conducted between 03:30 and 08:30 UTC, are subject to compliance with current noise abatement procedures and the use of Chapter 3 noise certified aircraft, except for sanitary and public aircraft flights.

Requirements for operating between 03:30 and 08:30 UTC:

Aircraft operators who plan to operate within the noise restricted hours, shall submit, only once, a copy of the Noise Approval Certificate issued by the National Directorate of Airworthiness of each aircraft whose operation is foreseen between 03:30 and 08:30 UTC, to the Aeroparque Jorge Newbery Headquarters, said copy duly authenticated by competent aeronautical authority, shall remain in the possession of the aforementioned headquarters. A second copy of this certificate shall be carried on board the aircraft in case it is required at the ARO office of other take-off aerodromes, prior to the acceptance of the flight plan.

Takeoffs from runway 31:

- a) With takeoff thrust and the speed corresponding to each aircraft ($V_2 + 10$ kt, $V_2 + 15$, etc.) reach 800 ft altitude.
- b) From 800 ft on, use climb thrust and start flap retraction.

Takeoffs from runway 13:

- a) With takeoff thrust and the speed corresponding to each aircraft ($V_2 + 10$ kt, $V_2 + 15$, etc.) reach 800 ft altitude.
- b) From 800 ft on, use climb thrust and start flap retraction.

Approaches between 03:30 and 08:30 UTC.

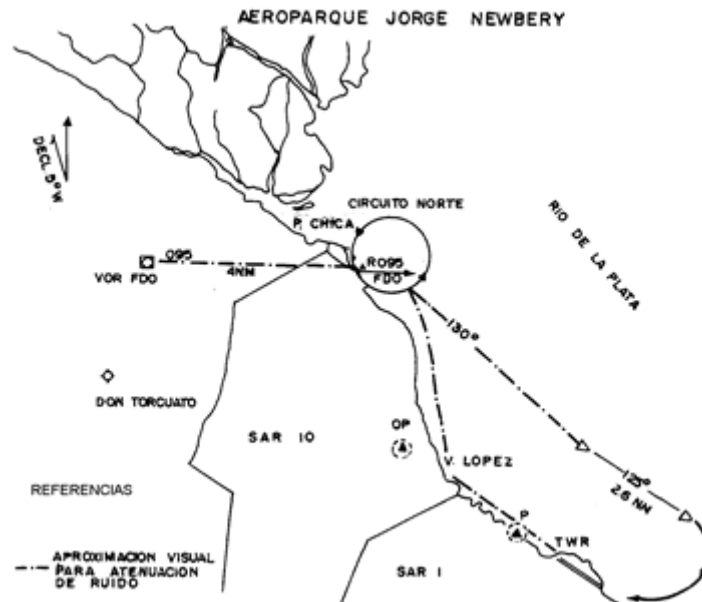
1°) With visibility of 8 km or more, ceiling of 2,600 ft or more and constant visual reference with the ground surface, the visual approach shall be performed according to the following:

- a) Visual approach for runway 13:
Reach over FDO VOR 2,500 ft, continue along radial 095 FDO VOR to 4 NM FDO DME descending to 2,000 ft, turn right following over the Rio de la Plata parallel to the coast, then merge to final over General Paz Ave (see graphic in AD 2.15).
- b) Visual approach for runway 31:
Reach over FDO VOR 2,500 ft, continue along radial 095 FDO VOR to 4 NM FDO DME descending to 2,000 ft, turn right to heading 130°, maintaining the same until joining the runway 31 transit circuit (see graphic in AD 2.15).
- c) Visual approach for runways 13 and 31 arriving from the south:
The paths shall be made over the Rio de la Plata, parallel to the coast and following the Control's instructions.

2°) If any of the conditions required in paragraph 1) above are not fulfilled the current IAC instrument approach procedures shall be complied with.

Landings between 03:30 and 08:30 UTC:

Thrust reversers shall not be used as long as a safe operation is possible.



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 "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

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

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

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

NORMAS PARA LA OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Las operaciones de helicópteros en el Aeropuerto Internacional Buenos Aires / Aeroparque Jorge Newbery deben ajustarse a:

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 denunciado (LAD) para helicópteros, Aeródromo o Helipuerto próximo o debajo de las trayectorias de aproximación de las pistas 13 o 31, NO DESPEGARÁ, a no ser que haya establecido comunicación radioeléctrica con TWR AER o comunicado previamente, vías teléfono, para obtener una autorización de despegue.

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 HELICÓPTEROS: 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.

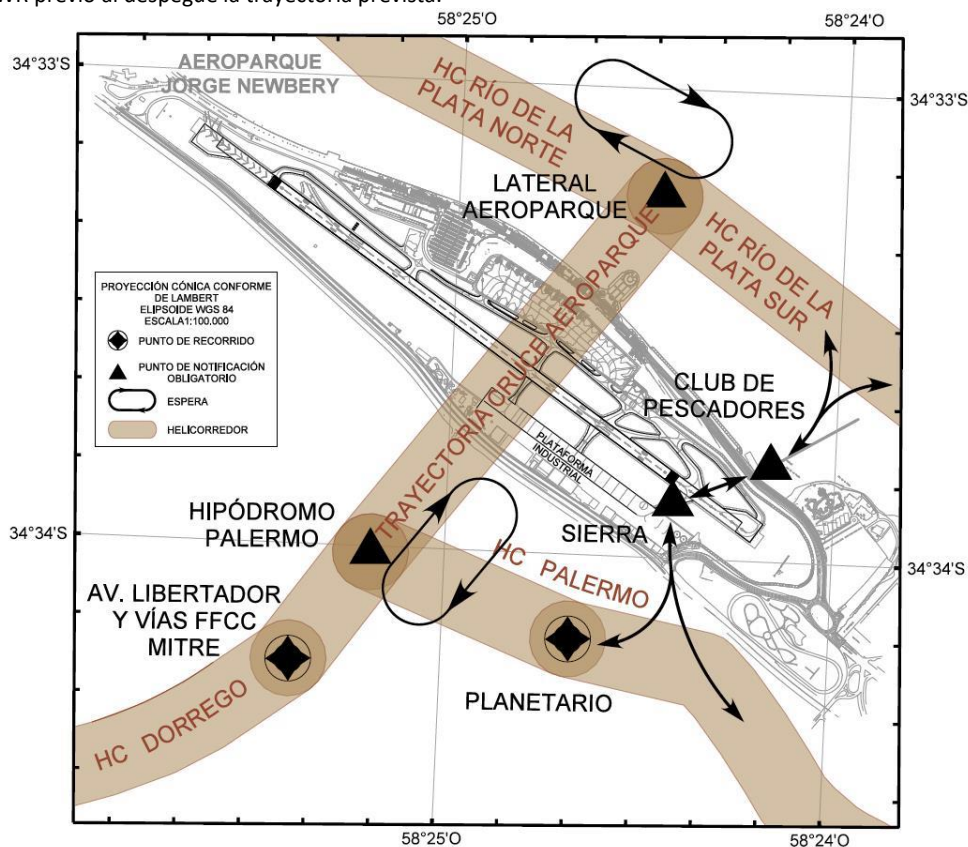
Entrada al Helipunto "S" SIERRA (Sur):

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 "HOTEL", 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.



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

RAPID FUEL DUMPING

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

CONTROLLED IFR OR VFR FLIGHTS WITH DESTINATION TO COLONIA THROUGH THE SURBO CORRIDOR

Flights will take place between 2,000 ft and FL 40.

The aircraft will receive traffic clearance from AEROPARQUE APPROACH to SURBO position.

Between AEROPARQUE AND SURBO, the aircraft may be in communication with AEROPARQUE APPROACH or BAIREs CONTROL, according to instructions received.

From SURBO position, the aircraft will communicate with MONTEVIDEO ACC or COLONIA TOWER, as instructed.

In case the aircraft reaches SURBO position and has not established communication with MONTEVIDEO ACC or COLONIA TOWER, it shall:

In Visual Meteorological Conditions (VMC):

- a) **Daytime:** cancel IFR Flight Plan, continuing according to Visual Flight rules.
- b) **Night:** Communicate with BAIREs Control who will instruct the return to the departure aerodrome or the routing to the alternate aerodrome.

In Instrument Meteorological Conditions (IMC):

- a) **Day or Night:** Communicate with BAIREs Control who will instruct the return to the departure aerodrome or the routing to the alternate aerodrome.

CONTROLLED IFR OR VFR FLIGHTS FROM COLONIA AIRDROME THROUGH THE SURBO CORRIDOR

Flights will take place between 2,000 ft and FL 040.

The aircraft will request traffic clearance to Colonia Torre. This clearance will be issued from the SURBO position and will include the following information:

- 1) Estimated time of approach
- 2) Assigned SSR code
- 3) Altitude or flight level (FL)
- 4) ATS unit and frequency to be used to communicate at SURBO.

FLIGHTS TO AERODROMES LOCATED IN THE ORIENTAL REPUBLIC OF URUGUAY, EXCEPT COLONIA AERODROME

VFR AIR TRAFFIC ROUTING

Air traffic with a VFR flight plan with destination to an aerodrome located in the Oriental Republic of Uruguay, except Colonia aerodrome, and having the VFR controlled category, will be authorized by BAIREs Control to leave the TMA through the SURBO notification point at FL 50 or higher.

Such traffic will be instructed at SURBO to communicate with Montevideo ACC and to climb or descend to a VFR flight level in accordance with the application of the Cruise Level Table.

VFR OPERATIONS FOR AIRCRAFT

NOTE: Within the Control Zone (CTR) Aeroparque Jorge Newbery VFR operations shall conform to the provisions for controlled VFR flight, complying with all procedures prescribed for controlled operations, except in airspaces where other particular procedures and limitations have been provided.

CIRCULAR STANDBY CIRCUITS IN VMC

NORTH SECTOR:

CIRCUITS FOR PERMANENT USE:

SAN FERNANDO CIRCUIT: Located on vertical FDO VOR/DME, left turns, minimum altitude 2,000 ft, circuit diameter 5,000 m.

DELTA ROUTE: Located over the mouth of the San Antonio River in the Rio de la Plata, left turns, minimum altitude 2,000 ft, circuit diameter 3,000 m.

NORTH CIRCUIT: Located on the coast near the town of San Isidro, turns to the left, minimum altitude 2,000 ft, diameter of the circuit 3,000 m.

CIRCUIT FOR EVENTUAL USE:

CIRCUIT L/"P": Located 90° from the "P" radio beacon over the river, turns left, circuit diameter 3,000 m.

SOUTH SECTOR:

CIRCUITS FOR PERMANENT USE

SOUTH CIRCUIT: Located on the river at the junction of FDO radial 130 with QDM 225 ILM, right turns, minimum altitude 1,500 ft, diameter 5,000 m.

QUILMES CIRCUIT: Located over the Quilmes Aerodrome NDB, right turns, minimum altitude 1,500 ft, circuit diameter 3,000 m.

CIRCUIT FOR EVENTUAL USE:

L/ PTO. NUEVO CIRCUIT: Located on the Río de la Plata at 90 of Puerto Nuevo, right turns, circuit diameter 3.000 m.

CIRCUIT FOR USE IN CASE OF COMMUNICATIONS FAILURE:

L/TORRE CIRCUIT: This circuit may be used only by aircraft that having already been in radio contact with the Aeroparque Control Tower, are eventually without means of communication and is located lateral to the Control Tower over the river, racetrack type, turns according to the traffic in development and runway in use, time away one minute, the closest path to the coast must be 500 m from the coast, minimum and only altitude 500 ft.

AIRCRAFTS GOING TO AEROPARQUE JORGE NEWBERY

- a) Aircraft that in their first radio contact receive the authorization to enter the CTR and subsequently remain without communication, shall perform the following procedure: leave their position clearing the VFR procedure area towards the Río de la Plata, descending to 500 ft to join the **Lateral Tower** standby circuit at that altitude, to receive instructions by means of light signals.
- b) Aircraft that have entered the CTR and that have established at least one communication with Aeroparque TWR will descend to 500 ft and will go directly to the **Lateral Tower** standby circuit, unless in the last communication with that control they received authorization to land.

OVERFLIGHTS OF THE CONTROL ZONE (CTR) BY AIRCRAFT BOUND FOR ANOTHER AERODROME

- a) All aircraft that must necessarily fly over the CTR must maintain radio contact with the Control Tower, and any entry into the area without prior communication with the Control Tower is prohibited.
- b) In the event that an aircraft has entered the CTR with a normal link and subsequently loses all communication, it must clear the procedure zone, descend to 500 ft and join the "Circuit for use with eventual communications failure".

RULES FOR THE OPERATION OF HELICOPTERS

Helicopter operations at Buenos Aires International Airport / Aeroparque Jorge Newbery must comply:

Prior to take-off and departure

Prior to start-up, you must request clearance and prior to taxiing, the traffic permit.

You must maintain radio link until leaving the CTR by authorized Helicopter Corridor or following Control instructions.

Prior to approach and landing

- 1) Before entering the Aeroparque CTR, an effective radio link with the AEROPARQUE TWR must be established, approaching through the authorized helicopter corridors or following the control instructions.
- 2) If it is landed in a Declared suitable place (LAD) for helicopters, Aerodrome or Heliport close to or below the approach paths of runways 13/31, it WILL NOT TAKE OFF, unless it has established radio communication with AER TWR or previously communicated, via telephone, to obtain. Takeoff authorization.

IMC Operations (Instrument Meteorological Flight Conditions):

- 1) The operation of Performance Class 3 Helicopters is not allowed, unless the control unit authorizes special VFR flight.
- 2) The departure, standby and instrument approach procedures specified for category A aircraft are also applicable to helicopters.
- 3) Like airplanes, the airport's runway must be used, performing the departure approach determined by the IAC and SID in force.

Operations in VMC (Visual Flight Meteorological Conditions):

- 1) Helicopters shall follow the entry and exit paths described in these rules.
- 2) Entry and exit paths for VFR flights shall be performed from and to the enabled HELICOPTER CORRIDORS and in accordance with the rules established herein or following the instructions of the AEROPARQUE TWR (see graphic).
- 3) The entry and exit paths for VFR flights are in both directions and are specified in the attached graphic and although it keeps its permanent use, it can be eventually modified at the user's request depending on the direction and intensity of the wind or by the Control depending on the ongoing traffic.
- 4) The flight of Performance Class 3 helicopters within the SAR 01, 02 and 09 RESTRICTED AREAS shall be performed exclusively using the HELICOPTER CORRIDORS enabled.

Restrictions:

- 1) Direct approach maneuvers or take-off to and from the Helicopter Parking Positions, respectively, **are prohibited**.
- 2) **The entry to the AER CTR**, with the intention of landing at Aeroparque, shall be performed by the HELICOPTER CORRIDORS and notified to the AEROPARQUE TWR at the places expressly determined as Mandatory Reporting Points.
- 3) The **Altimeter Setting** to be used in the operations shall be based on the updated QNH value.
- 4) **Pilots** must have at least a "Commercial Helicopter Pilot" license.
- 5) The **permanence of helicopters** in the PARKING POSITIONS shall be limited and shall not exceed TWO (2) hours, unless expressly authorized by the Airport Operations Head Office.
- 6) The operation of Helicopters in the COMMERCIAL APRON **is prohibited**.

Entry and exit trajectories for helicopters in VFR flights

Definitions:

HELIPPOINTS (Approach and Takeoff Points): Specified location within the movement area of an aerodrome intended for the "Takeoff Maneuver Initiation" or "Approach Maneuver Culmination (path)" of a helicopter on a VFR Flight.

HELICOPTER PARKING POSITION: Aircraft parking position that allows the parking of helicopters for passenger boarding and disembarking and, in the event that aerial taxiing, touchdown and lift-off operations are planned.

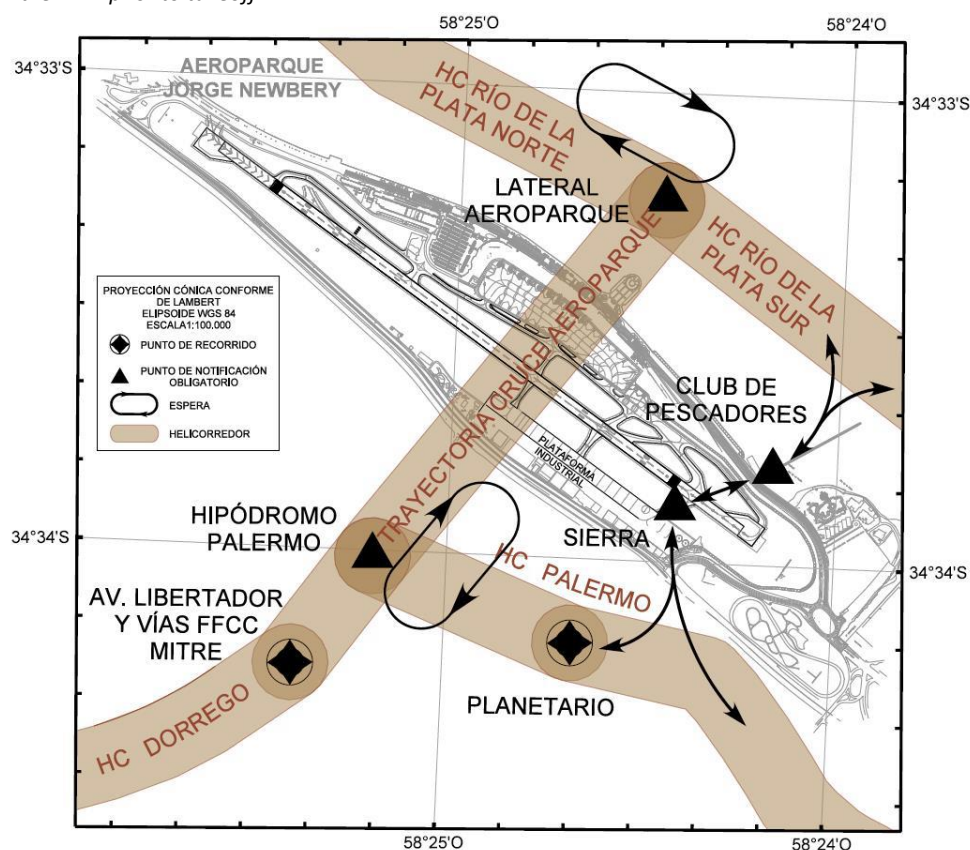
Entry to Heliport "S" SIERRA (South):

Helicopters bound for the Industrial Apron Parking Position will approach:

- from the North or Southeast of the airport over the Río de la Plata by the Río de la Plata HELICOPTER CORRIDOR, notifying the "POSITION CLUB DE PESCADORES" (East Breakwater of the Club de Pescadores) and, once authorized by the AEROPARQUE TWR, for runway crossing, will continue the descent towards the "HELIPPOINT SIERRA" (South), which is located at the intersection of taxiway "HOTEL", from where it will taxi to the Parking Position of the Industrial Apron (see graphic).
- from the West of the airport by the Palermo HELICOPTER CORRIDOR (in communication with AEROPARQUE TWR), without crossing the runway, turn towards HELIPPOINT SIERRA (South), following a parallel path between the runway and the Apron, descending towards HELIPPOINT SIERRA, to then taxi to the Parking Position of the Industrial Apron (see graphic).

Departure from Heliport "S" SIERRA (South):

Helicopters will perform the takeoff from HELIPPOINT SIERRA in the reverse direction to the established path for the entry, requesting the planned path from the TWR prior to takeoff.



AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA / ADDITIONAL INFORMATION

Horario de Operación:

El aeropuerto funciona H24, con las siguientes restricciones:

- 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.
- Vuelos Sanitarios y aeronaves de Estado, sin restricciones. Los vuelos sanitarios operarán desde la plataforma Industrial.
- Vuelos Regulares de pasajeros, sin restricciones, excepto las establecidas por ruido.
- 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.

- 5°). A efecto de evitar saturación o congestión del tránsito de aeródromo (aéreo y terrestre) y de estacionamiento en plataforma, se determina el horario de 09:00 a 13:00 y 21:30 a 00:30 UTC como horario de punta, por lo que, los Vuelos Regulares de pasajeros, Vuelos de la Aviación General y Transporte Aéreo No Regular de pasajeros (excepto Vuelos Especiales) y Vuelos de Transporte Aéreo de Carga que operen en dichos horarios, abonarán sobretasas de acuerdo con lo establecido en la AIC publicada de TASAS POR SERVICIOS AERONÁUTICOS.
- 6°). Vuelos de Transporte Aéreo de Carga exclusivamente, podrán operar sujeto a disponibilidad horaria y a las restricciones por nivel de ruido.
No están autorizadas las operaciones de aeronaves de fuselaje ancho exclusivamente de cargas.
Las operaciones de las aeronaves de carga autorizadas, se efectuarán en Plataforma Industrial.
- 7°). Por limitaciones de la capacidad pista y del espacio aéreo, el uso de la Extensión de Inicio de Pista (RSE) para despegues de pista 13 deberá requerirse previamente en la Solicitud de Factibilidad Horaria conforme Resolución N° 180/19 (o documento que la reemplace o modifique) y ser aprobado por la AAC, y es exclusivo para Vuelos Regulares y aeronaves de flota presidencial.
- 8°). La operación excepcional como aeródromo de alternativa de destino de Ezeiza se limita a Transportadores con Base Principal de Operaciones y Amarre en el Aeroparque J. Newbery, y a un cupo máximo de 2 (dos) aeronaves, por disponibilidad de espacios de estacionamiento, facilidades y servicios.
La asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves en vuelos de alternativa estará sujeta a la capacidad de plataformas.

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, la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPÚBLICA DEL PARAGUAY, la REPÚBLICA DE CHILE, el ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, la REPÚBLICA DEL PERÚ, la REPÚBLICA DE COLOMBIA, y los ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

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:

- Identificación de la aeronave (o del vuelo)
- Identificación de la posición de estacionamiento.
- Aeródromo de destino.
- Información ATIS recibida.
- Horario de salida asignado y en caso que exista demora, nuevo horario previsto.
- Notificación de uso de RSE requerido para el despegue (aprobado)
- 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:

- 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).

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

Hours of Operation:

The airport operates H24, with the following restrictions:

- 1) *Scheduled departure times are regulated by an authorization granted at most every 3 MIN, so that no more than 20 departure operations per hour may be exceeded, regardless of the Flight Rules requested.*
- 2) *Sanitary flights and State aircraft, without restrictions. Sanitary flights will operate from the Industrial platform.*
- 3) *Regular passenger flights, without restrictions, except those established for noise.*
- 4) *General Aviation flights and Non Regular Air Transport of passengers, subject to availability of free schedules (SLOTS) that are not occupied by regular flights and subject to noise restrictions (special flights will have priority), having to coordinate take-off times with the ARO-AIS Office.*
- 5) *In order to avoid saturation or congestion of aerodrome traffic (air and ground) and apron parking, the hours from 09:00 to 13:00 and 21:30 to 00:30 UTC are determined as peak hours, and therefore, Regular Passenger Flights, General Aviation Flights and Non-Scheduled Air Transport of passengers (except Special Flights) and Air Cargo Transport Flights operating at such times, shall pay overcharges in accordance with the provisions of the published AIC on FEES FOR AERONAUTICAL SERVICES.*
- 6) *SERVICES.*
- 7) *Cargo Air Transport flights may operate exclusively subject to schedule availability and noise level restrictions.*

Wide-body aircraft operations exclusively for cargo are not authorized.

Authorized cargo aircraft operations shall be carried out at the Industrial Apron.

- 8) *Due to runway and airspace capacity limitations, the use of Runway Starter Extension (RSE) for takeoffs from runway 13 must be previously requested in the Schedule Feasibility Request according to Resolution No. 180/19 (or document that replaces or modifies it) and be approved by the CAA, and it is exclusive for Regular Flights and presidential fleet aircraft.*
- 9) *The exceptional operation as an alternate aerodrome to Ezeiza destination is limited to Carriers with Main Base of Operations and Docking at Aeroparque J. Newbery, and to a maximum quota of 2 (two) aircraft, due to the availability of parking spaces, facilities and services.*

The assignment of aircraft parking positions in alternate flights will be subject to apron capacity.

Remarks:

Night flights are authorized.

Caution for birds in the movement area and surroundings of the aerodrome.

Airport (RS) includes (RNS-AS-RG) for international flights exclusively from/to THE ORIENTAL REPUBLIC OF URUGUAY, the FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL, the REPUBLIC OF PARAGUAY, the REPUBLIC OF CHILE, the PLURINATIONAL STATE OF BOLIVIA, the REPUBLIC OF PERU, the REPUBLIC OF COLOMBIA, and the UNITED STATES OF AMERICA.

AUTHORIZATION MANAGEMENT SERVICE - SPECIAL PROVISIONS

During service hours, pilots shall request the traffic permit ten (10) MIN prior to the scheduled off-block time (EOBT), including the following data:

- a) *Aircraft (or flight) identification.*
- b) *Identification of the parking position.*
- c) *Destination aerodrome.*
- d) *ATIS information received.*
- e) *Assigned departure time and, in case of delay, new scheduled departure time.*
- f) *Notification of use of RSE required for take off (approved).*
- g) *Traffic permit request.*

This service will additionally provide, upon request, operational information, updated meteorological information, management of special service requests and/or flow management.

Outside service hours or when the assigned frequency is inoperative, ATC clearance request messages and additional information shall be requested on the taxiing frequency at the frequency determined in the ATIS information.

OBSTACLE LIMITATION SURFACES

1º.- Replace the application of the Obstacle Limiting Surfaces of Annex 14 (ICAO) Horizontal Internal and Conical corresponding to AEROPARQUE JORGE NEWBERY AIRPORT, to the West of runway 13-31, by another one, subject to aeronautical easement and special aeronautical studies, as established by ICAO, delimited by the following coordinates:

- Vertex 1: 343215S - 0582810W / Intersection of Gral. Paz Avenue and O'Higgins Street (or projection thereof), between Arcos and Grecia Streets.
- Vertex 2: 343245S - 0582650W / F. Alcorta Avenue, between Sáenz Valiente and Dr. V. De la Plaza.
- Vertex 3: 343445S - 0582320W / Tracks of Gral. San Martín Railroad, around Plaza Naciones Unidas, between Canal 7 and Facultad de Derecho (Law School), and intersection with projection of Bibiloni Street.
- Vertex 4: 343610S - 0582140W / Delimited by Calle del Canal and Camino del Río, within the Ecological Reserve.
- Vertex 5: 343805S - 0582110W / P. De Mendoza Avenue, between Suárez and Olavarría.
- Vertex 6: 343300S - 0583000W / Intersection of Gral. Paz Avenue and Dr. R. Balbín Avenue.

Intermediate Point of Support "A": Intersection of projection of San Martín St. and Gilardo St. (height E. Madero Ave. and Gilardo St., with existing small square).

Intermediate Point of Support "B": Intersection of Juan B. Justo Avenue and Gorriti Street.

2º.- A procedure shall be determined to evaluate the applications for future constructions included within the new aforementioned area, which shall include at least the following studies for each evaluation of the objects to be erected:

- Criteria established in the Procedures for Air Navigation "Aircraft Operation" Document - Vol. II, Construction of Visual and Instrument Procedures (Doc. 8168 PAN-OPS/611-Vol. II), including a CRM (Collision Risk Model).
- Shielding Principle.

3º.- For the obstacle limitation surfaces corresponding to the East of runway 13-31 of AEROPARQUE J. NEWBERY, the Standards and Recommendations specified in Annex 14 and other ICAO Manuals and Documents, already mentioned, shall continue to be applied in their entirety.

4º.- The provisions of this administrative act are valid only and exclusively to be applied to AEROPARQUE J. NEWBERY, and only for the sector (West) in a particular case and for only one aerodrome in the country (Obstacle Limiting Surface Chart, in process of redesign).

AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO / CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Plano de aeródromo – OACI / Aerodrome Chart - ICAO		SABE AD 2.A1
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves – OACI - Plataforma Comercial / Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Commercial Apron		SABE AD 2.B1-B2-B3-B4-B5-B6
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI-Plataforma industrial / Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO – Industrial Apron		SABE AD 2.B7-B8-B9-B10-B11-B12
Plano de aeródromo para movimientos en tierra - OACI - Baja visibilidad / Aerodrome Ground Movement Chart – Low visibility – ICAO		SABE AD 2.C1-C2-C3
Plano de obstáculos de aeródromo – OACI, Tipo A / Aerodrome obstacle chart – ICAO, Type A	Pista/RWY 13 - 31	SABE AD 2.D1-D2
Plano de superficie limitadora de obstáculos / Obstacle limitation Surface Chart		En proceso de rediseño
Plano de obstáculos de aeródromo – OACI, tipo B / Aerodrome obstacle chart – ICAO, Type B		SABE AD 2.E1
Carta topográfica para aproximaciones de precisión / Precision Approach Terrain Chart – ICAO	Pista/RWY 13	SABE AD 2.G1
Cartas de salida normalizada por instrumentos – OACI / Standard Instrument Departure Charts - ICAO		
ATOVO 4B - BIVAM 4B - LANDA 4B	Pista/RWY 13	SABE AD 2.I1-I2
EL PALOMAR 9	Pista/RWY 13	SABE AD 2.I3-I4
KUKEN 8 - PAPIX 8 - SURBO 8 - PTA 8 - DORVO 8	Pista/RWY 13	SABE AD 2.I5-I6
ATOVO 4B - BIVAM 4B - LANDA 4B	Pista/RWY 31	SABE AD 2.I7-I8
EL PALOMAR 9	Pista/RWY 31	SABE AD 2.I9-I10
KUKEN 8 - PAPIX 8 - SURBO 8 - PTA 8 - DORVO 8	Pista/RWY 31	SABE AD 2.I11-I12
Cartas de llegada normalizada por instrumentos – OACI / Standard Instrument Arrival Charts – ICAO		
RNP GBE 8Q - TENIL 8Q - KOVUK 8Q - UGIMI 8Q	Pista/RWY 13	SABE AD2.K1-K2-K3
RNP SNT 8Q - PAGON 8Q - ASADA 8Q - VALOS 9Q	Pista/RWY 13	SABE AD2.K4-K5-K6
RNP KUKEN 2Q - PAPIX 2Q - SURBO 8Q	Pista/RWY 13	SABE AD2.K7-K8
RNP SNT 9R - PAGON 9R - PAPIX 2R - ASADA 9R -	Pista/RWY 31	SABE AD2.K9-K10-K11
RNP VALOS 9R - GBE 8R - TENIL 8R - UGIMI 8R	Pista/RWY 31	SABE AD2.K12- K13-K14
Cartas de aproximación por instrumentos – OACI / Instrument Approach Charts – ICAO		
ILS Z	Pista/RWY 13	SABE AD2.M1-M2
ILS Y	Pista/RWY 13	SABE AD2.M3
ILS X CAT II	Pista/RWY 13	SABE AD2.M4-M5

Cartas de aproximación por instrumentos – OACI / <i>Instrument Approach Charts – ICAO</i> (cont.)		
VOR	Pista/RWY 13	SABE AD2.M6
RNP Z	Pista/RWY 13	SABE AD2.M7-M8
NDB	Pista/RWY 31	SABE AD2.M9
RNP Z	Pista/RWY 31	SABE AD2.M10-M11-M12

AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS) / <i>VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION</i>
No