PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA (PVR)

-

AEROPARQUE JORGE NEWBERY

1º Edición

- Año 2022 –

Contenido

CAPITULO 1 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS 4
1.1 DEFINICIONES 4
1.2 ACRÓNIMOS 6
CAPITULO 2 DISPOSICIONES GENERALES 8
2.1 APLICACIÓN 8
2.2 OPERACIONES EN PLATAFORMA COMERCIAL Y COMERCIAL SUR. 8
2.3 OPERACIONES EN PLATAFORMA INDUSTRIAL 8
2.4 OPERACIONES EN PLATAFORMA NORTE 9
2.5 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN EN PISTA 13-31 9
2.5.4 ATERRIZAJES 9
2.5.5 DESPEGUES 9
CAPITULO 3 PROCEDIMIENTOS 10
3.1 ACTIVACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA VISIBILIDAD REDUCIDA (PVR) 10
3.1.1 INICIO DE LAS COMPROBACIONES 10
3.2 COMPROBACIÓN DE LA INFORMACIÓN. 10
3.3 PRONÓSTICO METEOROLÓGICO 10
3.4 PROVEEDOR DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO; 11
3.5 CONTROL TERRESTRE (CONTER) 12
3.6 SERVICIO DE SAVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIO (SSEI) 13
3.7 SERVICIO DE SANIDAD (SAME) 13
3.8 EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO. 13
3.9 POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA 14
3.10 EMPRESAS DE RAMPA Y EMPRESAS PROVEEDORAS DE COMBUSTIBLE 14
3.11 PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS ENTRE EL ATC Y LAS AERONAVES: 15
3.12 AERONAVES QUE LLEGAN CON PVR ACTIVADOS 15
3.13 AERONAVES QUE SALEN CON PVR ACTIVADOS 15
3.14 RODAJE DE AERONAVES CON PVR ACTIVADOS 15
3.15 ASIGNACION DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO 16
3.16 CRUCES DE PISTA 16
3.17 EMERGENCIAS DE AERONAVES EN VUELO Y ACCIDENTES DE AERONAVES DENTRO DEL AEROPUERTO 16
3.18 MONITOREO DE EQUIPOS Y SISTEMAS 17

3.19 DESACTIVACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA ESCASA VISIBILIDAD (PVR) 18

ANEXO ALFA : PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA – OACI – BAJA VISIBILIDAD.

ANEXO BRAVO: TABLA DE DEGRADACIÓN DE AYUDAS VISUALES CATEGORÍA I Y II.

ANEXO CHARLIE: TABLA DE DEGRADACIÓN DE ENERGIA Y COMANDO CATEGORÍA I Y II.

ANEXO DELTA: PLANO DEMARCACIÓN BAJA VISIBILIDAD

ANEXO ECHO: AREAS CRITICAS LOC Y GP

ANEXO FOXTROT: TABLA DE DEGRADACIÓN DE RADIOAYUDAS CATEGORÍA I Y II.

ANEXO GOLF: TABLA DE DEGRADACIÓN DE RVR CATEGORÍA I Y II.

CAPITULO 1 - DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 DEFINICIONES

Alcance Visual En La Pista (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentre sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Área Crítica Del ILS: Área de dimensiones definidas, que rodea a las antenas del localizador y de la trayectoria de planeo, de la que están excluidos los vehículos, incluidas las aeronaves durante todas las operaciones ILS.

Nota: - El área crítica se protege, porque la presencia de vehículos y/o aeronaves dentro de sus límites ocasionaría perturbaciones inaceptables a la señal en el espacio del ILS.

Área De Maniobras: Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves; excluyendo las plataformas.

Área De Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área Sensible Del ILS: Área que se extiende más allá del área crítica, en la que el estacionamiento y/o el movimiento de vehículos, incluidas las aeronaves, son controladas para evitar la posibilidad de una interferencia inaceptable con la señal del ILS durante las operaciones ILS.

Barra De Parada: Barra de luces rojas, unidireccionales, visibles en el sentido de aproximación hacia la intersección o punto de espera de la pista, y colocadas transversalmente en la calle de rodaje en el punto en que se desee que el tránsito se detenga.

Calle de servicio. Vía definida para el desplazamiento de vehículos y equipos entre las plataformas, o a través de ellas, y otras zonas de servicio del aeropuerto, con interferencia mínima de las aeronaves que maniobran y de las funciones de la terminal. (Véase también Vía de Vehículos)

Calle De Rodaje (TWY): Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

d) Calle de rodaje paralela (magistral). Calle de rodaje paralela a la pista que cumple con las distancias estipuladas en esta RAAC Parte 154 y que une todas las calles de rodaje existentes, con la pista.

e) Calle de rodaje perpendicular. Son las calles de rodaje que forman un ángulo recto (90º) perpendiculares con respecto al eje de la pista.

Despegue Con Escasa Visibilidad (LVTO): Expresión utilizada en relación con las operaciones de vuelo con referencia a un despegue en una pista donde el RVR es hasta 400 metros.

Follow Me: Expresión que, principalmente se refiere a la maniobra que efectúa un vehículo para guiar una aeronave hasta su estacionamiento final o desde éste, hasta el punto desde el cual el piloto de la aeronave pueda continuar hasta la pista con referencias visuales externas. También se aplica para identificar al vehículo que guía a una aeronave o a otro vehículo en el área de movimiento.

Procedimientos Para Visibilidad Reducida (PVR): Procedimientos específicos que se aplican cuando las condiciones impiden que el ATC supervise visualmente, total o parcialmente, el área de maniobras.

Punto De Espera De La Pista: Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera a menos que el ATC autorice otra cosa.

Nota.— En la fraseología radiotelefónica, la expresión "punto de espera" se utiliza para designar el punto de espera de la pista.

Punto de espera intermedio: Punto designado en una calle de rodaje, dispuesto en toda intersección de dos o más calles de rodaje, para proporcionar una separación segura entre aeronaves en rodaje.

Ruta: La trayectoria entre un punto de partida definido y un punto de llegada definido en el área de movimiento.

Servicio automático de información terminal (ATIS). Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas:

Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D). Suministro del ATIS mediante enlace de datos.

Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz). Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

Servicio de información aeronáutica (AIS). Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Servicio De Vigilancia ATS: Término empleado para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS.

Vía De Vehículos: Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Visibilidad: En el sentido aeronáutico, se entiende por visibilidad el valor más elevado entre lo siguiente:

a) La distancia máxima a la que puede observarse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones adecuadas, situado cerca del suelo al ser observado ante un fondo brillante;

b) La distancia máxima en las inmediaciones a la que puedan observarse e identificarse las luces de mil candelas ante un fondo no iluminado.

1.2 ACRÓNIMOS

AA2000 Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

ACC: Centro de Control de Área (Área Control Center)

AIS: Servicio de Información Aeronáutica

ALS: Sistema de iluminación de Aproximación (Approach lightning system)

APP: Servicio de Control de Aproximación.

APN: Plataforma de estacionamiento de aeronaves (Apron)

ATC: Control de Tránsito Aéreo (Air Traffic Control).

ATIS: Servicio Automático de Información Terminal (Automatic Terminal Information Service).

CAT: Categoría Operacional (CAT I, CAT II, CAT III)

CONTER: Control Terrestre.

COM: Comunicaciones.

CVR: Condiciones de Visibilidad Reducida.

DA / DH: Altitud de decisión / Altura de decisión.

FOLLOW ME: SÍGAME (Nombre asignado a los Vehículos de Control Terrestre).

GP: Trayectoria de planeo.

GEL: Grupo Electrógeno (Fuente Secundaria de Energía Eléctrica).

GND: Superficie (Ground).

GPSA: Área sensible de la Senda de Planeo (Glide Path Sensitive Area).

LOC: Localizador.

MDA / MDH: Altitud mínima de descenso / Altura mínima de descenso.

MID: Punto medio (relativo al RVR).

OMA: Oficina Meteorológica de Aeródromo

RCLL: Luces de eje de pista.

RCSU: Unidad de estatus del control remoto.

RENL: Luces de extremo de pista.

RMMS: Sistema de monitoreo y mantenimiento remoto.

RTHL: Luces de umbral de pista.

RVR: Alcance visual en la pista.

RWY: Pista (RUNWAY)

PVR: Procedimientos de visibilidad reducida

SBAR: Barra de parada.

SMGCS: Sistema de guía y control de movimiento en la superficie.

SSEI: Servicio de salvamento y Extinción de incendio.

TCLL: Luces de eje de calle de rodaje.

TDZ: Zona de toma de contacto.

TDZL: Luces zona de toma de contacto.

TWY: Calle de rodaje

TWR: Torre de Control de Aeródromo

UPS: Fuente de poder ininterrumpida.

VO: Visibilidad observada.

CAPITULO 2 - DISPOSICIONES GENERALES

2.1 APLICACIÓN

2.1.1 Este Procedimiento se aplicará a todo el tránsito de Aeropuerto Internacional Aeroparque Jorge Newbery, cuando el RVR TDZ de pista 13 designada para el aterrizaje, sea inferior a los 800 m. pero no inferior a 300m, con el propósito de asegurar las operaciones de aproximaciones CAT II, y para los despegues con RVR hasta 400 m.

2.1.2 La Pista en uso, las rutas de rodaje normalizadas, los accesos y posiciones de estacionamiento a utilizar mientras se encuentre activado el PVR están publicadas en la AIP VOL III (ajustado a la RAAC 153), que se reproduce en el ANEXO ALFA.

2.1.3 La circulación de vehículos y equipos en la calle de circulación vehicular en Plataforma Comercial y Comercial Sur podrá desarrollarse sin restricciones para la asistencia a aquellas aeronaves estacionadas en posiciones con proa al Norte y Este (1 a 19 y 67 a 69).

2.1.4 Los vehículos que deban atender las posiciones con proa al Oeste (20 a 31) y que requieran el cruce de los rodajes “KILO”, “LIMA” y “MIKE” deberán detener su marcha totalmente en las señales / tableros de Baja Visibilidad con luces, instalados antes de la intersección de los rodajes, observar en ambos sentidos de circulación y solo avanzar si no se visualiza una aeronave en rodaje.

2.2 OPERACIONES EN PLATAFORMA COMERCIAL Y COMERCIAL SUR.

2.2.1 Las aeronaves a las que el Explotador de Aeródromo le haya asignado posiciones 2 a 31 en Plataforma Comercial, ingresarán regularmente por el rodaje “KILO” excepto que, por razones de ordenamiento de tránsito en superficie, el ATC defina el acceso circunstancial por rodaje “LIMA”. El ingreso a posición 1 se realizará por el rodaje “MIKE”.

2.2.2 Las salidas de Plataforma Comercial se efectuarán regularmente por rodaje “MIKE”.

2.2.3 En caso de producirse condiciones excepcionales no planificadas, que impidan el uso del rodaje “MIKE” para las salidas, se coordinará localmente a través del Comité de Seguridad Operacional (CSO) para administrar los movimientos de aeronaves utilizando el rodaje “LIMA” ya sean autónomos o con asistencia de tractor de remolque.

2.2.4 El acceso a posiciones en Plataforma Comercial Sur, (posiciones 67 a 69) se efectuarán en forma directa desde rodaje “ALFA” o “DELTA”.

2.2.5 Mientras se encuentren activados los procedimientos de visibilidad reducida, los retrocesos de aeronaves desde la posición para el despegue, se autorizarán en forma individual (1 (UNO) por vez), hasta que la aeronave haya salido de plataforma y se encuentre en movimiento por la calle de rodaje “ALFA”.

2.3 OPERACIONES EN PLATAFORMA INDUSTRIAL

2.3.1 En Plataforma Industrial (Oeste), incluido el Sector Militar, las operaciones de ingreso se podrán efectuar por las TWY “HOTEL”; “INDIA” o “JULIET” conforme instrucciones del ATC.

2.3.2 Las operaciones de salidas de la Plataforma Industrial, requieren el cruce de la pista, por lo que estarán sujetas a las condiciones de tránsito en desarrollo y a la autorización del ATC. Salvo condiciones excepcionales, determinadas por el ATC, no deberán admitirse cruces de pista

mientras una aeronave haya iniciado el procedimiento de aproximación por instrumentos bajo PVR.

2.4 OPERACIONES EN PLATAFORMA NORTE

2.4.1 Las operaciones de ingreso o salida en Plataforma Norte (Posiciones 32 y 33) no estarán disponibles mientras se encuentren activados los PVR.

2.5 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN EN PISTA 13-31 CON PVR ACTIVADO.

2.5.1 Durante la ejecución de los PVR sólo podrán ingresar al área de maniobras, por razones operativas relacionadas con las operaciones de visibilidad reducida y autorizados previamente por el ATC, vehículos pertenecientes al Servicio CONTER, vehículos de Operaciones de AA2000 y vehículos para la Atención de una Emergencia (incluido PSA solo para emergencias). Todos los anteriormente mencionados, deben hacerlo en comunicación directa de la frecuencia VHF y establecida en ambos sentidos. Si se producen fallas en las comunicaciones, el conductor del vehículo debe abandonar el área de maniobras de inmediato y procurar por medios alternativos, informar al ATC de tal situación.

2.5.2 Si durante el rodaje de una aeronave, sea este posterior al aterrizaje o previo al despegue, su comandante experimenta la falta de referencias visuales para continuar en forma segura con la operación, detendrá la aeronave y solicitará servicio de vehículo escolta al ATC, quien que se comunicará por frecuencia VHF con el Servicio CONTER para requerir la asignación de un vehículo “Follow Me” indicando la posición estimada o precisa de la aeronave y las intenciones de operación para su guiado.

2.5.3 La predicción de las condiciones para el inicio y la finalización de la aplicación de PVR depende de la coordinación específica con MET. La escala de tiempo para esta coordinación variará según el tipo de tráfico esperado. Se necesitan pronósticos MET y cualquier actualización posterior para planificar la introducción de PVR y determinar la capacidad de tráfico óptima para el aeródromo en las condiciones esperadas.

2.5.4 **ATERRIZAJES**

2.5.4.1 Las operaciones de aterrizajes bajo PVR serán realizadas exclusivamente a la pista 13.

2.5.4.2 Para la determinación del inicio y desarrollo de operaciones en CAT II, se tomarán los datos del RVR TDZ. En caso de falla de éste, se adoptará la Tabla de Degradación de RVR que figura como ANEXO GOLF.

2.5.5 **DESPEGUES**

2.5.5.1 Los mínimos para despegue se ajustarán a los valores de visibilidad determinados en la AIC A 15/2021 o documento que la reemplace, siendo el actualmente publicado de 400 m de RVR y 400 m de Visibilidad Observada (Visibilidad Horizontal).

2.5.5.2 Los despegues se realizarán preferentemente por pista 13.

CAPITULO 3 - PROCEDIMIENTOS

3.1 ACTIVACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA VISIBILIDAD REDUCIDA (PVR)

3.1.1 INICIO DE LAS COMPROBACIONES

3.1.1.1 Cuando los valores de visibilidad horizontal (Mínima) desciendan progresivamente por debajo de 3.000 m; la altura de la Base de Nubes sea inferior a 800 ft y en descenso y; el pronóstico de la OMA prevea la degradación de las condiciones de visibilidad, el operador de la OMA notificará al Supervisor del ATC, quien iniciará las medidas de alerta/aviso al AIS/COM para que este notifique a todos los intervinientes en el procedimiento, el inicio las comprobaciones en el Área de Maniobras y en Plataformas, encauzadas al establecimiento de los procedimientos de visibilidad reducida.

3.1.1.2 Mientras se lleven a cabo las comprobaciones se continuará con el normal desarrollo de las operaciones aéreas y vehiculares dentro del área de movimiento.

3.1.1.3 Con la información de degradación de valores de visibilidad y techo, el Supervisor del ATC notificará al ACC la previsión de activación de los PVR para el ordenamiento del tránsito que se dirija al Aeroparque y el consiguiente aviso a los comandantes de aeronaves.

3.1.1.4 Si durante el periodo de vigencia de comprobaciones, las condiciones meteorológicas experimentan una tendencia firme de mejoría con valores superiores a 3000 m de visibilidad horizontal y techo de nubes superior a 800 ft, el Supervisor del ATC podrá dar por finalizado el estado de comprobaciones antes de su culminación, volviéndose a condiciones normales de operación.

3.2 COMPROBACIÓN DE LA INFORMACIÓN.

3.2.1 A medida que cada uno de los notificados de la inminente activación de los PVR completen las acciones de su responsabilidad, deberán notificar al AIS/COM informando que se encuentran en condiciones de iniciar los PVR:

a) CONTER: ,
b) JEFE DE BASE AA2000,
c) SSEI,
d) PSA,
e) SAME (nivel informativo).
f) EMPRESAS DE RAMPA
g) EMPRESAS DE AEROCOMBUSTIBLES.

3.2.2 El AIS/COM, será responsable de recopilar la información que resulte de las comprobaciones del Área de Maniobras y Plataformas y notificar al Supervisor del ATC que se encuentran operativos los sistemas, o en caso de recibirse alguna novedad o demora, la causa y estima.

3.3 PRONÓSTICO METEOROLÓGICO

3.3.1 Cuando el pronóstico meteorológico indique la degradación de las condiciones de visibilidad y el Supervisor del ATC observe que la indicación del sistema AWOS disponible en la Torre,

presente degradación de los valores de RVR por debajo de 1.000 m con tendencia a degradación, informará al AIS/COM sobre el inminente ingreso a PVR para la comunicación a todos los intervinientes en el procedimiento.

3.3.2 A partir del momento que los datos de RVR TDZ de la pista 13 alcancen los 800 m, se activarán los PVR y se mantendrán activados hasta que indique un RVR no inferior a 300 m y la OMA estime o pronostique que esta condición se mantendrá estable.

3.3.3 Con valor inferior a 300 m de RVR de TDZ de pista 13, las operaciones de aterrizaje deberán suspenderse.

3.3.4 Los procedimientos de notificación, responsables, oportunidad y demás datos que intervienen en la comprobación, activación y desactivación de los PVR, serán establecidos en un Acuerdo entre el Servicio MET y el Servicio ATS del aeródromo.

3.4 PROVEEDOR DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO;

3.4.1 Cuando el indicador de RVR ubicado en la TWR SABE indique valores de 800 m., el Supervisor del ATC notificará al AIS/COM que se activan los procedimientos PVR y será este servicio el que deberá comunicar por los medios efectivos establecidos a las siguientes dependencias/usuarios:

a) SERVICIO CONTER,
b) JEFE DE BASE AA2000,
c) SSEI,
d) PSA,
e) SAME (nivel informativo).
f) EMPRESAS DE RAMPA
g) EMPRESAS DE AEROCOMBUSTIBLES.

En caso eventual que el AIS/COM no logre la comunicación con alguna de las dependencias/ usuarios mencionados, solicitará a CONTER el apoyo de comunicación alternativa (puente) para lograr el contacto efectivo entre la dependencia/usuario y el AIS/COM.

3.4.2 Cuando la información RVR de la pista 13 designada para aterrizajes sea inferior a 800 m. pero no inferior a 300, el Supervisor del ATC activará el PVR, y realizará las siguientes acciones:

- Requerirá a CONTER la verificación por parte de este y del Explotador de Aeródromo para confirmar que el área crítica del ILS (LOC y GP) se encuentren libres; (Ver Plano Anexo ECHO)
- Verificará que en la consola de comando de las luces se encuentren encendidas todas las barras de parada de calles de rodaje, luces de eje de rodaje y todos los sistemas de luces de pista 13 requeridos para CAT II.
- Verificará que la indicación del RVR se encuentre conforme a la intensidad de las luces de pista por defecto;
- Informará al ACC “PVR activados”
- Actualizará el Servicio Automático de Información de Terminal (ATIS) conforme al siguiente mensaje: ***“Aeroparque: Procedimientos de visibilidad reducida activados”.***
- Si la condición de visibilidad no estaba pronosticada, avisará a la OMA.

- Al activar los PVR informará a las aeronaves en frecuencias de Superficie y Autorizaciones por medio de la expresión: "Procedimientos de visibilidad reducida activados o PVR activados".
- Verificará el funcionamiento correcto, de los Voice Switching en todos los puestos de operación en TWR y con todos los corresponsales. (Ej.: ACC EZEIZA, AIS COM, MET, CONTER, SAN y SSEI).
- Verificará el funcionamiento correcto de los equipos HT (UHF y VHF) de coordinación con móviles terrestres.
- Verificará el funcionamiento correcto de los Sistemas de Grabación.
- Mediante los Sistemas de Telecomando existentes, verificará que estén operando normalmente los sistemas de Radioayudas que intervienen en las operaciones para CAT II de la pista 13:
  - LOCALIZADOR: Equipos funcionando y sin alarmas en los monitores.
  - GLIDE PATH: Equipos funcionando y sin alarmas en los monitores.
  - AWOS, todos con indicación
- Adoptará las previsiones necesarias en el caso de que sea esencial interrumpir las operaciones con escasa visibilidad, p. ej., debido a fallas del equipo.
- De presentarse alguna contingencia con el sistema de iluminación, se comunicará con AA2000 (Balizamiento) para notificar la anomalía y derivar el comando de los sistemas de balizamiento al responsable destacado en el Módulo de Mantenimiento para su normalización. De no lograrse la corrección, adoptará la Tabla de Degradación del Anexo CHARLIE.

3.5 CONTROL TERRESTRE (CONTER)

Al activarse el PVR este servicio deberá:

3.5.1 Efectuar con el Explotador de Aeródromos una recorrida de la pista y sus rodajes, a efectos de verificar que se encuentren libres de obstáculos y que el balizamiento funcione dentro de tolerancias definidas en la RAAC 153- Subparte D (que se reproducen en los Anexos BRAVO y CHARLIE).

3.5.2 Comprobar fehacientemente la ausencia de personas y/o vehículos en las áreas críticas del ILS (LOC y GP)

3.5.3 Verificar la instalación de los tableros con la leyenda BAJA VISIBILIDAD y luces de color amarillo en ambos laterales de las calles de rodaje de acceso a Plataforma Comercial "KILO" y "MIKE", conforme PLANO DEMARCACIÓN BAJA VISIBILIDAD que figura como Anexo DELTA. Esta acción podrá ser efectuada en conjunto con AA2000 al momento de su colocación.

3.5.4 Verificar que todas las aeronaves estacionadas en Plataforma Comercial y Comercial Sur no sobrepasen la línea de seguridad de color rojo definida por detrás de las aeronaves (envelope) de manera de asegurar las distancias de separación durante la circulación de aeronaves entrando o saliendo durante la activación del PVR.

3.5.5 Intervenir y suspender durante el período que los PVR estén activados, en coordinación con el Jefe de Aeródromo y Explotador de Aeródromo, toda obra o trabajo de mantenimiento que se

esté realizando en el área de movimiento y asegurarse que vehículos y personal afectados a la misma no permanezcan en el área citada.

3.5.6 Verificar que las áreas determinadas para la circulación de vehículos afectados a la Emergencia estén libres de obstáculos y otros vehículos.

3.6 SERVICIO DE SAVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIO (SSEI)

3.6.1 A partir del momento en que el SSEI recibe la comunicación de activar la alerta local, por encontrarse el Aeropuerto en condiciones de visibilidad reducida, el responsable del servicio se asegurará que se realicen las siguientes acciones:

- Se controlará que se encuentre libre de obstáculos la salida de las autobombas.
- Las dotaciones de personal de turno permanecerán en las instalaciones del servicio y mantendrán escucha de los equipos de comunicaciones (UHF /VHF) manteniéndose en “apresto”.
- Se comprobará el funcionamiento adecuado de los equipos de comunicaciones.

3.7 SERVICIO DE SANIDAD (SAME)

3.7.1 A partir del momento en que el SAME recibe la comunicación de activar la alerta local, por encontrarse el Aeropuerto en condiciones de visibilidad reducida, el responsable del servicio se asegurará que se realicen las siguientes acciones:

- Efectuara la comprobación del correcto funcionamiento del móvil destinado para la emergencia.
- Controlar que se encuentre libre de obstáculos la salida de los vehículos del servicio.
- Las dotaciones de personal de turno permanecerán en las instalaciones del servicio y mantendrán escucha de los equipos de comunicaciones (UHF /VHF) manteniéndose en “apresto”.
- Controlar que los equipos de comunicaciones se encuentren en funcionamiento.
- Coordinar mediante comunicaciones con el CONTER las condiciones de servicio y posibles vías de circulación o puntos de encuentro.

3.8 EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO.

Acciones:

3.8.1 Realizará con el personal técnico de turno, las tareas de comprobación de los Sistemas de Energía Eléctrica y Balizamiento y dispondrá la presencia de un técnico con equipos de comunicaciones redundantes en el Módulo de Mantenimiento de Balizamiento (con comandos centralizados,) con el fin de subsanar cualquier anomalía detectada por el ATC, CONTER u otros, así como fallas o inconvenientes que pudiera surgir durante el período que el PVR se encuentre activado.

3.8.2 Inspeccionará junto con CONTER el área de movimiento en coordinación y comunicación con el ATC, antes de la puesta en vigor de los procedimientos de visibilidad reducida. En caso de

que existan obras o mantenimientos en desarrollo, deberán ser suspendidos hasta nuevo aviso.

3.8.3 Colocará tableros con la leyenda BAJA VISIBILIDAD y luces de color amarillo en ambos laterales de las calles de rodaje de acceso a Plataforma Comercial “KILO” y “MIKE”, conforme PLANO DEMARCACIÓN BAJA VISIBILIDAD que figura como Anexo DELTA.

3.8.4 Los tableros de demarcación serán canalizadores viales del tipo New Jersey que tendrán en su parte superior por lo menos, una luz omni o bidireccional de color amarillo fijo. En la calle vehicular que cruza los rodajes de acceso a plataforma “KILO” y “MIKE”, se colocarán 2 (DOS) tableros uno a cada lado,(Rojo-Rojo). Los tableros tendrán un cartel visible en ambos sentidos con la leyenda “BAJA VISIBILIDAD”. En caso de calles de servicio que deban cerrarse totalmente al tránsito colocará un mínimo de 3 (TRES) tableros (Rojo-Blanco-Rojo) con luces de color rojo omni o bidireccionales

3.8.5 Si como resultado de las verificaciones de CONTER de las líneas de seguridad en plataforma (envelope) surge una afectación, el Explotador del Aeródromo requerirá al prestador de servicio de la aeronave/equipo involucrado su inmediata adecuación y cumplido, notificará a CONTER la normalización.

3.9 POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

3.9.1 Los vehículos pertenecientes a PSA deberán circular únicamente por la senda de circulación vehicular. Todo vehículo que opere en el área de Movimiento en condiciones de PVR deberá hacerlo con luces bajas y luz de destello encendidas y con comunicación con TWR.

3.9.2 Los vehículos que se desplacen por la calle de circulación vehicular deberán detener totalmente su marcha en las señales /tableros de Baja Visibilidad con luces, coincidentes con la intersección de los rodajes “KILO”, “LIMA” y “MIKE”, observar en ambos sentidos la circulación de aeronaves y solo avanzar si no se visualiza una aeronave en rodaje.

3.9.3 En caso de fuerza mayor o contingencia de emergencia, actuará conforme los procedimientos del Plan de Emergencia (PEA) y PNSAC, notificando lo más expeditamente posible a CONTER acerca de sus desplazamientos.

3.10 EMPRESAS DE RAMPA Y EMPRESAS PROVEEDORAS DE COMBUSTIBLE

3.10.1 Los vehículos que se desplacen por la calle de circulación vehicular deberán detener totalmente su marcha en las señales /tableros de Baja Visibilidad con luces, coincidentes con la intersección de los rodajes “KILO”, “LIMA” y “MIKE”, observar en ambos sentidos la circulación de aeronaves y solo avanzar si no se visualiza una aeronave en rodaje.

3.10.2 Los responsables de cada Empresa darán instrucciones precisas a los Supervisores de Plataforma para que se circule por las sendas permitidas y organicen con los móviles de CONTER la asistencia a aeronaves en las posiciones restringidas.

3.10.3 Todo vehículo que opere en el área de Movimiento en condiciones de PVR deberá hacerlo con luces baja y luz de destello encendidas. Queda prohibido estacionar vehículos en las sendas de circulación vehicular y en rampa. Para el caso de una parada temporal, se deberán mantener las luces encendidas, sin obstaculizar la circulación.

3.11 PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS ENTRE EL ATC Y LAS AERONAVES:

3.11.1 Debido a que no se dispone de SMR, el ATC requerirá a las/os comandantes de las aeronaves notificaciones que le permita determinar con certeza su posición, razón por la cual se torna esencial el estricto acatamiento de las instrucciones impartidas con la finalidad de otorgar la respectiva guía y control del tránsito de aeronaves en el área de maniobras.

3.11.2 No se autorizarán las maniobras de retroceso remolcado (push back) para el inicio de maniobras tendientes al despegue cuando el RVR TDZ de la pista 13 indiquen una lectura inferior a 400 m.

3.11.3 Cuando la visibilidad sea inferior a 300 m de RVR, y se encuentren suspendidas las operaciones de aterrizaje y despegue, el ATC podrá autorizar movimientos remolcados de aeronaves que deban desplazarse de la posición que ocupa a otra y cruces de pista, exclusivamente con asistencia de FOLLOW ME, hasta valores de 175 m de RVR. Sólo podrá autorizarse el movimiento de 1 (UNA) aeronave por vez en Plataforma.

3.12 AERONAVES QUE LLEGAN CON PVR ACTIVADOS

3.12.1 El comandante de Aeronave deberá notificar al ATC cuando libere la pista.

3.12.2 Se considerará que la aeronave arribada se encuentra fuera de pista (pista libre) una vez que el comandante lo haya notificado.

3.12.3 En caso de desorientación o duda respecto de su posición, el comandante detendrá la aeronave, informará inmediatamente al ATC y solicitará la asistencia de un vehículo “FOLLOW ME”. Cuando una aeronave siga a un vehículo FOLLOW ME será responsabilidad del comandante de aeronave mantener la propia separación con el vehículo (aproximadamente 30 metros.).

3.13 AERONAVES QUE SALEN CON PVR ACTIVADOS

3.13.1 El ATC podrá autorizar la puesta en marcha, el rodaje y el despegue de una aeronave; si el RVR TDZ indica una lectura de 400 m o superior.

3.13.2 De presentarse lecturas próximas al límite inferior de RVR establecido (400 m), el Supervisor del ATC verificará la tendencia del indicador del sistema AWOS de la Torre de Control, o en su defecto, solicitará a la OMA la tendencia pronosticada a fin de establecer que, en el transcurso de la operación hasta la pista, las condiciones estarán previsiblemente dentro de los valores publicados.

3.13.3 Luego de abandonar la Plataforma Comercial, el comandante de aeronave informará; con dirección hacia pista y una vez alcanzada la barra de parada CAT II/III en TWY A.

3.13.4 El controlador de tránsito aéreo podrá solicitar al comandante de aeronave que notifique en el aire, quien deberá notificar “despegado/ en el aire” cuando corresponda.

3.14 RODAJE DE AERONAVES CON PVR ACTIVADOS

3.14.1 Se utilizarán las señales de posición de referencia geográfica publicadas en la AIP VOL III – SABE- Plano de Aeródromo para Movimientos en Tierra -OACI, que se reproduce en el ANEXO ALFA, para ordenar y secuenciar a las aeronaves en las calles de rodaje.

3.14.2 En Plataforma Comercial se utilizarán preferentemente los rodajes "KILO" para ingresos y "MIKE "para salidas, hacia y desde los puestos de estacionamientos autorizados para operar en PVR.

3.14.3 En circunstancias extraordinarias, el ATC podrá autorizar el movimiento de aeronaves ingresando o saliendo de Plataforma Comercial por los rodajes que considere apropiados, previo aseguramiento de las condiciones de seguridad del entorno de rodaje de las aeronaves, requiriendo el apoyo de CONTER en caso de ser esencial la confirmación de tales condiciones de seguridad en tierra por falta de visibilidad directa.

3.14.4 En Plataforma Industrial el ingreso podrá efectuarse por cualquiera de las calles de rodaje en función de la capacidad de frenado y control direccional de las aeronaves.

3.15 ASIGNACION DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO

3.15.1 Para los arribos de aeronaves durante el PVR, será responsabilidad del Explotador del Aeródromo (AA2000) la asignación preferencial de puestos de estacionamiento de aeronaves que se encuentren con proa a la Terminal (proa al Este) preferentemente asistida por pasarela de manera de evitar/reducir el cruce de calles de rodaje de ingreso a Plataforma por parte de los vehículos de servicios.

3.15.2 Además, deberá coordinar la disponibilidad de las posiciones suficientes a fin de evitar que las aeronaves que arribaron, realicen espera en la TWY.

3.15.3 Si por alguna situación se prevé que no puede disponer de posición de estacionamiento para alguna aeronave en Plataforma Comercial, dará aviso inmediato al ATC.

3.15.4 La asignación de posiciones en Plataforma Industrial será responsabilidad de AA2000.

3.16 CRUCES DE PISTA

3.16.1 Mientras se encuentren activados los procedimientos PVR no se realizarán cruces de pista en cualquiera de ambos sentidos de circulación, a excepción de movimientos necesarios por razones de seguridad operacional, como ser saturación de Plataforma Comercial, contingencias/exenciones excepcionales; o de Security (amenaza de bomba, interferencia ilícita, etc.), u otras que requieran indefectiblemente el cruce de pista. En el caso de producirse alguna de estas situaciones, el ATC dispondrá las medidas de seguridad necesarias para la separación con las aeronaves en tránsito (aéreo o en tierra) y requerirá, de ser necesario, la asistencia de CONTER / FOLLOW ME para efectuar el cruce de pista.

3.16.2 Los cruces de pista que se realicen bajo las excepciones anteriores, sólo podrán ser autorizadas por el ATC cuando no haya aeronaves iniciando el procedimiento de aproximación por instrumentos con PVR activado.

3.17 EMERGENCIAS DE AERONAVES EN VUELO Y ACCIDENTES DE AERONAVES DENTRO DEL AEROPUERTO

3.17.1 Se ajustará a lo establecido en el Plan de Emergencia del Aeropuerto. Complementariamente, el ATC procederá de la siguiente forma:

a) Suspenderá las operaciones hasta que el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) indique lo contrario u ordene el cierre del Aeropuerto;

b) Notificará al Servicio S.E.I. de los valores RVR existentes, e indicará la última posición reportada de la Aeronave en emergencia o siniestrada y de aquellas Aeronaves que se encuentren detenidas en el Área de Maniobras y pongan en peligro el desplazamiento de las unidades de atención a la Emergencia;

c) Verificará la posición de las aeronaves por frecuencia, con la finalidad de mantener a las aeronaves por salir y arribadas, en la barra de parada de pista 13, en las señales de posición de referencia geográfica o en cualquier otro punto del área de maniobras; y

d) De ser necesario, para priorizar la seguridad y atención de la Emergencia, instruirá a la aeronave o aeronaves que considere, a regresar o a continuar su rodaje a sus respectivos estacionamientos.

3.17.2 CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON PVR ACTIVADOS

3.17.2.1 Los vehículos autorizados, que se encuentren circulando en el Área de maniobras, detendrán su marcha e informaran ubicación al ATC, mantendrán escucha en frecuencia y esperaran las instrucciones de movimiento de parte del ATC.

3.17.2.2 El vehículo asignado al Puesto de Mando móvil y a la Sanidad Aeronáutica, se pondrán en contacto por frecuencia VHF/UHF, para dirigirse al lugar de la Emergencia Aérea.

3.18 MONITOREO DE EQUIPOS Y SISTEMAS

3.18.1 El ATC verificará permanentemente que los siguientes sistemas y equipos se encuentren en funcionamiento normal, de acuerdo con los monitores existentes en la dependencia:

- ILS con todos sus componentes;
- Ayudas visuales configuradas para visibilidad reducida conforme los valores de RVR;
- ATIS con el mensaje “Procedimientos para visibilidad reducida activados”;
- RVR con su mímico y sensores en pista;
- Monitor de barras de parada de calles de rodaje.

3.18.2 Si alguno de los sistemas se encuentra fuera de servicio, se informará:

a) a la dependencia técnica que corresponda para su verificación y posible publicación de NOTAM, en caso de ser necesario.

b) ante la falla existente, se procederá a la aplicación de degradación del sistema correspondiente para las sucesivas aproximaciones IFR a partir de ese momento.

3.18.3 La posible falla de radioayudas, ayudas visuales o de alguno de sus componentes asociados y/o de la fuente de energía auxiliar, deberá ser notificados a la brevedad a los explotadores y al comandante de aeronave que se encuentre en procedimiento de aproximación o ya transferidos por el ACC.

3.19 DESACTIVACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA VISIBILIDAD REDUCIDA (PVR)

3.19.1 La predicción de las condiciones para el inicio y la finalización de la aplicación de los PVR depende de la coordinación específica con la OMA. La escala de tiempo para esta coordinación variará según el tipo de tráfico esperado. Se necesitan pronósticos y cualquier actualización posterior para definir la desactivación de los PVR.

3.19.2 La desactivación de los PVR deberá considerar que conforme la previsión de la OMA las condiciones tienen tendencia a la mejora, en un período que por lo menos abarque el tiempo que demande el procesamiento de las aeronaves en procedimiento de aproximación por instrumentos.

3.19.3 Cuando la información del sistema AWOS de la pista 13 indique un valor de RVR superior a 800 m. y de Base de Nubes superior a 200 ft; y la OMA estime un pronóstico favorable con tendencia firme a mejoría, el Supervisor del ATC iniciará la desactivación de los PVR, informando al AIS/COM y será este, el servicio el responsable de comunicar por los medios efectivos establecidos, la CANCELACIÓN de los PVR en curso a las siguientes dependencias/usuarios :

a) SERVICIO CONTER,
b) JEFE DE BASE AA2000,
c) SSEI,
d) PSA,
e) SAME
f) EMPRESAS DE RAMPA
g) EMPRESAS DE AEROCOMBUSTIBLES.

3.19.4 Además, el Supervisor del ATC se asegurará que se informe a las aeronaves en frecuencias de Superficie y Autorizaciones por medio de la expresión: “Procedimientos para visibilidad reducida desactivados”, o “PVR desactivados”.

3.19.5 El Supervisor del ATC se asegurará que se actualice el Servicio Automático de Información de Terminal (ATIS) con la nueva condición.

3.19.6 El Supervisor del ATC notificará al ACC la desactivación de los PVR así como toda otra coordinación operativa dentro de los procedimientos de ese servicio.

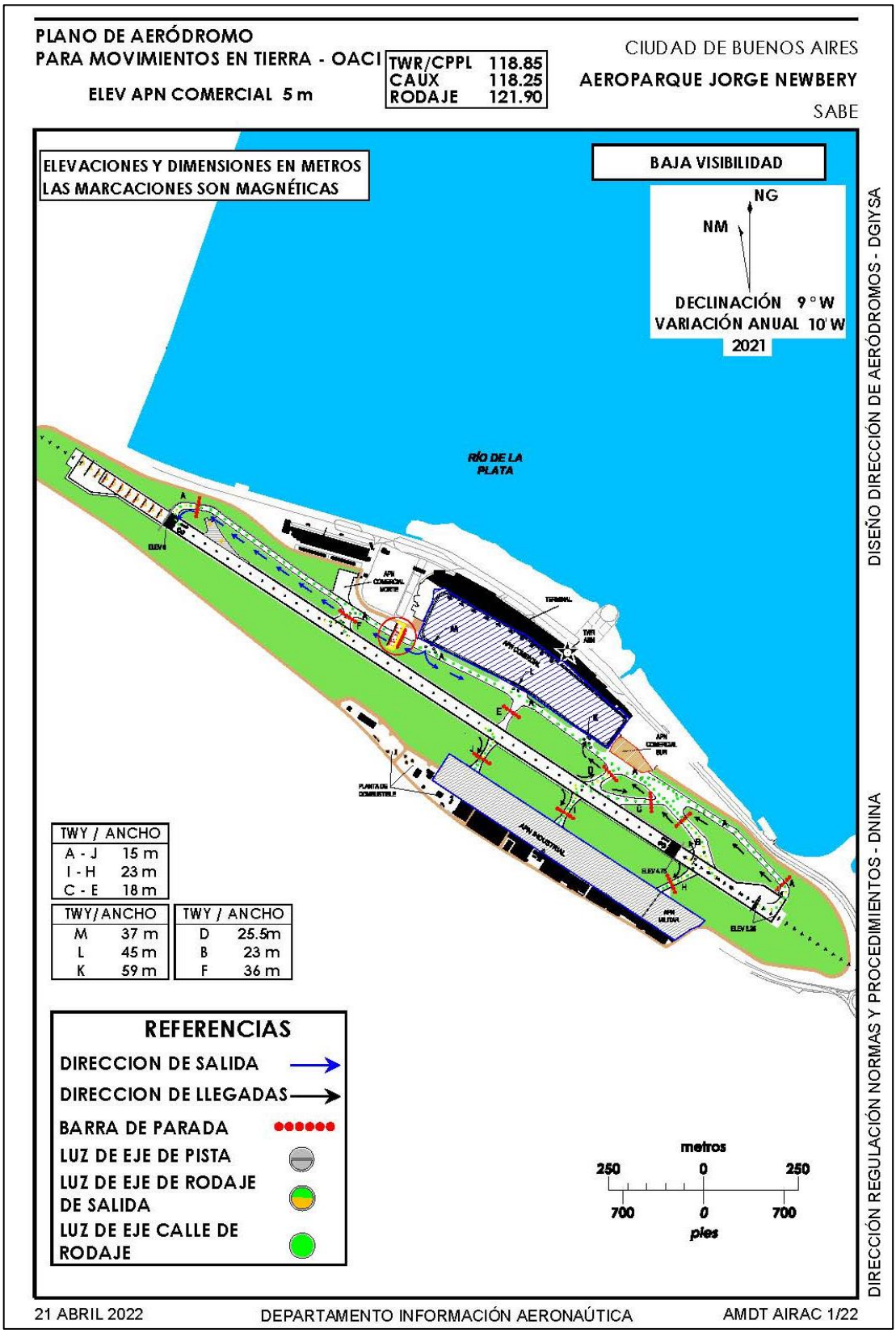
3.19.7 AA2000 procederá al retiro de los tableros de cierre y demarcación en las calles de servicio, desafectará el personal dispuesto en el Módulo de Mantenimiento de Balizamiento y toda otra acción de su responsabilidad, relacionada con la activación de los PVR.

3.19.8 El Servicio CONTER realizará una verificación de los sectores intervenidos para corroborar la condición previa a la activación de los PVR.

3.19.9 Se realizará un registro de las intervenciones de cada responsable para una posterior evaluación de las coordinaciones, desempeño y mejora en los procesos.

_____

ANEXO ALFA


PLANO DE AERÓDROMO
PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA - OACI
ELEV APN COMERCIAL 5 m
TWR/CPPL 118.85
CAUX 118.25
RODAJE 121.90
CIUDAD DE BUENOS AIRES
AEROPARQUE JORGE NEWBERY
SABE
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS
BAJA VISIBILIDAD
NG
NM
DECLINACIÓN 9° W
VARIACIÓN ANUAL 10' W
2021
RÍO DE LA PLATA
TWY / ANCHO
A - J 15 m
I - H 23 m
C - E 18 m
TWY/ANCHO
M 37 m
L 45 m
K 59 m
TWY / ANCHO
D 25.5m
B 23 m
F 36 m
REFERENCIAS
DIRECCION DE SALIDA
DIRECCION DE LLEGADAS
BARRA DE PARADA
LUZ DE EJE DE PISTA
LUZ DE EJE DE RODAJE DE SALIDA
LUZ DE EJE CALLE DE RODAJE
metros
250 0 250
700 0 700
pies
DISEÑO DIRECCIÓN DE AERÓDROMOS - DGIYSA
DIRECCIÓN REGULACIÓN NORMAS Y PROCEDIMIENTOS - DNINA
21 ABRIL 2022
DEPARTAMENTO INFORMACIÓN AERONAÚTICA
AMDT AIRAC 1/22

ANEXO ALFA

AEROPUERTO INTERNACIONAL BS.AS.AEROPARQUE J. NEWBERY /

PROCEDIMIENTOS ATC PARA RODAJE CON BAJA VISIBILIDAD

(RVR INFERIOR A 750 m Y HASTA 300 m)

OPERACIONES ILS CAT II

(Se requiere aeronave certificada y tripulación habilitada para las aproximaciones y rodaje)

Los siguientes procedimientos serán aplicables con RVR inferior a 750 m y hasta 300 m. y/o una altura de decisión (DH) 200 ft pero no inferior a 100 ft.

Áreas Sensibles del ILS

Las áreas sensibles del ILS (LSA) están protegidas por un sistema de Barras de Parada de color rojo en todas las calles de rodaje
Las aeronaves y los vehículos deberán detenerse antes de la Barra de Parada cuando esté iluminada y aguardar autorización de la torre de Control.

Aterrizaje – Rodaje - Estacionamiento

El comandante de Aeronave abandonará la pista por la primer calle de rodaje disponible, y deberá notificar al control de tránsito aéreo cuando libere la pista.

Los ingresos a Plataforma Comercial se harán preferentemente por la calle “KILO”, salvo las aeronaves que se dirijan a posición 1 que podrán ingresar por rodaje “ALFA” y a las posiciones 67 a 69 que lo harán desde el rodaje “ALFA” o “DELTA”.

Los ingresos a Plataforma Industrial podrán efectuarse por cualquiera de las calles de rodaje en función de la capacidad de frenado y control direccional de las aeronaves.

En caso de desorientación o duda respecto de su posición, el comandante detendrá la aeronave, informará inmediatamente a TWR y solicitará la asistencia de un vehículo “FOLLOW ME”. Cuando una aeronave siga a un vehículo FOLLOW ME será responsabilidad del comandante de aeronave mantener la propia separación con el vehículo (aproximadamente 30 metros.).

Despegue - Rodaje hasta umbral de pista

Las aeronaves deberán salir de Plataforma Comercial preferentemente por la calle “MIKE” y rodar por la calle de rodaje "ALFA", y por ésta hasta la barra de parada CAT II/III aguardando autorización de la Torre de Control para proseguir el rodaje a pista.

El controlador de tránsito aéreo podrá solicitar al comandante de aeronave que notifique en el aire, quien deberá notificar “despegado/ en el aire” cuando corresponda.

DIRECCIÓN REGULACIÓN, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS-DNINA-

TABLA DE DEGRADACIÓN DE AYUDAS VISUALES CAT I Y CAT II.

ANEXO BRAVO

SISTEMA	CONDICIÓN	CAT I	CAT II
Sistema de iluminación de aproximación	Inoperativo	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
	Hasta de 5% de luces fuera de servicio en los 450 m interiores	No afecta	No afecta
	Hasta 5% luces fuera de servicio en 450m. Interiores y configuración alternada	No afecta	No afecta
	Más de 15% luces fuera de servicio más allá de 450 m del umbral	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
	100% luces rojas fuera de servicio y hasta 15% luces restantes fuera de servicio	No afecta	**Operación no autorizada**
Luces toma de contacto	Inoperativo	No afecta	**Operación no autorizada**
	Más 10% luces fuera de servicio		**Operación no autorizada**
	Hasta 10% luces fuera de servicio y configuración alternada		No afecta
Luces eje de pista	Inoperativo	No Afecta	**Operación no autorizada**
	Más 5% luces fuera de servicio	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
	Hasta 5% luces fuera de servicio y configuración alternada	No afecta	No afecta
Luces de borde de pista	Inoperativo	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
	Entre 5% y 15% luces fuera de servicio, sin luces adyacentes fuera de servicio	No afecta	**Operación no autorizada**
	Hasta 5% luces fuera de servicio y configuración alternada	No afecta	No afecta
Luces umbral de pista	Hasta 5% luces fuera de servicio	No afecta	No afecta
	Más de 5% y hasta 15% luces fuera de servicio sin luces adyacentes	No afecta	**Operación no autorizada**
	Más de 15% luces fuera de servicio	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
Luces extremo de pista	Más de 15% luces fuera de servicio	**Operación no autorizada**	No afecta
	Más de 25% luces fuera de servicio	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
Luces eje de rodaje	Mas del 10% luces fuera de servicio	No afecta	**Operación no autorizada**
	2 luces adyacentes fuera de servicio	No afecta	**Operación no autorizada**
Luces de borde de rodaje	Hasta el 15% luces fuera de servicio	No afecta	**Operación no autorizada**
Luces barra de parada	Más de 2 luces fuera de servicio.	No afecta	**Operación no autorizada**
	2 luces adyacentes fuera de servicio.	No afecta	**Operación no autorizada**

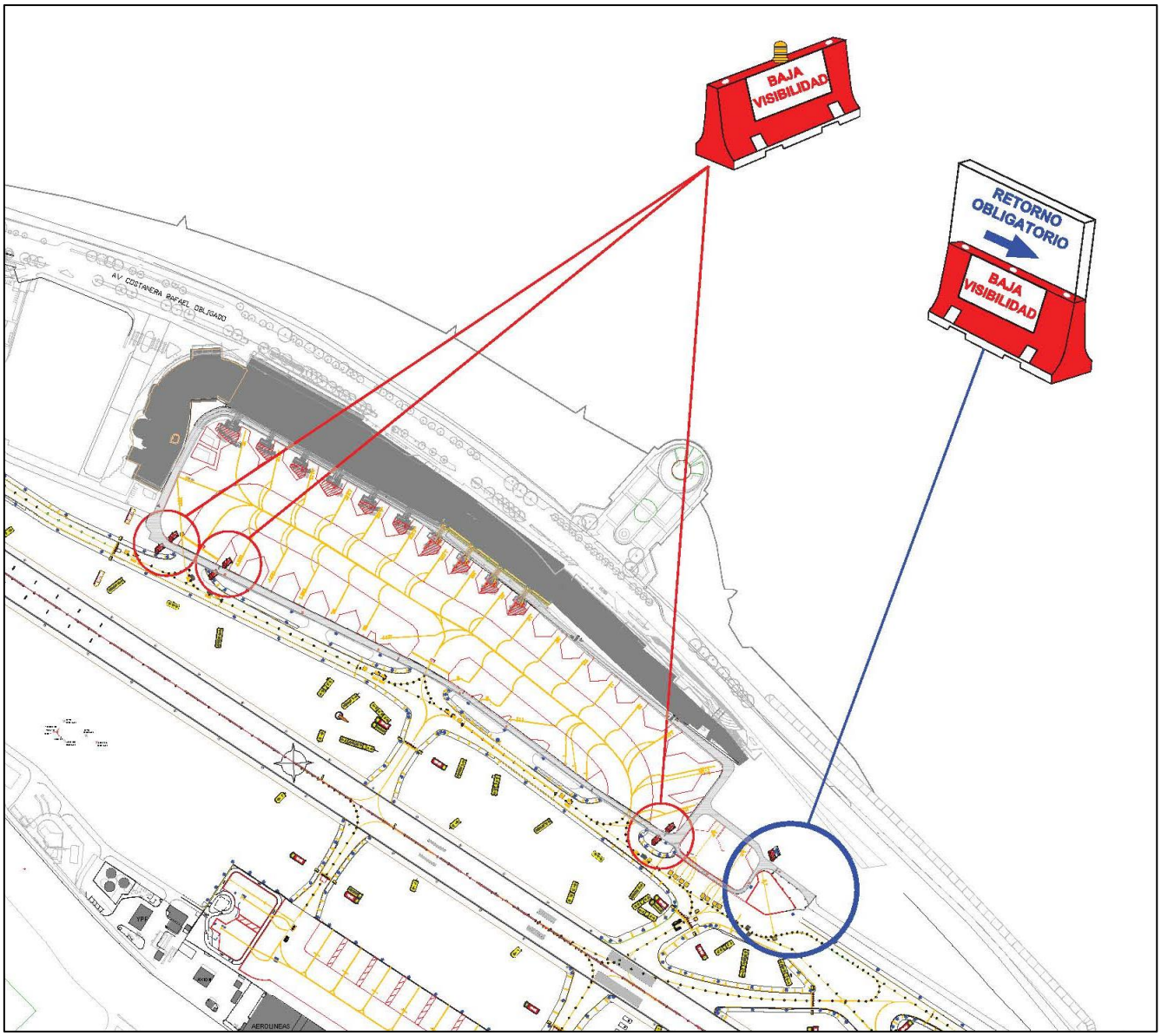
ANEXO CHARLIE

TABLA DE DEGRADACIÓN DE ENERGIA Y COMANDO CATEGORÍA I Y II .

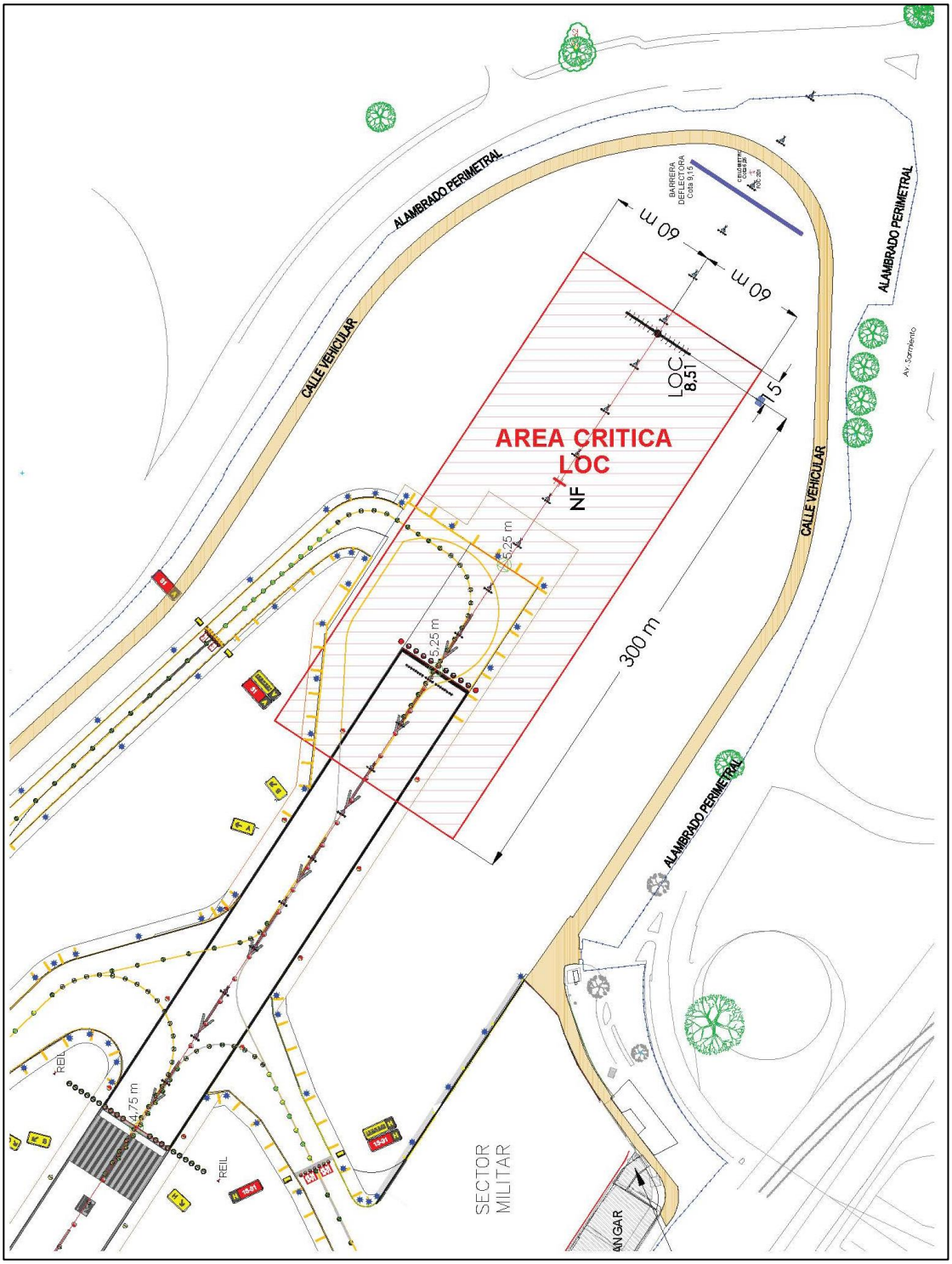
SISTEMA	CONDICIÓN	CAT I	CAT II
ENERGÍA ELECTRICA	Falla de energía principal	No afecta	No afecta
	Falla de UPS	No afecta	**Operación no autorizada**
	Falla de generador eléctrico	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
COMANDO SET	Inoperativo	No afecta	**Operación no autorizada**
COMANDO TWR	Falla monitoreo	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**
	Falla control	**Operación no autorizada**	**Operación no autorizada**

ANEXO DELTA

PLANO DEMARCACIÓN CON TABLEROS Y LUCES "BAJA VISIBILIDAD"

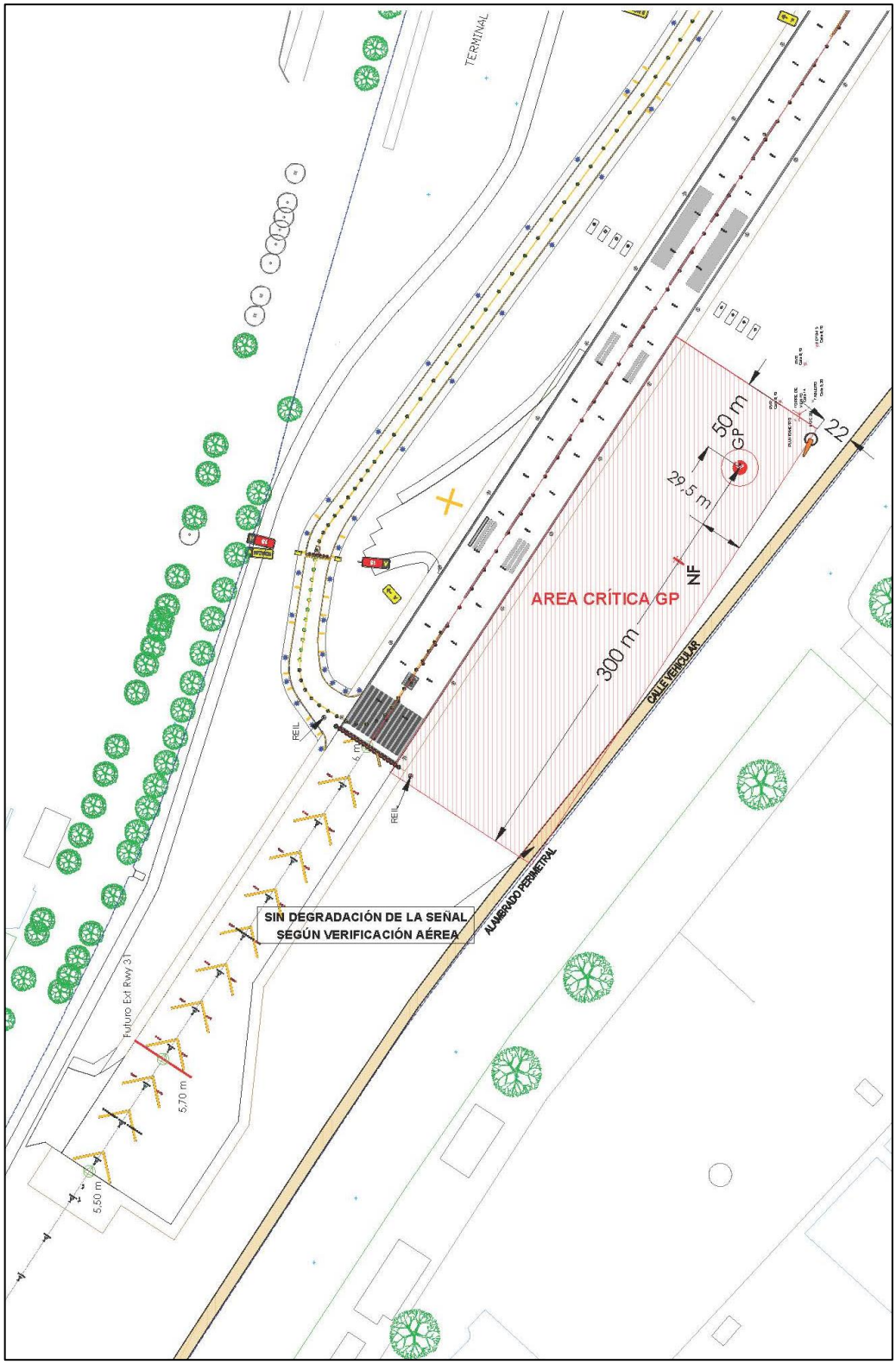


ANEXO ECHO



AREA CRITICA LOCALIZADOR

ANEXO ECHO



AREA CRITICA GP

ANEXO FOXTROT

TABLA DE DEGRADACIÓN DE ILS CATEGORÍA I, II: RADIOAYUDAS.

SISTEMA	SITUACIÓN	ILS CAT I	ILS CAT II
Localizador (LLZ) dual	Sin respaldo	No afecta	**Operación no autorizada**
	Respaldo no hot standby	No afecta	
	Inoperativo	**Operación no autorizada**	
Trayectoria de planeo (GP) dual	Sin respaldo	No afecta	**Operación no autorizada**
	Respaldo no hot standby	No afecta	
	Inoperativo	No afecta	**Operación no autorizada**
Monitor localizador (LLZ) dual	Un monitor fuera de servicio	No afecta	
	Inoperativo	**Operación no autorizada**	
Monitor trayectoria de planeo (GP) dual	Un monitor fuera de servicio	No afecta	
	Inoperativo	Asumir GP fuera de servicio	**Operación no autorizada**
Unidad de estatus del control remoto (RCSU)	Inoperativo	**Operación no autorizada**	
	TWR sin indicación; OK en sala técnica	**Operación no autorizada**	
DME	Inoperativo	**Operación no autorizada**	
Farfield monitor	Inoperativo	No afecta	
	Alarmado más de 70 seg.	No afecta	

ANEXO GOLF

TABLA DE DEGRADACIÓN DE RVR CAT I Y CAT II

Instrumental RVR	Estado	CAT I	CAT II
TDZ Cabecera 13	Fuera de servicio	Visibilidad 800 m	**Operación no autorizada**
MID Punto medio	Fuera de servicio	No afecta	No afecta con RVR ROLLOUT en servicio RVR 300 m
ROLLOUT Cabecera 31	Fuera de servicio	No afecta	No afecta con RVR MID en servicio RVR 300 m

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2022-20744187-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 4 de Marzo de 2022

Referencia: PVR AEROPARQUE J.NEWBERY 1° ED. 2022

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 27 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.03.04 17:55:26 -03:00

Juan Carlos Gonzalez
Asesor Técnico
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.03.04 17:55:30 -03:00