



FUERZA AÉREA.

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INF. AERONÁUTICA.

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.

DIRECCIÓN DE CIRCULACIÓN AÉREA.

A.I.C. "Gral. Cesáreo L. Berisso", 26 de agosto de 2020.

PROCEDIMIENTO en SUAA SIN SERVICIO DE CONTROL ATS.

Antecedentes

Debido a obras que se realizarán en la torre del aeródromo SUAA durante 3 semanas, se plantea la necesidad de una nueva estructura de espacio y servicio por ese período.

Se requiere un procedimiento específico tomando en cuenta, los reglamentos LAR91, LAR211, y descripción en el AIP ADSUAA, además de las condiciones pertinentes para la seguridad y eficiencia: *el tipo de tráfico aéreo implicado, su densidad, las condiciones meteorológicas y topográficas, el ser adyacente al Aeropuerto Internacional de Carrasco y el encontrarse dentro del TMA Carrasco*

Para el caso se considera la Circular 211-AN/128 de la OACI, donde AFIS es el término utilizado para describir *"el suministro de información útil para conducir de forma segura y eficaz el tráfico de aeródromos designados para ser utilizados por la Aviación General, donde la autoridad de los servicios de tránsito aéreo apropiada determina que la provisión del servicio de control de aeródromo no está disponible, o no lo está en todo o parte del horario operativo del aeropuerto.*

Objetivo

Establecer un procedimiento para que los usuarios lleven a cabo operaciones limitadas de forma segura, conozcan y estén atentos al resto del tráfico e intercambien información sobre el tráfico cuando se lleguen o salgan del aeródromo no controlado. El uso de protocolos de comunicaciones y radiofrecuencia adecuados es fundamental para la seguridad del tráfico.

Alcance

El siguiente procedimiento aplica a todos los usuarios del Aeródromo SUAA, controladores de tránsito aéreo del aeródromo y dependencias adyacentes (Torre SUMU y Carrasco APP).

GENERALIDADES

- Se establece:
 - ATZ SUAA cambia a FIZ y se reclasifica G.
 - Horario de operaciones VFR entre salida y puesta de sol, (AIP Uruguay GEN 2.7- 4.)
 - Solo se admiten operaciones VFR.
 - Plan de vuelo obligatorio.
 - Salidas ascenso hasta máximo 1500 ft.
 - Llegadas descenso hasta 2000 ft.
 - Solo se autorizaran vueltas de pista para aquellas escuelas de vuelo que tengan base en SUAA siempre y cuando un Instructor sea el piloto al mando de la aeronave.
 - Se establece un máximo de 2 aeronaves en circuito de tránsito.
 - No se permite el entrenamiento a aeronaves que procedan de otros aeródromos.
 - No se permite pruebas de motor en plataforma.

- **Se publicará NOTAM con generalidades, días de aplicación y se hará referencia al procedimiento específico que se publicará en la página web de AIS.** (Por las características de SUAA, no se aplica ENR 1.2-2 “procedimiento en aeródromo no controlado” aunque este procedimiento contiene algunos puntos en común).

- Las aeronaves deberán anunciar su posición e intenciones en los puntos de notificación normales.

- Al recibir una transmisión de información sobre el tránsito procedente de otra aeronave, si la tripulación de vuelo decide que es necesario tomar medidas inmediatas para evitar un riesgo inminente de colisión, debe lograrse mediante las disposiciones sobre derecho de paso establecidas en la LAR 91. Se acusará recibo de la información recibida por el reporte

de otra aeronave y se acordarán maniobras necesarias para solucionar un posible conflicto.

Procedimientos VFR.

Llegadas.

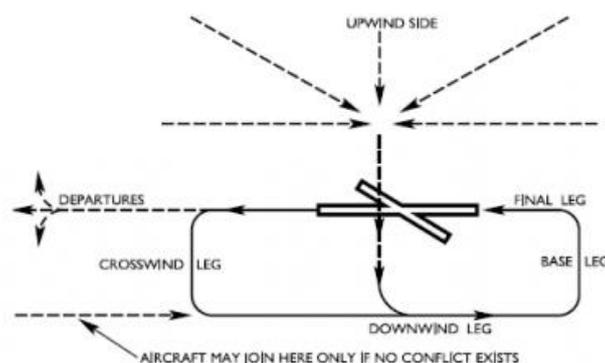
Los siguientes procedimientos se aplican a todas las aeronaves que operan en el aeródromo. Antes de incorporarse a un circuito de tráfico, todos los pilotos deben anunciar sus intenciones y, una vez en el circuito, realizar todos los informes de posición correspondiente .

El circuito de tráfico generalmente se vuela a 1000 ft sobre la elevación del aeropuerto. Se espera que los pilotos se acerquen y aterricen en la pista activa. La pista activa es una pista que otras aeronaves están usando o tienen la intención de usar con el propósito de aterrizar o despegar.

Si fuera necesario que una aeronave aterrice o despegue de una pista que no sea la pista activa, se espera que se establezca la comunicación adecuada entre el piloto y la estación terrestre (si está disponible, "Adami Información") o entre el piloto y otro tráfico local, para asegurar que no haya conflictos.

Procedimientos de unión de circuitos.

La siguiente ilustración muestra los procedimientos de entrada y salida de circuitos en un aeródromo no controlado sin procedimientos.



Cuando **NO ESTÉ** disponible información de aviso de aeropuerto, se aplican los siguientes procedimientos:

Siempre que sea posible, las aeronaves deberían acercarse al circuito de tráfico desde el lado en contra del viento. Sin embargo, si el piloto ha determinado positivamente que no hay otro tráfico, o que no habrá conflicto con otro tráfico que ingrese al circuito, o tráfico establecido dentro del circuito, el piloto también puede unirse al circuito en el tramo a favor del viento.

Al incorporarse, descender para cruzar la pista en vuelo nivelado a la altitud del circuito. Mantenga esa altitud hasta que se requiera un mayor descenso para aterrizar.

Si es necesario que una aeronave cruce el aeropuerto antes de incorporarse al circuito, se recomienda que el cruce se realice al menos 500 pies por encima de la altitud del circuito.

EN USO PISTA 01: Todos los descensos deben hacerse en inicial izquierda.

EN USO PISTA 19: Todos los descensos deben hacerse en inicial derecha.

Cuando la información de aviso del aeropuerto **ESTÉ** disponible, los pilotos tienen opciones adicionales para unirse a circuitos:

La aeronave puede unirse al patrón del circuito directamente o en 45° al tramo a favor del viento o directamente al tramo base o final. Los pilotos deben estar atentos a otro tráfico que ingrese al circuito en estas posiciones y a aproximaciones directas o circulares.

Salidas.

Las aeronaves VFR que salen del aeropuerto deben ascender con rumbo de pista hasta 1500 ft y abandona la zona del circuito de tránsito. Comunicará TWR SUMU 118.1 (alternativa 121.8) o APP SUMU 119.2 (alternativas 120.2, 128.5, 126.3), según corresponda a la trayectoria de su FPL, activando A1200 (si no se obtuvo por coordinación previa) y aguardará instrucciones.

Puntos geográficos de referencia de entrada y salida a la zona.

Los tránsitos serán encaminados por los siguientes puntos geográficos, dejándolos a la izquierda: **Progreso, Manga, Barra Santa Lucía, Parador Tajés.**

Se resalta que se evitará el sobrevuelo de la ciudad (sector 2) y la Bahía de Montevideo.

COMUNICACIONES.

Las siguientes listas proporcionan protocolos de notificación para la mayoría de las situaciones.

General.

- Mantener una escucha en la "frecuencia apropiada" (118.4 o 122.1) para su uso en el área del aeródromo.
- Informe las intenciones del piloto al mando antes de ingresar al área de maniobras.

Reglas de vuelo visual (VFR).

Los siguientes procedimientos se aplican cuando los vuelos se realizan según las Reglas de vuelo visual (VFR).

Salida.

Antes de pasar a la superficie de despegue, informe las intenciones de salida del piloto al mando con la frecuencia adecuada. Si se encuentra un retraso, transmita las intenciones y la duración esperada del retraso, luego retransmita las intenciones de salida antes de pasar a la superficie de despegue.

Antes del despegue, verifique tanto por radio, como por observación visual, que no hay probabilidad de colisión con otra aeronave o vehículo durante el despegue.

Después del despegue, informe de la salida del circuito de tránsito del aeródromo y mantenga escucha en la frecuencia apropiada hasta que salga del área.

Llegada.

Antes de ingresar al área del aeródromo (y, cuando las circunstancias lo permitan, al menos cinco minutos antes de ingresar al área), informe la posición de la aeronave, la altitud y el tiempo estimado de aterrizaje, y las intenciones del procedimiento de llegada del piloto al mando en la frecuencia apropiada.

Informe al incorporarse al circuito de tráfico del aeródromo, indicando la posición de la aeronave en el circuito.

Informe cuando esté en el tramo a favor del viento, si corresponde.

Informe en la aproximación final.

Informe cuando esté fuera de la superficie en la que aterrizó la aeronave.

En Circuito.

Informe al incorporarse al tramo del circuito a favor del viento.

Informe en la aproximación final; declarando las intenciones del piloto al mando.

Informe cuando esté fuera de la superficie en la que aterrizó la aeronave.

Necesidad de coordinar previo a la salida.

Los vuelos de entrenamiento en otros aeropuertos se coordinaran telefónicamente antes del despegue, a través de la oficina de información y en su ausencia, directamente con los sectores de espacio controlado que se proponga hacer uso.

Contingencia.

En el caso de que ocurra un cierre de espacio aéreo que no ha sido divulgado, el ATC, a través de las frecuencias de Carrasco TWR y Carrasco APP deberá, en lo posible, transmitir a todas las aeronaves en su espacio aéreo, que el espacio aéreo está cerrado y que estén en espera de instrucciones posteriores. En estos casos, los usuarios pueden tener requerimientos diferentes, según el tipo de aeronave respecto a encaminamientos alternativos. Por lo tanto, el ATC estará alerta a responder a cualquier requerimiento y emitir las medidas de seguridad operacional requeridas.

Emergencia.

Se procederá de acuerdo al Plan de Emergencia del Aeródromo.

DIRECTOR DIVISIÓN TRANSITO AEREO
B13
GUSTAVO TURCATTI



Director de Circulación Aérea.

Cnel. (Nav).

Gabriel Falco.