

REPÚBLICA ARGENTINA

DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA
DIRECCIÓN REGULACIÓN, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS
DEPARTAMENTO INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Dirección AFS: SABBYNYX
Tel: (54 11) 5941-3011
e-mail: dianac@anac.gov.ar

AZOPARDO 1405 - Piso 3º
(C1107ADY) – CABA
ARGENTINA

A 09 / 2018

27 de agosto 2018

A 09. SUPERVISIÓN DE LA TRAYECTORIA DE VUELO DE AERONAVES EN APROXIMACIÓN FINAL; SUPERVISIÓN DE LA TRAYECTORIA DE VUELO DE OTRAS AERONAVES EN LAS CERCANÍAS DEL AERÓDROMO. / SUPERVISION OF THE FLIGHT PATH OF AIRCRAFT IN FINAL APPROACH; SUPERVISION OF THE FLIGHT PATH OF OTHER AIRCRAFT IN THE SURROUNDINGS OF THE AERODROME.

1. PROPÓSITO

El propósito de esta Circular de Información Aeronáutica (AIC) es comunicar a la comunidad aeronáutica sobre las revisiones y actualizaciones realizadas en referencia a la información obtenida de los equipos de vigilancia ATS en la prestación del Servicio de Control de Tránsito Aéreo en Zonas de Control (CTR) y Zonas de Tránsito de Aeródromos (ATZ), donde las Dependencias ATS brindan servicio de Control de Tránsito Aéreo por procedimiento.

2. GENERALIDADES

2.1. -El sistema de vigilancia ATS que hoy está en uso es un equipo que, por definición, expresa "Término genérico que significa, según el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema similar basado en tierra que permite la identificación de aeronaves";

2.2. -Poder determinar la posición en distancia y azimut de las aeronaves, mediante el uso de sistemas de vigilancia ATS; es una ayuda para facilitar a los controladores el desempeño de sus funciones y, de esta forma, posibilitar la prestación de mejores y más eficientes servicios de tránsito aéreo.

2.3. -Los controladores de la dependencia torre de control deben mantener vigilancia constante, además de sobre las aeronaves y vehículos en el área de maniobras, sobre todas las operaciones de aeronaves en las inmediaciones del aeródromo. Aun cuando dicha función puede llevarse a cabo visualmente, el sistema de vigilancia ATS permite emplearse para la supervisión de la trayectoria de vuelo mejorando la conciencia situacional del Controlador de tránsito aéreo que brinde el servicio de control de Aproximación/Aeródromo; sin perjudicar ni menoscabar en modo alguno la observación visual directa del tránsito en el aeródromo o la aplicación de los procedimientos.

2.4. -La información obtenida de los sistemas de vigilancia ATS se emplea para proporcionar a las aeronaves información y asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal de vuelo, incluidas las desviaciones respecto a los términos de las autorizaciones del control de tránsito aéreo otorgadas.

1. PURPOSE

The purpose of this Aeronautical Information Circular (AIC) is to communicate to the aeronautical community about the revisions and updates made in reference to the information obtained from the ATS surveillance equipment in the provision of the Air Traffic Control Service in Control Zones (CTR) and Aerodromes Traffic Areas (ATZ), where the ATS units provide Air Traffic Control Service by procedure.

2. GENERAL

2.1. *-The ATS surveillance system that is in use today is an equipment that, by definition, expresses "Generic term that means, as the case, ADS-B, PSR, SSR or any similar system ground - based that allows the aircraft identification";*

2.2. *-To determine the aircraft position in distance and azimuth, through the use of ATS surveillance systems; it is an aid to ease the controllers the performance of their functions and, in this way, enable the provision of better and more efficient air traffic services.*

2.3. *-Controllers from the Control Tower Unit must maintain constant oversight, not only for the aircraft and vehicles in the maneuvering area, but also over all aircraft operations in the vicinity of the aerodrome. Although this function can be carried out visually, the ATS surveillance system allows to be used for the supervision of the flight path improving the situational awareness of the Air Traffic Controller that provides the Approach / Aerodrome Control Service; without harming or undermining in any way the direct visual observation of traffic at the aerodrome or the application of procedures.*

2.4. *-Information obtained from ATS surveillance systems is used to provide aircraft with information and advice on significant deviations from the nominal flight path, including deviations from the terms of the air traffic control authorizations granted.*

Nota: La disponibilidad y utilización de la información del sistema de vigilancia ATS no ha ido en ningún caso en detrimento de la observación visual del tránsito de aeródromo.

3. PROCEDIMIENTOS

Por todo lo anterior, EANA S.E. continuará implementando procedimientos en los cuales se empleará la información presentada por los equipos de vigilancia ATS instalados en las Dependencias Torres de Control EZEIZA y AEROPARQUE.

Cabe destacar que a la fecha no se han presentado novedades adversas o situaciones que vulneren los niveles de seguridad operacional, que provengan del uso de la información obtenida en los sistemas de vigilancia ATS instalados en los aeródromos en cuestión. Pero sí se han demostrado los beneficios que obtienen los usuarios que operan en estos aeródromos en cuanto al mejoramiento de la regularidad y eficiencia al utilizar el ATC esta herramienta, mejorando la utilización del espacio aéreo, disminuyendo las demoras, proporcionando encaminamientos directos y perfiles de vuelo óptimos, así como para mejorar la seguridad.

Con la intención de mejorar las prestaciones brindadas en los aeródromos a los usuarios a partir de la creación de EANA SE, personal capacitado realizó una evaluación; la cual demostró que, tanto el personal como el equipamiento están en condiciones de ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final y en las cercanías del aeródromo;

Nota 1: La información obtenida de los sistemas de vigilancia ATS en las Dependencias Torres de Control se usará principalmente como complemento a la información obtenida mediante la observación visual del tránsito en el aeródromo.

Nota 2: Dentro de las Zonas de Control de aeroparque y Ezeiza, además de brindarse el servicio de control, de información y de alerta, se facilitará asesoramiento a aquellas aeronaves que estén bajo supervisión de la trayectoria de vuelo, lo cual deberá considerarse sólo como una medida provisional hasta el momento en que pueda sustituirse por el suministro de Servicio de Control de Tránsito Aéreo por sistema de Vigilancia ATS.

3.1. Identificación de Aeronaves

Antes de realizar la transferencia de responsabilidad de las aeronaves a las dependencias Torres de Control, el controlador de la TMA BAIREs realizará todas las acciones pertinentes para garantizar que se mantenga la identificación dentro de las Zonas de Control de forma que la provisión de este servicio sea ininterrumpido. Esto permitirá, que el controlador de la dependencia torre de control pueda realizar el reconocimiento de cada aeronave mediante la observación de la información presentada en el sistema de vigilancia ATS y asociándolos con los datos transmitidos por las aeronaves, de esta forma podrá realizar la supervisión de la trayectoria de vuelo de las aeronaves en la aproximación final y en las inmediaciones.

Note: The availability and use of the information from the ATS surveillance system has not under any circumstances been detrimental to the aerodrome traffic visual observation.

3. PROCEDURES

For all the above, EANA S.E. will continue to implement procedures in which the information presented by the ATS surveillance EQUIPMENTS installed in the EZEIZA and AEROPARQUE Control Tower Units will be used.

It should be noted that today there have been no adverse developments or situations that violate the levels of operational safety, stemming from the use of the information obtained in the ATS surveillance systems installed in the involved aerodromes. But the benefits obtained by users operating at these aerodromes have been demonstrated in terms of improving regularity and efficiency when the ATC uses this tool, improving the use of airspace, reducing delays, providing direct routings and optimal flight profiles, as well as to improve safety.

With the intention of improving the services provided at the aerodromes to the users since the creation of EANA SE, trained personnel carried out an evaluation; which showed that both personnel and equipment are able to perform the following functions:

- Supervision of the aircraft flight path on final approach and in the vicinity of the aerodrome;

Note 1: The information obtained through the ATS surveillance systems from the Control Tower Units will be used mainly as a complement to the information obtained by visual traffic observation at the aerodrome.

Note 2: Within Aeroparque and Ezeiza control areas, apart from providing the control, information and alert service, advice will be provided to those aircraft that are under the supervision of flight path, which should be considered only as a temporary measure until the time it can be replaced by the provision of Air Traffic Control Service by ATS Surveillance system

3.1. Aircraft Identification

Before handing off the aircraft responsibility to the Control Tower Units, the controller from the BAIREs TMA will take all the pertinent actions to assure that the identification is maintained within the Control Areas so that the provision of this service is uninterrupted. This will allow the control tower unit controller to recognize the identity of each aircraft by observing the information displayed in the ATS surveillance system and associating it with the data transmitted by the aircraft, in this way, it will be possible to supervise the aircraft flight path in the final approach and in the vicinity.

3.2. Mínimas de separación

3.2.1. Se han realizado trabajos para obtener la capacidad de la pista de los aeródromos respectivos, para lo cual se realizó también la toma de tiempos de ocupación de la pista en uso, en cada uno de ellos, que permite establecer las siguientes mínimas de separación entre aeronaves aterrizando o entre ellas, y otras aeronaves despegando, según el aeródromo que se trate:

Aeroparque Jorge Newbery (SABE)

- 1- 10 NM / 04 minutes como mínimo, lo cual permite mantener una secuencia entre aeronaves que llegan e intercalar un despegue.

NOTA: Con aeronaves de misma performance se podrá reducir a 3 minutos de intervalo.

Aeropuerto Intl. Ezeiza (SAEZ) (solo RWY 11/29)

- 1- 15 NM / 05 minutos como mínimo, lo cual permite mantener una secuencia entre aeronaves que llegan e intercalar un despegue.

NOTA: Con aeronaves de misma performance se podrá reducir a 4 minutos de intervalo.

3.2.2. Si debido a condiciones meteorológicas y/o condiciones de pista, el piloto tuviese dificultades para completar el aterrizaje, el intervalo antes mencionado será incrementado o se pasará a la utilización de intervalos de aproximación basados en tiempos más largos.

3.3. Procedimientos de aproximación

Las áreas de Control terminal proporcionaran guía vectorial al tránsito de llegada hasta ayudas para la aproximación final interpretadas por el piloto o proporcionaran guía vectorial al tránsito de llegada hasta un punto desde el cual pueda completarse la aproximación visual. A las aeronaves bajo guía vectorial para aproximación final deberá dárseles un rumbo de forma que las lleven a la derrota de aproximación final.

Las dependencias Torres de Control efectuará la supervisión de las trayectorias de vuelo que se realizará sobre los tramos finales de los procedimientos de vuelo establecidos para cada pista de aterrizaje de los respectivos aeródromos y sus inmediaciones.

3.2. Separation Minima

3.2.1. Work has been carried out to obtain the runway capacity for the respective aerodromes, for that reason the occupation time of the runway in use for both aerodromes were also taken, therefore allowing the establishment of the following separation minima between landing aircraft or between them, and other aircraft taking off, depending on the concerned aerodrome:

Aeroparque Jorge Newbery (SABE)

- 1- 10 NM / 04 minutes as a minimum, which allows keeping a sequence between arriving aircraft and Insert a takeoff.

NOTE: With same performance aircraft 3 minutes intervals could be reduced.

Aeropuerto Intl. Ezeiza (SAEZ) (only RWY 11/29)

- 1- 15 NM / 05 minutes as a minimum, which allows keeping a sequence between arriving aircraft and Insert a takeoff.

NOTE: With same performance aircraft 4 minutes intervals could be reduced.

3.2.2. If due to weather conditions and / or runway conditions, the pilot has difficulty to completing the landing, the aforementioned interval will be increased or will be adopted to the use of approach intervals based on longer times.

3.3. Approach Procedures

The terminal control areas will provide vector guidance to the arrival traffic to the aids for final approach understood by the pilot or they will provide vector guidance to the arrival traffic to a point from which the visual approach can be completed. The aircraft under vector guidance for final approach must be provided with heading so that they are taken to the final approach track.

The Control Tower units will supervise the flight paths that will be carried out on the final segment of the flight procedures established for each runway from the respective aerodromes and their vicinities.

ACTUALICE SU DOCUMENTACIÓN
/ UPDATE YOUR DOCUMENTS

DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO /
INTENTIONALLY LEFT BLANK