

URUGUAY

Teléfono: 26040329 int.
1260, 1352, 1463
Telefax: 26040067
AFTN: SUMUYNYX
e-mail: ais@adinet.com.uy

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Servicio de Información Aeronáutica
Aeropuerto Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso"
14000 Canelones

AMDT
NR 56
01 DEC 2018

Las anotaciones con un indicador (☛) al margen significan cambios en el párrafo.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 01 DEC 2018 - 03:01 UTC

ESTA AMDT NO DEBE INSERTARSE EN LA AIP ANTES DE LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR. SIN EMBARGO, SE SUGIERE ESTUDIAR SU CONTENIDO ANTES DE DICHA FECHA.

INSERTAR Y/O DESTRUIR LAS SIGUIENTES PÁGINAS:

<i>DESTRUIR</i>	<i>INSERTAR</i>
<i>GEN</i>	<i>GEN</i>
0.4-1 11 OCT 2018	0.4-1 01 DEC 2018
0.4-2 11 OCT 2018	0.4-2 01 DEC 2018
0.4-3 11 OCT 2018	0.4-3 01 DEC 2018
0.4-4 01 APR 2018	0.4-4 01 DEC 2018
0.4-5 01 AUG 2018	0.4-5 01 DEC 2018
0.4-6 01 DEC 2017	
1.5-1 02 JAN 2017	1.5-1 01 DEC 2018
1.6-1 02 JAN 2017	1.6-1 01 DEC 2018
1.6-2 01 APR 2002	
1.6-3 01 APR 2002	
1.6-4 01 APR 2014	
1.6-5 01 DEC 2010	
1.6-6 01 DEC 2010	
1.6-7 01 APR 2014	
1.6-8 01 APR 2014	
1.6-9 01 APR 2014	
1.6-10 02 JAN 2017	
1.6-11 01 APR 2014	
1.6-12 01 APR 2014	
1.6-13 01 APR 2014	
1.6-14 02 JAN 2017	
1.6-15 01 APR 2014	
1.6-16 01 APR 2014	
1.6-17 01 APR 2014	
1.6-18 01 APR 2014	
1.6-19 01 APR 2014	
1.6-20 01 APR 2014	

DESTRUIR**INSERTAR****GEN****GEN**

1.6-21 01 APR 2014
 1.6-22 01 APR 2014
 1.6-23 01 APR 2014
 1.6-24 01 APR 2014
 1.6-25 01 APR 2014
 1.6-26 02 JAN 2017
 1.6-27 01 APR 2014
 1.6-28 01 APR 2014
 1.6-29 01 APR 2014
 1.6-30 01 APR 2014
 1.6-31 01 APR 2014
 1.6-32 01 APR 2014
 1.6-33 01 APR 2014
 1.6-34 01 APR 2014
 1.6-35 01 APR 2014
 1.6-36 01 APR 2014
 1.6-37 01 APR 2014
 1.6-38 01 APR 2014
 1.6-39 01 APR 2014
 1.6-40 01 APR 2014
 1.6-41 01 APR 2014
 1.6-42 01 APR 2014
 1.6-43 10 DEC 2015
 1.6-44 01 APR 2014
 1.7-1 01 DEC 2017
 1.7-2 01 AUG 2015
 3.3-1 14 SEP 2017
 3.3-2 14 SEP 2017
 3.5-1 01 DEC 2010
 3.5-2 01 AUG 2012

1.7-1 01 DEC 2018
 1.7-2 01 AUG 2015
 3.3-1 01 DEC 2018
 3.3-2 14 SEP 2017
 3.5-1 01 DEC 2018
 3.5-2 01 AUG 2012

ENR**ENR**

1.1-1 01 DEC 2010
 1.1-2 01 DEC 2013
 1.2-1 01 AUG 2016
 1.2-2 01 APR 2018
 1.6-1 13 OCT 2016
 1.6-2 01 APR 2009
 1.10-1 01 APR 2016
 1.10-2 01 AUG 2007
 5.3-1 01 AUG 2014
 5.5-1 01 DEC 2013
 5.5-2 01 DEC 2013
 5.5-3 10 DEC 2015

1.1-1 01 DEC 2018
 1.1-2 01 DEC 2013
 1.2-1 01 DEC 2018
 1.2-2 01 APR 2018
 1.6-1 01 DEC 2018
 1.6-2 01 APR 2009
 1.10-1 01 DEC 2018
 1.10-2 01 AUG 2007
 5.3-1 01 DEC 2018
 5.5-1 01 DEC 2013
 5.5-2 01 DEC 2018
 5.5-3 01 DEC 2018

DESTRUIR**INSERTAR****ENR**

5.5-4 01 DEC 2013
 5.6-1 01 AUG 2010
 5.6-2 01 MAR 1999

ENR

5.5-4 01 DEC 2013
 5.6-1 01 DEC 2018
 5.6-2 01 MAR1999

AD

2.5-11 01 AUG 2007
 2.5-12 14 SEP 2017
 2.8-7 01 DEC 2017
 2.8-8 01 AUG 2007
 2.9-9 01 AUG 2018
 2.9-10 01 AUG 2018
 2.9-13 01 AUG 2018
 2.9-14 01 AUG 2018
 2.9-21 01 AUG 2018
 2.9-22 01 AUG 2018
 2.9-23 01 AUG 2018
 2.9-24 01 AUG 2018
 2.11-9 13 OCT 2016
 2.11-10 01 AUG 2001

AD

2.5-11 01 DEC 2018
 2.5-12 14 SEP 2017
 2.8-7 01 DEC 2017
 2.8-8 01 DEC 2018
 2.9-9 01 AUG 2018
 2.9-10 01 DEC 2018
 2.9-13 01 DEC 2018
 2.9-14 01 AUG 2018
 2.9-21 01 DEC 2018
 2.9-22 01 DEC 2018
 2.9-23 01 AUG 2018
 2.9-24 01 DEC 2018
 2.11-9 01 DEC 2018
 2.11-10 01 AUG 2001

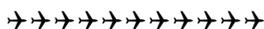
AIRAC AIP/SUP incluidos en esta AMDT:
 Nil.

AIC incluidos en esta AMDT:
 Nil.

Suplementos AIP incluidos en esta AMDT:
 Nil.

NOTAM incluidos en esta AMDT:
 Nil.

**Recordar registrar la inclusión de la enmienda en la página GEN 0.2-1
 Registro de Enmiendas de la AIP**



GEN 0.4 LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP

<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>
PARTE 1		2.1-3	05 NOV 1998	3.1-4	02 JAN 2017
GENERALIDADES (GEN)		2.2-1	02 JAN 2017	3.1-5	02 JAN 2017
		2.2-2	02 JAN 2017	3.1-6	02 JAN 2017
0.1-1	01 APR 2005	2.2-3	02 JAN 2017	3.1-7	02 JAN 2017
0.1-2	01 APR 2012	2.2-4	02 JAN 2017	3.1-8	02 JAN 2017
0.1-3	01 DEC 2010	2.2-5	02 JAN 2017	3.2-1	01 DEC 2014
0.1-4	01 JUN 1997	2.2-6	02 JAN 2017	3.2-2	01 DEC 2004
0.2-1	01 APR 2017	2.2-7	02 JAN 2017	3.2-3	01 JUN 1997
0.3-1	01 JUN 1997	2.2-8	02 JAN 2017	3.2-4	01 DEC 2004
☛0.4-1	01 DEC 2018	2.2-9	02 JAN 2017	3.2-5	01 AUG 2018
☛0.4-2	01 DEC 2018	2.2-10	02 JAN 2017	3.2-6	11 OCT 2018
☛0.4-3	01 DEC 2018	2.2-11	02 JAN 2017	3.2-7	01 AUG 2018
☛0.4-4	01 DEC 2018	2.2-12	02 JAN 2017	3.2-8	01 AUG 2018
☛0.4-5	01 DEC 2018	2.2-13	02 JAN 2017	☛3.3-1	01 DEC 2018
☛		2.2-14	02 JAN 2017	3.3-2	14 SEP 2017
0.5-1	01 JUN 1997	2.2-15	02 JAN 2017	3.3-3	01 DEC 2010
0.6-1	01 JUN 1997	2.3-1	01 DEC 2005	3.4-1	01 DEC 2010
0.6-2	01 DEC 2006	2.3-2	01 DEC 2005	3.4-2	01 DEC 2001
0.6-3	01 APR 2005	2.3-3	01 DEC 2005	3.4-3	01 AUG 2002
		2.3-4	01 DEC 2005	3.4-4	01 DEC 2009
GEN 1		2.3-5	01 APR 2017	3.4-5	01 DEC 2009
		2.3-6	28 MAY 2015	3.4-6	01 DEC 2002
1.1-1	01 DEC 2010	2.3-7	01 AUG 2011	☛3.5-1	01 DEC 2018
1.1-2	28 MAY 2015	2.3-8	01 AUG 2011	3.5-2	01 AUG 2012
1.1-3	01 DEC 2010	2.4-1	01 JUN 2008	3.5-3	01 APR 2005
1.2-1	28 MAY 2015	2.4-2	01 AUG 2010	3.5-4	01 DEC 2006
1.2-2	01 DEC 2006	2.4-3	01 DEC 2004	3.5-5	01 JUN 1997
1.2-3	01 AUG 2000	2.4-4	01 DEC 2002	3.5-6	01 APR 2005
1.2-4	01 AUG 2016	2.4-5	01 DEC 2002	3.5-7	01 AUG 2005
1.2-5	01 APR 2005	2.5-1	01 DEC 2013	3.5-8	01 APR 2005
1.2-6	01 AUG 2016	2.5-2	01 AUG 2010	3.6-1	01 APR 2011
1.3-1	01 AUG 2016	2.5-3	01 AUG 2010	3.6-2	01 DEC 2008
1.3-2	01 DEC 2001	2.6-1	01 JUN 1997	3.6-3	01 DEC 2008
1.4-1	01 JUN 1997	2.6-2	01 JUN 1997	3.6-4	01 APR 2001
☛1.5-1	01 DEC 2018	2.7-1	01 AUG 2011	3.6-5	01 DEC 2008
☛1.6-1	01 DEC 2018	2.7-2	01 AUG 2011	3.6-6	28 MAY 2015
☛1.7-1	01 DEC 2018	2.7-3	01 AUG 2011	3.6-7	28 MAY 2015
1.7-2	01 AUG 2015	2.7-4	01 AUG 2011	3.6-8	28 MAY 2015
1.7-3	01 AUG 2015	2.7-5	01 AUG 2011	3.6-9	28 MAY 2015
1.7-4	01 AUG 2015			3.6-11	01 DEC 2008
GEN 2		GEN 3		3.7-1	01 DEC 2014
		3.1-1	01 DEC 2014	3.7-2	01 DEC 2014
2.1-1	10 DEC 2015	3.1-2	01 DEC 2012		
2.1-2	05 NOV 1998	3.1-3	01 DEC 2012		

<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>
GEN 4		1.6-2	01 APR 2009	2.1-3	01 DEC 2012
		1.6-3	01 AUG 2009	2.1-4	01 APR 2009
4.1-1	01 APR 2006	1.6-4	02 JAN 2017	2.1-5	01 AUG 2005
4.1-2	01 DEC 2004	1.7-1	01 AUG 2005	2.1-7	01 APR 2009
4.1-3	01 DEC 2004	1.7-2	01 DEC 2010	2.2-1	01 AUG 2003
4.1-4	02 JAN 2017	1.7-3	01 APR 2002	2.2-2	01 DEC 2013
4.1-5	02 JAN 2017	1.7-4	01 APR 2002	2.2-3	01 DEC 2013
4.1-6	02 JAN 2017	1.7-5	01 AUG 2005	2.2-4	01 DEC 2013
4.1-7	02 JAN 2017	1.8-1	01 DEC 2009	2.2-5	01 DEC 2013
4.1-8	02 JAN 2017	1.9-1	01 AUG 2005	2.2-6	01 DEC 2013
4.1-9	02 JAN 2017	☛1.10-1	01 DEC 2018		
4.1-10	02 JAN 2017	1.10-2	01 AUG 2007	ENR 3	
4.1-11	02 JAN 2017	1.10-3	01 AUG 2010		
4.1-12	02 JAN 2017	1.10-4	01 AUG 2010	3.1-1	13 OCT 2016
4.1-13	02 JAN 2017	1.10-5	01 DEC 2010	3.1-2	13 OCT 2016
4.1-14	02 JAN 2017	1.10-6	01 AUG 2010	3.1-3	13 OCT 2016
4.1-15	02 JAN 2017	1.11-1	01 AUG 2007	3.1-4	13 OCT 2016
4.1-16	02 JAN 2017	1.12-1	01 JUN 1997	3.1-5	13 OCT 2016
4.1-17	02 JAN 2017	1.12-2	01 JUN 1997	3.1-6	13 OCT 2016
4.1-18	02 JAN 2017	1.12-3	01 JUN 1997	3.1-7	13 OCT 2016
4.1-19	02 JAN 2017	1.12-4	01 JUN 1997	3.1-8	01 AUG 2011
4.1-20	02 JAN 2017	1.13-1	01 JUN 1997	3.1-9	13 OCT 2016
4.1-21	02 JAN 2017	1.14-1	01 JUN 1997	3.1-10	13 OCT 2016
		1.14-2	01 DEC 2010	3.1-11	13 OCT 2016
		1.14-3	01 JUN 1997	3.1-12	13 OCT 2016
PARTE 2		1.14-4	01 DEC 2005	3.1-13	13 OCT 2016
EN RUTA (ENR)		1.14-5	01 DEC 2005	3.1-14	13 OCT 2016
		1.14-6	01 DEC 2005	3.1-15	13 OCT 2016
0.6-1	01 AUG 2005	1.14-7	01 DEC 2005	3.1-16	01 DEC 2013
0.6-2	01 AUG 2014	1.15-1	01 AUG 2003	3.1-17	13 OCT 2016
		1.16-1	01 AUG 2005	3.2-1	11 OCT 2018
ENR 1		1.16-2	01 AUG 2005	3.2-2	11 OCT 2018
		1.16-3	01 AUG 2005	3.2-3	11 OCT 2018
☛1.1-1	01 DEC 2018	1.16-4	01 AUG 2005	3.3-1	11 OCT 2018
1.1-2	01 DEC 2013	1.16-5	01 AUG 2005	3.3-2	13 OCT 2016
1.1-3	01 AUG 2010	1.16-6	01 AUG 2005	3.3-3	11 OCT 2018
☛1.2-1	01 DEC 2018	1.16-7	01 AUG 2014	3.3-4	11 OCT 2018
1.2-2	01 APR 2018	1.16-8	01 AUG 2005	3.3-5	11 OCT 2018
1.2-3	01 APR 2018	1.16-9	01 AUG 2005	3.3-6	11 OCT 2018
1.3-1	13 OCT 2016	1.16-10	01 APR 2006	3.3-7	11 OCT 2018
1.4-1	01 AUG 2003	1.16-11	01 APR 2006	3.3-8	11 OCT 2018
1.4-2	14 SEP 2017			3.3-9	11 OCT 2018
1.4-3	01 AUG 2015	ENR 2		3.3-10	11 OCT 2018
1.5-1	01 AUG 2016			3.3-11	11 OCT 2018
1.5-2	01 DEC 2004	2.1-1	01 APR 2009	3.3-12	02 JAN 2017
☛1.6-1	01 DEC 2018	2.1-2	01 DEC 2013	3.3-13	02 JAN 2017

<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>
3.3-14	02 JAN 2017	5.5-5	13 OCT 2016	1.1-5	01 DEC 2005
3.3-15	02 JAN 2017	☛5.6-1	01 DEC 2018	1.2-1	01 JUN 1997
		5.6-2	01 MAR 1999	1.3-1	01 AUG 2014
3.4-1	01 JUN 1997	5.6-3	01 AUG 1998	1.3-2	02 JAN 2017
3.5-1	01 APR 2016			1.3-3	01 APR 2018
3.5-2	01 DEC 2013	ENR 6		1.3-5	02 JAN 2017
3.5-3	13 OCT 2016			1.3-6	01 DEC 2010
3.5-4	13 OCT 2016	6.1-1	02 JAN 2017	1.3-7	02 JAN 2017
3.5-5	13 OCT 2016	6.1-2	11 OCT 2018	1.4-1	01 DEC 2004
3.5-6	13 OCT 2016	6.1-3	02 JAN 2017	1.5-1	01 APR 2018
3.6-1	01 JUN 1997	6.1-4	11 OCT 2018	1.5-2	02 JAN 2017
		6.1-5	13 OCT 2016		
ENR 4		6.2-1	01 DEC 2008	AD 2	
		6.2-2	01 APR 2009		
4.1-1	28 MAY 2015	6.2-3	10 DEC 2015	2.1-1	01 AUG 2016
4.2-1	01 DEC 2010	6.2-5	01 DEC 2013	2.1-2	01 AUG 2015
4.2-2	01 APR 2005	6.3	02 JAN 2017	2.1-3	01 AUG 2009
4.2-3	01 AUG 2009	6.4	01 JUN 1997	2.1-4	01 DEC 2013
4.2-4	01 AUG 2003	6.5	01 JUN 1997	2.1-5	01 AUG 2016
4.2-5	01 AUG 2010	6.6	01 JUN 1997	2.1-6	01 AUG 2016
4.2-6	01 AUG 2003	6.7	01 JUN 1997	2.1-7	01 DEC 2013
4.2-7	01 APR 2012	6.8	02 JAN 2017	2.1-8	01 DEC 2013
4.3-1	11 OCT 2018	6.9	02 JAN 2017	2.1-9	01 DEC 2013
4.3-2	11 OCT 2018			2.1-10	28 MAY 2015
4.3-3	11 OCT 2018	PARTE 3		2.1-11	01 AUG 2016
4.3-4	11 OCT 2018	AERÓDROMOS (AD)		2.1-13	28 MAY 2015
4.3-5	11 OCT 2018			2.1-15	01 APR 2017
4.3-6	11 OCT 2018	0.6-1	01 APR 2012	2.2-1	02 JAN 2017
4.4-1	01 AUG 2014	0.6-2	01 APR 2012	2.2-2	02 JAN 2017
4.4-2	01 DEC 2014	0.6-3	01 APR 2012	2.2-3	01 JUN 1997
		0.6-4	01 DEC 2004	2.2-4	01 DEC 2013
ENR 5		0.6-5	01 DEC 2008	2.2-5	01 AUG 2016
		0.6-6	01 AUG 2007	2.2-6	01 JUN 1997
5.1-1	01 DEC 2013	0.6-7	01 APR 2012	2.2-7	01 AUG 2001
5.1-2	01 DEC 2014	0.6-8	01 DEC 2004	2.2-8	01 DEC 2002
5.1-3	01 DEC 2013	0.6-9	01 DEC 2004	2.2-9	01 APR 2011
5.1-4	10 DEC 2015	0.6-10	02 JAN 2017	2.2-11	01 AUG 2016
5.1-5	10 DEC 2015	0.6-11	02 JAN 2017	2.2-13	01 APR 2011
5.2-1	01 DEC 2013			2.3-1	01 AUG 2016
5.2-2	01 DEC 2013	AD 1		2.3-2	10 DEC 2015
☛5.3-1	01 DEC 2018			2.3-3	02 JAN 2017
5.4-1	01 JUN 1997	1.1-1	01 DEC 2012	2.3-4	01 DEC 2013
5.5-1	01 DEC 2013	1.1-2	01 DEC 2002	2.3-5	01 AUG 2016
☛5.5-2	01 DEC 2018	1.1-3	01 AUG 2009	2.3-6	02 JAN 2017
☛5.5-3	01 DEC 2018	1.1-4	01 DEC 2005	2.3-7	01 DEC 2013
5.5-4	01 DEC 2013	1.1-5	01 DEC 2005	2.3-8	01 DEC 2014

<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>
2.3-9	10 DEC 2015	2.5-19	01 AUG 2016	2.8-11	01 DEC 2017
2.3-11	02 JAN 2017	2.5-21	14 SEP 2017	2.8-13	01 DEC 2017
2.3-13	10 DEC 2015	2.5-23	14 SEP 2017	2.8-15	01 DEC 2017
2.3-15	10 DEC 2015	2.5-25	14 SEP 2017	2.8-17	01 DEC 2017
2.4-1	01 AUG 2016	2.5-27	14 SEP 2017	2.8-19	01 DEC 2017
2.4-2	10 DEC 2015	2.5-29	14 SEP 2017	2.9-1	01 AUG 2018
2.4-3	02 JAN 2017	2.5-31	14 SEP 2017	2.9-2	01 DEC 2013
2.4-4	01 DEC 2007	2.5-33	14 SEP 2017	2.9-3	01 AUG 2018
2.4-5	01 AUG 2016	2.5-35	14 SEP 2017	2.9-4	01 AUG 2018
2.4-6	02 JAN 2017	2.5-37	14 SEP 2017	2.9-5	01 AUG 2018
2.4-7	01 APR 2018	2.5-39	14 SEP 2017	2.9-6	01 AUG 2018
2.4-8	01 AUG 2006	2.5-41	14 SEP 2017	2.9-7	01 AUG 2018
2.4-9	01 AUG 2007	2.5-43	14 SEP 2017	2.9-8	01 AUG 2018
2.4-10	01 DEC 2001	2.5-45	14 SEP 2017	2.9-9	01 AUG 2018
2.4-11	10 DEC 2015	2.6-1	01 AUG 2016	☛2.9-10	01 DEC 2018
2.4-13	02 JAN 2017	2.6-2	01 AUG 2009	2.9-11	01 AUG 2018
2.4-15	02 JAN 2017	2.6-3	02 JAN 2017	2.9-12	01 AUG 2018
2.4-17	01 DEC 2013	2.6-4	01 DEC 2013	☛2.9-13	01 DEC 2018
2.4-19	01 DEC 2013	2.6-5	01 AUG 2016	2.9-14	01 AUG 2018
2.4-21	10 DEC 2015	2.6-6	02 JAN 2017	2.9-15	01 AUG 2018
2.4-23	10 DEC 2015	2.6-7	01 DEC 2013	2.9-17	01 AUG 2018
2.4-25	01 DEC 2013	2.6-8	02 JAN 2017	2.9-18	01 AUG 2018
2.4-27	01 DEC 2013	2.6-9	01 DEC 2013	2.9-19	01 AUG 2018
2.4-29	01 DEC 2013	2.6-10	02 JAN 2017	2.9-20	01 AUG 2018
2.4-31	01 DEC 2013	2.6-11	02 JAN 2017	☛2.9-21	01 DEC 2018
2.4-33	01 DEC 2013	2.6-13	02 JAN 2017	☛2.9-22	01 DEC 2018
2.4-35	01 DEC 2013	2.7-1	01 AUG 2016	2.9-23	01 AUG 2018
2.4-37	01 DEC 2013	2.7-2	01 JUN 1997	☛2.9-24	01 DEC 2018
2.4-39	01 DEC 2013	2.7-3	01 JUN 1997	2.9-25	01 AUG 2018
2.4-41	01 DEC 2013	2.7-4	01 AUG 2010	2.9-26	01 AUG 2018
2.4-43	01 DEC 2013	2.7-5	01 AUG 2016	2.9-27	01 AUG 2018
2.5-1	01 AUG 2016	2.7-6	01 DEC 2004	2.9-28	01 AUG 2018
2.5-2	01 AUG 2007	2.7-7	01 JUN 1997	2.9-29	01 AUG 2018
2.5-3	01 AUG 2001	2.7-8	01 JUN 1997	2.9-30	01 AUG 2018
2.5-4	01 DEC 2000	2.7-9	01 JUN 1997	2.9-31	01 AUG 2018
2.5-5	01 AUG 2016	2.7-11	01 AUG 2016	2.9-33	01 AUG 2018
2.5-6	01 DEC 2014	2.8-1	02 JAN 2017	2.9-35	01 AUG 2018
2.5-7	01 DEC 2006	2.8-2	01 AUG 2014	2.9-37	01 AUG 2018
2.5-8	01 DEC 2013	2.8-3	05 NOV 1998	2.9-38	01 AUG 2018
2.5-9	01 DEC 2004	2.8-4	10 DEC 2015	2.9-39	01 AUG 2018
2.5-10	01 AUG 2007	2.8-5	01 DEC 2013	2.9-40	01 AUG 2018
☛2.5-11	01 DEC 2018	2.8-6	01 APR 2013	2.9-41	01 AUG 2018
2.5-12	14 SEP 2017	2.8-7	01 DEC 2017	2.9-42	01 AUG 2018
2.5-13	01 AUG 2016	☛2.8-8	01 DEC 2018	2.9-43	01 AUG 2018
2.5-15	01 AUG 2016	2.8-9	01 DEC 2017	2.9-44	01 AUG 2018
2.5-17	01 AUG 2016				

<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>
2.9-45	01 AUG 2018	2.12-11	01 AUG 2016	2.16-3	01 AUG 2009
2.9-46	01 AUG 2018	2.13-1	01 AUG 2016	2.16-4	01 DEC 2013
2.9-47	01 AUG 2018	2.13-2	01 AUG 2009	2.16-5	01 AUG 2016
2.9-49	01 AUG 2018	2.13-3	01 AUG 2009	2.16-6	01 AUG 2007
2.9-51	01 AUG 2018	2.13-4	01 AUG 2009	2.16-7	01 AUG 2007
2.9-53	01 AUG 2018	2.13-5	01 AUG 2016	2.16-8	01 AUG 2007
2.9-55	01 AUG 2018	2.13-6	01 JUN 1997	2.16-9	01 JUN 1997
2.9-57	01 AUG 2018	2.13-7	01 DEC 2013	2.16-11	01 AUG 2016
2.9-59	01 AUG 2018	2.13-8	01 DEC 2013	2.17-1	02 JAN 2017
2.9-61	01 AUG 2018	2.13-9	01 AUG 2007	2.17-2	02 JAN 2017
2.9-63	01 AUG 2018	2.13-10	10 DEC 2015	2.17-3	02 JAN 2017
2.9-65	01 AUG 2018	2.13-11	01 AUG 2016	2.17-4	02 JAN 2017
2.9-67	01 AUG 2018	2.13-13	10 DEC 2015	2.17-5	01 DEC 2017
2.10-1	01 AUG 2016	2.14-1	01 AUG 2016	2.17-6	02 JAN 2017
2.10-2	01 AUG 2016	2.14-2	14 SEP 2017	2.17-7	02 JAN 2017
2.10-3	01 DEC 2013	2.14-3	01 APR 2012	2.17-8	02 JAN 2017
2.10-4	01 AUG 2016	2.14-4	01 DEC 2013	2.17-9	02 JAN 2017
2.10-5	02 JAN 2017	2.14-5	01 AUG 2011		
2.10-6	01 AUG 2016	2.14-6	01 AUG 2014	AD 3	
2.10-7	01 DEC 2013	2.14-7	01 AUG 2001		
2.10-8	01 DEC 2013	2.14-8	01 APR 2012	3.1-1	01 JUN 1997
2.10-9	01 AUG 2007	2.14-9	01 AUG 2007		
2.10-10	10 DEC 2015	2.14-10	10 DEC 2015		
2.10-11	01 AUG 2016	2.14-11	01 AUG 2016		
2.10-13	01 AUG 2016	2.14-13	10 DEC 2015		
2.10-15	10 DEC 2015	2.14-15	01 DEC 2013		
2.11-1	01 AUG 2016	2.14-17	01 DEC 2013		
2.11-2	28 MAY 2015	2.14-19	01 DEC 2013		
2.11-3	05 NOV 1998	2.15-1	01 AUG 2016		
2.11-4	01 DEC 2013	2.15-2	01 APR 2016		
2.11-5	01 AUG 2016	2.15-3	05 NOV 1998		
2.11-6	01 AUG 2010	2.15-4	01 DEC 2013		
2.11-7	01 AUG 2010	2.15-5	01 AUG 2016		
2.11-8	01 AUG 2001	2.15-6	05 NOV 1998		
☛2.11-9	01 DEC 2018	2.15-7	01 AUG 2010		
2.11-10	01 AUG 2001	2.15-8	01 AUG 2009		
2.11-11	01 AUG 2016	2.15-9	01 DEC 2017		
2.12-1	01 AUG 2016	2.15-10	01 DEC 1999		
2.12-2	01 AUG 2009	2.15-11	01 AUG 2016		
2.12-3	01 AUG 2009	2.15-13	01 AUG 2016		
2.12-4	01 DEC 2002	2.15-15	01 AUG 2016		
2.12-5	01 AUG 2016	2.15-17	01 AUG 2009		
2.12-6	01 DEC 2002	2.15-19	01 AUG 2009		
2.12-7	01 DEC 2002	2.16-1	01 AUG 2016		
2.12-8	01 DEC 2002	2.16-2	01 AUG 2009		
2.12-9	01 DEC 2002				

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

GEN 1.5 INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y DOCUMENTOS DE VUELO DE LAS AERONAVES

1. Generalidades

Las aeronaves que vuelen en Uruguay deben ajustarse a las disposiciones establecidas en *los Reglamentos de Aviación Civil de la República Oriental del Uruguay, y los estándares y prácticas recomendadas de la OACI*.

A los operadores certificados se les requerirá copia del AOC (Certificado de Explotador Aéreo) a bordo de la Aeronave, de acuerdo al LAR (Reglamento Aeronáutico Latinoamericano) 121 y 135.

2. Equipo especial que debe transportarse

Se requerirá el uso obligatorio de respondedores SSR en Modos A y C en todo el espacio aéreo de la FIR Montevideo, excepto que operen en espacio aéreo "G" por debajo de 2500 FT.

3. Equipo opcional

Aquellas aeronaves que vayan a volar en todo el espacio aéreo de la FIR Montevideo y posean equipo respondedor con Modo S, deberán ajustar la identificación de la aeronave en el mismo y activarlo.

Este reglaje deberá corresponderse con la identificación de la aeronave especificada en la casilla 7 del Plan de Vuelo de la OACI, ó, si no se hubiera presentado Plan de Vuelo, mediante la matrícula de la aeronave.

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

**GEN 1.6 RESUMEN DE REGLAMENTOS NACIONALES Y
ACUERDOS/CONVENIOS INTERNACIONALES**

Figura a continuación una lista de legislación aeronáutica civil, reglamentos de navegación aérea, etc., vigentes en Uruguay. Es indispensable que toda persona que se dedique a operaciones aéreas esté familiarizada con los reglamentos pertinentes. Pueden obtenerse copias de esos documentos en el Servicio de Información Aeronáutica. Las direcciones se encontrarán en la página GEN 3.1.-1.

Los vuelos nacionales e internacionales hacia, desde o sobre territorio uruguayo se ajustan a los siguientes reglamentos vigentes en Uruguay: LAR, Código Aeronáutico, Digesto Aeronáutico, Decretos, Anexos y Documentos OACI.

1. Acuerdos operacionales entre FIR MONTEVIDEO y FIR's adyacentes (CAO's).

Centros de Control	Fecha de efectividad
ACC Ezeiza	15 MAR 2017
ACC Resistencia	15 MAR 2017
TWR Salto / TMA Concordia	01 AUG 2017
ACC Curitiba	31 JUL 2018

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

GEN 1.7 DIFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI

1. ANEXO 1 - LICENCIAS AL PERSONAL (DÉCIMA EDICIÓN): Enmienda 160 (Decreto Poder Ejecutivo 312/995)

2. ANEXO 2 - REGLAMENTO DEL AIRE (DÉCIMA EDICIÓN) Enmienda 41 (Resolución DINACIA N° 16/009)

Cap. 3 Reglas Generales

3.3.1.2 Debe presentarse Plan de Vuelo en todos los casos excepto para los vuelos VFR en espacio G.

3.3.5.4 Cuando el piloto que presenta un Plan de Vuelo dentro de las fronteras nacionales, sepa antes de iniciarlo, que ninguno de los procedimientos indicados en este Anexo para dar aviso de llegada (ARR) será practicable, deberá dejar constancia de tal imposibilidad anotando en la casilla 18 del formulario de Plan de Vuelo, lo siguiente ARR/NIL.

Nota: La anotación ARR/NIL, realizada en la casilla 18 del formulario de Plan de Vuelo evitará que se activen innecesariamente los servicios de alerta, búsqueda y salvamento.

3.6.2.2.1 No se aplica.

3.6.3.1.1 No se aplica.

Cap. 4 Reglas de Vuelo Visual

4.3 Los vuelos VFR operarán desde 30 minutos antes de la salida del sol hasta 30 minutos después de la puesta del sol. Se autorizan vuelos VFR nocturnos siempre que cumplan con los requisitos de las  LAR 91 y 135.

4.4 c) sobre el mar a más de 20 NM (37 km) del litoral, durante más de una hora,
d) sobre nubes, niebla y otras formaciones meteorológicas cuando éstas obstruyan las referencias visuales continuas con el terreno.

4.5 a) Los niveles VFR se utilizan hasta FL 195 solamente.

PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA - GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (Doc. 4444 ATM/501) Decimoquinta Edición 2007 – Enmienda 2

CAPÍTULO 4 Disposiciones generales para los Servicios de Tránsito Aéreo

4.3.2.1.1. literal c) no se aplica

 4.4.2.1.3 En el caso que haya una demora de más de 60 minutos respecto a la hora prevista de fuera calzos, para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo debería enmendarse, o debería presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según proceda.

4.10.4.6. No se proporciona reglaje QFE de altímetro.

CAPÍTULO 5 Métodos y mínimas de separación

5.4.2.2.1 No es aplicable en el momento de las transferencias de responsabilidades, cuando los vuelos vayan a cruzar fronteras internacionales. En su lugar se aplican procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdo suscritas con los ACC Ezeiza, Resistencia y Curitiba.

5.4.2.3.1 No es aplicable en el momento de las transferencias de responsabilidades, cuando los vuelos vayan a cruzar fronteras internacionales.

CAPÍTULO 9 Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta

9.2.2.1 Por acuerdo regional el período de tiempo es de tres minutos.

PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (Doc 7030) (CUARTA EDICIÓN)
Ver diferencias en ENR 1.8-1.

3. ANEXO 3 - METEOROLOGÍA (DECIMOQUINTA EDICIÓN): Enmienda 74 (Resolución DINACIA N° 19/009)

Apéndice 3

4.3.4 Promediar

a) 10 minutos para informes locales ordinarios y especiales y para presentaciones visuales del alcance visual en pista en las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo.

4. ANEXO 4 - CARTAS AERONÁUTICAS (DÉCIMA EDICIÓN): Enmienda 53 (Resolución DINACIA N° 428/005)

Cap. 3 Plano de Obstáculos de Aeródromo – OACI Tipo A (Limitaciones de Utilización)
Actualmente no se publican estos planos pero se encuentran en construcción

Cap. 4 Plano de Obstáculos de Aeródromo – OACI Tipo B
Actualmente no se publican estos planos pero se encuentran en construcción

Cap. 5 Plano de Obstáculos de Aeródromo – OACI Tipo C
Actualmente no se publican estos planos pero se encuentran en construcción

Cap. 16 Carta Aeronáutica Mundial – OACI 1:1 000 000
Actualmente se publica dicha carta con la cobertura del territorio nacional en una sola hoja pero no con la cobertura definida en el Apéndice 5 donde a Uruguay le corresponde la carta 3434.

GEN 3.3 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1. Servicio responsable

La Dirección de Circulación Aérea dependiente de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica del Uruguay, es la autoridad responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo dentro del área indicada en el numeral 2.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Dirección de Circulación Aérea
Departamento Operativo de Tránsito Aéreo
Aeropuerto Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso"
14000 Canelones - URUGUAY
Teléfono: (598) 2604 0251 interno 5117 y 5201
Telefax: (598) 2604 0251 interno 5155 y 5201
e-mail: jopdta@adinet.com.uy
AFS: SUMUYJYX

Los servicios se proporcionan de conformidad con las disposiciones contenidas en los siguientes documentos:

LAR 91

☛ LAR 211

Anexo 2 - *Reglamento del Aire*

Anexo 11 - *Servicios de Tránsito Aéreo*

Doc 4444 ATM/501 - *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo.*

Doc 8168 - *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Operaciones de Aeronaves (PANS-OPS)*

Doc 7030 - *Procedimientos Suplementarios Regionales*

Las diferencias con respecto a dichas disposiciones se detallan en la subsección GEN 1.7.

2. Área de Responsabilidad

Los servicios de tránsito aéreo se suministran en todo el espacio aéreo que corresponde al territorio Nacional, incluyendo sus aguas territoriales y jurisdiccionales, así como el espacio aéreo sobre alta mar que ha sido objeto de acuerdos regionales de navegación aérea.

En virtud que los valores de techo y visibilidad que en un momento dado se reporten para un Aeródromo pueden tener un valor diferente a la visibilidad informada por los ATS en base a los valores obtenidos por el proveedor de Servicios Meteorológicos INUMET (METAR, SPECI, RVR, etc.), debe considerarse la posibilidad que la visibilidad de vuelo al alcanzar los mínimos para la aproximación sea diferente. Por tanto se permitirá que el piloto sea quien evalúe las condiciones para operar, sin que esto presuponga conflicto de credibilidad con lo reportado por el controlador. En estos casos, los servicios de Tránsito Aéreo, autorizarán la aproximación y el aterrizaje teniendo en cuenta únicamente el tránsito y obstáculos conocidos.

Es responsabilidad del piloto la observación y cumplimiento de los procedimientos de acuerdo con los mínimos meteorológicos.

La responsabilidad de los servicios de Tránsito Aéreo es informar el techo y visibilidad de acuerdo al reporte oficial de INUMET, el piloto es quien deberá de tomar la decisión final de continuar o no con un procedimiento según los valores de visibilidad de vuelo.

No son de responsabilidad de los ATS las posibles consecuencias emanadas de las decisiones del piloto.

Nota 1: Este procedimiento se aplicará a todos los aeródromos de la FIR SUEO.

- Nota 2: Los Servicios de Tránsito Aéreo, informarán sobre el techo de nubes y visibilidad de acuerdo al reporte oficial de INUMET.
- Nota 3: En el Aeropuerto Intl. De Carrasco, la visibilidad para la pista 06-24 (Umbral 24) y pista 01-19 (Umbral 19) se tendrá en cuenta la marcación RVR de 1 minuto.

3. Tipos de servicios

Se suministran los siguientes servicios de Tránsito Aéreo:

- Servicio de Control de Tránsito Aéreo;
- Servicio de Información de Vuelo (FIS)
- Servicio de Alerta
- Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo

3.1 Centro de Control Montevideo

3.1.1 En condiciones operativas de toda el área de maniobras, en funcionamiento normal de las comunicaciones y del radar, se dispone de una capacidad en los sectores de los servicios ATC según se detalla:

Cálculos ATFM

- Sector de Aeródromo SUMU: 24 aeronaves por hora;
- Sector de Aeródromo SULS: 13 aeronaves por hora;
- Sector de ACC: 35 aeronaves por hora;
- Sector de APP: 20 aeronaves por hora.

4. Coordinación entre el explotador y el ATS

La coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo se efectúa de conformidad con 2.16 del Anexo 11 de la OACI.

5. Separación en circuito de Aeródromo

Nil.

6. Altitud mínima de vuelo

Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por el Estado cuyo territorio se sobrevuela, o en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

a) a un nivel de por los menos 300 M (1000 FT) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 Km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo

Nota : la posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de la navegación que pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de a bordo. Sin embargo, cuando la divergencia angular de la señal aérea de navegación, combinada con la distancia entre las ayudas para la navegación, pueda hacer que una aeronave esté a más de 8 km a uno u otro lado del eje, se aumenta el límite de protección de 18 km a cada lado del eje de la ruta en la medida en que la divergencia sea superior a 8 km con respecto al eje.

GEN 3.5 SERVICIOS DE METEOROLOGÍA

1. Servicio responsable

Los servicios de meteorología para la aviación civil son proporcionados por la Dirección de Meteorología Aeronáutica dependiente de la Dirección Nacional de Meteorología (D.N.M.).

Dirección Nacional de Meteorología
Javier Barrios Amorín 1488
11200 Montevideo URUGUAY
Dirección Postal: Casilla de Correo N° 64 Montevideo - URUGUAY
TEL: 2400 5655 (Director Nacional); 2409 0155 (Telecomunicaciones)
Télex: DINAMET UY 22052

Dirección de Meteorología Aeronáutica
Aeropuerto Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso"
14000 Canelones - URUGUAY
Tel.: 2604 1134 y 2604 0329 internos 1234 y 1235; fax 2604 0242; dirección: 2604 0154 y 2604 0329 interno 1299; predictor de turno 2604 0299 y 2604 0329 interno 1230; secretaría técnica-administrativa 2604 9004 y 2604 0329 interno 1231.
AFS: SUMUYYMX, SUZZMAMX

El servicio se proporciona de conformidad con las disposiciones contenidas en los siguientes documentos de la OACI:

Anexo 3 - *Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.*
Doc 7030 - *Procedimientos Regionales Suplementarios*
Anexo 5 - *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres*
Doc 8400 - *Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC)*
Doc 7910 - *Indicadores de lugar*
Doc 8585 - *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*
Doc 8733 - *Planes de navegación aérea - Regiones del Caribe y de Sudamérica*
Doc 7488 - *Manual de la atmósfera tipo de la OACI*
Doc 8896 - *Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos*
Doc 9328 - *Manual de métodos para la observación y la información del alcance visual en la pista*
Doc 9377 - *Manual sobre coordinación entre los servicios de tránsito aéreo y los servicios de meteorología aeronáutica*
CIR 186 - *Gradiente de viento*
● LAR 91 y otros documentos de la República Oriental del Uruguay.

Las diferencias se detallan en la subsección GEN 1.7.

2. Área de responsabilidad

Los servicios y la vigilancia meteorológica se brindan para la FIR / UIR / MONTEVIDEO. Para la FIR/UIR/MONTEVIDEO se brindan los servicios establecidos en el Anexo 3 de OACI - *Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.* Para el Sector MONTEVIDEO ORIENTAL se realiza vigilancia y se prestan servicios a las tripulaciones aéreas a requerimiento.

3. Observaciones e informes meteorológicos
Tabla GEN 3.5.3 Observaciones e informes meteorológicos

<i>Nombre de la Estación/ indicador de lugar</i>	<i>Tipo y frecuencia de la observación/ equipo automático de observación</i>	<i>Tipos de informes MET e suplementaria incluida</i>	<i>Sistema y emplazamiento(s) de observación</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Información climatológica</i>
1	2	3	4	5	6
Artigas/Artigas SUAG	Hora a hora y especiales / NIL	METAR, SPECI	Anemómetro en TWR, estación meteorológica convencional.	1000- media hora des- pués de puesta de sol.	La información climatológica aeronáutica podrá ser solicitada a la Dirección Nacional de Meteorología cuya dirección figura en GEN 3.5-1
Colonia/Colonia SUCA	Hora a hora y especiales / NIL	METAR, SPECI, TAF	Anemómetro en TWR, estación meteorológica convencional.	0800-2000	
Durazno/Santa Bernardina SUDU	Hora a hora y especiales / NIL	METAR, SPECI, TAF	Estación meteorológica convencional y automática.	H24	
Maldonado/Cap. Curbelo SULS	Hora a hora y especiales / NIL	METAR, SPECI, TAF	Anemómetro en TWR, estación meteorológica convencional y automática.	H24	
Montevideo/Adami SUAA	Hora a hora y especiales / NIL	METAR, SPECI, TAF	Anemómetro en TWR, estación meteorológica convencional.	0700-2000 (invierno) 0700-2200 (verano)	
Montevideo/Carrasco SUMU	Hora a hora y especiales / Automática	METAR, SPECI, TAF, SIGMET, TREND, WS	Anemómetro en TWR, estación meteorológica convencional y automática.	H24	
Rivera/Rivera SURV	Hora a hora y especiales / NIL	METAR, SPECI, TAF	Anemómetro en TWR, barómetro anerode, sicro-metro Honda. ☛ Estación meteorológica automática	0730-1930	

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

ENR 1.1 REGLAS GENERALES

1. Generalidades

Las reglas y procedimientos de tránsito aéreo aplicables al tránsito aéreo en el territorio de la República Oriental del Uruguay se ajustan a las LAR's, Anexos 2 y 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, al Código Aeronáutico y a las partes de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión del Tránsito Aéreo (Doc 4444 ATM/501)*, aplicables a las aeronaves y de los *Procedimientos suplementarios regionales* aplicables a la región SAM, excepto las diferencias enumeradas en GEN 1.7.

2. Lanzamiento de objetos

Está prohibido el lanzamiento o pulverización de objetos u otras sustancias desde aeronaves, salvo previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil en coordinación con la División de Tránsito Aéreo y/o autorización pertinente de la dependencia ATS.

3. Vuelos acrobáticos

3.1 Nadie puede operar una aeronave en vuelo acrobático:

- a) sobre cualquier área poblada de una ciudad, villa o pueblo;
- b) sobre cualquier reunión de personas a cielo abierto;
- c) dentro de una zona controlada o aerovías; o área de aeródromos;
- d) dentro de los 7400 M (4 NM) a partir de la línea central de cualquier aerovía;
- e) debajo de los 1500 FT (500 M) de altura sobre la superficie; o
- f) cuando la visibilidad de vuelo es menor a 5 KM (3 millas terrestres).

Vuelo acrobático significa maniobras intencionales que involucren cambios abruptos en la actitud de la aeronave, actitudes anormales o aceleraciones anormales no necesarias para el vuelo normal.

4. Vuelos de remolque y publicidad

- 4.1 Las aeronaves afectadas a servicio de trabajos aéreos de publicidad no podrán sobrevolar las zonas balnearias excepto lo previsto en 4.4.
- 4.2 A los efectos, se entiende por zona balnearia la comprendida entre los 500 M para cada lado de la línea de costa del Océano Atlántico, ríos, arroyos, lagos y lagunas.
- 4.3 La operación, en la zona autorizada, deberá efectuarse a una altura mínima de 500 FT (150 M) sobre el nivel del mar.
- 4.4 Las aeronaves podrán sobrevolar una zona balnearia, a los solos efectos de ingresar o egresar de/o a las zonas autorizadas de operación, debiendo efectuarlo por lo menos a 1000 FT (300 M) de altura sobre el obstáculo más alto situado dentro del radio de 600 M de la aeronave.
- 4.5 Los Delegados Regionales e Inspectores de la Dirección General de Aviación Civil y los Departamentos de Operaciones y control de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica controlarán el cumplimiento de dichos sobrevuelos.

5. Horas y unidades de medida

5.1 Se aplicarán a las operaciones de vuelo el tiempo universal coordinado (UTC) y las unidades de medida indicadas en el Anexo 5 *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres* de la OACI.

6. Estructura del espacio aéreo

6.1 El espacio aéreo bajo la responsabilidad de Uruguay está dividido en:

- a) Espacio aéreo Inferior:
 - Límite vertical inferior: tierra o agua;
 - Límite vertical superior: FL 245 inclusive.
- b) Espacio aéreo Superior:
 - Límite vertical inferior: FL 245 exclusive;
 - Límite vertical superior: ilimitado.

Dicho espacio aéreo comprende: regiones de información de vuelo, un área de control, áreas de control terminal, zonas de control y zonas de tránsito de aeródromo.

7. Zonas prohibidas y restricciones de vuelo

7.1 Ninguna aeronave volará zona prohibida y restringida cuyos detalles se hallan publicado oportunamente en la AIP, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso del Estado.

8. Vuelos entre nubes con planeadores

8.1 Los servicios de Tránsito Aéreo pueden permitir los vuelos entre nubes con planeadores si las condiciones de visibilidad y distancia de nubes se ajustan a la Tabla de ENR 1.2-1, y se aplican las siguientes medidas.

- a) Todas las aeronaves de remolque y planeadores deberán tener equipos de comunicación bilateral en VHF con capacidad en frecuencias 118.3 - 122.1 MHz (TWR Capitán Curbelo) y mantener enlace en forma permanente.
- b) La Alameda deberá comunicar a TWR Capitán Curbelo en frecuencias 118.3 - 122.1 MHz una hora antes de iniciar la actividad indicando:
 - sector de espacio aéreo a utilizar,
 - altura requerida,
 - todo otro dato que requiera el control de aeródromo.
- c) Los despegues deberán ser coordinados con TWR Capitán Curbelo.
- d) TWR Capitán Curbelo podrá:
 - limitar la altura de vuelo y trayectorias,
 - regular los horarios de acuerdo a las necesidades derivadas del tránsito en desarrollo o previsto en la zona.
- e) Asignarles un sector de espacio aéreo;
- f) Cancelar las operaciones por cualquier circunstancia, meteorológica, de tránsito, etc. que así lo amerite.

Nota 1: La Alameda deberá mantener comunicación punto a punto con TWR Capitán Curbelo en frecuencias 118.3 - 122.1 MHz.

Nota 2: Los controladores deberán tener en cuenta, que el vuelo de estas aeronaves se desarrolla con una frecuente variación de altura, debido a térmicas y de trayectorias por vientos reinantes.

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

Los vuelos VFR se realizarán en forma que la aeronave vuele simultánea y continuamente en condiciones de visibilidad y distancia de las nubes, iguales o superiores a las especificadas en la tabla que figura a continuación. Los vuelos VFR operarán desde 30 MIN antes de la salida del sol hasta 30 MIN después de la puesta del sol.

Se autorizan vuelos VFR Nocturnos siempre que cumplan con la LAR 91 y 135.

Toda persona que realice actividades aeronáuticas de cualquier naturaleza, cuando entienda que una norma internacional, ley o reglamento dispone algo distinto a información de carácter técnico publicada en la AIP, por estrictas razones de Seguridad Operacional, deberá continuar aplicando lo indicado en la AIP, hasta tanto la misma sea modificada, e informará por escrito la discrepancia a la DINACIA.

No se realizarán vuelos VFR:

- a) por encima de FL 200
- b) a velocidades transónicas y supersónicas
- c) sobre el mar a más de 20 NM (37 KM) del litoral, durante más de una hora
- d) sobre nubes, niebla y otras formaciones meteorológicas cuando estas obstruyan más de 4 octavos de la superficie terrestre, vista desde la aeronave en vuelo.

No se autorizarán vuelos VFR especiales cuando el techo de nubes sea inferior a 800 FT o la visibilidad sea inferior a 1500 M.

Tabla de visibilidad y distancia de nubes para vuelos VFR

Clase de espacio aéreo	C F	G
		A 900 M AMSL o por debajo, o a 300 M sobre el terreno, de ambos valores el mayor.
Distancia de las nubes	1 500 M horizontalmente 300 M verticalmente	Libre de nubes a la vista de la superficie.
Visibilidad de vuelo	8 KM a 3 050 M (FL 100) AMSL o por encima 5 KM por debajo de 3 050 M (FL 100) AMSL	1 500 M Para helicópteros: 800 M
NOTA: espacios aéreos B, D y E no aplicables.		

Los vuelos de helicópteros abocados a tareas de extinción de incendios, sanitarios, búsqueda y salvamento y catástrofes naturales, por sus características pueden eventualmente apartarse parcial o totalmente de los mínimos de vuelo VFR. Estas operaciones deberán ser conducidas sin riesgos para personas y propiedades sobre la superficie, maniobrando a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

Nota: Todas las aeronaves por debajo de nivel de vuelo FL 100, mantendrán una velocidad indicada menor a 250 KT; a menos que se autorice de otra manera por DINACIA o ATC.

1. Coordinación entre los Servicios de Control de Tránsito Aéreo y vuelos militares

1.1 Vuelo Militar sujeto a norma

Es todo vuelo de una aeronave militar que opera de acuerdo con la reglamentación vigente del Reglamento de Circulación Aérea.

1.2 Vuelo Militar Operativo (VMO)

Es todo vuelo de una aeronave militar, en cumplimiento de una Misión Operativa, que necesite apartarse, total o parcialmente, de las normas de vuelo vigente.

El Centro de Operaciones Aéreas (COA) será la dependencia responsable de determinar cuales son los VMO. Cuando la aeronave militar se aparte de las normas de vuelo vigentes y de las instrucciones del ATC, el COA y el piloto al mando serán los únicos responsables de la operación.

Podrá estar controlado por el ATC o el COA, previa coordinación entre ambos Centros.

2. Delimitación de responsabilidades

2.1 Será responsabilidad del ATC:

Liberar las porciones de espacio aéreo a utilizar por parte de los vuelos en Vuelo Militar Operativo (VMO).

2.2 Será responsabilidad del operador FAU:

Mantenerse dentro de los límites del espacio aéreo asignado.

3. Coordinación entre los Servicios de Control de Tránsito Aéreo y vuelos policiales

3.1 Misiones de vuelo policial administrativo

Es todo vuelo realizado por una aeronave pública de la Policía Nacional que por sus características no requiere ningún apartamiento especial de las normas generales aplicables en materia aeronáutica.

3.2 Misiones de vuelo policial operativo

Es todo vuelo realizado por una aeronave pública de la Policía Nacional cumpliendo funciones policiales de tipo operativo, las que por sus características, necesariamente deben apartarse de las normas generales aplicables en materia aeronáutica.

3.3 El plan de vuelo deberá establecer a texto expreso que se trata de una misión de Vuelo Policial Operativo. Las coordinaciones se realizarán a través del Centro de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Uruguaya (COA)

4. Delimitación de responsabilidades

La responsabilidad de todos los hechos y eventos de cualquier naturaleza que ocurran durante la realización de Vuelos Policiales Operativos incluyendo las que afecten a las aeronaves utilizadas, sus tripulantes y los superfluarios, será de exclusiva responsabilidad del Ministerio del Interior, quién apreciará la necesidad y alcances de la actuación pública.

5. Procedimientos para vuelos visuales en aeródromos no controlados.

1) Los vuelos VFR que operen en aeródromos que queden incluidos en forma permanente o transitoria en espacio aéreo no controlado (espacio clase G) seguirán el procedimiento que se describe en la LAR 211, Apéndice 10, para emitir y recibir la información de tránsito aéreo mediante mensajes TIBA (Traffic Information Broadcast by Aircraft).

- a) Se debe mantener escucha en la frecuencia 123.45 Mhz 10 minutos antes de entrar en el espacio aéreo que se trate y hasta salir del mismo. Si la aeronave dispone de dos equipos VHF en servicio, uno de ellos debe estar sintonizado, si está publicada, en la frecuencia prevista para ATS en ese aeródromo y en el otro se debe mantener la escucha en la frecuencia 123.45 Mhz.

ENR 1.6 SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS RADAR

1.1 Servicio Radar

El servicio Radar se presta a partir de información PSR y MSSR.

1.1.1 Una dependencia radar generalmente funciona como parte integral del sistema ATS y proporciona el Servicio Radar a las aeronaves al máximo grado posible a fin de satisfacer el requisito operacional. Muchos factores tales como cobertura radar, experiencia y carga de trabajo de los controladores, la capacidad del equipo y el congestionamiento de las comunicaciones podrán afectar estos servicios, pudiendo el controlador determinar si puede suministrar o continuar suministrando el servicio radar en cada caso específico.

1.1.2 El piloto sabrá cuando se proporcionan los servicios radar porque el Controlador Radar utilizará el siguiente distintivo de llamada:

- a) dentro del Área de Control Montevideo: "Montevideo Radar"
- b) dentro del Área Terminal Carrasco: "Carrasco Radar"

1.1.3 Cobertura Radar

Centro de Control Montevideo y Aproximación Carrasco operan:

- a) Radar Primario PSR de 80 NM ubicado en el Aeropuerto Intl de Carrasco coordenadas 34° 49'16.1"S 056° 02'22.3"W,
- b) Radar Secundario MSSR de 200 NM ubicado en el Aeropuerto Intl de Carrasco coordenadas 34° 49'16.1"S 056° 02'22.3"W y radar secundario MSSR de 220 NM ubicado en Durazno/Santa Bernardina Intl de Alternativa coordenadas 33° 21'04.7"S 056° 30'09.9"W,
- c) Radar Secundario (Selex) SSR de 200 NM modo S ubicado en el Aeropuerto Intl de Carrasco coordenadas 34° 49'15.90"S 056° 02'23.03"W.

Nota: Se integra información de datos radar de Ezeiza

1.2 Aplicación del servicio de control radar

1.2.1 La identificación radar se obtiene de conformidad con las disposiciones especificadas por la OACI.

1.2.2 El servicio de control radar se proporciona dentro de los espacios aéreos controlados por Montevideo y Carrasco Radar bajo cobertura radar. Este servicio puede incluir:

- a) separación radar del tránsito que llega, que sale y del que se encuentra en ruta;
- b) vigilancia radar del tránsito que llega, sale y del que se encuentra en ruta, para suministrar información con respecto a cualquier desvío importante de la trayectoria normal del vuelo;
- c) guía vectorial cuando sea necesario;
- d) asistencia a las aeronaves en emergencia;
- e) asistencia a las aeronaves que vuelan VFR;
- f) información de advertencia sobre la posición de otras aeronaves que se considere constituyan peligro;
- g) información para prestar ayuda a la navegación de las aeronaves.

1.2.3 Las separaciones radar horizontales mínimas serán las siguientes:

- a) Radar Primario, 5 NM
- b) Radar Secundario, 5NM

Nota: La separación horizontal mínima se incrementará cuando las circunstancias tales como, los rumbos o velocidades relativas de las aeronaves, el volumen de trabajo de los Controladores y dificultades causadas por congestión de las comunicaciones, así lo exijan.

1.2.4 *Guía Vectorial y Secuenciamiento (Ver Carta de Altitud Mínima de Vigilancia ATC - OACI)*

1.2.5 Los niveles y/o altitudes asignadas por el controlador radar a los pilotos suministrarán un franqueamiento mínimo del terreno, según la fase del vuelo.

2.1 *Procedimientos de Emergencia*

2.1.1 Excepto lo previsto en párrafos siguientes, los pilotos al mando deberán operar el respondedor (SSR), seleccionando los modos y códigos de acuerdo con las instrucciones emitidas por las dependencias ATC.

2.1.2 Las aeronaves que dispongan de respondedores en funcionamiento, deberán mantenerlo accionado durante todo el vuelo independientemente que se encuentren en espacio aéreo con cobertura radar.

Emergencia: Cuando una aeronave equipada con respondedor, se encontrase en situación de emergencia, el piloto al mando deberá accionar Código 7700 en el Modo A.

Falla de comunicación: Cuando una aeronave equipada con respondedor, se encontrase con falla de comunicaciones bilateral, el piloto al mando deberá accionar Código 7600 en Modo A.

Interferencia ilícita: Cuando una aeronave equipada con respondedor, fuese objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando deberá accionar Código 7500 en el Modo A.

2.2 *Procedimiento de falla radar y de comunicaciones*

2.2.1 *Falla del radar*

En caso de falla o pérdida de identificación radar, se impartirán instrucciones para restablecer una separación normal no radar.

Como medida de emergencia si no pudiera proporcionarse separación normal no radar, se aplicará separación vertical por niveles separados 500 pies (150 M) por debajo de FL 290 y 1 000 pies (300 M) por encima de FL 290.

2.2.2 *Falla de comunicación en la transmisión de la aeronave.*

2.2.2.1 El controlador radar determinará si el receptor de radio de la aeronave funciona, instruyendo al piloto:

- a) para que lleve a cabo uno o varios virajes, o
- b) para que active la función de identificación especial de posición (SPI) del SSR, o
- c) para que cambie el código SSR.

Si se observa el cumplimiento de la instrucción, el controlador radar continuará suministrando servicio radar a la aeronave.

2.2.2.2 *Falla total de la comunicación de la aeronave.* Si la radio de la aeronave se encuentra completamente fuera de servicio, el piloto deberá llevar a cabo los procedimientos correspondientes a la falla de comunicaciones de conformidad con las disposiciones de OACI.

ENR 1.10 PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS

1. Procedimientos para presentar un plan de vuelo

Los reglamentos y procedimientos de Tránsito Aéreo en el Uruguay, se ajustan a la LAR 211 y los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo y los procedimientos suplementarios regionales correspondientes a la región SAM que tienen aplicación en el Uruguay.

1.1 Presentación de un Plan de Vuelo

- 1.1.1 Antes de la salida. Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos, el Plan de Vuelo deberá presentarse obligatoriamente y sin excepción antes de la salida en las Oficinas de Operaciones (Plan de Vuelo) en el aeródromo de salida. Si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el Plan de Vuelo debería transmitirse a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo designada para servir al aeródromo de salida. La presentación del Plan de Vuelo se hará por escrito utilizando el formulario OACI correspondiente.
- 1.1.2 Los formularios de FPL tendrán una vigencia de 60 minutos, respecto a la hora prevista de salida. Si la aeronave no despegue dentro de los referidos 60 minutos o no se recibe un DLA, el FPL quedará automáticamente cancelado. Asimismo, cuando no funcione o no exista en el aeródromo de salida oficina de operaciones, los FPL "Z" y FPL "V" que se realicen dentro del territorio nacional, podrán ser encaminados a través de la Estación de Telecomunicaciones Aeronáuticas (CXK), a través del teléfono 0800-PLAN (0800-7526) o 2604 0251 interno 5123, a menos que hayan efectuado arreglos para la presentación de Planes de Vuelo Repetitivos. El Departamento de Operaciones de DINACIA del Aeropuerto Intl de Carrasco recibe planes de vuelo por las siguientes vías: 1) personalmente en la oficina del Departamento, 2) Fax nro (598) 26040311, 3) e-mail: plandevuelo@dinacia.gub.uy
- 1.1.3 Se presentará un Plan de Vuelo al que haya de suministrarse servicio de Control o asesoramiento de tránsito aéreo por lo menos 60 minutos antes de la salida, o si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave iniciará el vuelo como vuelo controlado.
- 1.1.3.1 Todos los vuelos VFR incluirán en la casilla 15 "RUTA" del Formulario de Plan de Vuelo, el nivel/altitud de vuelo visual que proponen utilizar, acorde con la tabla de niveles publicada en la AIP Uruguay.
- 1.1.3.2 Todos los vuelos IFR que utilicen Salidas Estandarizadas (SID) que incluyan transiciones, se deberá utilizar como designador, para ingresarlo en la casilla 15 "RUTA" del Formulario de Plan de Vuelo, el designador que figura en la Columna 3 Observaciones de la SID.
- 1.1.4 Cuando el destino no disponga de un designador OACI, el Plan de Vuelo contendrá además en la casilla 18 del formulario de Plan de Vuelo las coordenadas geográficas correspondientes al lugar de destino.
- 1.1.5 Intervención de la autoridad competente. Antes del despegue e inmediatamente después del aterrizaje el piloto al mando de la aeronave o representante designado de la empresa de transporte aéreo, deberá presentarse en la Oficina de Operaciones del aeródromo, munido de la documentación correspondiente a fin de que en esta o en otras dependencias donde se lo encamine, puedan disponerse las verificaciones relativas a la tripulación, aeronaves, pasajeros o carga de acuerdo a la legislación vigente exigida. Las autoridades actuantes podrán requerir la presentación del personal de la tripulación.
- 1.1.6 Expiración del Plan de Vuelo. No será necesario dar aviso de llegada (ARR), cuando el aeródromo de llegada cuente con una dependencia de control de aeródromo (TWR) en servicio, de información de vuelo de aeródromo (AFIS) en servicio o se brinde esa información al personal de la oficina de operaciones del aeródromo de arribo.
- 1.1.7 Cuando no haya dependencias de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada (ARR) se dará a la dependencia más cercana del servicio de control de tránsito aéreo, lo antes posible y por los medios más rápidos de que se disponga.

- 1.1.8 Cuando se sepa que los medios de comunicaciones en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada (ARR) la aeronave transmitirá por radio al ACC Montevideo, antes de aterrizar, un mensaje similar al de informe de llegada. Si esto no fuera posible, deberá transmitirlo a la dependencia de control de tránsito aéreo o de información de vuelo de aeródromo más próximo con la que pueda comunicarse. Cuando el piloto que presenta un Plan de Vuelo dentro de las fronteras nacionales, sepa antes de iniciarlo, que ninguno de los procedimientos indicados para dar aviso de llegada (ARR) será practicable, deberá dejar constancia de tal imposibilidad anotando en las casilla 18 de formulario de Plan de Vuelo, lo siguiente:

ARR/NIL.

Nota: La anotación ARR/NIL realizada en la Casilla 18 del formulario del Plan de Vuelo, evitará que se activen innecesariamente los servicios de alerta, búsqueda y salvamento.

- 1.1.9 En todo plan de vuelo presentado para sobrevolar la FIR Montevideo, se deberá incluir obligatoriamente en la Casilla 18 del formulario del Plan de Vuelo (Otros Datos), Nombre y Dirección del Operador y Matrícula de la Aeronave.

1.2 Aeronaves con aprobación RVSM

- 1.2.1 Los explotadores de aeronaves deberán indicar su situación de aprobación RVSM colocando la letra **W** en la **casilla 10** del formulario de plan de vuelo, independientemente del nivel de vuelo requerido.
- 1.2.2 En el caso de un **Plan de Vuelo Repetitivo**, se debería indicar su situación de aprobación RVSM colocando la letra **W** en el **punto Q del RPL**, independientemente del nivel requerido, de la siguiente manera: **EQPT/W**.

1.3 Aeronaves sin aprobación RVSM

1.3.1 AERONAVES DE ESTADO SIN APROBACIÓN RVSM

- 1.3.1.1 Se permitirá a las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM operar en el espacio RVSM de las Regiones CAR/SAM. El plan de vuelo ya completado sirve como aviso anticipado al ATC que la aeronave está solicitando operar en espacio aéreo RVSM. **Las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM** que presenten planes de vuelo para ingresar al espacio aéreo RVSM deberán incluir lo siguiente en la **casilla 18** de su plan de vuelo: **STS/NONRVSM**.
- 1.3.1.2 Las aeronaves de Estado (militares, aduana, policía) deberán incluir además la letra **M** en la **casilla 8** del formulario del plan de vuelo, independientemente del nivel requerido.

1.3.2 AERONAVES CIVILES SIN APROBACIÓN RVSM

1.3.2.1 *Vuelos internacionales*

Las aeronaves civiles sin aprobación RVSM que realizan vuelos internacionales no **planificarán** el vuelo a niveles de vuelo RVSM, salvo en los siguientes casos:

- La aeronave está siendo entregada por primera vez al Estado de Matrícula o al explotador
- La aeronave ha tenido previamente aprobación RVSM, pero ha sufrido una falla del equipo y está volando hacia una instalación de mantenimiento para su reparación, a fin de cumplir con los requisitos RVSM y/u obtener la aprobación
- La aeronave está siendo utilizada para fines caritativos o humanitarios

Los operadores de aeronaves que estén saliendo de la FIR MONTEVIDEO, y que soliciten autorización según lo arriba indicado, deberán obtener la autorización del ACC MONTEVIDEO normalmente no más de 12 horas ni menos de 4 horas antes de la hora de salida prevista.

El operador deberá informar de esta autorización a todos los ACC afectados por el vuelo.

ENR 5.3 OTRAS ACTIVIDADES DE ÍNDOLE PELIGROSA Y OTROS RIESGOS POTENCIALES

ENR 5.3.1 Otras Actividades de Índole Peligrosa

5.3.1.1 La solicitud de autorización para:

- lanzamiento de paracaídas
- fuegos artificiales
- actividades con reflectores
- etc.

se dirigirán a la División Tránsito Aéreo, Jefatura Operativa por el teléfono 2604 0251 interno 5117 y 5201 o vía fax al 2604 0251 int 5155 y 5201 con una antelación de 7 (siete) días como mínimo.

5.3.1.2 Será autorizada toda actividad de paracaidismo que se solicite fuera de las zonas de control (CTR) publicadas y que no afecte la seguridad de la circulación aérea.

5.3.1.3 En ciertas circunstancias, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar la actividad de paracaidismo en las zonas de control (CTR) de algunos aeródromos, creando las zonas apropiadas para la actividad, considerando los períodos de tiempo y espacio ocupado, donde esta actividad estará sujeta a la autorización del Control de Tránsito Aéreo.

5.3.1.4 Las Zonas Restringidas para Actividad Militar serán tramitadas ante el Centro de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea (COA) quien será la dependencia militar responsable del trámite ante la División Tránsito Aéreo. La coordinación cívico-militar para el uso flexible del Espacio Aéreo será realizada entre la División Tránsito Aéreo y el COA.

ENR 5.3.2 Otros Riesgos Potenciales

Nil.

**PÁGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

ENR 5.5 ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y DE RECREO

<i>Designación y límites laterales</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Núm. teléf. explotador/usuario</i>	<i>Observaciones y hora de ACT</i>
1	2	3	4
ZONAS DE PLANEADORES			
Aeródromo La Alameda 344830S/0545530W 1 KM al S de la ciudad de San Carlos			El usuario informará 1 hora antes de iniciar a TWR SULS, la que dará el aviso correspondiente. VER ENR 1.1-2
☛ Paysandú Aeropuerto ☛ 05 NM de radio dentro de la FIR Montevideo, con centro en 322147S/0580359W	☛ <u>FL 085</u> ☛ GND		☛ Requiere autorización ATS
ZONAS DE VUELO LIBRE, PARAPENTES, PARAMOTOR Y ALA DELTA			
Punta Ballena Departamento de Maldonado 1 NM de radio con centro en 345436S/0550236W	<u>No supera 100 M</u> AGL	Tel: 4255 9904	La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo TWR SULS
Cerro de la Virgen Departamento de Maldonado	<u>No supera 300 M</u> MSL		
Cerro del Verdún Departamento de Lavalleja	<u>No supera 300 M</u> MSL		
Cerro del Cura Departamento de Lavalleja	<u>No supera 300 M</u> MSL		
San José 5 NM de radio con centro en el AD ☛ 342015S/0564237W	<u>No supera FL 085</u> GND		☛ Frecuencia 123.70 Mhz dará los avisos correspondientes.
Cerro Largo – Minas Departamentos Cerro Largo y Lavalleja 5 NM de radio con centro en 340850.84S/0551715.98W	<u>No supera FL 085</u> GND		
Quinte Departamento de Rocha 5 NM de radio con centro en 342144.08S/0542304.68W	<u>No supera FL 085</u> GND		
Club del Caño 5 NM de radio con centro en 340414.04S/0563428.63W	<u>No supera FL 085</u> GND		

<i>Designación y límites laterales</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Núm. telef. explotador/usuario</i>	<i>Observaciones y hora de ACT</i>
1	2	3	4
ZONAS DE VUELO LIBRE, PARAPENTES, PARAMOTOR Y ALA DELTA			
Mal Abrigo 5 NM de radio con centro en 340802.85S/0565716.48W	<u>No supera FL 085</u> GND		
Kiyú 10 NM de radio con centro en 344157S/0564415W	<u>No supera 300 M</u> GND		
Sierra de los Caracoles 10 NM de radio con centro en 343424S/0545546W	☛ <u>600 M</u> GND	Tel.: 4255 9904	Condiciones: Dar aviso a SULS TWR.
Cuervos Departamento de Rivera 5 NM de radio con centro en 305710S/0553711W	<u>No supera FL 085</u> GND	Tel.: 4623 2644	Condiciones: Dar aviso a Rivera TWR
Atlántida Departamento de Canelones 1 NM de radio con centro en 344623S/0554604W	<u>No supera 100 M</u> GND		
El Águila Departamento de Canelones 1 NM de radio con centro en 344615S/0554444W	<u>No supera 100 M</u> GND		
Cerro del Burro 3 NM de radio con centro en 344840S/0551536W	☛ <u>No supera 150 M</u> GND	Tel.: 4255 9904	Condiciones: Dar aviso a SULS TWR.
Punta Negra 1 NM de radio con centro en 345315S/0551202W	☛ <u>No supera 150 M</u> GND	Tel.: 4255 9904	Condiciones: Dar aviso a SULS TWR. Actividad sobre tierra, tránsitos de aeronaves sobre espejo de agua.
Montevideo y Canelones Línea de costa	<u>No supera 100 M</u> GND		Condiciones: En las proximidades de SUAA, SUMU y SULS, avisar a TWR correspondiente.
Cerro Negro 5 NM de radio con centro en 343932S/0550306W	<u>No supera 900 M</u> GND	Tel.: 4255 9904	Condiciones: Dar aviso a SULS TWR.

<i>Designación y límites laterales</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Núm. teléf. explotador/usuario</i>	<i>Observaciones y hora de ACT</i>
1	2	3	4
ZONAS DE VUELO LIBRE, PARAPENTES, PARAMOTOR Y ALA DELTA			
Aeropuerto de Paysandú 5 NM de radio con centro en 322147S/0580359W	<u>No supera 1600 M</u> GND	Tel.: 4722 2079	Condiciones: Coordinar con SUPU AFIS.
Aeródromo Guichón 5 NM de radio con centro en 322100S/0571200W	<u>No supera 1600 M</u> GND	Tel.: 4722 2079	Condiciones: Coordinar con SUPU AFIS.
Aeródromo Termas de Almirón 5 NM de radio con centro en 322100S/0571612W	<u>No supera 1600 M</u> GND	Tel.: 4722 2079	Condiciones: Coordinar con SUPU AFIS.
Aeropuerto de Salto 5 NM de radio con centro en 312605S/0575903W	<u>No supera 1600 M</u> GND	Tel.: 4732 7119	Condiciones: Coordinar con SUSO TWR.
Aeropuerto de Artigas 5 NM de radio con centro en 302357S/0563039W	<u>No supera 1600 M</u> GND	Tel.: 4772 3971	Condiciones: Coordinar con SUAG TWR.
Desde Punta Manantiales hasta José Ignacio	<u>No supera 600 M</u> GND	Tel.: 4255 9904	Condiciones: Dar aviso a SULS TWR.
Línea de Costa Departamento de Canelones Desde Solymar (345025S/0555739W) hasta Arroyo Pando (344737S/0555115W)	<u>No supera 50 M</u> GND	Tel.: 2604 0251	Condiciones: Dar aviso a SUMU TWR.
Soca 3 NM de radio con centro en 343630S/0554023W	<u>No supera 600 M</u> GND	Tel.: 2604 0251	Condiciones: Dar aviso a SUMU TWR.
Estación Atlántida 3 NM de radio con centro en 344411S/0554533W	<u>No supera 300 M</u> GND		
Playa Penino 3 NM de radio con centro en 344531.50S/0562554.66W	<u>No supera 300 M</u> GND	Tel.: 2322 8035 interno 211	Condiciones: Dar aviso a SUAA TWR.
Punta del Tigre 3 NM de radio con centro en 344525.03S/0563300.20W	<u>No supera 300 M</u> GND	Tel.: 2322 8035 interno 211	Condiciones: Dar aviso a SUAA TWR.

<i>Designación y límites laterales</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Núm. teléf. explotador/usuario</i>	<i>Observaciones y hora de ACT</i>
1	2	3	4
ZONAS DE SALTO EN PARACAIDAS			
La Calera Círculo de 03 NM de radio, centrado en 341759S/0552133W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona la realizará el Centro de Operaciones Aéreas
Aeroclub Canelones Círculo de 03 NM de radio, centrado en ☛343143S/0561654W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo, previo al salto.
San Jacinto Círculo de 03 NM de radio, centrado en 343610S/0555215W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona la realizará el Centro de Operaciones Aéreas
Toledo Círculo de 03 NM de radio, centrado en 344507S/0560508W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona la realizará el Centro de Operaciones Aéreas
San José Círculo de 03 NM de radio, centrado en ☛342015S/0564237W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo, previo al salto.
Fray Bentos Círculo de 03 NM de radio, centrado en el Aeródromo "Fray Bentos" 330831S/0581736W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo, previo al salto.
Punta del Este Círculo de 03 NM de radio, centrado en Aeródromo "El Jagüel" 345451S/0545512W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo SULLS, previo al salto.
Minas Círculo de 03 NM de radio, centrado en el ☛Aeroclub Minas 342309S/0551340W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo, previo al salto.
Paysandú Círculo de 03 NM de radio, centrado en el Aeródromo 322147S/0580359W	<u>FL 120</u> GND		La activación de la zona se realizará mediante comunicación con el Control de Tránsito Aéreo, previo al salto.

ENR 5.6 VUELOS MIGRATORIOS DE AVES Y ZONAS CON FAUNA SENSIBLE

1. Migración de aves

1.1 Migración:

La migración de las aves se produce principalmente en dos períodos del año: abril - mayo (migración de otoño) y octubre -noviembre (migración de primavera).

1.2 Migración de Primavera

La migración de primavera se realiza entre los meses de octubre y noviembre, e incluye el desplazamiento de chorlos y playeros, algunos patos y rapaces, en dirección norte a sur; cisnes y gansos en dirección sur a norte. Dichas especies se desplazan a una altura de hasta 6000 metros.

1.3 Migración de Otoño

La migración de otoño se realiza entre los meses de abril y mayo, e incluye el desplazamiento de patos, chorlos y playeros y pequeños pájaros en dirección sur-norte. Estas especies se desplazan a una altura de hasta 6000 metros.

1.4 Notificación de choques con aves

Generalidades

Para lograr estadísticas más amplias sobre choques con aves, la Unidad de Control Aviario del Aeropuerto Internacional de Carrasco, dependiente de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, recoge información al respecto. Por lo tanto, se solicita a todos los pilotos que vuelen en la FIR/UIR Montevideo, que notifiquen a la Unidad de Control Aviario, todos los casos de choques con aves o de incidentes en los que ha habido riesgos de choques con aves.

Notificación

☛ Todo choque con aves deberá ser notificado de conformidad con lo expresado en el Doc. 9332-AN/909 de la OACI. Los formularios A y B previstos en dicho documento deberán ser entregados en la Oficina de Inspectores de Transporte Aéreo Comercial (TAC) en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, donde ocurrió el impacto o inmediatamente en el del próximo aterrizaje, si el impacto ocurriera en vuelo.

El original se elevará a:

Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario
DINACIA (Oficina Reguladora de Trámites)
Av. de las Industrias Wilson Ferreira Aldunate (ex Camino Carrasco) 5519
14002 Canelones
Uruguay

Las cartas ENR 6-8 y 6-9 muestran las principales rutas de migración y concentración de aves, períodos de migración y alturas.

2. **Areas con fauna sensible**

2.1 Muchas especies de aves, así como mamíferos, son sensibles al ruido de las aeronaves y puede ser crítico sobrevolar sus sitios de cría y descanso.

Costa del Río Uruguay y campos próximos. Comprende la costa del Río Uruguay y sus alrededores entre los Departamentos de Artigas y Salto. Sitio de importancia internacional por la presencia de algunas especies del Género *Sporophila* que se encuentran en disminución.

Esteros de Farrapos e Islas del Río Uruguay. Grupo de islas, bañados y cursos de agua intercomunicados, brazos de Río muertos, a lo largo de 55 km sobre el Río Uruguay.

Desembocadura del Río Negro y Lagunas costeras. Comprende la confluencia el Río Negro con el Río Uruguay y los bañados y lagunas asociadas.

Bañados de Juan Lacaze. Comprende los bañados y sitios costeros próximos a la ciudad de Juan Lacaze.

Establecimiento "El Tapado" y Campos Asociados.

Sitio de reproducción de aves acuáticas.

Zona de bañados de India Muerta.

El Control de Aeródromo mantendrá informado permanentemente a la oficina de Operaciones en cuanto a las demoras y horas estimadas de salida.

- Los vuelos realizados bajo reglas de vuelo visual precedentes de las Regiones de Información de Vuelo adyacentes, no serán autorizados a ingresar al FIR Montevideo, si previamente y de acuerdo a la normativa vigente no se ha recibido el correspondiente plan de vuelo presentado y su posterior actualización de despegue.

- Los vuelos realizados bajo reglas de vuelo visual que ingresen al FIR Montevideo por Colonia o Isla Martín García y se dirijan al Aeropuerto Int. C/C Carlos A. Curbelo deberán utilizar exclusivamente el corredor VFR 1.-

- Se recuerda que el límite inferior de dicho corredor es de 2.000 pies (600 M), que la altitud mínima de vuelo utilizable es de 2.500 pies (750M) y la máxima FL 075.

- Con el fin de regular las operaciones en momentos de gran densidad de tránsito, las aeronaves que se dirijan a SUCA desde todos los aeródromos dentro del TMA Carrasco procederán por el Corredor VFR 1, salvo que sea expresamente autorizado por el Control de Tránsito Aéreo.

- Con gran densidad de tránsito y cuando las condiciones meteorológicas no sean las determinantes, no se aceptarán planes de vuelo presentados desde el aire.

- Cuando las condiciones meteorológicas lo permitan los vuelos IFR podrán ser encaminados mediante vectorización radar a las proximidades del Aeropuerto Int. C/C Carlos A. Curbelo, para posteriormente proceder al tránsito visual que corresponda.

NOTA: Durante este período se prevén demoras en las operaciones especialmente los días viernes, domingos y vísperas de feriados a partir de las 16: 00 UTC y los días lunes entre las 10:00 y las 16:00 UTC.

- Los vuelos VFR no podrán cruzar las áreas de aproximación final del Aeropuerto Int. C/C Carlos A. Curbelo sin la correspondiente autorización del Control respectivo.

Mínimas de separación vertical en el Circuito de Tránsito de Cap. Curbelo.

Nil.

SULS AD 2.5-24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

Plano de aeródromo/helipuerto - OACI RWY 01/19.....	AD 2.5-13
Plano de aeródromo/helipuerto - OACI RWY 08/26.....	AD 2.5-15
Plano de Estacionamiento y Atraque de Aeronaves - OACI (Aviación Comercial).....	AD 2.5-17
Plano de Estacionamiento y Atraque de Aeronaves - OACI (Aviación General).....	AD 2.5-19
☛ Carta de Salida Normalizada - Vuelo por instrumentos – OACI RWY 08	AD 2.5-21
☛ Carta de Llegada Normalizada - Vuelo por instrumentos – OACI RWY 08	AD 2.5-23
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI COPTER VOR/DME RWY 26	AD 2.5-25
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI RNAV (GNSS) RWY 08	AD 2.5-27
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI RNAV (GNSS) RWY 26.....	AD 2.5-29
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI NDB RWY 01	AD 2.5-31
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI NDB RWY 26	AD 2.5-23
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI VOR RWY 01	AD 2.5-35
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI VOR/DME RWY 01	AD 2.5-37
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI VOR/DME RWY 08	AD 2.5-39
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI VOR/DME RWY 19	AD 2.5-41
☛ Carta de aproximación por instrumentos - OACI VOR/DME RWY 26	AD 2.5-43
☛ Carta de altitud mínima de vigilancia ATC - OACI.....	AD 2.5-45

SUAA AD 2.8-17 ESPACIO AÉREO ATS

1	<i>Designación y límites laterales</i>	ADAMI ATZ Arco radio 8 NM con centro en 344722.3S 0561546.9W en sentido horario desde 345350S 0561002W hasta 344331S 0560716W.
2	<i>Límites verticales</i>	GND hasta 450 M
3	<i>Clasificación del espacio aéreo</i>	☛C; G desde las 22:00 UTC hasta 30 minutos después de la puesta del sol.
4	<i>Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idioma(s)</i>	Adami Torre Español / Inglés
5	<i>Altitud de transición</i>	900 M
6	<i>Observaciones</i>	Nil

SUAA AD 2.8-18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

<i>Designación del servicio</i>	<i>Distintivo de llamada</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5
TWR	Adami Torre	118.4 MHZ 122.1 MHZ†	Como AD Como AD	Nil † Frecuencia secundaria

SUAA AD 2.8-19 RADIOAYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y ATERRIZAJE

<i>Tipo de ayuda, CAT de ILS/MLS (Para VOR/ILS/MLS, se indica VAR)</i>	<i>ID</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora</i>	<i>Elevación de la antena transmisora del DME</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7
NDB	ASI	395 KHZ	H24	344722.3S 0561546.9W	Nil	Nil

SUAA AD 2.8-22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO.

Procedimiento para los vuelos IFR/VFR dentro de la TMA CARRASCO

a) Todos los vuelos IFR/VFR deberán presentar plan de vuelo.

Los planes de vuelo VFR deberán contener los puntos 7 al 18 y donde se indique el propósito del vuelo y en caso de que el piloto sepa de antemano que el aeródromo de destino no posea los medios necesarios para informar su arribo agregará en la casilla 18 del formulario del plan de vuelo lo siguiente: ARR / NIL.

Nota: La anotación ARR/NIL realizada en la casilla 18 del Plan de Vuelo, evitará que se activen innecesariamente los servicios de alerta y búsqueda y salvamento.

◀b) Los vuelos IFR deberán comunicar su posición de conformidad con la LAR 91.

Reducción de los mínimos IFR para el despegue

La visibilidad mínima requerida para el despegue será: 1 600 M.

El techo será igual o superior al máximo establecido en las Cartas de Aproximación por Instrumentos

Mínimas de separación vertical en el Circuito de Tránsito de Adami

Nil.

Procedimiento Radar dentro la TMA CARRASCO.

GUÍA VECTORIAL Y PUESTA EN SECUENCIA RADAR:

El tránsito para pista se realizará por derecha.

Las aeronaves llegando a Ángel S. Adami al ingresar al TMA CARRASCO deberán comunicar en la frecuencia de Carrasco Aproximación (119.2 / 123.2 MHz).

Nota: En caso de ser necesario, recibirán asistencia a la navegación (vectores) mientras se encuentren bajo cobertura Radar.

Dentro de la zona de control de SUAA deberán mantener comunicación bilateral, con Adami Torre en frecuencia 118.4 MHz..

Nota: En caso excepcional, cuando deba realizarse un vuelo sin radio, el mismo deberá coordinarse con la debida antelación con Adami Torre o con APP CARRASCO.

Queda supeditada su aprobación al tránsito existente o previsto.

SUMU AD 2.9-16 ÁREA DE ATERRIAJE DE HELICÓPTEROS

1	<i>Coordenadas TLOF o THR de FATO Ondulación geoidal</i>	Nil
2	<i>Elevación de TLOF y/o FATO MFT</i>	Nil
3	<i>Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO</i>	Nil
4	<i>Marcación verdadera de FATO</i>	Nil
5	<i>Distancia declarada disponible</i>	Nil
6	<i>Luces APP y FATO</i>	Nil
7	<i>Observaciones</i>	☛ Punto remoto H Coord:345015.18S 0560124.14W

SUMU AD 2.9-17 ESPACIO AÉREO ATS

1	<i>Designación y límites laterales</i>	CARRASCO TMA Línea recta que une coordenadas (SARGO) 345858S 0565302W hasta 343300S 0563200W. Arco de 30 NM con centro en 344957.8S 0560130.5W hasta 342000S 0560000W. Línea recta hasta 342127S 0550546W. Arco 30 NM con centro en 345129.9S 0550530.2W hasta coordenadas 345200S 054900W, línea recta hasta 361000S 0542900W, línea recta hasta coordenadas 345900S 0565300W. CARRASCO CTR Arco de circunferencia con radio 15 NM centro en 344957.8S 0560130.5W en sentido horario desde 343511S 0560444W hasta 350217S 0561158W recta hasta 345534S 0562246W, arco CTR radio 10 NM centro en 344722.3S 0561546.9W en sentido horario hasta 343731S 0561754W y recta hasta 343511S 0560444W, exceptuando zona R5 (si está activada). CARRASCO ATZ Círculo de radio 8 NM con centro en 344957.8S 0560130.5W, exceptuando zona R5 (si está activada).
2	<i>Límites verticales</i>	TMA: GND hasta FL 245. CTR: SFC hasta FL 035. ATZ: SFC hasta 600 M
3	<i>Clasificación del espacio aéreo</i>	CTR, ATZ: C. TMA: G desde GND hasta 600 M; C por encima de 600 M hasta FL 195; A por encima de FL 195 hasta FL 245.
4	<i>Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idiomas</i>	Carrasco Torre Español, Inglés
5	<i>Altitud de transición</i>	900 M
6	<i>Observaciones</i>	Nil

SUMU AD 2.9-18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

<i>Distintivo del servicio</i>	<i>Distintivo de llamada</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5
ACC	Montevideo/ Radar Control	128.5 MHZ 126.3MHZ 121.5 MHZ*	H 24 H 24 H 24 H 24	ACC Montevideo acepta como comunicación Aire-Tierra secundaria el uso del teléfono: (598) 2604 0295 * Frecuencia de emergencia
APP/I	Carrasco Radar Aproximación	119.2 MHZ 120.2 MHZ	H 24 H 24	
TWR	Carrasco Torre	118.1 MHZ 121.8 MHZ	H 24 H 24	Nil Nil
AMS/AFS	Fuerza Aérea Carrasco CXJ	8315 KHZ 5610 KHZ	HJ - O/R HJ - O/R	Nil Nil

- X) Se prohíbe el ingreso y circulación por las calles de rodaje y pistas a todo vehículo que no esté equipado con un transmisor/receptor en frecuencia con Torre de Control. Los responsables de dichas unidades deberán estar instruidos en el uso de dicho equipo así como de los términos y fraseología utilizados en el control de Aeródromo. En caso de falla en las comunicaciones el responsable del vehículo deberá observar las señales de Torre de Control de acuerdo a lo siguiente:

- Luz **VERDE** constante: "autorizado a circular".
- Luz **ROJA** constante: "detenga la marcha".
- Una serie de destellos **ROJOS**: "circule apartado de la zona de tránsito de Aeronaves".
- Una serie de destellos **BLANCOS**: "retorne al punto de partida de su vehículo".

Será indicación de prohibición de ingreso a las pistas y calles de rodaje, el encendido de las luces, demarcatorias de cualesquiera de las pistas, y calles de rodaje.

- XI) Se prohíbe la circulación de vehículos por la calle de rodaje que une la plataforma Suroeste con la plataforma SUR.

3. Rodaje hacia y desde los puestos de estacionamiento

Toda aeronave civil o militar estacionada y con "motores apagados" que se disponga a salir de este AD, deberá comunicarse con "Carrasco Torre" 118.1 MHZ (frecuencia primaria) o 121.8 MHZ (frecuencia secundaria), a efectos de obtener información de condiciones MET, RWY en uso, aprobación de FPL, SID, código SSR y DLY prevista para puesta en marcha de motores, para luego comunicarse con "Carrasco Torre" 118.1 MHZ para recibir servicio de control, información y alerta. Las ACFT operando en plataforma recibirán solamente información de tránsito disponible.

CONTROL, COORDINACION Y SUPERVISION DE LA PLATAFORMA

El control, la coordinación y la supervisión de las plataformas son jurisdicción de la **Gerencia de Operaciones del explotador Aeroportuario (Puerta del Sur S.A.)**. Queda excluido de dicha jurisdicción el control o regulación del movimiento de aeronaves en las plataformas, los que se regirán conforme a lo establecido en el Anexo 2, Reglamentación del Aire 3.2 Prevención de colisiones - 3.2.2.7 -Movimiento de las aeronaves en la superficie. Las disposiciones contenidas en esta parte, propenden a que los usuarios en general puedan realizar las labores inherentes a la operación de las aeronaves con el máximo de seguridad para ello, es menester el cumplimiento estricto de las disposiciones que se señalan a continuación:

- I) Los usuarios deberán en todos los casos, solicitar a la Gerencia de Operaciones del explotador aeroportuario antes de la llegada de las aeronaves, los puestos de estacionamiento a utilizar.
- II) Los puestos de estacionamiento están señalizados de acuerdo a las normas internacionales de estacionamiento autónomo de aeronaves. En consecuencia, las indicaciones del personal de tierra a las aeronaves se basarán en el seguimiento de las líneas de guía para la entrada, giro de proa y señal de parada indicadoras del puesto.
Las alteraciones que por razones operacionales pudieran dar lugar a modificaciones en el estacionamiento de aeronaves deberán ser autorizadas previamente por la Gerencia de Operaciones del explotador aeroportuario.
- III) Los puestos de estacionamiento están destinados al embarque y desembarque de pasajeros, carga, correo, reabastecimiento de combustible, tareas de control rutinario de sistemas y partes de la aeronave. Las tareas de mantenimiento mayor, cuando tengan que realizarse, deberán ser previamente coordinadas con la Gerencia de Operaciones del explotador aeroportuario a los efectos que corresponda.

- IV) Será responsabilidad del operador que los puestos de estacionamiento queden limpios de aceites y combustibles y de todo tipo de desechos que hayan sido vertidos durante la operación de la aeronave.
- V) Las aeronaves durante su estacionamiento, deberán estar calzadas y frenadas convenientemente.
- VI) Se prohíbe la prueba de motores en los puestos de estacionamiento.
- VII) Se prohíbe fumar en plataforma.
- VIII) La asistencia de parqueo y de remolque de las aeronaves será proporcionada por la empresa adjudicataria en ejercicio.

Carga de combustible

- I) Las tareas de mantenimiento y reabastecimiento de combustible deben ser concertadas por los operadores de las aeronaves con las empresas de abastecimiento de combustible o las que brinden servicios de mantenimiento, según los casos.
- II) El abastecimiento de combustible se hará siempre en el puesto de estacionamiento asignado a la aeronave.
- III) Se prohíbe reabastecer combustible de cualquier clase a toda aeronave que mantenga los motores encendidos.
- IV) Durante las tareas de reabastecimiento de combustible las Compañías Abastecedoras deberán colocar las tomas de tierra, carteles indicadores de NO FUMAR y contar con los equipos de extinción de incendios de acuerdo a las Normas Internacionales.
- V) El reabastecimiento de combustible con pasajeros abordo se hará de acuerdo a lo establecido en la RAU AGA y la Circular C.UY.AGA.002 A de Diciembre 2013 y en concordancia con lo establecido en el Manual de Operaciones de las compañías explotadoras.

Responsabilidad

- I) Las actividades en el área de las plataformas son controladas por la Gerencia de Operaciones del explotador aeroportuario y fiscalizadas por la autoridad competente.
- II) El ingreso y permanencia en el área restringida de los vehículos debidamente autorizados para ello será responsabilidad de la Policía Aérea.
- III) A los efectos del cumplimiento del punto I y II precedentes, la Gerencia de Operaciones del explotador aeroportuario y la Policía Aérea complementarán estrechamente sus tareas de contralor.

Áreas de maniobras para helicópteros militares

Se establecen como áreas de maniobras para helicópteros militares en el Aeropuerto Internacional de Carrasco "Cesáreo L. Berisso" las siguientes:

<i>Área</i>	<i>Ubicación</i>
B	☛ Lateral Sur de punto remoto Z, ex TWY Echo y cruce de pistas
C	☛ Lateral Norte de punto remoto Z, 100 M al Norte de punto remoto Z hasta pista 01/19
D	Lateral Oeste TWY Charlie, pista 01/19 y TWY Foxtrot

Ver "Áreas de Maniobras para Helicópteros"

SUMU AD 2.9-22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Generalidades

Los vuelos dentro del TMA Carrasco se harán de conformidad con las reglas de vuelo por instrumento o visual según corresponda.

Procedimientos para los Vuelos IFR dentro de la TMA CARRASCO:

Las rutas de acercamiento, de tránsito y de alejamiento indicadas en las cartas pueden modificarse a criterio del ATC. A no ser que el ATC considere necesaria otra alternativa, las aeronaves volando dentro de un TMA por debajo de FL 100 deberán mantener una velocidad máxima indicada de 250 KTS.

Procedimientos para los Vuelos VFR dentro de la TMA CARRASCO:

Siempre que lo permitan las condiciones del tránsito, se dará autorización ATC para los vuelos VFR en las condiciones que se describen a continuación:

- a) Se presentará un FPL para solicitar la autorización ATC, que contenga los puntos 7 al 18 y donde se indique el propósito del vuelo.
- b) La autorización ATC se obtendrá inmediatamente antes de que la aeronave entre en el área correspondiente;
- c) Se presentarán informes de posición de conformidad con los puntos 3.6.3 del Anexo 2 de la OACI.
- d) Sólo es posible apartarse de la autorización ATC cuando se haya obtenido permiso previo.
- e) El vuelo se efectuará con referencia visual vertical a tierra, salvo que pueda efectuarse de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos.
- f) Se mantendrá comunicación de radio bidireccional en frecuencia 120.2, 119.2 APP CARRASCO.
- g) La aeronave estará equipada con respondedores SSR Modo C.

Nota: La autorización ATC está destinada a proporcionar separación entre IFR y VFR.

Mínimas de separación vertical en el Circuito de Tránsito de Carrasco

Nil.

Procedimiento radar dentro de la TMA CARRASCO

Guía Vectorial y Secuenciamiento

Las aeronaves que ingresen al TMA Carrasco cumplimentarán la STAR correspondiente o serán secuenciadas hasta la trayectoria de aproximación final publicada que corresponda (ILS, VOR/DME, NDB) para asegurar un flujo de tránsito rápido y ordenado.

En VMC, las aeronaves podrán ser guiadas directamente a los fijos de aproximación final, o según se coordine con el Control de Aeródromo, a un punto o tramo del circuito visual.

Vectores y niveles/altitudes de vuelo serán proporcionados si fuera necesario, para lograr un espaciamiento entre las aeronaves manteniendo un intervalo adecuado en los aterrizajes, tomando en cuenta las características de las mismas.

Mínimos IFR para el despegue

- Los mínimos aplicables para el despegue en términos de visibilidad, para aeronaves de dos o más motores, serán
- los mínimos previstos para el procedimiento de aproximación instrumental publicado para la pista en uso.

- Se exceptúa Pista 01/19 (umbral 19) visibilidad mínima 800 M / RVR 800 M.
- Los mínimos aplicables para el despegue en términos de visibilidad, para aeronaves monomotor será de 1600 M.
- La visibilidad para la pista 06/24 (umbral 24) y pista 01/19 (umbral 19) de acuerdo a la marcación del RVR 1' (1 minuto) es para información y es el piloto quien deberá de tomar la decisión de continuar o no con ese valor.

• Nota: En caso de ser necesario una circulación visual, se aplicarán los mínimos publicados para la pista en uso.



Procedimientos de espera, de aproximación y de salida

Los procedimientos de espera y de aproximación que se publica, se basan en las normas establecidas en la última edición del DOC.8168-OPS/611 (PANS/OPS) de la OACI. "Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves".

Vuelos que llegan

Los vuelos IFR que ingresan a una TMA para aterrizar, serán encaminados de acuerdo a los procedimientos de entrada indicados en las Cartas de Área Terminal y las que indique el control respectivo según las condiciones de tránsito en el área.

Vuelos que salen

Los vuelos IFR que salen de los aeródromos controlados recibirán un permiso inicial ATC del servicio de aeródromo (TWR ó AFIS). El límite de dichos permisos será normalmente, el del aeródromo de destino.

Después del despegue, los virajes y trayectorias que seguirán las aeronaves, así como los niveles que han de mantener antes de subir hasta el nivel de crucero asignado, serán los que se hayan indicado en el permiso de control de tránsito aéreo, y/o en las salidas normalizadas por instrumentos, cuando estas sean publicadas.

Procedimientos de espera

Los procedimientos de espera, están indicados en cada caso en las Cartas de aproximación por Instrumentos.

Si por alguna razón hubiera que realizar un procedimiento de espera en un punto para el que no se ha publicado ninguno, se efectuará un procedimiento normal de espera, conformando un circuito de tipo hipódromo, de acuerdo con el procedimiento recomendado en el DOC 8168-OPS/611, VOL I, Parte IV, de OACI.

Las aeronaves deberán ingresar a los circuitos de espera a velocidades iguales o inferiores a las siguientes.

Ver ENR 1.5-2

Falla de comunicaciones

- En caso de falla de comunicaciones, el piloto actuará de conformidad con el LAR 91, 91.265 (b) y LAR 211, 211.6.3.2.

SUMU AD 2.9-23 INFORMACIÓN ADICIONAL

Procedimiento para arribos de Vuelos Nacionales

La tripulación deberá llenar la Declaración Jurada de Arribos de Vuelos Nacionales (2 vías), las cuales se podrán obtener en la página web del Aeropuerto Intl de Carrasco (www.aeropuertodecarrasco.com.uy), en las Oficinas de Operaciones de los aeropuertos del resto del país, o en la Oficina de Aduanas del Salón de Arribos.

Desde la aeronave estacionada en plataforma se trasladará a los ocupantes de la misma a las puertas de acceso de la Sala de Arribos de la Terminal Aérea.

Si se le es requerido, deberá de presentarse la Declaración Jurada de Arribos de Vuelos Nacionales a la autoridad de Migración, manifestando que se trata de un arribo nacional.

Los ocupantes de la aeronave se dirigirán hacia el punto de inspección de Aduanas, no pudiendo realizar compras en la Tienda Libre de Impuestos (Duty Free).

Se presentará una copia de la Declaración Jurada de Arribos de Vuelos Nacionales (vía 1) en un puesto de Aduanas, manifestando que se trata de un arribo nacional. Si el personal de Barrera Sanitaria lo requiere, realizará las actuaciones correspondientes.

La tripulación deberá presentar copia de la Declaración Jurada de Arribos de Vuelos Nacionales (vía 2) en la Oficina de Plan de Vuelo del aeropuerto.

Presencia de aves en el aeropuerto y sus proximidades

Se aconseja precaución en las operaciones de aeronaves en el sector ubicado al sudoeste del Aeropuerto Internacional de Carrasco, a 3.9 NM (7.3 KM) del VOR/DME "CRR" (34°49'57.8"S/056°01'30.5"W) radial 252, por presencia de aves, en particular gaviotas (*Larus dominicanus*) debido a la existencia de una planta de reciclaje de residuos (34°51'16.2"S/056°05'51.8"W).

Los desplazamientos de las gaviotas entre la costa y la mencionada planta de reciclaje de residuos se efectúan, principalmente durante las tres primeras horas posteriores a la salida del sol y las dos horas anteriores a su puesta. La ruta seguida por las aves hacia y desde la planta comprende un pasillo de amplitud variable. Los vuelos de estas aves son a baja altura, variando según las condiciones atmosféricas. (Ver Anexo A Plano Planta de Reciclaje)

Aves residentes

De acuerdo con la información registrada por el personal de Control Aviario y Fauna del Aeropuerto de Carrasco, hay 5 grupos de aves que se destacan en el predio aeroportuario:

- Tero (*Vanellus chilensis*). Esta especie aumenta su concurrencia y actividad en el período reproductivo, durante los meses de Agosto hasta Enero. Realiza vuelos cortos y a baja altitud (45 FT). Es activo en menor medida durante la noche.
- Cuervillo Cara Pelada (*Phimosus infuscatus*). Suelen agruparse en las áreas verdes próximas a las plataformas comerciales. Durante el alba, bandadas de hasta 100 ejemplares realizan desplazamientos en formación a unos 150 FT con dirección E desde sus "dormideros", hasta sus "comederos". Al ocaso el desplazamiento es en sentido inverso.

- Pato Cara Blanca (*Dendrocygna viduata*). Son escasos pero realizan vuelos nocturnos y a una baja altitud (20 FT) sobre el suelo generalmente de E a W y viceversa.
- Paloma torcaza (*Zenaida auriculata*). Esta especie, utiliza los montes de eucaliptos como “dormideros”; durante las dos primera horas de luz, realizan vuelos en dirección N y NE en busca de alimento, retornando dos horas previas al ocaso.
- Cotorra (*Myiopsitta monachus*). Su comportamiento varía durante los diferentes meses del año, pero se la observa a diario realizar un pasaje de S a N y viceversa ya que comparten el monte de eucaliptos como “dormidero” con otras especies como la paloma torcaza (*Zenaida auriculata*).

Aves migratorias

Se destacan 2 especies:

- Aguilucho Langostero (*Buteo swainsoni*). Sus ejemplares alcanzan un tamaño importante, vuelan a baja altitud (100 FT) y en bandadas de hasta 70 ejemplares. Se observan principalmente llegando en dirección S en Setiembre-Octubre y retornando en sentido inverso en los meses de Marzo-Abril. Sus pasajes sobre el predio se observan durante una semana a la llegada y el mismo tiempo al retorno.
- Ñacundá (*Podager nacundá*). Esta especie de Dormilón, llega durante las estaciones de primavera y verano. Son mayormente activos durante el crepúsculo y la noche. Sus vuelos son lentos y a baja altitud en busca de insectos como alimento.

Generalmente ante la ocurrencia de lluvias se constata presencia en el predio aeroportuario de aves marinas y costeras tales como: gaviotines (*Sternidae*), chorlos (*Charadriidae*), playeros (*Scolopacidae*), rayadores (*Rynchops niger*), gaviotas cocineras (*Larus dominicanus*), gaviota capucha de café (*Larus maculipennis*).

Programa de Control Aviario y Fauna

Los métodos de prevención y dispersión utilizados para mitigar el riesgo de impactos o ingestas, se basan en la utilización de la Cetrería, la dispersión con perros de acoso, sistema de lanzamiento de pirotecnia, la utilización de espantapájaros móviles y las recorridas del área de maniobras.

Cobertura del Servicio

Desde las 10:00 a las 22:00 UTC por parte de la empresa de Control Aviario y Fauna.

Desde las 22:00 a las 10:00 UTC por parte de la Gerencia de Operaciones del Explotador Aeroportuario.

Notificación de choques con aves

- ☛ Se entregará una vía del informe IBIS a la Oficina de Inspectores de Transporte Aéreo Comercial en el Aeropuerto
- ☛ Internacional de Carrasco y otra a la Gerencia de Operaciones del Explotador Aeroportuario.

Operaciones especiales de rodaje para aeronaves categoría “E” o superior.

Se establece como punto de espera en rodaje hacia umbral de pista 06, el existente sobre la calle de rodaje “A” previo al cruce de pista 01-19 para aeronaves categoría “E” o superior.

SUPE AD 2.11-20 REGLAMENTOS DE TRANSITO LOCALES

1. Generalidades

El Aeropuerto Dptal. Punta del Este "El Jagüel" es un aeródromo no controlado y operativo exclusivamente para vuelos VFR.

Los tránsitos VFR en salida y llegada, se ajustarán a las Reglas Generales de Vuelo establecidas en la LAR91. Las aeronaves en llegada, recibirán la información de tránsito y de aeródromo disponible por Curbelo Torre en frecuencia 118.3 Mhz y serán encaminadas por éste hasta alcanzar los límites del ATZ del aeropuerto Dptal. Punta del Este "El Jagüel".

Al ingreso al ATZ de "El Jagüel", las aeronaves cambiarán a frecuencia 118.7 Mhz y emitirán un mensaje al aire informando su posición, lo que harán también ingresando al circuito de tránsito de la pista en uso, virando al tramo final y cuando abandonen la pista. Las maniobras en el ATZ, en el circuito de tránsito y el aterrizaje, serán de responsabilidad del piloto al mando.

Las aeronaves en salida, emitirán un mensaje al aire informando sus intenciones de tránsito, lo mismo harán antes del ingreso a pista y antes del despegue. Las maniobras de rodaje y despegue serán de responsabilidad del piloto al mando.

Las aeronaves en salida y que prevean afectar la TMA Carrasco o espacio aéreo "C" deberán:

- 1) previo a su encendido, solicitar telefónicamente a TWR SULS la aprobación de su Plan de Vuelo y el código Responder asignado; y
- 2) previo a su despegue, solicitar telefónicamente a TWR SULS (42559904) instrucciones para sobrevolar la TMA Carrasco.

Todos los vuelos deberán dar cumplimiento a la presentación del Plan de Vuelo de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

Se recuerda que en el Aeropuerto Dptal. Punta del Este "El Jagüel" el circuito de tránsito para pista 01 se realizará exclusivamente por derecha.

Se recomienda precaución en la aproximación final de Pista 01 y ascenso en el despegue de Pista 19 por presencia de obstáculos naturales (árboles) en las cercanías de cabecera 01.

2. Reglamento del Aeropuerto

Aeródromo disponible para uso público en general permitiéndose solamente operaciones diurnas.

3. Limitaciones de utilización

Aeródromo queda utilizable para aeronaves autorizadas con peso máximo de despegue (MTOW) de hasta 5.700 KG.

4. Mínimas de separación vertical en el Circuito de Tránsito de Punta del Este

Nil.

SUPE AD 2.11-24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

Plano de aeródromo/helipuerto - OACI AD 2.11-11
☛