

AD 2. AERODROMOS**SAME AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERODROMO****SAME MENDOZA/El Plumerillo**

AEROPUERTO REGULAR PARA EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL REGULAR (RS)

AD 2.2 DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERODROMO

| | | |
|----------|---|---|
| 1 | Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD | (*) 324954S-684734W Centro geométrico de pista |
| 3 | Dirección y distancia desde (ciudad) | 8 Km. NE |
| 2 | Elevación/temperatura de referencia | 704 m. (2310 FT) 24,1° C. |
| 4 | Declinación magnética / cambio anual | Ver en Planos y Cartas de Procedimiento |
| 5 | Jefe de Aeródromo, dirección, teléfono, telefax, telex AFS del AD. | Comando de Regiones Aéreas, Aeropuerto Mendoza/ El Plumerillo Av. Fuerza Aérea Km. 12,5 y Brig. Zuloaga, Las Heras. Pcia. de Mendoza. C. C. 199 – 5539. Jefatura: (54 0261) 4487483 – ARO AIS: 4487486 - Fax: 4487486.-Met: 4487468. SAMEYDYX |
| | Administración, dirección, teléfono, telefax | Aeropuerto Argentina 2000.- Aeropuerto Mendoza, 54 0261 4480944 |
| 6 | Tipos de tránsito permitido IFR/VFR | IFR/VFR |
| 7 | Observaciones | (*) Calculado en gabinete |

AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

| | | |
|-----------|--|---------------------------------|
| 1 | Administración del AD | 10:00 a 17:00 UTC. Días hábiles |
| 2 | Aduanas y migraciones | O/R |
| 3 | Servicios médicos y de sanidad | O/R |
| 4 | Oficina de notificación AIS | H 24 |
| 5 | Oficina de notificación ATS (ARO) | H 24 |
| 6 | Oficina de notificación MET | H 24 |
| 7 | ATS | H 24 |
| 8 | Abastecimiento de combustible | H 24 |
| 9 | Servicios de escala | H 24 |
| 10 | Seguridad | H 24 |
| 11 | Descongelamiento | No |
| 12 | Observaciones | No |

AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

| | | |
|----------|--|---|
| 1 | Instalaciones de manipulación de la carga | Sí |
| 2 | Tipos de combustible/lubricantes | AVGAS 100LL JET A 1 / W 80 100 120 |
| 3 | Instalaciones/capacidad de reabastecimiento | AVGAS 100LL 20.000 lts. AVGAS 100LL 60.000 lts. JET A 1, 125.000 lts. |
| 4 | Instalaciones de descongelamiento | No |
| 5 | Espacio de hangar para aeronaves visitantes | No |
| 6 | Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes | No |
| 7 | Observaciones | Ninguna |

AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Hoteles | No en el AD, Si, en la ciudad, distancia 8 km. |
| 2 | Restaurantes | Sí, en la ciudad. |
| 3 | Transporte | Microómnibus, taxis, remises |
| 4 | Instalaciones y servicios médicos | Si. En el AD, 2 ambulancias para emergencia aérea. Sí hospital en la ciudad. |
| 5 | Oficinas bancarias y de correos | Si en el AD, Telecentro e Internet |
| 6 | Oficina de turismo | Si, en el AD |
| 7 | Observaciones | Ninguna |

AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Categoría del AD para la extinción de incendios | 6 (Seis) |
| 2 | Equipo de salvamento | 2 autobombas; 11.650 litros de agua; 1.400 litros de espuma; 300 kilogramos de polvo. |
| 3 | Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas | Medio Local |
| 4 | Observaciones | Ninguna |

AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACION DEL AÑO - REMOCION DE OBSTACULOS EN SUPERFICIE

| | | |
|---|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Tipos de equipo de limpieza | Lavadora, aspiradora y barredora. |
| 2 | Prioridades de limpieza | Semanal, a cargo AA 2000 |
| 3 | Observaciones | Disponible todo el año |

AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS DE VERIFICACION

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Superficie y resistencia de la plataforma | Hormigón, A,B,C,D,E,G,H : PCN – 89/R/C/W/T I: PCN – 25/R/C/W/T |
| 2 | Anchura superficie y resistencia de las calles de rodaje | 23 m. Hormigón PCN – 89/R/C/W/T |
| 3 | Emplazamiento y elevación ACL | Plataforma 703 m. (2320 FT). |
| 4 | Puntos de verificación VOR/INS | En calle de rodaje ALFA, en acceso a pista 18: Distancia 0,7 NM del VOR, Radial 347°. En calle de rodaje HOTEL, en acceso a pista 36: Distancia 0,6 NM del VOR, Radial 194°. INS: no se dispone. |
| 5 | Observaciones | Ninguna |

AD 2.9 SISTEMA DE GUIA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Uso de signos ID en los puestos de aeronaves líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves. | Letreros de información |
| 2 | Señales y LGT de RWY y TWY | Eléctrica de borde, de extremo y umbral. |

| | | |
|---|-------------------------|--|
| 3 | Barras de parada | Eléctrica zona de parada, borde de rodaje. |
| 4 | Observaciones | Ninguna |

AD 2.10 OBSTACULOS DEL AERÓDROMO**En las áreas de aproximación y despegue**

| RWY/Area afectada | Tipo de obstáculo Elevación (m) Señales y LGT | Coordenadas |
|-------------------|---|---------------|
| 18 | | No se dispone |
| 36 | | No se dispone |

En el área de circuito y en el AD

| Tipo de obstáculo Elevación (m) Señales y LGT | Coordenadas |
|---|---------------|
| No se dispone | No se dispone |

Observaciones: Ninguna**AD 2.11 INFORMACION METEOROLOGICA PROPORCIONADA**

| | | |
|----|--|---|
| 1 | Oficina MET asociada | OVM MENDOZA |
| 2 | Horas de servicio | H 24 |
| | Oficina MET fuera de horario | – |
| 3 | Oficina responsable de la preparación TAF | OVM MENDOZA |
| | Períodos de validez | 24 HR |
| 4 | Tipo de pronósticos de aterrizaje | Si, tipo TEND, a requerimiento |
| | Intervalo de emisión | A requerimiento |
| 5 | Aleccionamiento/consulta proporcionados | Consulta personal |
| 6 | Documentación de vuelo | Cartas, texto en lenguaje claro abreviado |
| | Idioma(s) utilizado(s) | Español |
| 7 | Cartas y demás documentación disponible para aleccionamiento o consulta | Cartas de superficie, Altura, Tiempo significativo, Viento y temperatura en Altitud, Información OPMET en tiempo real y pronosticada. |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información | TELEFONOS, SAVIMA, Imágenes Satelitales, Imágenes de Radar Meteorológico (solo del TMA Baires), Intranet e Internet. |
| 9 | Dependencias ATS que reciben información | DOZ - TWR EZE CBA SIS DOZ CRV - ACC. |
| 10 | Información adicional (limitación de servicio, etc.) | Ninguna |

AD 2.12 CARACTERISTICAS FISICAS DE LAS PISTAS

| RWY | Orientación (mag) | Dimensiones (m) | Resistencia (PCN) | Coordenadas THR | Elevación (THR) | SWY (m) | CWY (m) | Franjas |
|-----|----------------------|--------------------|----------------------|---------------------------|--------------------|------------|------------|----------|
| 18 | 179° | 2835x54 | Hormigón, 89/R/C/W/T | 324908,96S 0684733,66W | 2290 FT 698 m | | 300x150 | 2955x300 |
| 36 | 359° | 2835x54 | Hormigón, 89/R/C/W/T | 325039,49S 0684734,99W | 2310 FT 704m | | 350x150 | |

Observaciones: Umbral 36 desplazado permanentemente 45 metros por obstáculos.
El ancho de la RESA corresponde al ancho de pista (50 m)



AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|-----|----------|----------|----------|---------|
| 18 | 2835 | 3135 | 2835 | 2835 |
| 36 | 2835 | 3185 | 2835 | 2790 |

AD 2.14 LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA

| Pista 18 | Pista 36 |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Aproximación No | Aproximación No |
| PAPI Avasis ángulo de aproximación 3° | PAPI Angulo aproximación 3° |
| Umbral Sí | Umbral Sí |
| Zona de toma de contacto No | Zona de toma de contacto No |
| Eje de pista No | Eje de pista No |
| Borde de pista Sí | Borde de pista Sí |
| Extremo de pista Sí | Extremo de pista Sí |
| Zona de parada Sí | Zona de parada Sí |
| Observaciones Ninguna | Observaciones Ninguna |

AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

| | |
|------------------------------|---|
| ABN/IBN | Luz alternada verde y blanca a destellos c/12 segundos / Luz verde a destellos c/12 segundos/DOZ. |
| WDI | Sí. LGTD |
| Iluminación de TWY | Sí |
| Iluminación de plataforma | Sí |
| Fuente secundaria de energía | Grupo electrógeno de emergencia de 75 Kw. |
| Observaciones | Ninguna |

AD 2.16 AREA DE ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS

No se dispone

AD 2.17 ESPACIO AEREO ATS

| | |
|---|---|
| 1 Designación y límites laterales | CTR MENDOZA Círculo de 15 NM de radio con centro en VOR/DME DOZ (324955S-0684727W). |
| 2 Límites verticales | FL 65 GND |
| 3 Clasificación del espacio aéreo | C |
| 4 Altitud de transición | 6000 FT |
| 5 Distintivo de llamada de la dependencia ATS, idioma (s) | Español / Inglés |
| 6 Observaciones | Es obligatorio el uso del Respondedor de a bordo en modo A/3 y C, excepto en corredores o sectores VFR. |

NORMAS PARA EL MOVIMIENTO Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES EN LA PLATAFORMA**I - MOVIMIENTO EN PLATAFORMA.**

- 1.1 No se iniciará el movimiento desde una Posición en Plataforma sin la autorización de la Torre de Control.
- 1.2 En todos los casos se deberá seguir con la rueda de nariz de la aeronave y a velocidad reducida normalizada, las líneas de eje de rodaje y entrada a los puestos de estacionamiento, a fin de conservar el margen de separación adecuado entre aeronaves.

II - ESTACIONAMIENTO.

POSICIÓN N° 1 : Destinada a aeronaves de hasta 20 m. de envergadura.

POSICIÓN N° 1-A : Destinada a aeronaves tipo B-767/300, A-310, similar o menor porte con posiciones 1-2 y 3 "inclinada" libres.

POSICIÓN N° 2 : Destinada a aeronaves tipo B-737/700, MD-80, A-320, similar o menor porte con posiciones 1-A y 3 "inclinada" libres.

POSICIÓN N° 3 "Inclinada": Destinada a aeronaves tipo B-747/400, similar o menor porte con posiciones 1-A y 2 libres.

POSICIÓN N° 3 "recta": Destinada a aeronaves tipo B-737/700, MD-80, A-320, similar o menor porte con posición 3 "inclinada" libre.

POSICIÓN N° 4 : Destinada a aeronaves tipo B-737/700, MD-80, A-320, similar o menor porte.

POSICIÓN N° 5 : Destinada a aeronaves tipo B-737/700, MD-80, similar o menor porte, con posiciones 5-A y 5-B libres.

POSICIÓN N° 5-A y 5-B : Destinada a aeronaves tipo Gulfstream-V, Global Express, similar o menor porte, con posición 5 libre.

POSICIÓN N° 6 : Destinada a aeronaves tipo B-757/200, , similar o menor porte con posición 5-B libre.

POSICIÓN N° 6-A : Destinada a aeronaves tipo B-767/300, A-310, similar o menor porte, con posición 5-B libre.

POSICIONES N° 7 a 10 : Destinada a aeronaves tipo Metro III, similar o menor porte.

III -INGRESOS.

- 3.1 Los ingresos a las Posiciones de estacionamiento de la Plataforma podrán realizarse utilizando la planta de poder de las aeronaves en todos los casos.
- 3.2 Cuando en posición N° 3 "inclinada" se encuentren estacionadas aeronaves tipo A-340; B-747 o B-777, el tránsito de aeronaves por el eje central de plataforma, queda restringido a envergaduras de 45 m.; 36 m. o 37 m. respectivamente.
- 3.3 Para el resto de variantes de aeronaves estacionadas en posición N° 3 "inclinada", el tránsito de aeronaves tipo B-767-300 por el eje central de plataforma, no tiene restricciones.
- 3.4 Las aeronaves que superen los 48 m. de envergadura que se dirijan a posición N° 3 "inclinada" deberán ingresar por calle de rodaje "Mike" exclusivamente.

IV - SALIDAS.

- 4.1 Previo a abandonar las posiciones, se deberá contar con la correspondiente autorización de la Torre de Control.
- 4.2 Las aeronaves tipo B-767/300 de hasta 48 m de envergadura podrán salir indistintamente por calles de rodaje "Mike" o November" transitando por el eje central de plataforma, con la condición estipulada en el punto 3.2 de la presente.
- 4.3 Las aeronaves que superen los 48 m. de envergadura que abandonen la posición N° 3 "inclinada" deberán ser tractoreadas por calle de rodaje "Mike", hasta la intersección con calle de rodaje "Charlie", salvo que se encuentre libre la posición N° 10, en cuyo caso serán tractoreadas en retroceso con proa al Norte hasta el eje central de plataforma para rodar por calle de rodaje "Mike".
- 4.4 Las aeronaves que ocupen las posiciones N° 7 a 10 abandonarán las mismas en forma autónoma.
- 4.5 Las aeronaves que ocupen las posiciones N° 1 a 6-A abandonarán las mismas con asistencia de push-back hasta el eje central de plataforma.

AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDOS

Se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 – ENR 1.5.

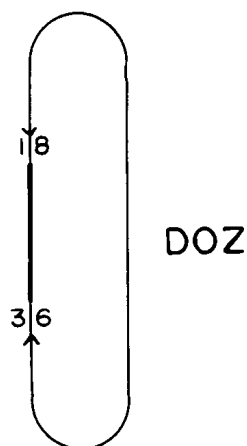
Procedimientos Particulares

Cuando el viento lo permita, los despegues se efectuarán utilizando la pista 36.

AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

El circuito de tránsito para los procedimientos de despegue y aterrizaje se efectuará sin sobrevolar la ciudad de Mendoza.

El circuito de tránsito se realizará exclusivamente al Este del eje de pista 18/36 según se indica en el gráfico.



AD 2.23 INFORMACION ADICIONAL

Durante la Campaña de Lucha Antigranizo, se aplican trayectorias alternativas de entradas y salidas (son publicadas anualmente por suplemento durante la época estival).

Habilitado vuelo nocturno

Precaución por presencia de aves en las proximidades del AD.

Erradicación de obstáculos.

AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

| | Página |
|--|-----------------|
| Plano de aeródromo - OACI | Ver Volumen III |
| ➔ Plano de obstáculo de aeródromo - OACI, Tipo A (pista 18-36) | SABE AD 2-D1 |
| Carta de área – OACI (rutas de llegada y tránsito) | Ver ENR 6 |
| Cartas de Salida Normalizada - Vuelo por instrumentos – OACI | Ver Volumen III |
| Cartas de Aproximación por instrumentos – OACI | Ver Volumen III |

➔ AD 2.25 RECOMENDACIONES PARA LAS AERONAVES CON PLAN DE VUELO VFR ENTRE MENDOZA Y SANTIAGO DE CHILE

- 1) Efectuar una correcta planificación previa al vuelo y prever la suficiente cantidad de combustible y lubricante para el mismo.
- 2) En el plan de vuelo se sugiere detallar la ruta a seguir, y el punto de cruce o las coordenadas del mismo.
- 3) Se recomienda efectuar el cruce de la cordillera en las primeras horas del día, en dirección oeste y en horas de la tarde hacia el este.

Coordenadas de los Puestos de Estacionamiento

| Puestos de Estacionamiento | Latitud Sur | Longitud Oeste |
|----------------------------|----------------|----------------|
| POS 1 | 32°49'25.994"S | 68°47'55.921"W |
| POS 1-A A-310 | 32°49'37.167"S | 68°47'52.635"W |
| POS 1-A B 767 | 32°49'37.553"S | 68°47'52.446"W |
| POS 2 A-320 | 32°49'37.553"S | 68°47'52.523"W |
| POS 2 B 737 | 32°49'38.238"S | 68°47'52.504"W |
| POS 2 MD 80 | 32°49'38.238"S | 68°47'52.540"W |
| POS 3 B 737 | 32°49'38.238"S | 68°47'52.608"W |
| POS 3 MD 80 | 32°49'39.509"S | 68°47'52.319"W |
| POS 3 A320 340-600 | 32°49'39.510"S | 68°47'52.387"W |
| POS 3 A-310 | 32°49'39.612"S | 68°47'52.377"W |
| POS 3 B 777 747 | 32°49'39.584"S | 68°47'52.335"W |
| POS 3 | 32°49'39.675"S | 68°47'52.463"W |
| POS 3 B 767 | 32°49'39.703"S | 68°47'52.506"W |
| POS 4 A-320 | 32°49'39.744"S | 68°47'52.565"W |
| POS 4 B 737 | 32°49'40.957"S | 68°47'52.496"W |
| POS 4 MD 80 | 32°49'40.957"S | 68°47'52.534"W |
| POS 5-A ATR | 32°49'40.957"S | 68°47'52.604"W |
| POS 5 B 737 | 32°49'42.090"S | 68°47'52.621"W |
| POS 5 MD 80 | 32°49'42.523"S | 68°47'52.534"W |
| POS 5-B G-5 | 32°49'42.525"S | 68°47'52.599"W |
| POS 6-A B 767 | 32°49'43.119"S | 68°47'52.602"W |
| POS 6-A A-310 | 32°49'43.977"S | 68°47'52.505"W |
| POS 6 A-320 B 757 | 32°49'43.977"S | 68°47'52.426"W |
| POS 6 B 737 | 32°49'44.130"S | 68°47'52.458"W |
| POS 6 MD 80 G-5 | 32°49'44.130"S | 68°47'52.523"W |
| POS 7 | 32°49'44.130"S | 68°47'52.595"W |
| POS 8 | 32°49'42.102"S | 68°47'47.629"W |
| POS 9 | 32°49'41.038"S | 68°47'47.632"W |
| POS 10 | 32°49'40.115"S | 68°47'47.635"W |

AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDOS

Se aplicarán los procedimientos generales de atenuación de ruido establecidos en la Parte 2 – ENR 1.5.

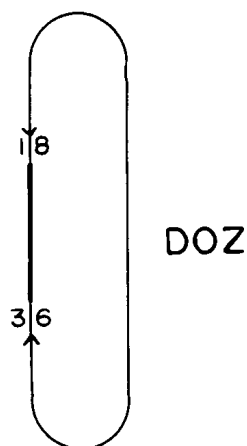
Procedimientos Particulares

Cuando el viento lo permita, los despegues se efectuarán utilizando la pista 36.

AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

El circuito de tránsito para los procedimientos de despegue y aterrizaje se efectuará sin sobrevolar la ciudad de Mendoza.

El circuito de tránsito se realizará exclusivamente al Este del eje de pista 18/36 según se indica en el gráfico.



AD 2.23 INFORMACION ADICIONAL

Durante la Campaña de Lucha Antigranizo, se aplican trayectorias alternativas de entradas y salidas (son publicadas anualmente por suplemento durante la época estival).

Habilitado vuelo nocturno

Precaución por presencia de aves en las proximidades del AD.

Erradicación de obstáculos.

AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

| | Página |
|--|-----------------|
| Plano de aeródromo - OACI | Ver Volumen III |
| ➔ Plano de obstáculo de aeródromo - OACI, Tipo A (pista 18-36) | SABE AD 2-D1 |
| Carta de área – OACI (rutas de llegada y tránsito) | Ver ENR 6 |
| Cartas de Salida Normalizada - Vuelo por instrumentos – OACI | Ver Volumen III |
| Cartas de Aproximación por instrumentos – OACI | Ver Volumen III |

➔ AD 2.25 RECOMENDACIONES PARA LAS AERONAVES CON PLAN DE VUELO VFR ENTRE MENDOZA Y SANTIAGO DE CHILE

- 1) Efectuar una correcta planificación previa al vuelo y prever la suficiente cantidad de combustible y lubricante para el mismo.
- 2) En el plan de vuelo se sugiere detallar la ruta a seguir, y el punto de cruce o las coordenadas del mismo.
- 3) Se recomienda efectuar el cruce de la cordillera en las primeras horas del día, en dirección oeste y en horas de la tarde hacia el este.

- 4) Contar de ser posible con la información que pudiesen suministrar los puestos fronterizos de Uspallata, de la Aduana del Cristo Redentor y Los Libertadores.
- 5) Recabar la información de pilotos experimentados que hayan realizado este tipo de vuelo con anterioridad y/o en las correspondientes oficinas ARO/AIS.
- 6) Se debe tener en cuenta que posterior a las 15 NM desde el VOR Mendoza hasta el límite Internacional o Cristo Redentor, y viceversa NO es posible mantener comunicaciones con el Control de Jurisdicción ya que a bajos niveles de vuelo, la presentación radar y las comunicaciones en frecuencias VHF son totalmente nulas, debido a la topografía del terreno (zona montañosa).
- 7) Es recomendable contar con comunicaciones HF o teléfono satelital, y llevar la información de números telefónicos de las dependencias ATC de Mendoza y Santiago.
- 8) Solicitar la información meteorológica de la ruta a seguir, especialmente de vientos de altura, turbulencia, formación de hielo, pronósticos de terminales, tiempos presentes en aeródromos de destino y alternativa, y otra información pertinente.
- 9) Tener en cuenta verificar la diferencia de presión entre Santiago de Chile y Mendoza; considerando que si es más de 8 hpa. es indicativo de turbulencia fuerte.
- 10) Verificar la humedad relativa a fin de evitar la formación de hielo en los planos y en el carburador.
- 11) Desde el punto de vista fisiológico se debe tener en cuenta que por encima de los 10.000 Ft. es necesario el uso de oxígeno para evitar la hipoxia (disminución de los reflejos debido a la falta de oxígeno en la sangre).
- 12) Prever equipo de supervivencia acorde a la estación del año y zona a sobrevolar.