

**PROCEDIMIENTOS GENERALES -
OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE
TRÁNSITO AÉREO**

PROGEN - ARO

PRIMERA EDICIÓN 2024

ANAC | AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA



**Secretaría
de Transporte**
Ministerio de Economía

ÍNDICE

| | Página |
|---|--------|
| PRÓLOGO | 5 |
| CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS | 5 |
| Definiciones..... | 9 |
| Abreviaturas..... | 15 |
| CAPÍTULO 2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS DEPENDENCIAS ARO | 20 |
| 2.1 Generalidades..... | 20 |
| 2.2 Objetivos..... | 20 |
| 2.3 Actividades de gestión de la seguridad operacional..... | 20 |
| 2.4 Exámenes de la seguridad operacional..... | 21 |
| 2.4.1 Requisitos generales..... | 21 |
| 2.4.2 Ámbito..... | 21 |
| CAPÍTULO 3. DISPOSICIONES SOBRE DEPENDENCIA ARO | 24 |
| 3.1 Funciones de la Dependencia ARO..... | 24 |
| 3.2 Dependencia y personal ARO..... | 26 |
| 3.3 Gestión de la fatiga..... | 27 |
| 3.4 Documentación de existencia obligatoria en la Dependencia ARO..... | 27 |
| CAPÍTULO 4. GESTIÓN DE LOS PLANES DE VUELOS | 28 |
| 4.1 Recepción, control y aceptación del plan de vuelo..... | 28 |
| 4.2 Sistema automatizado – Control del plan de vuelo..... | 30 |
| 4.3 Gestión de los planes de vuelo..... | 37 |
| 4.4 Direccionamiento y transmisión de los mensajes relativos a plan de vuelo..... | 38 |
| 4.5 Listas de planes de vuelo repetitivos (RPL) y cambios en las mismas..... | 39 |
| 4.6 Motivos para no aceptar un plan de vuelo..... | 40 |
| CAPÍTULO 5. SUMINISTRO DEL SERVICIO DE ALERTA Y PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO | 41 |
| 5.1 Suministro del servicio de alerta..... | 41 |
| 5.2 Plan de emergencia del aeródromo (PEA)..... | 42 |

| | |
|--|-----------|
| CAPÍTULO 6. OPERACIONES AÉREAS SANITARIA..... | 43 |
| 6.1 Actuación en caso de operaciones aéreas sanitarias..... | 43 |
| | |
| CAPÍTULO 7. DISPOSICIONES Y PROCEDIMIENTOS SOBRE COORDINACIÓN..... | 44 |
| 7.1 Coordinación ARO/TWR – transmisión y recepción de información..... | 44 |
| 7.2 Coordinación entre ARO y la oficina meteorológica..... | 45 |
| 7.3 Coordinación con los explotadores..... | 46 |
| 7.4 Coordinación entre la Dependencia ARO y la estación de comunicaciones..... | 46 |
| 7.5 Coordinación ARO y el servicio de información aeronáutica..... | 45 |
| | |
| APÉNDICE 1. REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL LLENADO DEL LIBRO DE TURNO | 47 |
| | |
| APÉNDICE 2. PROCEDIMIENTOS PARA LA RECEPCIÓN, CONTROL, ACEPTACIÓN Y TRANSMISIÓN DEL PLAN DE VUELO | 48 |
| | |
| APÉNDICE 3. SISTEMA INTEGRADO DE AVIACIÓN CIVIL (SIAC) | 51 |

PRÓLOGO

1. Ámbito de aplicación y finalidad del documento

1.1 El documento Procedimientos Generales – Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (PROGEN-ARO), detalla las disposiciones, métodos y procedimientos que debe aplicar el personal de las Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) para el cumplimiento de sus funciones.

1.2 El presente documento está dirigido al Proveedor de Servicios de Navegación Aérea que presta el servicio público esencial de navegación aérea en el territorio nacional de la República Argentina y sus aguas jurisdiccionales.

1.3 En tal sentido, el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea deberá establecer los medios para asegurar la difusión y conocimiento del presente documento, en el ámbito de las dependencias ANS de la República Argentina.

1.4 Las disposiciones, métodos y procedimientos aquí establecidos tienen carácter obligatorio en el orden interno para todos los participantes en los Servicios de Tránsito Aéreo, debiendo ser observadas por éstos, sin otras excepciones que las señaladas en este documento, y las que hiciera conocer oportunamente la Autoridad Aeronáutica por el medio de difusión que corresponda.

1.5 Los procedimientos del PROGEN-ARO están principalmente destinados al personal de los Servicios de Navegación Aérea. Asimismo, las tripulaciones de vuelo deben familiarizarse con los procedimientos que figuran en el Capítulo 3.

2. Autoridades

2.1 La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) es la Autoridad Aeronáutica designada por el Estado Argentino, es el organismo responsable de efectuar las regulaciones nacionales para los Servicios de Tránsito Aéreo, en base a las normas y métodos recomendados emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otros organismos en la materia.

2.2 La ANAC a través de la Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea (DNINA), define las políticas de Navegación Aérea, efectúa las regulaciones, planifica estratégicamente y realiza las inspecciones a los Servicios de Navegación Aérea, en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre, y cuando por convenios internacionales se acuerde que los espacios aéreos extraterritoriales se encuentran bajo jurisdicción de la República Argentina.

3. Enmiendas

3.1 La ANAC a través de la Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea (DNINA), se encarga de realizar las enmiendas necesarias a este documento e informar al Proveedor de los servicios de Navegación Aérea de la República Argentina. Asimismo, el Departamento de Información Aeronáutica de la Dirección de Regulación, Normas y Procedimientos de la Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea es el organismo responsable de proporcionar la información actualizada a la Comunidad ATM.

3.2 Las actualizaciones se realizan de acuerdo con los procedimientos internos de la Autoridad Aeronáutica. Concluido el mencionado procedimiento, se dispondrá su publicación por los medios que la Autoridad Aeronáutica lo determine.

4. Implantación

4.1 La aplicación de los procedimientos es responsabilidad del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea, y sólo se realiza después de que la Autoridad Aeronáutica los ha puesto en vigor y notificado previamente al Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). No obstante, a fin de facilitar el proceso de aplicación, los procedimientos se han redactado en términos que permiten la utilización directa por parte del personal de la Dependencia (ARO), y demás personal relacionado con la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

5. Difusión de la información

5.1 Conforme a lo dispuesto en las RAAC Parte 215 "Servicio de Información Aeronáutica" se procederá a realizar la publicación correspondiente.

6. Reglas de interpretación

6.1 En el contexto del presente reglamento se aplica la siguiente terminología:

- A) **"Debe"/n"** y/o **"Deberá"/n"** Indica un requisito obligatorio.
- B) **"Aceptable"**: Significa que la Autoridad Aeronáutica analizó el método, el procedimiento o la política y que no objeta ni aprueba la implementación o el uso propuesto para dicho método, procedimiento o política.
- C) **"Aprobado"/a"**: significa que la Autoridad Aeronáutica analizó el método, el procedimiento o la política en cuestión, y otorga una aprobación formal por escrito.
- D) **"Demostrar"**: A menos que el contexto lo requiera de otro modo, significa demostrar la satisfacción de la Autoridad Aeronáutica.
- E) **"Acreditar"** Demostrar, especialmente con un documento, que una persona es quien dice ser,

ejerce una determinada profesión o está autorizada para hacer algo.

- F) La frase “**y de la manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica**”: significa que la Autoridad Aeronáutica emitió por escrito una política o una metodología que impone un requisito obligatorio. En el caso que dicha política o metodología escrita establezca una obligación mediante el uso de la palabra “**deberá/n**”, o establezca un requisito aceptable pero no único, en el caso de que dicha política o metodología escrita indique “**podrá/n**”.
- G) “**Puede**”: se usa para permitir el uso del propio criterio para realizar el acto prescrito. Las frases “**ninguna persona puede...**” o “**una persona no puede...**”: significan que ninguna persona puede realizar el acto prescrito, o se le permite realizarlo.
- H) “**Incluye**”: significa “comprende, pero no está limitado a”
- I) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:
- 1) Las palabras que se expresan en singular incluyen el plural.; y
 - 2) Las palabras que se expresan en género masculino incluyen el femenino. El modo imperativo excluye la discusión del cumplimiento.
- J) Texto que compone al PROGEN-ARO:
- 1) **Apéndices**: Con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de este documento.
 - 2) **Definiciones**: Las definiciones de la terminología empleada en las normas que no es explícita porque no tiene significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente, pero son parte esencial de cada una de las normas en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de estas, afectarían la disposición.
 - 3) **Tablas y Figuras**: Aclaran o ilustran la norma, a las cuales éstos hacen referencia, forman parte de la norma y tienen el mismo carácter.
 - 4) **Notas**: Intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencia acerca de las normas que se tratan, sin formar parte de tales normas.
- K) Enmiendas: El texto insertado se detalla con sombreado GRIS
-

Capítulo 1

DEFINICIONES

Nota 1. — En el texto de este documento la palabra “servicio” se emplea en sentido abstracto para designar funciones o servicio prestado y la palabra “dependencia” se usa para designar un organismo o entidad que preste un servicio.

Nota 2. — Todas las referencias al “Reglamento de Radiocomunicaciones” se refieren al Reglamento de Radiocomunicaciones publicado por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

En el presente documento los términos y expresiones indicados a continuación tienen los significados siguientes:

Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota. — La definición completa se podrá observar en las RAAC Parte 211.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinado total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Nota. — Se tiene el propósito del término “aeródromo” en las disposiciones relativas a planes de vuelo y mensajes ATS incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.

Aeronotificación (AIREP). Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de notificación de posición y de información operacional o meteorológica.

NOTA: Los detalles del formulario AIREP se presentan en el PROGEN ATM.

Alcance visual en la pista (RVR). Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

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

Autoridad Aeronáutica. Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de la Aviación Civil. En la República Argentina, la entidad a cargo es la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Nota. — Véase Código Aeronáutico Ley 17285, Decreto N° 239/2007 y Decreto N° 1770/2007

Centro coordinador de salvamento (RCC). Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y rescate y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y rescate dentro de una región de búsqueda y rescate.

Certificación Médica Aeronáutica: Prueba fehaciente expedida por un Médico Examinador Aeronáutico, Centro Médico Aeronáutico Examinador o Autoridad Médica Aeronáutica Civil (DEM), al efecto de que el titular de una licencia, certificado de competencia y/o habilitación satisfaga determinadas condiciones de aptitud psicofisiológicas.

Nota. — En la RAAC 67 Subparte A se especifica que el Departamento de Evaluación Médica (DEM) es la Autoridad Aeronáutica.

Fatiga. Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño, a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana y/o volumen de trabajo (actividad mental y/o física) y que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional

Funciones AIS. Desempeño de tareas relacionadas al servicio de información aeronáutica.

Nota. — En la República Argentina las funciones AIS están integradas a las funciones ARO

Funciones ARO. Desempeño de tareas de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Nota. — En la República Argentina las funciones ARO están integradas a las funciones AIS

Hora prevista de fuera calzós. Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora prevista de llegada. En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Identificación. Situación que existe cuando la indicación de la posición de determinada aeronave se ve en una presentación de la situación y se identifica positivamente.

Identificación de aeronave. Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Indicador de lugar. Grupo de clave, de cuatro letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

Libro de turno. Registro de las novedades acontecidas durante las horas de turno. Se deberá anotar los nombres del personal que cumplió funciones en el turno durante la jornada laboral, el horario en que se desarrolló el mismo, las novedades de manera clara y precisa sin borraduras, en caso de que fuera necesario realizar una corrección, deberá hacerse una nueva anotación tachando el texto erróneo completo.

Licencia de Operador del Servicios de Información Aeronáutica. Certificado de idoneidad otorgado por la autoridad aeronáutica, para desempeñar funciones en una Oficina del Servicio de Información Aeronáutica (AIS), Oficina de Aviso a los Aviadores (NOF/NOTAM), o como Operador ARO/AIS en una Oficina de Notificación de Servicios de Tránsito Aéreo (ARO).

Llegada normalizada por instrumentos (STAR). Ruta de llegada designada según reglas de vuelo por instrumentos (IFR) que une un punto significativo, normalmente en una ruta ATS, con un punto desde el cual puede comenzarse un procedimiento publicado de aproximación por instrumentos.

Manual de Dependencia ARO (MADE-ARO). Manual aprobado por la Autoridad Aeronáutica que describe los procedimientos, limitaciones, detalles de las funciones ARO y políticas operativas, como así también otros textos pertinentes a las operaciones de las dependencias ARO.

Nota. — El Manual de dependencia ARO es parte del Manual Descriptivo de la Organización del ANSP.

Medios electrónicos. Mecanismo, instalación, equipo o sistema que permite producir, almacenar o transmitir documentos, datos e informaciones, incluyendo cualesquiera redes de comunicación abiertas o restringidas como internet, telefonía fija y móvil u otras.

Nota. — Un ejemplo de los medios electrónicos son los correos electrónicos, sistemas automatizados, etc.

Modo (SSR). Identificador convencional relativo a funciones específicas de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador SSR. En el Anexo 10 de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa, se especifican cuatro modos: A, C, S e intermodo.

Navegación basada en la performance (PBN). Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Nota. — Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular

Navegación de área (RNAV). Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación que utilizan bases terrestres o espaciales, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

Nota. — La navegación de área incluye la navegación basada en la performance, así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

Nivel. Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de crucero. Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel de vuelo (FL). Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de presión, 1013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1. — Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

a) se ajuste al QNH, indicará la altitud;

b) se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;

c) se ajuste a la presión de 1 013,2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Nota 2. — Los términos “altura” y “altitud”, usados en la Nota 1, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

NOTAM. Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Obstáculo. Todo objeto fijo (temporal o permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de aeronaves en la superficie o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo o esté fuera de las superficies definidas y se haya considerado como un peligro para la navegación aérea.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO). Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

Nota. — Una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) puede establecerse como dependencia separada o combinada con una dependencia existente, tal como otra dependencia de los servicios de tránsito aéreo, o una dependencia del servicio de información aeronáutica.

Oficina meteorológica. Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Oficina NOTAM Internacional (NOF). Oficina designada para el intercambio internacional de NOTAM.

Operador ARO/AIS. Persona que desempeña funciones ARO y AIS en una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en relación con funciones ATM específicas.

Performance de navegación requerida (RNP). Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

Nota. — La performance y los requisitos de navegación se definen para un tipo o aplicación de RNP en particular.

Plan de Contingencia ATS. Documento que incluye disposiciones y procedimientos a adoptar durante una contingencia a fin de mantener seguro y ordenado el flujo del tránsito aéreo y la continuidad en el suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Nota. — Las RAAC Parte 91-Reglas de Vuelo y Operación General - contienen especificaciones en cuanto a los planes de vuelo. Cuando se emplea la expresión “formulario de plan de vuelo”, se refiere al modelo de formulario de plan de vuelo que figura en el PROGEN-ATM, Apéndice 2.

Plan de vuelo actualizado (CPL). Plan de vuelo que comprende cambios, si los hay, y resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

Nota. — Cuando se utilizan las palabras “mensaje de” delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo actualizado que se envían de una dependencia a otra.

Plan de vuelo presentado (FPL). Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Nota. — Cuando se utilizan las palabras “mensaje de” delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo presentado, tal como han sido transmitidos desde el punto de presentación.

Plan de vuelo repetitivo (RPL). Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plan de vuelo presentado en Vuelo (AFIL). Se refiere a un Plan de Vuelo presentado en Vuelo. En la Casilla 18 del plan de vuelo se deberá ingresar el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos del indicador DEP/.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Procedimientos Generales-Gestión del Tránsito Aéreo (PROGEN-ATM) Documento que especifica, con mayor detalle que la presente Parte, los procedimientos generales que han de aplicar las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo para el desarrollo de sus actividades

Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la gestión de la seguridad operacional.

Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). Es una organización que ha sido expresamente designada por el Estado Nacional para proveer, en su representación, en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de la República Argentina, y en concordancia con las regulaciones correspondientes, uno o más de los siguientes servicios:

- a) Servicio de Tránsito Aéreo
- b) Servicio de Meteorología para la Navegación Aérea
- c) Servicio de Información Aeronáutica y Cartografía.
- d) Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo.
- e) Servicio de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia.
- f) Servicio de Búsqueda y Salvamento.

Región de información de vuelo (FIR). Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Salida normalizada por instrumentos (SID). Ruta de salida designada según reglas de vuelo por instrumentos (IFR) que une el aeródromo o determinada pista del aeródromo, con determinado punto significativo, normalmente en una ruta ATS, en el cual comienza la fase en ruta de un vuelo.

Servicio de alerta. Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de aeródromo. Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación. Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área. Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de control de tránsito aéreo (ATC). Servicio suministrado con el fin de:

- a) prevenir colisiones:
 - 1) entre aeronaves; y
 - 2) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y
- b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de información de vuelo. Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de Información de Vuelo (FIS). Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS). Servicio de Información de Vuelo y alerta suministrado al tránsito de aeródromo.

Servicio de Radionavegación. Servicio que proporciona información de guía o datos sobre la posición para la operación eficiente y segura de las aeronaves, mediante una o más radioayudas para la navegación.

Sistema de Anticolisión de a Bordo (ACAS). Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de respondedores SSR.

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

Tránsito de Aeródromo. Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo.

Nota. — Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo.

Torre de control de aeródromo. Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Tránsito aéreo. Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo. Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo.

Nota. — Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo.

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Vuelo controlado. Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.

Vuelo IFR. Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo VFR. Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR especial. Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.

Zona de control. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ). Espacio aéreo designado especial de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben satisfacer procedimientos especiales de identificación y notificación, además de aquellos que se relacionan con el suministro de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

Zona peligrosa (SAD). Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida (SAP). Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida (SAR). Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

ABREVIATURAS

| | |
|-------|--|
| ABAS | Sistema de aumentación basado en la aeronave |
| A-CDM | Toma de decisión en colaboración en aeródromo |
| ACARS | Sistema de direccionamiento e informe de comunicaciones de aeronaves |
| ACAS | Sistema anticolidión de a bordo. |
| ACC | Centro de Control de Área. |
| ACK | Mensaje de aceptado para mensajes ATS |
| ADS-B | Vigilancia dependiente automática – radiodifusión |
| ADS-C | Vigilancia dependiente automática - contrato |
| ADIZ | Zona de identificación de Defensa Aérea |
| AFS | Servicio Fijo Aeronáutico. |
| AFIS | Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo. |
| AFTN | Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas |
| AIDC | Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo |
| AIP | Publicación de información aeronáutica |
| AIRAC | Reglamentación y Control de Información Aeronáutica. |

PROCEDIMIENTOS GENERALES - OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO
(PROGEN-ARO)

| | |
|------------|--|
| AIRMET | Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura. |
| AIREP | Aeronotificación. Informe presentado por el piloto. |
| AIS | Servicio de información aeronáutica |
| AMS | Servicio Móvil Aeronáutico. |
| ALTN | Aeródromo de alternativa |
| ANSP | Proveedor de servicios de navegación aérea |
| AMHS | Aeronautical Message Handling System – Sistema de Manejo de Mensajes Aeronáuticos |
| APV | Procedimiento de aproximación con guía vertical |
| ARO | Notificación de los servicios de tránsito aéreo |
| ARO/AIS | Oficina que presta los servicios ARO y AIS |
| ASM | Autorización de Sobrevuelo Militar. |
| AT | (Comunicaciones) Aeroterrestres |
| ATC | Controlador de tránsito aéreo |
| ATIS | Servicio Automático de Información Terminal. |
| ATIS-D | Servicio Automático de Información Terminal por enlace de datos. |
| ATIS-voz | Servicio Automático de Información Terminal-voz. |
| ATFM | Gestión de la afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad |
| ATM | Gestión del tránsito aéreo |
| ATN | Red de telecomunicaciones aeronáuticas |
| ATS | Servicio(s) de tránsito aéreo |
| BARO V-NAV | Navegación Vertical Barométrica. |
| CASI | Inspector de seguridad operacional de la aviación civil (Doc. 9966) |
| CDM | Toma de decisión en colaboración |
| CDU | Unidad de control y visualización |
| CHG | Mensaje de cambio o modificación |
| CNL | Mensaje de cancelación de plan de vuelo |
| CNS | Comunicación navegación y vigilancia |
| COAe | Comando Aeroespacial |
| CPDLC | Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto |
| CPL | Plan de vuelo actualizado |
| DCL | Autorización a la salida |
| DEP | Salida |
| DGSOAM | Dirección General de Seguridad Operacional Aeroespacial Militar. |
| DLA | Mensaje demorado |
| DME | Equipo medidor de distancias |

| | |
|---------|--|
| EET | Duración total prevista |
| EOBT | Hora prevista fuera calzos |
| FANS | Sistema de navegación aérea futura |
| FAA | Fuerza Aérea Argentina |
| FFAA | Fuerzas Armadas |
| FFSS | Fuerzas de Seguridad |
| FIC | Centro de Información de Vuelo. |
| FIR | Región de información de vuelo |
| FIS | Servicio de Información de Vuelo. |
| FIZ | Zona de Información de Vuelo. |
| FL | Nivel de Vuelo. |
| FMS | Sistema de gestión de vuelo |
| FMC | Computadora de gestión de vuelo |
| FPL | Plan de vuelo presentado |
| GBAS | Sistema de aumentación basada en tierra |
| GLS | Sistema de aterrizaje GBAS |
| GNSS | Sistema global de navegación por satélite |
| HAZMAT | Transporte de mercancías peligrosas por vía aérea |
| HEAD | Transporte de un Jefe de Estado o su equivalente |
| HF | Alta frecuencia |
| HFDL | Enlace de Datos en HF |
| HOSP | Para un vuelo médico con certificado CESA |
| HUM | Para un vuelo en misión humanitaria |
| IATA | Asociación del Transporte Aéreo Internacional |
| IFP | Procedimiento de Vuelo por Instrumentos. |
| IFPDS | Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo por Instrumentos. |
| IFR | Reglas de Vuelo por Instrumentos. |
| ILS | Sistema de aterrizaje por instrumentos |
| IMC | Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos. |
| INS | Sistema de navegación inercial |
| IRS | Sistema de referencia inercial |
| IRU | Unidad de referencia inercial |
| LOCID | Identificador del localizador |
| LOA | Carta de Acuerdo |
| LPV | Performance del localizador con guía vertical |
| MEDEVAC | Para un vuelo que realiza una evacuación por emergencia médica crítica |
| MEL | Lista de equipo mínimo |

| | |
|------------|---|
| MLS | Sistema de aterrizaje por microondas |
| MMEL | Lista maestra de equipo mínimo |
| MNPS | Especificación de performance mínima de navegación |
| MSA | Altitud mínima de sector |
| MSL | Nivel medio del mar |
| NAVAID | Ayudas a la navegación aérea |
| NM | Millas náuticas |
| OACI | Organización de Aviación Civil Internacional. |
| OFIS | Servicio de Información de Vuelo para las Operaciones. |
| OVM | Oficina de Vigilancia Meteorológica. |
| PAPI | Indicador de trayectoria de aproximación de precisión. |
| PANS OPS | Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Operación de aeronaves. |
| PBS | Vigilancia Basada en la Performance. |
| PBC | Comunicación Basada en Performance. |
| PBCS | Comunicaciones y vigilancia basada en el desempeño |
| PBN | Navegación basada en la performance |
| PER | Performance de la aeronave |
| PNL | Plan de vuelo |
| PROGEN ATM | Manual de procedimientos generales de la gestión de tránsito aéreo |
| PROGEN AIM | Manual de procedimientos generales de la gestión de información aeronáutica |
| PROGEN ARO | Manual de procedimientos generales ARO |
| QFE | Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista). |
| QMS | Sistema de Gestión de la Calidad. |
| QNH | Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra. |
| RAAC | Regulaciones Argentinas de Aviación Civil. |
| RAIM | Vigilancia autónoma de la integridad del receptor |
| RALT | Aeródromo de alternativa en ruta |
| RCC | Centro coordinador de salvamento. |
| RCP | Performance de comunicaciones requerida |
| REJ | Mensaje de rechazo para mensajes ATS |
| RNAV | Navegación de área |
| RNP | Navegación de performance requerida |
| RPL | Plan de vuelo repetitivo |
| RQP | Solicitud de plan de vuelo |
| RQS | Solicitud de plan de vuelo suplementario |
| RSP | Performance de vigilancia requerida |
| RVR | Alcance Visual en la Pista |

| | |
|----------|--|
| RVSM | Separación vertical mínima reducida |
| SAR | Búsqueda y salvamento. |
| SATCOM | Comunicaciones satelitales |
| SATVOICE | Comunicaciones orales satelitales |
| SBAS | Sistema de aumentación basada en satélites |
| SID | Salida normalizada por instrumentos |
| SIGMET | Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves. |
| SMS | Sistema de gestión de la seguridad operacional |
| SPL | Plan de vuelo suplementario |
| SSP | Programa Estatal de Seguridad Operacional. |
| SSR | Radar secundario de vigilancia |
| STAR | Llegada normalizada por instrumentos |
| STAS | Servicio de transporte aéreo sanitario |
| STATE | Para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policiales. |
| SUR | Vigilancia |
| TALT | Aeródromo de alternativa de despegue |
| TAO | Transporte de órganos |
| TBN | Que ha de notificarse |
| TMA | Área de Control Terminal. |
| TWR | Torre de Control o Control de aeródromo. |
| TT | (Comunicaciones) tierra- tierra. |
| UHF | Ultra alta frecuencia |
| UIR | Región Superior de Información de Vuelo. |
| UTC | Tiempo Universal Coordinado. |
| VAAC | Centro de Avisos de Cenizas Volcánicas. |
| VDL | Enlace de datos en VHF |
| VFR | Reglas de vuelo visual |
| VHF | Muy alta frecuencia |
| VMC | Condiciones meteorológicas de vuelo visual. |
| VOLMET | Información meteorológica para aeronaves en vuelo. |
| D-VOLMET | Enlace de datos VOLMET. |
| VOR | Radiofaro omnidireccional en VHF |
| WAYPOINT | Punto de recorrido |
| ISO | Organización Internacional de normalización |
| PEA | Plan de emergencia del aeropuerto |

Capítulo 2

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS DEPENDENCIAS ARO

2.1 GENERALIDADES

2.1.1 La Autoridad Aeronáutica se asegura, por intermedio del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) del Estado argentino, de que el nivel de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), así como los procedimientos ATS aplicables al espacio aéreo o al aeródromo de que se trate, son apropiados y adecuados para mantener un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad (ALoSP) en el suministro de los ATS.

2.1.2 El Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), implantará y mantendrá Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la prestación de los Servicios en las Dependencias ARO bajo su jurisdicción.

Nota. — El Programa Estatal de Seguridad Operacional del Estado argentino contiene orientaciones a ser seguidas por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). Para más información dirigirse a <https://www.argentina.gob.ar/anac/seguridad-operacional>

Nota. — Los requisitos relativos a esta materia se encuentran en la RAAC Parte 211 – Gestión del Tránsito Aéreo y en los Procedimientos Generales - Gestión del Tránsito Aéreo (PROGEN-ATM).

2.2 OBJETIVOS

2.2.1 Los objetivos de la gestión de la seguridad operacional ARO son asegurar:

- a) el nivel de rendimiento en materia de seguridad establecido aplicable al suministro ARO dentro de su espacio aéreo o de un aeródromo; y
- b) la aplicación de las mejoras relacionadas con la seguridad.

2.3 ACTIVIDADES DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ARO

2.3.1 En un SMS de la Dependencia ARO debe incluirse, entre otros, las siguientes acciones relacionadas al suministro de la notificación de los servicios de tránsito aéreo:

- a) supervisión de los niveles generales de seguridad y detección de cualquier tendencia adversa;
- b) exámenes de Seguridad Operacional en las oficinas ARO;

- c) análisis de Riesgo de Seguridad Operacional respecto a la implantación prevista de nuevo equipamiento o procedimientos o modificaciones/actualización de los mismos; y
- d) un mecanismo para determinar la necesidad de medidas de mejora de la seguridad.

2.3.2 La Dependencia ARO deberá disponer de medios y procedimientos que faciliten al usuario la notificación de eventos y/o deficiencias de seguridad operacional, de conformidad con lo que la Autoridad Aeronáutica establezca a tal efecto.

Nota. — Los requisitos relativos a esta materia se encuentran en la Parte 211 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) – “Gestión del Tránsito Aéreo”-. El Programa Estatal de Seguridad Operacional del Estado argentino contiene procedimientos a ser seguidos por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), en relación con la conservación de documentación de actividades realizadas en un SMS. Para más información dirigirse a <https://www.argentina.gob.ar/anac/seguridad-operacional>

2.4 EXÁMENES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

2.4.1 Requisitos generales

El ANSP debe realizar exámenes de Seguridad Operacional en las dependencias ARO, de forma regular y sistemática a cargo de personal calificado y serán dados mediante la instrucción, la experiencia y conocimientos, de las normas y métodos pertinentes, los procedimientos para los servicios de navegación aérea, y las prácticas de funcionamiento seguras, así como los principios relativos a factores humanos.

2.4.2 Ámbito

El ámbito de los exámenes de Seguridad Operacional de las dependencias ARO deberá comprender por lo menos los siguientes asuntos:

Asuntos normativos para asegurarse que:

- a) los manuales de la dependencia y los procedimientos de carácter operativo de la Oficina ARO son completos, concisos y están actualizados;
- b) los procedimientos por aplicar en caso de falla o deterioro de los equipos, sistemas y/o instalaciones en las dependencias ARO, que tengan implicancias directas de carácter operacional en el suministro de los ATS, pueden llevarse a la práctica y proporcionarán un nivel aceptable de seguridad; y
- c) Se aplican procedimientos para facilitar la notificación de incidentes y de otras incidencias relacionadas con la seguridad operacional de los ATS.

Asuntos operacionales y técnicos para asegurarse que:

- a) se satisfacen las condiciones de trabajo medioambientales y ergonómicas; los niveles de temperatura, humedad, ventilación, ruido e iluminación ambiente y que no se influye adversamente en la actuación del personal de las ARO;

- b) se diseñan y colocan en el puesto de trabajo los equipos, incluidos los dispositivos de entrada y salida a los sistemas automatizados, de conformidad con principios ergonómicos;
- c) los sistemas automatizados generan y presentan en pantalla los mensajes ATS y los datos de forma oportuna, precisa y fácilmente reconocible y de conformidad con los principios relativos a factores humanos;
- d) los sistemas, equipos e instalaciones que tengan implicancias directas de carácter operacional en el suministro de los ATS:
 - 1) se someten ordinariamente a ensayo en cuanto a su funcionamiento normal;
 - 2) satisfacen el nivel requerido de fiabilidad y disponibilidad, según lo determinado por la Autoridad Aeronáutica;
 - 3) proporcionan la detección oportuna y apropiada de las advertencias de fallas y deterioros;
 - 4) incluyen la documentación relativa a las consecuencias de fallas y deterioros;
 - 5) incluyen medidas para controlar la probabilidad de fallas y deterioros; e
 - 6) incluyen instalaciones y procedimientos adecuados de reserva en caso de fallas o deterioros.
- e) se conservan y examinan periódicamente los registros detallados de condiciones de servicio de sistemas equipo e instalaciones.

Nota. — En el contexto mencionado, los términos de fiabilidad y disponibilidad tienen el siguiente significado:

- 1) Fiabilidad. La probabilidad de que un dispositivo o sistema funcionará sin falla por un período especificado de tiempo o intensidad de utilización; y*
- 2) Disponibilidad. La relación de porcentaje del tiempo que un sistema esté funcionando correctamente al tiempo total de ese período.*

Asuntos de otorgamiento de licencias e instrucción del personal para asegurarse que:

- a) Los operadores ARO/AIS están adecuadamente instruidos y han recibido la licencia apropiada con la certificación local de idoneidad válida y certificación médica correspondiente;
- b) se mantiene la competencia de los operadores ARO/AIS mediante una instrucción de repaso adecuada y apropiada, incluida la tramitación de emergencias de aeronave y operaciones en condiciones relacionadas al hecho de que las instalaciones y sistemas hayan tenido averías y deterioro;
- c) la implantación de procedimientos de carácter operativo nuevos o enmendados y los sistemas nuevos o actualizados y otros importantes para la seguridad está precedida de una instrucción y formación adecuada;

- d) la competencia de los operadores ARO/AIS de aeródromos internacionales, en cuanto al uso del idioma inglés, le permita mantener un intercambio de información con el usuario.
-

Capítulo 3

DISPOSICIONES DE LA DEPENDENCIA (ARO)

3.1 FUNCIONES DE LA DEPENDENCIA ARO

3.1.1 La dependencia (ARO) tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- 1) Recibirá, controlará y aceptará los planes de vuelo presentados por los pilotos y/o los despachantes designados por los explotadores de aeronaves y/o representantes designados por las FFAA y FFSS.
- 2) Transmitirá los planes de vuelo y los mensajes conexos (FPL CHG DLA DEP ARR CNL) presentados a las dependencias de servicio de tránsito aéreo que estarán involucradas en el vuelo.
- 3) Cumplirá con el rol asignado en el "Plan de Emergencia" del aeródromo (PEA).
- 4) Suministrará los datos y la información al Servicio de Alerta.
- 5) Anotará en el libro de turno correspondiente todo cambio, hecho o situación que se produzcan en relación con el personal, las instalaciones o los servicios, que se relacionen con la seguridad o el normal desarrollo de las operaciones.

Nota 1. —Los procedimientos sobre los de anotaciones en el libro de turno se podrán encontrar en las RAAC Parte 211 el Apéndice 3 Registro y preservación de datos de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Nota 2. —Las orientaciones para el correcto llenado del libro de turno se encuentran en el Apéndice 1.

- 7) En aeródromos controlados, debe suministrar la información a la Torre de Control de Aeródromo (TWR) respecto a toda novedad de carácter operativo relacionado con el aeródromo y de otras dependencias ATS que tengan incidencia en las operaciones aéreas. En los aeródromos no controlados, suministrarán dicha información al ACC y/o a la dependencia de control a cargo de la Zona de Control (CTR) de jurisdicción.
- 8) Asimismo, cuando tal información deba ser incluida en los productos de información aeronáutica, la suministrará al personal que cumpla las funciones concernientes al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) o adoptará las medidas que correspondan cuando los servicios estén unificados en una Oficina ARO/AIS.
- 9) Debe coordinar con el AIS de aeródromo para notificar a la Autoridad Aeronáutica toda novedad de la cual tomen conocimiento, respecto de anomalías que pudieran presentar las ayudas establecidas para la navegación aérea, la aproximación y el aterrizaje, o para la operación en el área de movimiento, que afecten o pudieran afectar el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

- 10) Coordinará con el AIS de aeródromo para notificar a la Autoridad Aeronáutica todo evento que perjudique el sistema de comunicaciones aeronáuticas, así como la contingencia implementada.
- 11) Ante cualquier hecho que se presuma delito, dará intervención inmediata a la fuerza de seguridad, e informará a la Autoridad Aeronáutica.
- 12) En relación con las actuaciones ante presuntas infracciones de orden aeronáutico, informará a la Autoridad Aeronáutica mediante el procedimiento interno establecido a tal fin.
- 13) Suministrará a toda dependencia de los servicios de tránsito aéreo (ATS) que requiera los datos relativos a las aeronaves y/o tripulantes involucrados en una presunta infracción, también a la autoridad aeronáutica.
- 14) Ante cualquier novedad o suceso en los servicios ATS que puedan ocasionar deficiencias de la seguridad operacional, se ajustará a lo determinado en la Resolución N° 528/2012 y sus modificatorias (Guía PNSO).
- 15) Extensión de servicios y apertura anticipada: El ANSP informará al jefe de aeródromo la disponibilidad de los servicios de navegación aérea para que se desarrolle la operación

Nota. — Los usuarios que requieran aperturas anticipadas/extensión de servicio, deberán solicitarlas a la autoridad aeronáutica del aeródromo.
- 16) Cuando se requiera la internacionalización temporaria de un aeródromo, el ANSP informará a la Autoridad Aeronáutica la disponibilidad de los servicios de navegación aérea.
- 17) Escucha de la frecuencia aeronáutica: En las dependencias ARO donde se dispongan equipos duplicados de frecuencias aeronáuticas de la torre de control, con el fin de las escuchas de las comunicaciones controlador-piloto, el ANSP debe establecer un procedimiento para identificar los siguientes datos y completar los mensajes de ARR y DEP:
 - a) Número de vuelo;
 - b) Empresa aerocomercial;
 - c) Matrícula de la aeronave;
 - d) Hora ARR;
 - e) Hora DEP;
 - f) Situación de emergencia de la aeronave, cuando correspondiese;
 - g) Otros datos que considere el ANSP (Por ejemplo: Tipo de vuelo general, Comercial, Comercial no regular, STAS/MEDEVAC/TAO/STATE).
- 18) Certificación de anotaciones de horas de vuelo: Se ajustará a lo determinado por la Autoridad Aeronáutica.
- 19) Debe llevar el registro de movimiento de aeronaves denominado Sistema Integrado de Aviación Civil (SIAC) de acuerdo al Apéndice 3 o el registro que la Autoridad Aeronáutica apruebe , considerando número de vuelo, explotador, piloto, matrícula, hora de despegue, hora de aterrizaje, cantidad total de pasajeros y tripulación.

- 20) Notificar a la autoridad aeronáutica las operaciones de las aeronaves extranjeras
- 21) En el caso de que el sistema de plan de vuelo electrónico presente alguna falla o no se encuentre disponible, trazará los datos de la licencia y psicofísico de los pilotos nacionales y las habilitaciones y certificaciones declaradas en el plan de vuelo para una aeronave con matrícula nacional, con la información existente en el SIAC.
- 22) Si al realizar el procedimiento especificado en el ítem 22), encontrare discrepancias en la información, comunicará las mismas a la Autoridad Aeronáutica del Aeródromo/Aeropuerto, quien arbitrará los medios para resolver las situación.

3.2 DEPENDENCIA Y PERSONAL ARO

3.2.1 El ANSP debe identificar la Oficina ARO en la parte externa de la misma, con una letra "C" en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo

3.2.2 Conforme a lo establecido en el Apéndice 2 de la RAAC parte 215 "Servicios de Información Aeronáutica", las funciones inherentes a la dependencia ARO se incorporarán en el mismo Manual de Dependencia por brindarse éstos servicios de forma conjunta ARO/AIS.

Nota – Para la ubicación de una dependencia ARO y su configuración se remitirán a Doc. 8126 por estar asociada a la dependencia AIS de aeródromo.

3.2.3 La función de la Dependencia ARO es un servicio esencial para el normal funcionamiento de la actividad aérea, por ello es necesario que se contemplen las siguientes medidas:

- a) El personal de turno exhiba en todo momento la tarjeta de identificación emitida por la autoridad de seguridad aeroportuaria.
- b) El personal esté debidamente familiarizado con todas las medidas de seguridad del sector.
- c) Solo se permite el ingreso de personas que estén cumpliendo los turnos operativos, personas autorizadas o visitas escoltadas.

Nota: Para lograr un ambiente ameno y colaborativo en la Dependencia ARO, se recomiendan las normas generales de la gestión funcional, solidaridad y bienestar enunciadas en el Doc. 9426 parte IV sección 2 cap. 1.

3.2.4 Toda persona que desempeñe funciones operativas en la Dependencia ARO deberá:

- a) poseer la licencia de Operador del Servicios de Información Aeronáutica, la certificación local de idoneidad y el CMA vigente según lo especificado en la RAAC Parte 65 subparte G.
- b) disponer siempre que se encuentre de turno su licencia, CMA vigente y documento de identidad consigo o en formato digital según las regulaciones vigentes, para cuando lo requiera la Autoridad Aeronáutica o un representante de la justicia (RAAC 65 subparte G).

3.2.5 Para el diseño de los procedimientos el ANSP deberá incluir el estudio de los principios de factores humanos que facilitan su óptima utilización.

Nota. — Los textos de orientación sobre los conceptos de factores humanos se encuentran en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc. 9683)

3.3 GESTIÓN DE LA FATIGA

Nota 1. — El Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga (Doc. 9966) contiene orientación para la elaboración y aplicación de reglamentos sobre gestión de la fatiga.

Nota 2. — Las RAAC Parte 67 “Certificación Médica Aeronáutica” estipula la denuncia de aptitud psicofísica por parte de todos los poseedores de una certificación Médica Aeronáutica Clase IV.

Nota 3. — Las RAAC Parte 211 “Gestión de Tránsito Aéreo” específica a la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) como partes de los Servicios de Tránsito Aéreo.

3.4 DOCUMENTACIÓN DE EXISTENCIA OBLIGATORIA EN LA DEPENDENCIA ARO

3.4.1 Las Dependencia ARO deberá tener la documentación que se detalla a continuación:

DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA

- 1) Productos de Información Aeronáutica.
- 2) Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).
- 3) Procedimientos Generales - Gestión del Tránsito Aéreo (PROGEN – ATM).
- 4) Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL).
- 5) Designadores de tipo de Aeronaves OACI.
- 6) Cartas de acuerdo entre dependencias ATS adyacentes que correspondan.
- 7) Cartas de acuerdo (ALS) con la Oficina ARO/AIS.
- 8) Plan de emergencia del aeródromo.
- 9) Manual de Dependencia ARO-AIS (MADE ARO-AIS).
- 10) Carta Aeronáutica Mundial – escala 1.000.000

DOCUMENTACIÓN OPCIONAL

- 1) Cartas Aeronáuticas - escala 1:500.000

Capítulo 4

GESTIÓN DE LOS PLANES DE VUELOS

4.1 RECEPCIÓN, CONTROL Y ACEPTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

4.1.1 El Proveedor de Servicios de Navegación Aérea deberá implementar un procedimiento para la recepción, control y aceptación del Plan de Vuelo, en concordancia con lo establecido en los Procedimientos Generales de la Gestión del Tránsito Aéreo (PROGEN ATM).

4.1.2 Los "Procedimiento para la recepción, control, aceptación y transmisión del plan de vuelo automatizado" se detallan en el apéndice 2.

4.1.3 El ANSP deberá asegurar la confidencialidad, integridad y disponibilidad sobre toda la información tratada y establecidas bajo una Política de Seguridad de la Información.

4.1.4 El operador ARO/AIS que opere el sistema automatizado de plan de vuelo deberá poseer una clave personal identificadora ("password"), con certificado de clave privada. La clave individual del usuario deberá quedar operativa sólo contra aceptación de un *Disclaimer* electrónico que garantice el no repudio (Ley 25.506 Firma Digital) de las operaciones efectuadas individualmente por cada usuario.

4.1.5 El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente Dependencia ARO, según la modalidad especificada en el Apéndice 2 Procedimientos para la recepción, control, aceptación y transmisión del Plan de Vuelo:

4.1.5.1 Cualquiera que sea su forma de presentación, el piloto al mando de la correspondiente aeronave, el despachante de Aeronaves o el copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo, y el explotador de dicha aeronave, serán los únicos responsables por la información consignada en él y por su correcta ejecución.

4.1.6 Los formularios de planes de vuelo confeccionados por el piloto o el despachante deberán estar en concordancia con las instrucciones vigentes en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), y contener todas sus casillas completadas con los datos correspondientes al tipo de vuelo de que se trate.

4.1.7 Para los planes de vuelo presentado en formulario papel: Si por algún motivo se requiera efectuar correcciones o agregados en un plan de vuelo en el cual se detectaron errores o le falten datos, los mismos deberán ser realizados de puño y letra por el personal que confeccionó el formulario. Si la persona que efectúa las correcciones es distinta a la que confeccionó el plan de vuelo, deberá firmar a un lado de las anotaciones efectuadas. Las correcciones deberán ser legibles.

4.1.8 Para los planes de vuelo presentados electrónicamente: Cuando se hayan detectados errores, el ANSP deberá establecer un procedimiento para que el usuario que generó el plan de vuelo tome conocimiento de los mismos y efectúe las correcciones necesarias o presente un nuevo plan de vuelo.

4.1.9 Aceptación de los planes de vuelo: Cuando se reciba un plan de vuelo, o un cambio del mismo, cualquiera sea la modalidad de presentación:

- a) comprobará que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas;
- b) comprobará que han sido completadas con exactitud, todas las casillas (de la 7 hasta la 19 inclusive),
- c) tomará las medidas oportunas, cuando sea necesario, para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo; e
- d) indicará al remitente la aceptación del plan de vuelo o requerirá el cambio del mismo.

4.1.10 Para aceptar o rechazar los planes de vuelo o mensajes ATS recibidos electrónicamente, el ANSP podrá utilizar los mensajes propuestos por OACI:

- a) Mensaje de Aceptado (ACK): Para cuando un plan de vuelo u otro mensaje normalizado ATS, ingresen correctamente al sistema vía AMHS/AFTN, se podrá transmitir al originador un mensaje ACK.
- b) Mensaje de Rechazo (REJ): En el caso que un plan de vuelo u otro mensaje normalizado ATS ingresen incorrectamente al sistema vía AMHS/AFTN, se podrá transmitir al originador un mensaje REJ adjuntando/copiando el mensaje ATS original del emisor e indicando el dato erróneo que ocasionó el rechazo.

Requisitos mínimos para la aceptación de un sistema de gestión de Plan de Vuelo electrónico e-FPL:

4.1.11 En todos los casos el sistema deberá tener la capacidad de informar el error, falta de dato o incompatibilidad del dato cargado e impedirá que el plan de vuelo sea direccionado. El sistema verificará que el plan de vuelo se encuentre vigente antes de aceptar cualquier cambio (CHG) o demora (DLA) respecto al mismo.

4.1.12 El sistema deberá tener la capacidad de relacionar la información publicada por NOTAM con la ruta proyectada, desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino, incluyendo los aeródromos de alternativa y ruta.

4.1.13 La Autoridad Aeronáutica verificará que el sistema cumpla con los requisitos técnicos, de procedimientos y de seguridad operacional declarados por el ANSP.

4.1.14 El sistema deberá tener interoperabilidad con el sistema de ANAC

4.1.15 El sistema debe ser interoperable con la base de datos de información aeronáutica bajo el formato AIXM

4.1.16 El sistema debe tener la capacidad de dialogar con otras bases de datos de la ANAC

4.1.17 El Proveedor de los Servicios de Navegación Aérea deberá implementar un sistema de gestión de la calidad bajo estándar ISO 9001:2015 o última versión disponible y certificarlo por una entidad acreditada, independientemente del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

4.1.18 Por tratarse de un sistema crítico y de alta disponibilidad, el Proveedor de los Servicios de

Navegación Aérea deberá disponer de un Plan de Contingencia y Recupero, así como sus modificatorias, para su verificación y aprobación. En dicho plan se establecerán los procedimientos específicos para el ingreso y el proceso manual de los planes de vuelo y mensajes asociados, garantizando la continuidad de las operaciones aun cuando el equipo y/o sistemas no funcionen o no sean confiables.

4.1.19 El Proveedor de los Servicios de Navegación Área deberá prever que el sistema y sus procedimientos asociados contemplen niveles de seguridad adecuados (confiabilidad - integridad - disponibilidad) para resguardar debidamente los datos que ingresen los usuarios.

4.1.20 Con excepción de lo establecido para el llenado de la Casilla 18 en el descriptor RMK/ del Formulario Plan de Vuelo (FPL), el Proveedor de los Servicios de Navegación Aérea deberá descartar el uso del texto libre en la generación de los planes de vuelo.

4.2 CONTROL DEL PLAN DE VUELO

4.2.1 El personal de la Dependencia ARO deberá controlar que los planes de vuelos cumplan con los siguientes requisitos:

Nota. —En el Capítulo 11 del PROGEN ATM se especifican los procedimientos de transmisión de los mensajes ATS

Nota. – Las normas relativas a la circulación aérea según el artículo 1 del Código Aeronáutico son aplicables también a las aeronaves públicas, incluidas las militares. Por tal razón, deberán presentar Plan de Vuelo en una dependencia ARO. Excepto cuando en virtud de sus funciones específicas deban apartarse de las mencionadas normas comunicando dicha circunstancia con la anticipación necesaria al ANSP; a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que correspondan respecto a las aeronaves civiles.

Casilla 7 - IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE: se insertará el designador OACI de la empresa explotadora (Doc. 8585 de OACI) o matrícula de la aeronave, cuando se inserte la matrícula de la aeronave deberá controlar que en la casilla 18 se haya colocado el explotador, y cuando se coloque designador OACI de la empresa explotadora deberá controlar que en la casilla 18 se indique la matrícula de la aeronave.

Casilla 8 - REGLAS DE VUELO y TIPO DE VUELO:

REGLAS DE VUELO: se insertará una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto propone efectuar:

| | |
|---|--|
| I | Propone que todo el vuelo se realizará con IFR |
| V | Propone que todo el vuelo se realizará con VFR |
| Y | El vuelo se inicia con IFR, seguida de uno o más cambio en las reglas de vuelo |

| | |
|---|--|
| Z | El vuelo se inicia con VFR, seguida de uno o más cambio en las reglas de vuelo |
|---|--|

Cuando se inserte "Y" o "Z", se deberá especificar en la Casilla 15 (Ruta) el punto o los puntos donde se tiene previsto realizar el cambio de las reglas de vuelo.

TIPO DE VUELO: se insertará una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo:

| | |
|---|--|
| S | Servicio Aéreo Regular |
| N | Transporte Aéreo No Regular |
| G | Aviación General |
| M | Militar |
| X | Si corresponde a otra categoría distintas a las anteriores |

Cuando se indica "S" o "N", se deberá completar la información en la Casilla 18 REG/, si son distintas de la identificación de la aeronave consignadas en la casilla 7.

Cuando se indica un designador del tipo presidencial, se deberá insertar en la Casilla 8 (Tipo de Vuelo) la letra "M". Ello obliga a insertar en la Casilla 18 STS/HEAD y REG/ para la matrícula.

Cuando se ingresa el registro de aeronave (matrícula) sólo admitirá en la Casilla 8 (Tipo de Vuelo) "G", "M", "N" y "X". Además, ingresará en la Casilla 18: OPR/ Nombre del Operador.

Casilla 9 – NÚMERO, TIPO DE AERONAVE Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA: Se insertará el número de aeronaves, si se trata de más de una, luego el designador apropiado, si tal designador no ha sido asignado por OACI o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo, se deberá insertar ZZZZ en tipo de aeronave, e indicar en la Casilla 18 los números y tipos de aeronaves, precedidos de TYP/.

Nota – En el Doc. 8643 Designador de Tipos de Aeronaves de OACI, se declaran el tipo de aeronave y la categoría de estela turbulenta.

Casilla 10 - EQUIPOS Y CAPACIDADES: Se insertará el detalle del equipamiento que tenga a bordo de la aeronave en funcionamiento, consignando los equipos de radio COM y de ayuda para la navegación y aproximación.

N si no lleva equipo COM/NAV de ayudas para la aproximación, o si el equipo no funciona

S si lleva equipos normalizado COM/NAV de ayudas para la aproximación para la ruta considerada.

Nota – Se consideran equipos normalizados VHF RTF, VOR e ILS.

Cuando se inserte "R" (PBN) deberá detallar también los sensores disponibles para RNAV y/o RNP (Doc. 9613 OACI), luego en la casilla 18 se debe especificar Niveles de PBN/ indicando capacidades.

Cuando se inserten las capacidades "A" o "B" también se deberá insertar "G" y obligatoriamente en casilla 18 la aumentación. Ejemplo: NAV/GBAS SBAS ó NAV/GBAS ó NAV/SBAS.

Cuando se utilice la Performance de Comunicación Requerida (RCP) se insertará las capacidades "P1", "P2" y/o "P3", luego obligatoriamente se especificará "R" y en la casilla 18 los descriptores PBN/, REG/ y CODE/. Según el Manual de Comunicaciones y Vigilancia Basadas en la Performance (PBCS) (Doc. 9869).

Cuando se especifique la Vigilancia Basada en la Performance (RSP), se insertará "R" y especificará en la Casilla 18 el indicador PBN/ y las capacidades SUR/ (Doc. 9869 PBCS).

Operaciones RVSM (Separación Vertical Mínima Reducida):

- a) Si el nivel de vuelo requerido es entre FL290 y FL410 inclusive, se deberá insertar la letra "W" en la casilla 10 a) que indica que la aeronave tiene la aprobación RVSM. Quedan exceptuadas las aeronaves del Estado, en vuelo humanitario o de mantenimiento y Ferry.
- b) Los explotadores de aeronaves sin aprobación RVSM con un nivel requerido entre FL290 y FL410 inclusive deberán insertar STS/NON RVSM en la casilla 18 del Plan de Vuelo.
- c) Las aeronaves sin aprobación RVSM se ajustarán a lo indicado en la RAAC parte 91 sección Operaciones RVSM.

Casilla 13 - AERÓDROMO DE SALIDA: Se insertará el designador del aeródromo de salida (Doc. 7910 OACI).

Cuando el aeródromo no tenga un designador OACI para la identificación del mismo deberá colocarse "ZZZZ" y, detallar en la Casilla 18 el indicador: DEP/ Lugar de Despegue.

Se utilizará hora y minuto en tiempo UTC para indicar la hora de fuera de calzo (EOBT).

Para disponer y conocer de información real actualizada, la dependencia ARO deberá chequear constantemente los NOTAM y analizar las novedades que tengan injerencia con el aeródromo de salida.

Los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas de anticipación respecto de la hora prevista de fuera calzos de un vuelo (Véanse las RAAC Parte 91, PROGEN ATM y AIP ARGENTINA ENR 1.10)

Casilla 15 VELOCIDAD DE CRUCERO: se deberá indicar la velocidad verdadera para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero en función de:

VELOCIDAD: Kilómetros por hora, mediante la letra "K" seguida de CUATRO (4) dígitos (p. ej., K0830), Nudos, mediante la letra "N" seguida de 4 dígitos (p. ej., N0485),

Número de Mach verdadero, cuando el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra "M" seguida de TRES (3) dígitos (p. ej., M082).

NIVEL: se deberá especificar la altitud en centenares de pies.

Cuando se vuele por debajo del nivel de transición, se indica de la siguiente manera A045, A100.

Cuando se vuele por encima del nivel de transición, se indica de la siguiente manera F085, F330.

Cuando no se declare en la casilla 10a) la letra "W", el sistema no admitirá cargar niveles RVSM).

En ningún caso se admitirá niveles de vuelo que no correspondan al cuadrantal según la ruta elegida.

RUTA: cuando se use una carta SID PBN y/o STAR PBN, el sistema comprobará que en la casilla 10 a) se encuentre la letra "R" (PBN) y que en la casilla 18 PBN/ se cargue el código alfanumérico que sea compatible con la carta SID/STAR; de la misma manera lo hará con las AWY. Si en la ruta se encuentra, al menos, una AWY RNAV el sistema comprobará que en la casilla 10 a) se encuentre cargada la letra "R".

Cuando se haya insertado la letra "Y" ó "Z" en la casilla 8 REGLAS DE VUELO será obligatorio declarar el punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo.

Ejemplos:

Si es de IFR a VFR: LN VFR;

Si es de VFR a IFR: LN/N0284A050 IFR.

Se deberá tener un enlace con capacidad de acceder rápidamente a los NOTAM publicados, referentes a las novedades con respecto a las SID's, STAR's, y AWY's.

Nota. — La dependencia ARO deberá chequear constantemente los NOTAM y analizar las novedades que tengan injerencia con la RUTA.

Casilla 16 - AERÓDROMO DE DESTINO y ALTERNATIVAS: se insertará el aeródromo de destino según (Doc. 7910 OACI). Para el caso que no posea el código OACI, se debe colocar "ZZZZ" y, será obligatorio la carga de la casilla 18: DEST/ y ALTN/, según corresponda.

Nota. — La dependencia ARO deberá chequear constantemente los NOTAM y analizar las novedades que tengan injerencia con los aeródromos de destino y alternativas, inclusive los que no cuentan con código OACI de cuatro letras – Doc. 7910 OACI.

Casilla 18 - OTROS DATOS: El uso de indicadores normalizados que no se incluyan en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Cuando en la Casilla 8 - TIPO DE VUELO se inserte "M" será obligatoria la especificación de la misma según se declare: STS/HEAD, STS/MARSA o STS/ STATE.

Para un vuelo con una reserva de altitud se insertará STS/ALTRV.

Para un vuelo aprobado por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), exento de medidas ATFM, se insertará STS/ATFMX.

Para vuelo afectado a extinción de incendios se insertará STS/FFR, y deberá colocar en casilla 8 "M" o "G" (según corresponda).

Para realizar vuelo de verificación para la calibración de ayudas para la navegación insértese STS/FLTCK, y deberá colocar en Casilla 8 "M" o "G" (según corresponda).

Cuando se efectúe un Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS) insértese STS/HOSP y colocar en la Casilla 8 "N". (Véase las RAAC Parte 91.27).

Cuando se efectúe una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida o sea Traslado de Órganos se insertará STS/MEDEVAC y se deberá aclarar en RMK/TAO cuando corresponda, y se colocará en la Casilla 8 "S", "N", "G", "M" o "X", según corresponda. (Véase las RAAC Parte 91.27).

Para un vuelo que se realiza en misión humanitaria se insertará STS/HUM y deberá colocar en la Casilla 8 "S", "N", "G", "M" o "X". (Véase las RAAC Parte 91.27).

Para un vuelo que realice una misión de búsqueda y salvamento insértese STS/SAR; y se deberá colocar en la Casilla 8 "S", "N", "G", "M" o "X".

Cuando en la Casilla 13 – AERÓDROMO DE SALIDA se inserte "ZZZZ" será obligatoria la especificación de nombre y lugar del aeródromo, para los LAD (Lugar Apto Denunciado) se deberá insertar el número de identificación del mismo, precedido de DEP/.

Cuando la aeronave transporte material peligroso es obligatorio insertar STS/HAZMAT (Radioactivo, biológico, etc.) y declarar el tipo de mercancías en RMK/.

Las aeronaves que transporten vacunas para el tratamiento de COVID-19, deberán insertar en el Plan de Vuelo STS/HUM RMK/COVAX.

Nota – Los usuarios deberán enviar el formulario de mercancías peligrosas a la Autoridad Aeronáutica antes de la salida.

Para aeronaves de Estado sin aprobación RVSM: Cuando se desee volar en espacio RVSM sin tener esa capacidad y no se haya insertado la letra "W" en Casilla 10 a), deberá insertar STS/NONRVSM y RMK/ACFT ESTADO (RAAC Parte 91 Apéndice G).

Para aeronaves de Estado sin aprobación RNAV: Las aeronaves de Estado que no cuenten con aprobación RNAV pueden presentar planes de vuelo para operaciones en rutas RNAV. Estas aeronaves deben llenar la casilla 18 del plan de vuelo con la información RMK/NON RNAV5, incluyendo después de STS/ la razón del tratamiento especial, por ejemplo: STATE.

Las aeronaves de Estado están eximidas de tener una autorización para operaciones RNAV 5 en el espacio aéreo continental de las FIR Comodoro Rivadavia, Córdoba, Ezeiza, Mendoza y Resistencia.

Cuando se disponga y se utilice la PBN se insertará la letra "R" y los sensores disponibles (S, C, D, G, I) en la casilla 10 a), luego obligatoriamente ingresará en la Casilla 18 las capacidades RNAV y RNP para la ruta proyectada incluyendo las SID y STAR si hubiere.

Cuando se disponga de TCAS u otro equipo de vigilancia, se expresará con el indicador SUR/ en la casilla 18.

Cuando se disponga de Performance de Vigilancia Requerida (RSP) se especificarán las capacidades en el descriptor SUR/, ejemplo: SUR/RSP180 RSP400, también será obligatorio especificar la PBN/, REG/ y CODE/, Según el Manual PBCS Doc. 9869.

Los datos de la performance de la aeronave se indicarán con una sola letra (PANS-OPS – Doc. 8168 OACI) con el indicador PER/.

Cuando el plan de vuelo se presente con un máximo de anticipación de CIENTO VEINTE (120 horas) de la EOBT, será imperativo ingresar: DOF/.

Cuando se disponga Enlace de Datos distintos a los especificados por OACI, se insertará en la casilla 10a) la letra "Z" y se detallarán en el descriptor DAT/.

Se verificará que los motivos del manejo especial (STS) para prioridad ATS, insertados en el plan de vuelo, sean los determinados en las RAAC Parte 211 y PROGEN-ATM.

Autorización de Salida (DCL): La aeronave para operar en CPDLC-DCL debe disponer a bordo las siguientes capacidades y elementos:

- a) FANS 1/A VDL modo 2 o VDL modo 0/A, y
- b) ACARS

Los usuarios que deseen esta prestación de servicios (DCL) deberán completar el plan de vuelo de la siguiente forma:

- a) Deberán insertar en la casilla 10 a) las siguientes letras:
 - S (indica Comunicaciones VHF);
 - E3 (indica ACARS disponible);
 - G (indica GNSS);
 - J3 (indica CPDLC FANS /A VDL modo A) ó
 - J4 (indica CPDLC FANS /A VDL modo 2); y
 - Z (activa DAT/ en casilla18).
- b) Deberán insertar en la casilla 18 los siguientes descriptores:
 - REG/ (matrícula). Obligatorio, aunque sea igual a la ingresada en casilla 7.
 - DAT/1FANS

El ANSP deberá establecer un procedimiento para que se controlen que las letras y los indicadores de los equipos y capacidades para CPDLC-DCL estén insertados en el plan de vuelo como figura en los párrafos anteriores.

Casilla 19 - INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA:

AUTONOMÍA: Después de E/ insértese un grupo de CUATRO (4) cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos. La misma debe ser mayor a la colocada en la Casilla 16 EET/ total, de acuerdo con lo establecido en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC); Parte 91, Parte 121 y Parte 135.

PERSONAS A BORDO: Después de P/ insértese el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo. Cuando se desconoce el número total de personas se debe colocar TBN (a ser notificado) en el momento de presentar el plan de vuelo. Esto implica que el explotador deberá notificar a la oficina ARO/AIS, la cantidad total de personas a bordo (discriminando pasajeros y tripulación), inmediatamente luego del cierre del vuelo a los fines de tener los datos en caso de ser requeridos por el Servicios de Alerta y/o el Servicio de búsqueda y salvamento.

Antes del despegue, el explotador, piloto al mando o despachante, entregará a la oficina ARO-AIS, por los medios acordados, la información correspondiente a cantidad de pasajeros, carga y correo transportados y, de corresponder, tipo de mercancías peligrosas que transporta.

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA: "R" (RADIO) sólo informará la disponibilidad del equipo.

- S/ (EQUIPO DE SUPERVIVENCIA) sólo informará la disponibilidad del equipo.
- J/(CHALECOS) sólo informará la disponibilidad del equipo.
- D/ (BOTES NEUMÁTICOS) (NÚMERO) (CAPACIDAD) sólo informará la disponibilidad del equipo.

Después de "D" se inserta el número y capacidad de botes neumáticos. La misma debe ser mayor a la letra "P" excepto cuando se inserte TBN. En este caso deberá estar de acuerdo a la configuración del fabricante.

La dependencia ARO deberá verificar que todos los datos y equipos declarados en el plan de vuelo sean acordes para el tipo de aeronave, el tipo de vuelo y el destino final.

Por ejemplo, si se recibe un plan de vuelo SAEZ- LEMD donde se declara que lleva solo equipos de supervivencia para el desierto, 10 hs de autonomía, tipo de aeronave A320, entonces se estaría detectando que varios datos no guardan relación, porque es un vuelo oceánico con más de 12 hs, el tipo de aeronave no tiene esa autonomía de vuelo y además no dispone de chalecos y botes salvavidas.

A/ (COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE) Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.

N/ (OBSERVACIONES) sólo informará en caso de que corresponda.

C/(PILOTO) Insértese el nombre del Comandante de la aeronave.

Presentado por: Insértese el nombre de la persona que presenta el plan de vuelo-

4.3 GESTIÓN DE LOS PLANES DE VUELO

4.3.1 La primera dependencia ATS que reciba un plan de vuelo, o un cambio del mismo, deberá:

- a) Comprobar que los mismos cumplan con los requisitos establecidos en el punto anterior.
- b) El ANSP deberá establecer un procedimiento para la aceptación del plan de vuelo.

4.3.2 **Tiempos de presentación previa:** Los tiempos de presentación previa de los planes de vuelo, son los que se establecen en la RAAC Parte 91

Nota. – Excepto en los casos previstos en la RAAC Parte 91, vuelos destinados a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social, catástrofe o misión sanitaria y los especificados en 4.3.14

4.3.3 **Excepciones:** Las aeronaves que deben presentar plan de vuelo antes de la salida podrán hacerlo por radio, teléfono/fax o electrónicamente en los casos descritos en la RAAC Parte 91

4.3.4 **Tiempos de vigencia:** Los tiempos de vigencia de los planes de vuelo, son los establecidos en el PROGEN ATM (Cap. 4):

- a) Para un vuelo que inicie Controlado o IFR (reglas de vuelo "V", "I" y "Y"): 30 minutos a partir de la EOBT.
- b) Para otros vuelos (reglas de vuelo "V" y "Z"): 60 minutos a partir de la EOBT.

4.3.5 En caso de que haya una demora de más de 30 minutos respecto del EOBT indicada en el plan de vuelo presentado para vuelos controlados e IFR o de 1 (una) hora para otros vuelos, el plan de vuelo deberá enmendarse, o deberá presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el anterior.

4.3.6 **Cambios de estado en un plan de vuelo:** Todos los cambios de un plan de vuelo presentado se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo según lo establecido en RAAC Parte 91 Subparte 91.153.

4.3.7 **Cierre del plan de vuelo:** Las condiciones de expiración del vuelo se encuentran especificadas en la RAAC Parte 91 Subparte 91.153.

4.3.8 El ANSP deberá especificar y estandarizar los plazos requeridos para el envío de mensajes de movimiento (DLA y CHG) teniendo en cuenta como parámetro de tiempo, antes de la Hora prevista fuera calzos (EOBT). Se publicará en la AIP

4.3.8.1.1 El ANSP deberá determinar la cantidad de mensajes de DLA y CHG que se permitirán para cada FPL. Cuando el usuario llegue a la cantidad máxima permitida, deberá presentar un mensaje de CNL y un nuevo plan de vuelo si así lo deseara.

4.3.9 El ANSP deberá establecer un procedimiento para que los usuarios que presenten sus planes de vuelos por medios electrónicos envíen todo el formato completo del plan de vuelo conteniendo todas las casillas, desde la 7 hasta la 19 inclusive.

4.3.10 El ANSP deberá establecer un procedimiento para transmitir el plan de vuelo desde la casilla 3 hasta la 18 a las dependencias ATS de jurisdicción. La casilla 19 no se transmitirá y quedará guardada como parte del plan de vuelo en la Dependencia ARO. La casilla 19 es parte del plan de vuelo y podrá ser requerida por organismos gubernamentales, con fines judiciales, investigación de accidentes/incidentes, etc.

4.3.11 El ANSP deberá establecer un procedimiento para que los archivos de los planes de vuelo (manuales y/o electrónicos) sean de rápido acceso.

4.3.12 El ANSP deberá establecer un procedimiento para que la casilla 19 del plan de vuelo sea transmitida cuando lo requieran algunas dependencias ATS y/o el Servicio de Búsqueda y Salvamento.

4.3.13 El ANSP deberá establecer un procedimiento para gestionar aquellos planes de vuelo que correspondan a las operaciones realizadas dentro del ATZ o en los sectores escuelas designados, siempre y cuando el aeródromo no se encuentre en ZONA ADIZ.

4.3.14 El ANSP deberá llevar el control y registro de las operaciones especificadas en el punto anterior.

4.3.15 El sistema deberá guardar todos los mensajes ATS y el registro de todos los planes de vuelo recibidos, aceptados y rechazados; como así también los mensajes ATS asociados a éste, con la identificación del usuario emisor (Despachante de Aeronaves o Pilotos) y usuario receptor (Operador del Servicio de Información Aeronáutica y Operador de Estación Aeronáutica), por el término de un (1) año.

Nota: Ver RAAC 211 "Gestión del Tránsito Aéreo" Apéndice 3 Registro y Preservación de Datos de los Servicios de Tránsito Aéreo

4.3.16 El ANSP deberá establecer procedimientos para mitigar los errores y la duplicidad/multiplicidad de los planes de vuelos.

4.3.17 Cuando los sistemas de recepción electrónica de los mensajes ATS tuvieran fallas o sean interrumpidos su normal funcionamiento, el ANSP deberá activar un plan de contingencia para garantizar la continuidad de la prestación del servicio.

4.3.18 Los sistemas automatizados deberán estar programados para verificar la trazabilidad de los datos insertados en estas casillas del plan de vuelo, pero la responsabilidad final será del Operador ARO que deberá entregar a los servicios de control de tránsito aéreo un plan de vuelo que tenga precisión, integridad y calidad.

4.4 DIRECCIONAMIENTO Y TRANSMISIÓN DE LOS MENSAJES RELATIVOS AL PLAN DE VUELO

4.4.1 La preparación de los mensajes relativos al plan de vuelo con su direccionamiento, y la transmisión si esto compete a la Dependencia ARO en el aeródromo, se deberá realizar de acuerdo con lo establecido en el PROGEN ATM, Capítulo 11 y el Apéndice 3 titulados "Mensajes de los Servicios de Tránsito"

4.4.2 Tales mensajes comprenden:

- a) Mensajes de plan de vuelo presentado (FPL).
- b) Mensajes de demora (DLA).
- c) Mensajes de modificación (CHG).
- d) Mensajes de cancelación de plan de vuelo (CNL).
- e) Mensajes de salida (DEP).
- f) Mensajes de llegada (ARR).
- g) Mensajes de plan de vuelo actualizado (CPL).

4.4.3 Una vez aceptado el plan de vuelo, y previo a su transmisión, deberá completarse la primera sección del formulario con los direccionamientos que corresponden a todas las Dependencias ATS involucradas.

4.4.4 Los planes de vuelo presentados por las aeronaves que ingresen y operen en la ADIZ, también deberán ser direccionado al Comando Aeroespacial (COAe) mediante AMHS SADRQFYX. En el caso que no se haya transmitido el mensaje del plan de vuelo, por diversas razones, deberá utilizar otros medios alternativos de comunicaciones y dar información sobre la operación del vuelo con los datos requeridos por el COAe.

4.4.5 En el caso de vuelos con escalas intermedias, en que se presenten planes de vuelo en el aeródromo de salida inicial, para cada etapa del vuelo, se aplicará los procedimientos determinados en el Capítulo 11 del PROGEN ATM.

4.4.6 El ANSP dispondrá de procedimientos que permitan la mayor celeridad posible con respecto al direccionamiento y la transmisión de los planes de vuelo.

4.4.7 Cuando los sistemas tuvieran fallas o sean interrumpidos su normal funcionamiento, el ANSP deberá activar un plan de contingencia para garantizar la continuidad de la prestación del servicio.

4.5 LISTAS DE PLANES DE VUELO REPETITIVOS (RPL) Y CAMBIOS EN LAS MISMAS

4.5.1 Toda notificación de cambios permanentes en las listas de planes de vuelo repetitivos, o nuevas listas, que se reciban de los explotadores, serán elevadas al ANSP.

4.5.2 Los cambios de carácter temporal notificados por el representante designado del explotador o por el piloto, serán tratados de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 16 del PROGEN-ATM.

4.5.3 Con respecto a 4.5.2, los cambios relativos al tipo de aeronave, categoría de la estela turbulenta, velocidad y nivel de crucero, deberán ser informados de inmediato a las Dependencias ATS involucradas, transmitiendo un mensaje de modificación (CHG).

Nota. — Tales cambios deben ser notificados por el representante designado del explotador o por el piloto tan pronto como sea posible y a más tardar 30 minutos antes de la salida.

4.5.4 Cuando se notifique una demora de 30 minutos o más con respecto a la EOBT de una aeronave, se informará de inmediato a las dependencias ATS involucradas, transmitiendo un mensaje de demora (DLA).

4.6 MOTIVOS PARA NO ACEPTAR UN PLAN DE VUELO

- 1) Por orden del Poder Judicial
- 2) A requerimiento de autoridad policial, de migraciones y/o Aduana.
- 3) Por indicación de la autoridad aeronáutica.
- 4) Cuando no cuente con la autorización de la Autoridad Aeronáutica o el correspondiente ASM.
- 5) La falta de aprobación expresa por parte de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNTEA), de la factibilidad horaria para la operación de un vuelo.
- 6) No se aceptará ningún plan de vuelo, si previamente no se ha controlado la totalidad del formulario y/o le falten datos y/o presenten tachaduras o enmiendas que dificulten o sea confusa su interpretación (PROGEN ATM 4.4.1).
- 7) Actividad aerofotográfica: No se aceptarán planes de vuelo para realizar actividad de aerofotografía sin la debida autorización de la Autoridad Aeronáutica. La Dependencia ARO recibirá por parte de la Autoridad Aeronáutica, por cualquier medio de comunicación disponible, la nómina de las aeronaves autorizadas a realizar la actividad aerofotográfica, con fines de coordinación.

Nota: Excepciones ver AIP GEN 1.6-3

- 8) Todas otras circunstancias que determine la Autoridad Aeronáutica y/o el ANSP.

4.6.1 En el caso que el ANSP no aceptará un plan de vuelo, por alguno de los motivos antes descritos, deberá informar al usuario, por los medios que hubiere acordado, la causa por la que se rechaza el FPL, indicándole contactar a la Autoridad Aeronáutica.

Capítulo 5

SUMINISTRO DEL SERVICIO DE ALERTA Y PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO

5.1 SUMINISTRO DEL SERVICIO DE ALERTA

5.1.1 El Servicio de Alerta será suministrado de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 4 y el Capítulo 9 del PROGEN ATM - Responsabilidad del suministro de Servicio Información de Vuelo y de Servicio de Alerta.

5.1.2 El servicio de información de vuelo y el servicio de alerta se suministrarán en la forma siguiente:

- a) dentro de una región de información de vuelo (FIR): por un centro de información de vuelo, a menos que la responsabilidad de suministrar dichos servicios se asigne a una dependencia de control de tránsito aéreo que posea instalaciones adecuadas para el desempeño de tal responsabilidad;
- b) dentro del espacio aéreo controlado y en aeródromos controlados: por las pertinentes dependencias de control de tránsito aéreo.

5.1.3 Al respecto, se prepararán, o se transmitirán si así correspondiera, los mensajes pertinentes, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 11- Mensajes ATS y Apéndice 3 – Mensajes ATS del PROGEN-ATM.

5.1.4 El suministro del Servicio de Alerta por una Dependencia de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), está generalmente asociado con la recepción de mensajes de “plan de vuelo presentado” (FPL) y de salida (DEP) de los vuelos VFR con destino al aeródromo; por lo que el ANSP deberá establecer un procedimiento y una metodología de seguimiento, para que los operadores gestionen los FPL VFR hasta que finalice su operación.

5.1.5 Cuando no se tenga la información de que la aeronave haya arribado de acuerdo a la hora prevista, el ANSP deberá establecer un procedimiento por el cual se tratará de determinar la ubicación de la aeronave, a los fines de descartar incidentes o accidentes, y efectuará las coordinaciones necesarias con las dependencias involucradas en caso de corresponder.

5.1.6 El ANSP deberá establecer un procedimiento por el cual la dependencia ARO deberá suministrar al Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate (RCC) y/o al Centro de Control de Área (ACC) de la jurisdicción que corresponda toda la información atinente a una aeronave que ha sido declarada en emergencia, ya sea la contenida en la parte suplementaria del plan de vuelo o cualquier otra que disponga y sea considerada de interés por el RCC y oficiar de nexos entre este y el explotador a fin de conseguir todo dato que resulte de utilidad para el desarrollo de las tareas del mismo.

5.1.7 El ANSP deberá establecer un procedimiento para que las dependencias ARO:

- a) recopilen la mayor cantidad de información posible respecto de la aeronave involucrada en el evento declarado según la fase de emergencia a fin de colaborar con los servicios involucrados.

5.2 PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO (PEA)

5.2.1 El ANSP debe participar en la elaboración del Plan de Emergencia del Aeródromo en lo que respecta a las tareas asignadas a la dependencia ARO, y en los simulacros que se realicen.

5.2.2 Las tareas o actividades a desarrollar con respecto al Plan de Emergencia del Aeródromo son las que se disponen en dicho plan, según el tipo de accidente o incidente de que se trate.

5.2.3 La dependencia ARO debe proporcionar toda información que sea requerida por la organización del Plan de Emergencia del Aeródromo.

5.2.4 La dependencia ARO debe informar a los Servicios de Tránsito Aéreo, Servicio de Información Aeronáutica y Estación de Telecomunicaciones Aeronáutica, respecto a las medidas adoptadas por la Autoridad Aeronáutica.

5.2.5 La dependencia ARO debe coordinar con el AIS de aeródromo la gestión de la propuesta NOTAM correspondiente, a requerimiento de la Autoridad Aeronáutica, para informar a la comunidad aeronáutica las condiciones del aeródromo.

Capítulo 6

OPERACIONES AÉREAS SANITARIAS

6.1 ACTUACIÓN EN CASO DE OPERACIONES AÉREAS SANITARIAS

6.1.1 La dependencia ARO dispondrá de la documentación que contenga las normas de aplicación para las operaciones aéreas sanitarias, y conocerá respecto a su aplicación.

Nota. – Las normas para operaciones aéreas sanitarias se encuentran en las RAAC Partes 91, 119, 121 y 135.

6.1.2 La dependencia ARO, verificará el correcto llenado del formulario del plan de vuelo a fin de que se le otorgue a la aeronave la prioridad que corresponda, de acuerdo con el tipo de operación que realiza.

6.1.3 El operador AIS deberá controlar que cuando un usuario efectúe un Servicio de Transporte Aéreo sanitario (STAS), deberá insertar en el formulario de plan de vuelo en la casilla 18: STS/HOSP (RAAC Partes 121 y 135) y colocará en la casilla 8 "N" por disponer de un CESA (RAAC Parte 119).

6.1.4 Cuando un usuario efectúe una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida o traslado de órganos, se insertará en el formulario de plan de vuelo en la casilla 18: STS/MEDEVAC y se deberá aclarar en RMK/TAO cuando corresponda y colocará en la casilla 8 "S", "N", "G", "M" o "X", según corresponda.

6.1.5 La asignación de prioridad para todas las operaciones sanitarias está establecida en la RAAC parte 91.

Capítulo 7

DISPOSICIONES Y PROCEDIMIENTOS SOBRE COORDINACIÓN

7.1 COORDINACIÓN ARO-TWR – TRANSMISIÓN Y RECEPCIÓN DE INFORMACIÓN.

7.1.1 La dependencia ARO deberá transmitir a la TWR del aeródromo la siguiente información, excepto en aquellos aeródromos donde cuente con sistemas automatizados de información o tengan otro procedimiento establecido:

- a) Los datos principales de los planes de vuelo presentados (matrícula, tipo de aeronave, tipo de plan de vuelo en relación con las reglas de vuelo, EOBT y destino).
- b) Las demoras notificadas por el piloto o despachante y la nueva EOBT.
- c) Las cancelaciones de los vuelos o planes de vuelo.
- d) Los planes de vuelo no aceptados.
- e) Las operaciones para las cuales se haya negado la autorización.
- f) La declaración de las fases de incertidumbre, alerta y peligro que se realicen de una aeronave, o su finalización.
- g) Toda activación del plan de emergencia del aeródromo y la causa.
- h) Todo cambio que se produzca o se prevea que se producirá en el área de maniobras que pueda o vaya a afectar el normal desarrollo de las operaciones.
- i) Todo cambio que se produzca o se prevea que se producirá en las plataformas que pueda o vaya a afectar el normal desarrollo de las operaciones de aterrizaje, despegue o rodaje.
- j) Todo cambio que se produzca o se prevea que se producirá en relación con el Servicio de Rescate y Extinción de Incendios, o en el Servicio de Sanidad Aeronáutica.
- k) Todo cambio que se produzca con respecto al estado de servicio de las Radioayudas, o que se producirá por razones de mantenimiento.
- l) Toda extensión o apertura anticipada de servicio solicitada, autorizada o denegada.
- m) Toda otra información que tenga importancia para el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

7.1.2 La dependencia ARO solicitará a la Torre de control de aeródromo la siguiente información, cuando no sea posible obtenerla de otra forma:

- a) Las horas de despegue de las aeronaves, de las operaciones que hayan presentado planes de vuelo, a los fines de transmitir o confeccionar los mensajes de salidas (DEP).
- b) Las horas de despegue y aterrizaje a los fines de la actualización del registro de movimientos y los mensajes (ARR).

Nota. — Se deberá establecer la metodología (la forma y el momento de la solicitud y recepción de la información), a fin de no alterar el normal desarrollo de la actividad de la TWR.

- c) Las horas de aterrizaje de las aeronaves a las que la Dependencia ARO deba suministrar el Servicio de Alerta.

Nota. — Ver “suministro del Servicio de Alerta”.

- d) Todo dato que resulte necesario con respecto a la transmisión de los mensajes atinentes a los accidentes de aviación ocurridos en el aeródromo o sus proximidades, o con respecto a la puesta en vigor del plan de emergencia del aeródromo.
- e) Todo cambio que se produzca respecto a las condiciones del área de movimiento, de las instalaciones del aeródromo o de las radioayudas, que tengan una incidencia directa en la seguridad o en el normal desarrollo de las operaciones aéreas.
- f) Cuando las demoras sean producidas por los ATS se coordinará que se notifique a la Dependencia ARO las demoras de cada vuelo con las horas previstas de salida para luego notificarlo al usuario.
- g) Al cierre de cada día deberá verificar que las cantidades de operaciones de aeronaves (ARR/DEP) en el aeródromo sean iguales a las registradas por la TWR.

7.2 COORDINACIÓN ENTRE ARO Y OFICINAS DE METEOROLÓGICA AERONÁUTICA

7.2.1 La dependencia ARO coordinará con la oficina o estación meteorológica la recepción de la información relativa a las condiciones meteorológicas que se produzcan o puedan producir demoras en las operaciones, o que ocasionen que el aeródromo quede por debajo de los mínimos establecidos para las operaciones; así como los cambios respecto al mejoramiento de tales condiciones.

7.2.2 Cuando la dependencia ARO tome conocimiento o reciba información a través de los pilotos o por otros medios respecto de las condiciones meteorológicas significativas que puedan afectar el normal desarrollo de las operaciones en el aeródromo o sus inmediaciones transmitirá dicha información a la dependencia meteorológica del aeródromo o a la oficina meteorológica más cercana.

7.2.3 La dependencia ARO encaminará los reportes (formularios AIREP) y toda información respecto a condiciones meteorológicas significativas que el piloto encontró durante el vuelo a la OVM.

7.3 COORDINACIÓN CON LOS EXPLOTADORES AÉREOS

7.3.1 A requerimiento de un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) o de un RSC o de un Centro de Control de Área (ACC), la dependencia ARO informará al explotador de una aeronave que haya sido declarada en situación de emergencia y solicitará toda información que pueda resultar de utilidad para determinar la situación y ubicación de la aeronave. Tal procedimiento lo seguirá también cuando sea el responsable de suministrar el Servicio de Alerta.

7.3.2 La dependencia ARO informará al explotador de una aeronave que se presuma o se sepa que tiene algún inconveniente en las comunicaciones o se perdió todo contacto con la aeronave.

7.3.3 El ANSP podrá determinar un procedimiento para cuando, de acuerdo con el procedimiento de falla de comunicaciones, una dependencia ATC haya dispuesto la suspensión de las operaciones en el aeródromo a la espera del aterrizaje de una aeronave que sufre tal situación.

7.3.4 El término de tiempo establecido por la Dependencia ATC será determinado según lo especificado en la RAAC Parte 91, respecto a la hora prevista de llegada (ETA) o a la hora prevista de aproximación (EAT).

7.3.5 Cuando habiendo transcurrido un tiempo prudencial y la aeronave no haya aterrizado y no se tenga conocimiento de que lo haya hecho en otro lugar, el ACC con jurisdicción en la FIR, la Dependencia ATC a cargo de la CTR, o en su defecto la Dependencia ATS del aeródromo y, se decide que se reanude el funcionamiento normal de las operaciones siendo notificado al personal ARO, quien informará de tal medida a los explotadores (o a sus representantes designados) y a los pilotos interesados.

7.4 COORDINACIÓN ENTRE LA DEPENDENCIA ARO Y LA ESTACIÓN DE COMUNICACIONES

7.4.1 La dependencia ARO coordinará, cuando corresponda, con la estación de comunicaciones la tramitación de información relativa a la transmisión y recepción de mensajes ATS.

7.5 COORDINACIÓN ARO Y EL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

7.5.1 El establecimiento, supresión o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afectan a las operaciones de aeronaves, y proporcionados de conformidad con los procedimientos especificados en este documento, deberán notificarse y efectuarse de acuerdo con lo dispuesto para el servicio de información aeronáutica.

APÉNDICE 1

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL LLENADO DEL LIBRO DE TURNO

1. Libro de turno

1.1. El libro de turno constituirá los siguientes elementos:

- a) Constará de un acta de apertura, en la cual deberán figurar los folios disponibles, el aeródromo/aeropuerto y servicio al cual pertenece;
- b) Cada página del libro será foliada correlativamente;
- c) Los registros se harán en letra clara y con tinta azul o negra;
- d) Los horarios serán en hora UTC. El día comienza a las 00:00 y termina a las 23:59
- e) Los registros erróneos se tacharán y se asentará nuevamente la novedad. No se utilizará líquido corrector o similar;
- f) Cada novedad deberá ser registrada en el libro de turno lo más pronto posible de manera sintética;
- g) Se recomienda utilizar las abreviaturas aeronáuticas (AIP-GEN 2.2, Doc. 8126, Doc. 8400);
- h) Al finalizar cada turno el supervisor o responsable de turno deberá firmar el mismo.

2. Elemento de prueba jurídico – legal

2.1 El libro de turno constituye elemento de prueba jurídico – legal, el cual podrá ser requerido oportunamente por autoridad competente.

3. Modelo orientativo

3.1 A continuación, se muestra un gráfico orientativo del libro de turno:

| Número de Folio |
|---------------------------------|
| Fecha: día/mes/año |
| Turno: xx:xx hs a xx:xx hs UTC |
| Supervisor: Apellido y nombre |
| Operadores: Apellido y nombre |
| Instructores: Apellido y nombre |
| Instruyendo: Apellido y nombre |

| |
|--|
| xxxx hs UTC: se recibe turno sin novedades/con las siguientes novedades (detalle de las novedades) |
|--|

| |
|---|
| xxxx hs UTC: Novedades ocurridas durante el turno |
|---|

| |
|---|
| xxxx hs UTC: se entrega turno sin novedades/con novedades que preceden/con las siguientes novedades |
|---|

APÉNDICE 2

PROCEDIMIENTOS PARA LA RECEPCIÓN, CONTROL, ACEPTACIÓN Y TRANSMISIÓN DEL PLAN DE VUELO

1. PROPÓSITO

1.1 Estandarizar los procesos de envío, recepción y gestión del plan de vuelo por el sistema de mensajería electrónica ATS y otros.

2. FORMAS DE PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

2.1 El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) en una de las siguientes formas.

- a) En papel, con formato OACI, en la oficina ARO/AIS del Aeródromo de Salida;
- b) Por medios electrónicos a la terminal AMHS de ARO/AIS del Aeródromo de Salida;
- c) Vía telefónica para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;
- d) Vía Correos electrónicos. Una vez completado el Plan de Vuelo deberá ser firmado, digitalizado y enviado como adjunto (en PDF) a la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida o a la más cercana que se encuentre brindando servicio, o a la Oficina de Gestión de Plan de Vuelo;
- e) Cualquier otro medio que sea solicitado por el ANSP y aprobado por la ANAC.

3. CONSIDERACIONES

3.1 La información consignada en el Plan de Vuelo, cualquiera sea su forma de presentación, se registrará conforme las previsiones obrantes en la normativa aplicable en la materia y se encontrará publicada en los productos AIS.

Nota. —La modalidad de presentación del plan de vuelo determinada en este documento será publicada en la AIP Parte ENR 1.10 —Planificación de los Vuelos.

3.2 Cuando el ANSP haya implementado Oficinas de Gestión de Plan de Vuelo para recibir los mismos, serán ésta la responsable de asegurar que aquellos sean recibidos por las dependencias ATS involucradas.

4. DESARROLLO

4.1 Los planes de vuelos deberán ser recepcionados en la dirección AMHS de la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida u Oficina de Gestión de Plan de Vuelo del ANSP. Cuando la Oficina ARO/AIS no cuente con terminal AMHS, serán enviados a la dirección AFTN de la dependencia ARO/AIS u Oficina de Gestión de Plan de Vuelo que se acuerde con el ANSP.

- a) Los FPL que sean recibidos mediante sistemas automatizados de planes de vuelo: Sólo se presentarán mensajes de DLA o CHG dentro de la vigencia del plan de vuelo y en los términos establecidos por el ANSP.
- b) En caso de fallas de sistema por parte del ANSP, este deberá activar su Plan de Contingencia e informar a los USUARIOS la activación del mismo.
- c) En el caso de que el sistema se encuentre inoperativo en la empresa, la misma deberá informar al ARO AIS o dependencia asignada, la imposibilidad de transmisión.
- d) Los planes de vuelo deberán ser completados de acuerdo a las instrucciones contenidas en el PROGEN ATM y la AIP Parte ENR 1.10 Planificación de los vuelos.
- e) Los tiempos de presentación y validez de los FPL están contenidos en las RAAC Parte 91, y estarán publicados en la AIP Parte ENR 1.10.

4.2 Las oficinas ARO/AIS deberán tener la capacidad de efectuar el direccionamiento correspondiente a la ruta proyectada en los planes de vuelo, y mensajes asociados, a fin de evitar errores en la recepción por parte de los ATS de jurisdicción. Durante la retransmisión el operador ARO/AIS no modificará ningún campo presentado por el operador, en caso de detectar un error en el FPL este debe ser rechazado para una nueva presentación del FPL.

APÉNDICE 3

SISTEMA INTEGRADO DE AVIACIÓN CIVIL (SIAC) PLMAA (Planilla Libro Movimientos Aeronaves Automatizada)

CONSIDERACIONES PARTICULARES

La ANAC recopila datos e información para nutrir el sistema de aviación civil a través del SIAC. Este sistema proporciona datos y estadísticas que emplean otros organismos estatales vinculados a la aviación.

Para que los registros sean confiables, es necesario que el mismo se encuentre actualizado en tiempo real.

Como resultado de la información presentada se efectúan estudios de mercado, cantidad de pasajeros, frecuencias de destinos, aeropuertos con mayor demanda, principales operadores.

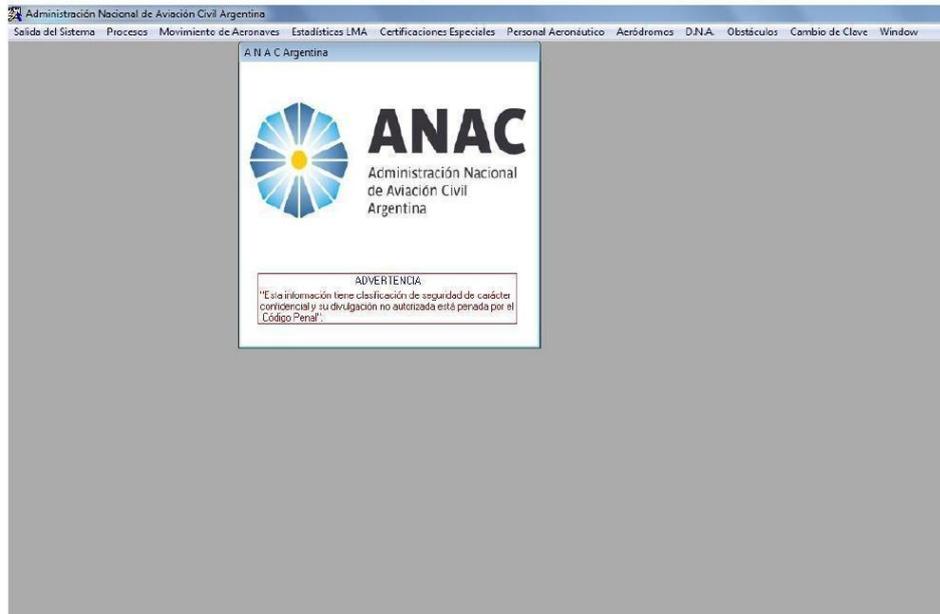
Se utilizarán los siguientes códigos los cuales identifican las clases de vuelo para cargar el SIAC:

- 1N - Vuelo No Regular
- 1R -Vuelo Regular
- 1T - Vuelo de Trabajo Aéreo
- 3A - Vuelos De Adiestramiento
- 3E - Vuelos Escuela
- 2E - Vuelos Oficiales Extranjeros
- 2N - Vuelos Oficiales Nacionales
- 4E - Vuelos Privado Con Matrícula Extranjera
- 4N - Vuelos Privados Nacionales



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

Planilla del Libro de Movimientos de Aeronaves Automatizado Descripción General



Mantener disponible y actualizada la información del movimiento de las aeronaves nacionales y extranjeras dentro del país.

Se registran los movimientos de vuelos de cada aeródromo donde opera la aeronave.

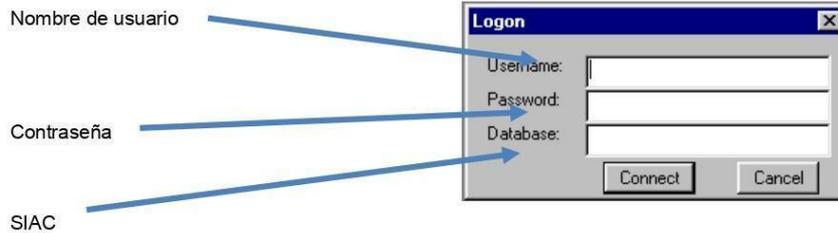
Este sistema del tipo administrativo, automatizando el registro de las planillas del Libro de Movimiento de Aeronaves, teniendo disponible la información contenida en las mismas en un medio que facilite su explotación para el cálculo de:

- Estadísticas
- Consulta de vuelos
- Información para el cobro de la Ley de Tasas



Características Generales:

Para ejecutar el sistema deberá hacer doble clic en el icono correspondiente a Movimiento de Aeronaves. El sistema pedirá el ingreso:



Para recorrer los campos de información usar



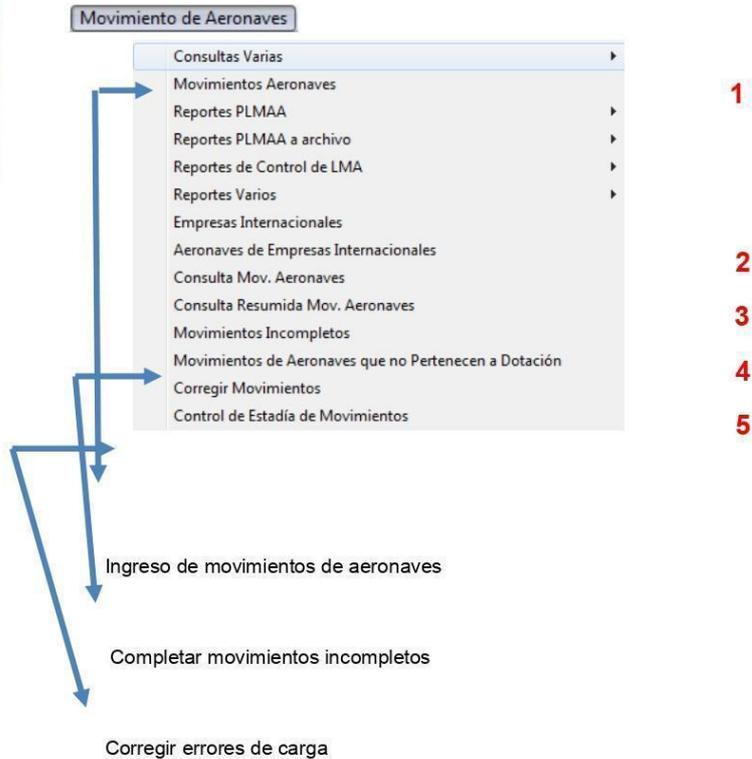
Con TAB o ENTER avanza campo a campo,
SHIFT+TAB retrocede

Iconos al pie de la pantallas



| | | | | | | |
|------------------|--------------|--------|--------|-----------|-------|------------|
| Lista de Valores | Lista Claves | Borrar | Grabar | Reiniciar | Ayuda | Salir Menú |
|------------------|--------------|--------|--------|-----------|-------|------------|

Menú Movimientos Aeronaves:



Principales funciones:

Se pueden ingresar movimientos con los datos número de vuelo y hora de salida o llegada desde el punto Movimientos Aeronaves, el movimiento se verá en color verde por estar incompleto.

Posteriormente cuando se cuenten con el resto de los datos, se pueden ingresar en el punto Movimientos Incompletos y al grabarlo el renglón se verá en color gris.

En caso de corregir errores se accederá al punto Corregir Movimientos.



1. Movimientos Aeronaves

Movimientos Aeronaves

Aeródromo de operación

Rango de horas (no superior a 4 horas)

Fecha del movimiento

MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo **BCA** **BAHIA BLANCA / COMANDANTE ESPORA** Fecha **29/04/2016**

Hora Desde **0000** Hora Hasta **0400** Movimientos Completos

| Número Vuelo | Matrícula Aeronave | Marca y Tipo | Clase Vuelo | Tipo Vuelo | Explotador | Llegada Hora | Salida Hora |
|--------------|--------------------|--------------|-------------|------------|------------|--------------|-------------|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |



Cambiar Aeródromo

Cambiar Fecha

Los datos para iniciar la carga de un movimiento son: Numero de Vuelo y Hora de salida / Hora de llegada.
Para que quede registrado como completo, todos los datos son obligatorios, excepto Servicios Prestados N2 y N3, Observaciones, Aeródromo Alt.1 y Alt.2 y Causa de Apartamiento.
Cuando se completan todos los datos de un renglón, el mismo se visualiza en color gris y luego de grabarse con la tecla F3 ó el icono de grabar, queda almacenado en la base de datos.
Si el registro no se visualiza en color gris indicará movimiento incompleto (color verde) lo que implicará que cuando se realicen los reportes ése registro no se listará ni será considerado para facturar las tasas aeroportuarias.

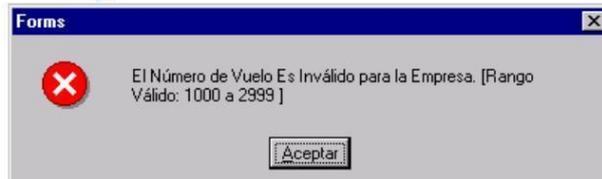


MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo: **AER** BUENOS AIRES/Aeroparque J. Newbery (C.F.)
 Fecha: **23/09/1998** Movimientos Completos

| Número Vuelo | Matrícula Aeronave | Marca y Tipo | Clase Vuelo | Tipo Vuelo | Explotador | Llegada Hora | Salida Hora |
|--------------|--------------------|--------------|-------------|------------|------------|------------------|-------------|
| AUT1234 | LV-ALF | MODELO DE BA | TR | Nac. | AUT | AUSTRAL-CIELOS D | 01:20 |
| PR1234 | LV-AAA | MODELO DE BA | TR | Nac. | LPR | LAPA S.A. | 12:00 |
| AUT2345 | LV-AAB | MODELO DE BA | 2 | Nac. | AUT | AUSTRAL-CIELOS D | 01:00 |
| PR5678 | LV-AAG | MODELO DE BA | 1T | Nac. | LPR | LAPA S.A. | 03:00 |
| AUT0000 | LV-AAL | MODELO DE BA | 4 | Nac. | AUT | AUSTRAL-CIELOS D | 09:00 |

- **Número de Vuelo:** se ingresa la identificación del vuelo;
 - Indicativo del vuelo: las 3 (tres) primeras letras son las del explotador, seguido del Nro. de Vuelo, el cual está validado por el rango de números permitidos por Empresa.
Si el número no esté dentro del rango permitido por la Empresa Explotadora



- Si se ingresa la matrícula de la aeronave en el campo número de vuelo, se visualiza en el campo explotador los datos del propietario de la aeronave, si la aeronave está operando a través de un explotador, que no es su propietario, se debe ingresar el mismo.

- **Matrícula Aeronave :** si está registrada se visualiza la marca y el modelo.

Oprimiendo la tecla F1 o haciendo click en el icono "Lista de Valores", se accede a la pantalla de consulta del Registro Nacional de Aeronaves, filtrado por Aeronave (Matrícula), Denominación, Marca y Modelo.



Para consultar las aeronaves desde cualquier campo de la pantalla de ingreso de movimientos

Empresa Explotadora,



Empresa internacional



Al avanzar al campo siguiente de aeronaves, el sistema mostrará un mensaje con la fecha de vencimiento del Formulario 337 de la aeronave.

- **Para el caso de una Matrícula Extranjera:** al no existir la matrícula en la tabla del Registro Nacional de Aeronaves, se abrirá una ventana con el siguiente mensaje. Por la opción SI, le permitirá ingresar la aeronave extranjera.



| Marca | CAR | CAUDRON |
|-----------------|-----|---------|
| Modelo | | |
| Número de Serie | | |
| Peso | | |

Esta pantalla es para el ingreso de la matrícula extranjera con la obligatoriedad de ingresar la marca.



- **Clase de Vuelo:** se valida con la lista de claves de la tabla correspondiente.

| Clase de Vuelo | Código |
|--|--------|
| NO REGULAR | 1N |
| REGULAR | 1R |
| TRABAJO AEREO | 1T |
| VUELOS DE ADIESTRAMIENTO | 3A |
| VUELOS ESCUELA | 3E |
| VUELOS OFICIALES EXTRANJEROS | 2E |
| VUELOS OFICIALES NACIONALES | 2N |
| VUELOS PRIVADO CON MATRICULA EXTRANJER | 4E |
| VUELOS PRIVADOS NACIONALES | 4N |

- **Tipo de Vuelo:**
Nac. (Nacional, vuelos dentro del país),
Int. (internacional, vuelos fuera del país)
Reg. (Regional, vuelos a países limítrofes)
(Se puede presionar la inicial de la opción o clicklear la flecha y elegir la opción deseada).



- **Explotador:** Si el vuelo es Regular se cargará un explotador (F1) o haciendo click en el icono "Lista de Valores", Si es no regular se cargará el propietario de la aeronave(F5) o haciendo click en el icono "Lista de Claves".



Todos los vuelos Regulares se realizan con Empresa Explotadora (F1)

Todos los vuelos que No son Regulares se realizan con Propietarios de Aeronaves (F5)

The screenshot shows the 'CONSULTA DE EMPRESAS EXPLOTADORAS' window. A dialog box titled 'Tipos Explotadores' is open, displaying a list of entity types and their codes. The 'Tipos Explotadores' dialog box has a search field and buttons for 'Find', 'OK', and 'Cancel'.

| Tipo de Entidad | Código |
|----------------------------------|--------|
| AERoclUB | AERO |
| CLUB DE PARACAI DISTAS | CLPA |
| CLUB DE PLANEADORES | CLPL |
| COMERCIAL INTERNACIONAL | INT |
| EMPRESA TRANSPORT E AERODOMERCI | DOME |
| EMPRESAS DE TRABAJO AEREO | TRAB |
| ESCUELA DE VUELO | ESCU |
| INSTITUTO DE ENSEÑANZA AERONAUTI | IDEA |

The screenshot shows the 'CONSULTA DE PROPIETARIOS DE AERONAVES' window. It includes search filters for 'Denominación', 'Propietario Desde' (P0001), and 'Propietario Hasta' (P1000). The 'Orden' is set to 'Nombre'. A table lists the following aircraft owners:

| Propietario |
|---------------------------------|
| P0817 ABBIATE, JOSE LUIS |
| P0443 ABELLI, ELOISA |
| P0285 ABRILE, SANTIAGO |
| P0966 ACEVEDO, GUILLERMO CARLOS |
| P0836 ACEVEDO, RAFAEL PABLO |
| P0652 ACOSTA, RICARDO JAVIER |
| P0399 ADDA, LUIS JUAN |
| P0867 AFONSO, JOSE MANUEL |

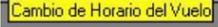


MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo **AER** **BUENOS AIRES/Aeroparque J. Newbery (C.F.)** Fecha **23/03/1999**
 Hora Desde **0000** Hora Hasta **0400** Movimientos Completos

| | Llegada | | Salida | | Proced. | Destino |
|------|------------------|------|--------|---------|---------|----------------------|
| | Explotador | Hora | Hora | Estadía | | |
| 0048 | AUSTRAL-CIELOS D | 0100 | 2 | | EHGV | 'S GRAVENHAGE (CITY) |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

Icons: Map, Chart, PAX, Print, Refresh, Save, Help, Exit

- **Hora de Llegada:** Se ingresa cuando se realiza un movimiento de llegada. La hora se expresa en UTC y debe estar comprendida dentro del rango seleccionado en la pantalla inicial.
- **Salida Hora:** Cuando el vuelo es un despegue, al ingresar la hora de salida, se abre una ventana para ingresar el Tiempo de Vuelo (Duración).
 - Cambio de horario (Hora Real) en los vuelos que bajan de la Programación de Vuelo que son llegadas desde otro Aeródromo.
 

- **Estadía:** Se Ingresa la cantidad de días.
- **Procedencia / Destino:** Deben ser Lugares de Aterrizaje, Aeródromos Nacionales, Internacionales o Lugares Aptos Denunciados, mostrándose su denominación

Si se ingresa Hora de Salida o de Llegada, el cursor se posiciona automáticamente en Procedencia o Destino. (Según se trate de un Despegue o de un Aterrizaje).



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo: **TRH** **TERMAS DE RIO HONDO** Fecha: **20/03/2014**
 Hora Desde: **0000** Hora Hasta: **0400** Movimientos Completos

| ed. | Destino | Doc/Leg Piloto | Lic. | Trip. | PAX | Pes (e) |
|-----|---------|-------------------|------------------|-------|-----|------------|
| | | 42132 | DONATO, SERGIO M | TLA | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

Piloto: Al ingresar al piloto, bajo el título "Doc/Leg Piloto", el sistema busca y muestra la lista del personal aeronáutico, cuyos documentos coinciden con el número ingresado, para que luego el operador seleccione el correcto presionando enter:

CONSULTA DE PERSONAS

DIR. SISTEMAS Y COMUNICACION 14:14:55 20/03/2014
 DPTO. ADMINISTRACION DE SISTEMAS URETA, GLADYS ANDREA

Nro de documento: **12969882**

| Apellido | Nombre | Documento: Tipo y Nro |
|----------|-----------------|---------------------------|
| DONATO | SERGIO MAURICIO | DOC.NAC.DE IDENT 12969882 |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |



Para ampliar los datos del mismo, por medio del botón "Navegar a pantalla de Ampliación" se accede a la siguiente CONSULTA DE PILOTOS:

CONSULTA DE PILOTOS

COMANDO DE REGIONES AEREAS 09:20:08 11/04/2006
CICRA FONSECA MAURICIO

Legajo []
Apellido []
Nombre []
Domicilio []
Localidad []
Sexo Masculino Femenino Sabe Español? Vive
Tel.Particul. [] Tel.Comer. []
Ocupación []
Fec.Nacim. [] Fec.Ingreso País [] Fec.Autoriz. Hasta []
Idioma Extr. [] Esp.Arma []
País [] País Natur. []
País Pasap. [] Ubic.Legajo []
Título [] Grado []
Nivel Est. [] Edad []

Una vez Localizado el piloto, posándonos sobre el mismo y presionando enter se vuelve a la planilla recuperando el legajo del mismo:

MOVIMIENTOS DE AERONAVES

DIR. SISTEMAS Y COMUNICACION 14:13:50 20/03/2014
DPTO. ADMINISTRACION DE SISTEMAS URETA, GLADYS ANDREA

Aeródromo TRH TERMAS DE RIO HONDO Fecha 20/03/2014
Hora Desde 0000 Hora Hasta 0400 Movimientos Completos

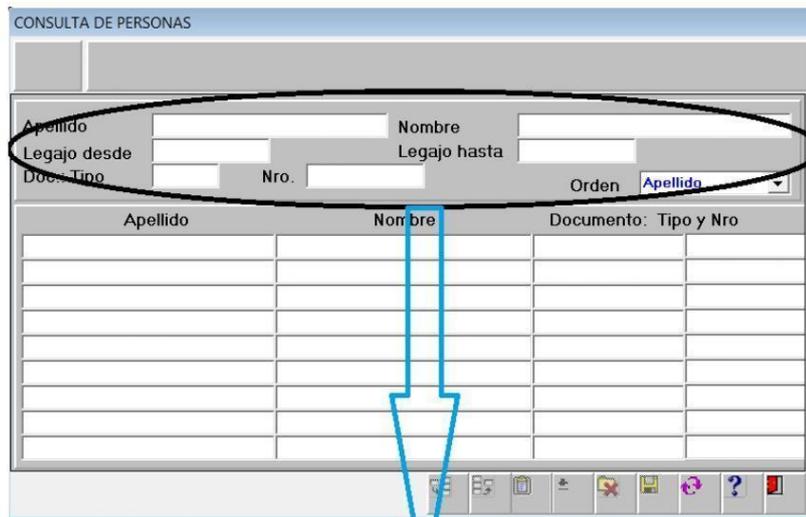
| ed. | Destino | Doc/Leg Piloto | Lic. Trip. | PAX | Pes (e) |
|-----|---------|------------------------|------------|-----|---------|
| | | 42132 DONATO, SERGIO M | TLA | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Si el sistema no encontró ningún número de documento, busca el personal aeronáutico cuyo legajo coincida con el número ingresado, caso contrario lo considera extranjero.



Se mostrarán las pantallas de consulta de Piloto de Empresa Extranjera y Nacional.

- Presionando F5 o el botón "Lista de Claves",  se accede a la búsqueda por Tipo y Nro de Documento:



| Apellido | Nombre | Documento: Tipo y Nro |
|----------|--------|-----------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Primer bloque de la pantalla

La consulta se puede realizar ingresando uno de los campos especificados en el primer bloque de la pantalla o la combinación de los mismos; también se podrá especificar el orden en que se quiera visualizar en la consulta, que por defecto está ordenada alfabéticamente por apellido, o sea que se puede ingresar Apellido y/o Nombre (completos o no), un rango desde – hasta de los números de legajos a consultar, el código del tipo de documento a cuya ayuda se

accede por medio del botón "Lista de valores":  y el número de documento (completo o no) .
Esta consulta visualiza los principales datos del personal aeronáutico, para ampliar los mismos se puede presionar el

botón de "Navegar a pantalla de Ampliación": 



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

| | |
|----------------|---|
| Legajo | |
| Apellido | |
| Nombre | |
| Domicilio | |
| Localidad | |
| Sexo | <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/> Sabe Español? <input type="checkbox"/> Vive |
| Tel. Particul. | Tel. Comer. |
| Ocupación | |
| Fec. Nacim. | Fec. Ingreso País Fec. Autoiz. Hasta |
| Idioma Extr. | Esp. Arma |
| País | País Natur. |
| País Pasap. | Ubic. Legajo |
| Título | Grado |
| Nivel Est. | Edad |

Y se regresa a la consulta originada primeramente desde el botón "Volver a pantalla Principal":



- Presionando F1 o el botón "Lista de Valores",  se accede a la búsqueda por apellido, nombre y/o legajo

CONSULTA DE PILOTOS

Apellido Nombre
Legajo desde Legajo hasta Orden **Apellido** ▼

| Apellido | Nombre | Pais | Explotador | Legajo |
|----------|--------|------|------------|--------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

para ampliar los mismos se puede presionar el botón de "Navegar a pantalla de Ampliación":



| | | | |
|----------------|---------------------------------|--------------------------------|---|
| Legajo | | | |
| Apellido | | | |
| Nombre | | | |
| Domicilio | | | |
| Localidad | | | |
| Sexo | <input type="radio"/> Masculino | <input type="radio"/> Femenino | <input checked="" type="checkbox"/> Sabe Español? |
| Tel. Particul. | | Tel. Comer. | |
| Ocupación | | | |
| Fec. Nacim. | | Fec. Ingreso País | Fec. Autoriz. Hasta |
| Idioma Extr. | | Esp. Arma | |
| País | | País Natur. | |
| País Pasap. | | Ubic. Legajo | |
| Título | | Grado | |
| Nivel Est. | | Edad | |

Y se regresa a la consulta originada primeramente desde el botón "Volver a pantalla Principal":



- **Consulta de los Pilotos pertenecientes a la Empresa Explotadora**

Al ingresar el Legajo de Piloto, se puede consultar si pertenece a la Empresa Explotadora, haciendo click en el icono



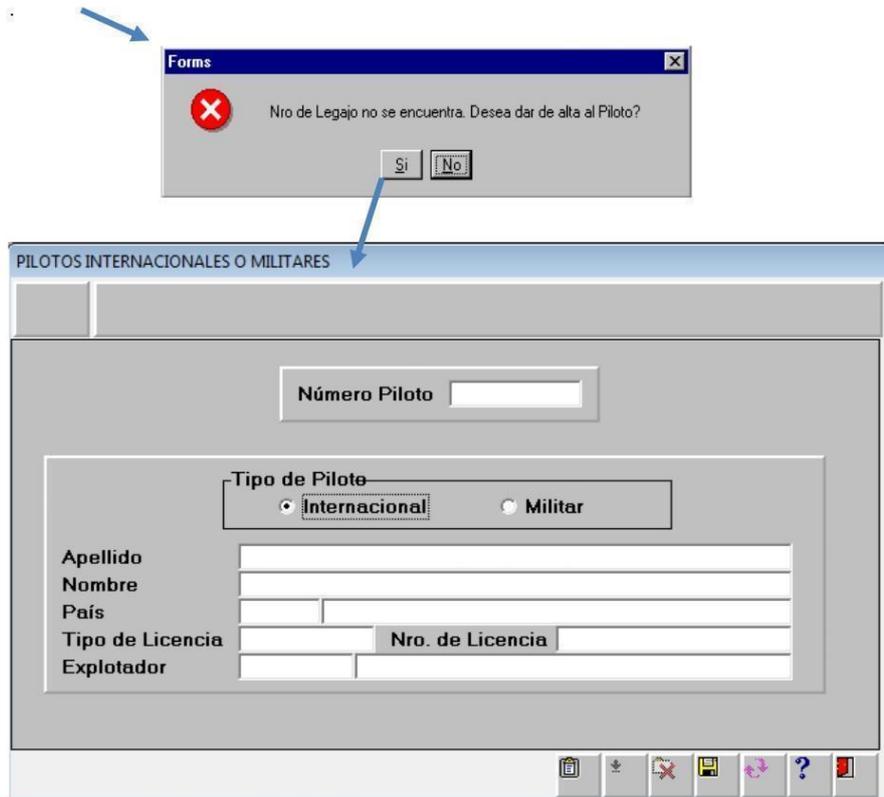
y si se trata de una empresa internacional presionar el icono



A esta consulta se puede acceder con el cursor en cualquiera de los campos de información del movimiento en cuestión.

- **Piloto Extranjero:**

- Al no existir el legajo en la tabla del Registro del Personal Aeronáutico, se ingresará 99999999 en el nro. de legajo



Formas

Nro de Legajo no se encuentra. Desea dar de alta al Piloto?

Si No

PILOTOS INTERNACIONALES O MILITARES

Número Piloto

Tipo de Piloto

Internacional Militar

Apellido

Nombre

País

Tipo de Licencia

Nro. de Licencia

Explotador

Da la opción de elegir M o I en la parte superior de la ventana. Si es M deshabilita el campo explotador. El sistema asignará automáticamente un número para el legajo.



- **Licencia:** se visualizan todas las licencias y habilitaciones del personal seleccionado, oprimiendo la tecla F1 o haciendo click en el icono "Lista de Valores"

CONSULTA DE LICENCIAS DE PERSONAS

Apellido Nombre
 Legajo desde Legajo hasta
 Nro. Postal Orden

| Apellido | Nombre | Legajo |
|----------|---------|--------|
| ACU | HORACIO | 4830 |
| | | |
| | | |

| Licencia | Número |
|--|--------|
| PCA PILOTO COMERCIAL DE AVION | 4830 |
| IV INSTRUCTOR DE VUELO AVION | 4830 |
| TLA PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AEREA AVION | 4830 |
| TLA PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AEREA AVION | 4830 |

Al avanzar al campo siguiente, se abrirá una ventana con la fecha de vencimiento del psicofísico – Datos del CMA –

- **Cartel Psicofísico:** Muestra solo el vencimiento de la Licencias, no de las habilitaciones.

Datos Ultimo Psicofísico

| | | |
|------------|-------|-------------------------------------|
| Piloto | 34594 | BRUNACCI, AUGUSTO MARIO |
| Licencia | TLA | Fecha Venc. Psicof. 24/11/2007 APTO |
| Limitación | | |

Para consultar Psicofísicos de las Habilitaciones, Ingresar a la opción:
PSICOFISICOS POR LEGAJOS

Aceptar



MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo: **AER** BUENOS AIRES/Aeroparque J. Newbery (C.F.) Fecha: **23/03/1999**
 Hora Desde: **0000** Hora Hasta: **0400** Movimientos Completos

| Leqajo Piloto | Lic. | Trip. | PAX | Peso Desp. (en Tn) | Carqa | | Su |
|---------------|------|-------|-----|--------------------|--------|--------|------|
| | | | | | Subida | Bajada | |
| | | | | | | | 0.00 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Barra de herramientas: Mapa, Gráfico, PAX, etc.

- **Tripulación:** ingresar la cantidad de tripulantes.
- **Pax:** presionar ENTER ó se clickear el icono PAX

Información de Pasajeros

| | Pasajeros | Exentos | Menores |
|--------|-----------|---------|---------|
| Llegan | 0 | 0 | 0 |
| Bajan | 0 | 0 | 0 |
| Suben | 110 | 2 | 2 |
| Salen | | | |

Uso Aer: 106 Seguridad: 106

Aceptar

Total PAX que suben en el Vuelo

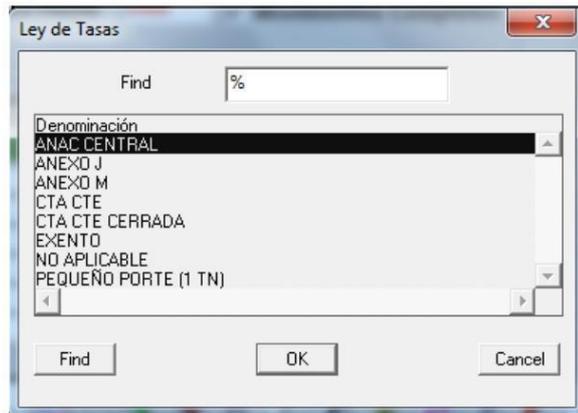
Total PAX que pagan Tasa de Seguridad

Quando el vuelo es un despegue, se ingresan el total de pasajeros que suben al vuelo, discriminando la cantidad de Pax exentos y menores. El sistema automáticamente calcula la cantidad de Pax que pagan tasa de Seguridad y hacen uso de la aeroestación para el Proceso de Facturación



- **Servicios Prestados:** Al ingresar un movimiento de Salida, automáticamente se visualizan en pantalla los Servicios 2 (Protección al Vuelos) y 7 (Seguridad); se pueden modificar.
Si el vuelo es una Llegada, automáticamente se visualizan en pantalla los Servicios 1 (Apoyo al Aterrizaje) y 2 (Protección al Vuelo); se pueden modificar.
- **Ley de Tasas- Recibo Nro.:** Al ingresar un movimiento de una Empresa Aero comercial o propietario que tienen Cuenta Corriente Centralizada, se visualiza en pantalla el Nro. de Cuenta.

Para el resto de los vuelos, existe la ayuda (F1 o Lista de Valores) con los valores posibles.



| Ley Tasas | Nro. Anexo |
|-----------|------------|
| ANEXO J | 12345 |

Si el código es Anexo J o Anexo M – Completar Campo “ Nro. Anexo”

- **Observaciones:** Ingresar libremente las observaciones necesarias.

| Observaciones | Aer. Alt.1 | Aer. Alt.2 | Punto de Transferencia | Causa Apartamiento |
|---------------|------------|------------|------------------------|--------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |



2. Consulta de Datos

Para acceder a estas pantallas presionar F1 ó el icono lista de valores posicionandose en el campo correspondiente.

Consultas Varias

- Personal Aeronáutico
- Aeronaves
- Entidades Operativas
- Lugares Aterrizajes
- Obstáculos por Coordenadas

2.1. Consulta datos de la aeronave:

Movimiento de Aeronaves → Consultas Varias → Aeronaves → Aeronaves Extranjeras

Movimiento de Aeronaves → Consultas Varias → Aeronaves → Aeronaves Militares

| Aeronave | Marca | Modelo | Nro. Serie |
|----------|-------|--------|------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |



2.3. Consulta datos del Propietario

CONSULTA DE PROPIETARIOS DE AERONAVES

Denominación **AEROL**

Propietario Desde Propietario Hasta

Orden **Nombre**

Propietario

| | |
|--------|--------------------------------|
| A9544 | AEROLATINA SA |
| A0055 | AEROLED SA |
| A1747 | AEROLIFT SA |
| A9518 | AEROLINEAS ARGENTINAS SA |
| R08060 | AEROLINEAS ARGENTINAS SESTADO |
| A1355 | AEROLINEAS CARRERAS TRANSP.AER |
| A1333 | AEROLINEAS INI Y CIA. SA |
| A1789 | AEROLITORAL SA |

Toolbar: [Icons for search, refresh, print, etc.]

2.4. Consulta para procedencia y destino de las aeronaves.

LUGARES DE ATERRIZAJE

Tipo de Lugar: Habilitado / Denunciado
 Inhabilitado / Cesado
 Todos

Denominación:

Código:

| | Lugar Aterrizaje | Tipo Lugar | Localidad |
|-----|--------------------------------------|------------|---------------------------|
| HAC | ALPA CORRAL / JUAN Y LUCI | HELIPUERT | ALPA CORRAL, CORDOBA |
| HEN | BAHIA SAN SEBASTIAN / PLANTA CRUZ D | HELIPUERT | RIO GRANDE, TIERRA DEL F |
| YDO | CORCOVADO | AEROD. NA | CORCOVADO, CHUBUT |
| HBO | EL BRACHO / TRANSENER S.A. | HELIPUERT | TUCUMAN, TUCUMAN |
| HCN | EMBALSE / HELIPUERTO CENTRAL NUCLE | HELIPUERT | EMBALSE, CORDOBA |
| HMC | GARIN / MIRAFLORES COUNTRY CLUB | HELIPUERT | GARIN, BUENOS AIRES |
| HES | HELIPLATAFORMA ARIES TOTAL / FINA EL | HELIPUERT | . |
| HJN | JUNIN DE LOS ANDES / ESTANCIA PALITU | HELIPUERT | JUNIN DE LOS ANDES, NEUQU |
| HLE | LAGO ESCONDIDO / HIDDEN LAKE S.A. | HELIPUERT | EL BOLSON, RIO NEGRO |

Navegar a pantalla de Ampliación

CONSULTA DE AERODROMOS

Designador Nacional: Designador Internacional:

Denominación:

Tipo: AD HELI Cód. Internacional:

Estado: Habilitado Inhabilitado

Clase:

Calificación:

Control:

Internacional:

Región Aérea: Rane Rano Race Rasu

2.6. Consulta de Pantalla de ampliación de Lugares de Aterrizaje – Lugares Aptos Denunciados

LUGARES DE ATERRIZAJE

Tipo de Lugar: Lugar Apto Denunciado
Denominación:
Código:

Habilitado / Denunciado
 Inhabilitado / Cesado
 Todos

| Lugar Aterrizaje | Tipo Lugar | Localidad |
|--------------------------------|------------|-------------------------|
| 2744 ACA-DELTA | LUGAR APT | TIGRE, BUENOS AIRES |
| 2629 AEROLITORAL | LUGAR APT | VILLAGUAY, ENTRE RIOS |
| 2581 AEROMEGA | LUGAR APT | VICUÑA MACKENNA, CORDO |
| 2693 AERONORTE SRL | LUGAR APT | COLONIA ABORIGEN CHACO, |
| 2271 AGROAZUL | LUGAR APT | PILAR, BUENOS AIRES |
| 2527 AGROEDERA S.A. | LUGAR APT | ALEJO LEDESMA, CORDOBA |
| 2599 AGROPECUARIA CANTOMI S.A. | LUGAR APT | GENERAL CONESA, RIO NEG |
| 2780 AGROPECUARIA LA ALAMEDA | LUGAR APT | MONTE QUEMADO (DPTO. C |
| 2499 AGROPECUARIA ORTIZ | LUGAR APT | NECOCHEA, BUENOS AIRES |

 Volver a pantalla Principal

CONSULTA LUGARES APTOS DENUNCIADOS

Lugar Apto Denunciado: 2744

Denominación: ACA-DELTA

Tipo: LAD LADH Situación: Denunciado Cesado

Fecha Exped.: 29/04/0009 Expediente: 5.742.090

Región Aérea: Rane Rano Race Rasu



2.7. Ficha con datos generales del piloto seleccionado:

| CONSULTA DE PERSONAS | | | |
|----------------------|---|---|--|
| Legajo | 45536 | | |
| Apellido | SANCHEZ | | |
| Nombre | JUAN | | |
| Domicilio | | | |
| Localidad | | | |
| Sexo | <input checked="" type="radio"/> Masculino <input type="radio"/> Femenino | <input checked="" type="checkbox"/> Sabe Español? | <input checked="" type="checkbox"/> Vive |
| Tel.Particul. | | Tel.Comer. | |
| Ocupación | | | |
| Fec.Nacim. | | Fec.Ingreso País | Fec.Autoriz. Hasta |
| Idioma Extr. | | Esp.Arma | |
| País | ARG REPUBLICA ARGENTINA | País Natur. | |
| País Pasap. | | Ubic.Legajo | |
| Título | | Grado | |
| Nivel Est. | | Edad | |



Volver a pantalla Principal



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

2.8. Consulta de Licencias y Habilitaciones del Piloto seleccionado:

CONSULTA DE LICENCIAS DE PERSONAS

Apellido Nombre
Legajo desde Legajo hasta
Nro. Postal Orden

| Apellido | Nombre | Legajo |
|----------|-------------------|--------|
| ALAIS | GUILLERMO ALBERTO | 37961 |
| | | |
| | | |
| | | |

| Licencia | Número | |
|----------|---|-------|
| PC1 | PILOTO COMERCIAL DE PRIMERA CLASE DE AV | 2132 |
| PCA | PILOTO COMERCIAL DE AVION | 3901 |
| PPA | PILOTO PRIVADO DE AVION | 28494 |
| TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AEREA AVION | 2790 |



2.9. Consultas Licencias y habilitaciones del personal aeronáutico

LICENCIAS DE PERSONA

Legajo 1 CAMINOS, ANTONIO ANDRES

| Licencias | | Número |
|-----------|-------------------------------|--------|
| CTA | CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO | 123 |
| PCA | PILOTO COMERCIAL DE AVION | 1 |
| PPA | PILOTO PRIVADO DE AVION | 1 |
| | | |

Habilitaciones

| | |
|----|----------------------|
| AD | CONTROL DE AERODROMO |
| | |
| | |
| | |

Navigation icons: back, forward, search, refresh, help, etc.



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

2.10. Consulta de Formularios 337 por Aeronave

CONSULTA DE FORMULARIOS 337

Aeronave **LV-ALF** **LEARJET 35-A**

Orden **Fecha 337**

| Fecha Inspección | Tipo Inspección | Fecha Vencim. | Fecha Peso | Taller |
|------------------|-----------------------|---------------|------------|-------------------------|
| 28/10/1985 | B REHABILITACION ANUA | 28/10/1986 | | 0031 AUSTRAL LINEAS AE |
| 06/04/1993 | 5 C/200/400/600 HS. | 06/04/1994 | | 1891 DUCAN AVIATION,IN |
| 23/04/1994 | B REHABILITACION ANUA | 23/04/1995 | 23/04/1994 | |
| 04/05/1995 | B REHABILITACION ANUA | 04/05/1996 | 21/04/1994 | 1892 DUNCAN AVIATION, I |
| 07/06/1996 | B REHABILITACION ANUA | 07/06/1997 | 21/04/1994 | 1892 DUNCAN AVIATION, I |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

2.11. Consultas de Psicofísicos por Legajo

| PSICOFISICOS GENERALES | | | | | | |
|------------------------|-------------------|--------------------------------|------------------|-----------|------|------------------------|
| Legajo | | 37961 ALAIS, GUILLERMO ALBERTO | | | | |
| Fecha Psicofísico | Licencia/Habilit. | | Examinador | Resultado | | F. Vencim. Psicofísico |
| 05/12/1997 | IV | INSTRUCTOR DE VU | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 05/12/1998 |
| 05/12/1997 | PC1 | PILOTO COMERCIAL | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 05/12/1998 |
| 05/12/1997 | TLA | PILOTO TRANSPORT | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 05/06/1998 |
| 29/05/1998 | IV | INSTRUCTOR DE VU | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 29/05/1999 |
| 29/05/1998 | PC1 | PILOTO COMERCIAL | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 29/05/1999 |
| 29/05/1998 | TLA | PILOTO TRANSPORT | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 29/11/1998 |
| 30/11/1998 | IV | INSTRUCTOR DE VU | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 30/11/1999 |
| 30/11/1998 | PC1 | PILOTO COMERCIAL | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 30/11/1999 |
| 30/11/1998 | TLA | PILOTO TRANSPORT | INMA-INST. NACIO | A | APTO | 31/05/1999 |



2.12. Consulta datos de Pilotos Internacionales

CONSULTA DE PILOTOS INTERNACIONALES

Apellido: Nombre:
 Número desde: Número hasta:
 Orden:

| Apellido | Nombre | Nro.Piloto | Tipo | Nro.Licencia |
|----------|--------|------------|------|--------------|
| BAYLEY | PEPE | 10000006 | PU | 362 |
| BELLO | A | 10000005 | PU | 385 |
| LAWLOR | PEPE | 10000009 | PU | 366 |
| MOREIRA | PEPE | 10000012 | PU | 382 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

2.13. Consulta datos de Piloto Militar

CONSULTA DE PILOTOS MILITARES

Apellido: Nombre:
 Número desde: Número hasta:
 Orden:

| Apellido | Nombre | Nro.Piloto | Tipo | Nro.Licencia |
|-----------|--------|------------|------|--------------|
| ALSOGARAY | S/N | 10000002 | | |
| JUSTET | A | 10000003 | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

2.14. Consulta datos de Aeronaves Extranjeras

CONSULTA DE AERONAVES EXTRANJERAS

Aeronave
Marca
Modelo

| Aeronave | Marca | Modelo | Nro. Serie |
|----------|-------|--------------|-----------------|
| CF-CAB | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-CAE | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-CAF | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-CAG | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-CAJ | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-CAU | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-OCA | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |
| CF-PCA | BO | B-767-200-ER | AVION (MATR.EX) |

Navigation icons: Home, Back, Forward, Refresh, Print, Help, Stop



CONSULTA DE PERSONAS POR LICENCIAS

La consulta se puede realizar ingresando uno de los parámetros especificados en el primer bloque de la pantalla o la combinación de los mismos:

Tipo de Licencia (F1 o Lista de valores)
Nro. de Licencia (desde/hasta)

Luego se visualizará en pantalla toda la información de los pilotos seleccionada, ordenada por Número de Licencia o Tipo de licencia.

CONSULTA DE PERSONAS POR LICENCIAS

Tipo Licencia Desde: TLA PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AEREA AVION
Tipo Licencia Hasta: TLA PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AEREA AVION
Nro. Licencia Desde:
Nro. Licencia Hasta: Orden: Número de Licen

| Licencia | Número | Apellido y Nombre | Legajo |
|----------|--------|--------------------------------|--------|
| TLA | 5060 | NUÑEZ, HORACIO JOSE | 50060 |
| TLA | 7055 | PALACIN, HUGO FRANCISCO JULIAN | 7055 |
| TLA | 7790 | VIGLIERCHO, BERNARDO ANGEL | 23088 |
| TLA | 15659 | BOITARD, ORLANDO | 15659 |
| TLA | 16150 | MARINELLI, EDUARDO WALTER | 16150 |
| TLA | 18729 | ZARLENGA, CARLOS NORBERTO | 18729 |
| TLA | 22181 | GARCIA TRESPALACIOS, JOSE | 62370 |
| TLA | 25914 | GARCIA MARIN, NORBERTO FRANCI | 25914 |
| TLA | 28896 | RUBINO, GUILLERMO CARLOS | 28896 |



1.2. CONSULTA DE ENTIDADES OPERATIVAS

La consulta se puede realizar ingresando uno de los parámetros especificados en el primer bloque de la pantalla o la combinación de los mismos:

Tipo de Entidad (F1 o Lista de valores)
Denominación
Código Entidad (desde/hasta)

| Tipo de Entidad | Código |
|------------------------------------|--------|
| AERoclub | AERO |
| CLUB DE PARACAIDISTAS | CLPA |
| CLUB DE PLANEADORES | CLPL |
| COMERCIAL INTERNACIONAL | INT |
| EMPRESA TRANSPORTE AEROCOMERCIAL | COME |
| EMPRESAS DE TRABAJO AEREO | TRAB |
| ESCUELA DE VUELO | ESCU |
| INSTITUTO DE ENSEÑANZA AERONAUTICA | IDEA |

Luego se visualiza en pantalla toda la lista de Entidades Operativas que cumplan la condición seleccionada, ordenada por Denominación o Entidad, especificando el Tipo de Entidad al que corresponde.



CONSULTA DE EMPRESAS EXPLOTADORAS

Tipo Entidad

Denominación Desde **AERO**

Entidad Desde Entidad Hasta Orden **Denominación**

| Denominación | Legajo | Tipo Entidad | |
|--------------------------------|---------------|--------------|------------------------------|
| AERO SERVICES EXECUTIVE | A.SERV | INT | EMPRESA INTERNACIONAL |
| AERO SERVICIOS OMEGA S.A. | 0027 | COME | EMPRESA TRANSPORTE AEROCO |
| AERO SOBERANA S.A. | 957 | TRAB | EMPRESAS DE TRABAJO AEREO |
| AERO SUR PATAGONIA S.R.L. | 0061 | COME | EMPRESA TRANSPORTE AEROCO |
| AERO SUR S.A. | 3077 | ESCU | ESCUELA DE VUELO |
| AERO UNION SA | 642 | TRAB | EMPRESAS DE TRABAJO AEREO |
| AERO VIALE S.R.L. | 1171 | TRAB | EMPRESAS DE TRABAJO AEREO |
| AERO VIP S.A. | 0110 | COME | EMPRESA TRANSPORTE AEROCO |

1.3. DOTACION DE PILOTOS DE ENTIDAD

La consulta se puede realizar ingresando el código de la Entidad deseada, o con la ayuda F1 se accede a la pantalla de la opción anterior (1.2.) para buscar el código de Entidad por nombre y luego se visualizan en pantalla la lista de pilotos afectados a la Entidad, con el tipo y número de Licencia, ordenados por apellido.



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

| DOTACION DE PILOTOS DE LA ENTIDAD | | | | |
|--|----------------------------|------------------|---------------------------------|----------|
| Entidad <input type="text" value="0031"/> <input type="text" value="AEROLINEAS ARGENTINAS"/> | | | | |
| Legajo | | Tipo de Licencia | | Licencia |
| 22222 | AGUILAR, JORGE | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 2317 |
| 42447 | AIMI, GUSTAVO HECTOR | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 2758 |
| 34724 | ALBARRACIN, CARLOS HUGO | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 1842 |
| 51511 | ALEJANDRO, NESTOR FABIAN | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 51511 |
| 43235 | ALMEYRA, DIEGO CARLOS | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 2752 |
| 25757 | ALONZO, FERNANDO | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 2166 |
| 26643 | ALTAMURA, ARMANDO | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 1567 |
| 30190 | ALTOE, MARIO ALBERTO | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 1989 |
| 54115 | ALTOE, DANIEL GASTON MIGUE | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 54115 |
| 24886 | ALVARADO, ORLANDO ENRIQUE | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA AERE | 1678 |



1.4. CONSULTA DE AERONAVES POR ENTIDAD

La consulta se puede realizar ingresando uno de los parámetros especificados en el primer bloque de la pantalla o la combinación de los mismos:

Tipo de Entidad (F1 o Lista de valores)
Denominación
Código Entidad (desde/hasta)

| Denominación | Legajo | Tipo Entidad |
|-----------------------|--------|--------------------------------|
| AEROLINEAS ARGENTINAS | 0031 | COME EMPRESA TRANSPORTE AEROCO |
| | | |
| | | |

| Aeronaves | Categoría |
|-------------------------|---------------|
| F-OGYR AIRBUS A-310-324 | AT TRANSPORTE |
| F-OGYS AIRBUS A-310-324 | AT TRANSPORTE |
| LV-WRO BOEING B-737-212 | AT TRANSPORTE |
| LV-JMW BOEING 737-287 | AT TRANSPORTE |

Luego se visualiza en pantalla la Entidad Operativa con la lista de Aeronaves pertenecientes a la misma. Con la tecla Shift F5 se accede al bloque de la pantalla perteneciente a las aeronaves.



1.5. CONSULTA PILOTOS AFECTADOS A LA ENTIDAD OPERATIVA

La consulta se puede realizar ingresando el Nro. de Legajo del Piloto deseado, o con la ayuda F1 o Lista de Valores se accede a la pantalla de Consulta de Personas para buscarlo por Apellido o Nombre y luego se visualizan en pantalla la o las Entidades a la que pertenece, con el Tipo y Número de Licencia y además, la Fecha y Expediente en la cual fue afectado a la Entidad.

ENTIDADES DE ACTIVIDAD DE PILOTOS

Legajo **51511** **ALEJANDRO,NESTOR FABIAN**

| Entidad | Tipo de Licencia | | Licencia |
|-------------|------------------------------|------------|---|
| 0031 | AEROLINEAS ARGENTINAS | TLA | PILOTO TRANSPORTE DE LINEA 51511 |
| | | | |
| | | | |

| Fecha Afect. | Exped.Afect. | Fecha Desaf. | Exped.Desaf. |
|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Icons: +, X, G, ↕, ✖, 💾, ↻, ?, 🚫



1.6. CONSULTA AERONAVES AFECTADAS A LA ENTIDAD OPERATIVA

La consulta se puede realizar ingresando la Matricula de la Aeronave, o con la ayuda F1 se accede a la pantalla con la lista de Aeronaves y luego se visualizan en pantalla la o las Entidades a la que pertenece y además, la Fecha y Expediente en la cual fue afectado a la Entidad.

ACTIVIDAD DE AERONAVES EN ENTIDADES OPERATIVAS

Aeronave **LV-WRO**

Entidades

| | |
|------|-----------------------|
| 0031 | AEROLINEAS ARGENTINAS |
| | |
| | |
| | |

Fecha Afect. Exped.Afect. Fecha Desaf. Exped.Desaf.

| | | | |
|------------|---------|--|--|
| 11/09/1998 | 1739616 | | |
| | | | |
| | | | |

Icons: +, X, list, search, refresh, help, print



1.7. LUGARES DE ATERRIZAJE

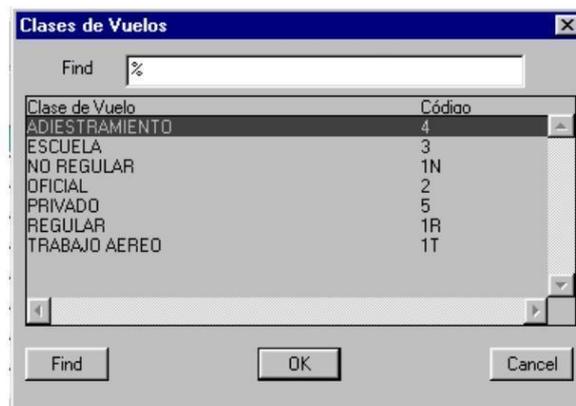
La consulta se puede realizar ingresando uno de los parámetros especificados en el primer bloque de la pantalla o la combinación de los mismos: Tipo de Lugar

Luego se visualiza en pantalla toda la lista de Lugares de Aterrizajes que cumplan la condición seleccionada, ordenada por Denominación, especificando el Tipo de Lugar al que corresponde.

| Lugar Aterrizaje | Tipo Lugar | Localidad |
|--|------------|------------------------|
| CLM CDLONIA MARINA/Estancia El Chaar (Crdob) | AEROD. NA | COLONIA MARINA,CORDOBA |
| SCFR CONSTITUCION/ ESTANCIA FLORA | AEROD. INT | |
| S26 ESTANCIA FATRALO | LUGAR APT | FATRALO,BUENOS AIRES |
| SCEK ESTANCIA KIMIRI AIKE | AEROD. INT | |
| TEC ESTANCIA TECKA / (CHUBUT) | AEROD. NA | TECKA,CHUBUT |
| PDP PRESIDENCIA ROCA/Estancia Don Panos (C | AEROD. NA | PRESIDENCIA ROCA,CHACO |
| PRA PRESIDENCIA ROCA/Estancia la Leonor (Ch | AEROD. NA | PRESIDENCIA ROCA,CHACO |
| SCRE RIO CISNE/ESTANCIA RIO CISNES | AEROD. INT | |
| SLJN SAN JUAN (ESTANCIAS) | AEROD. INT | |

3. TABLAS

3.1. Clases de Vuelos

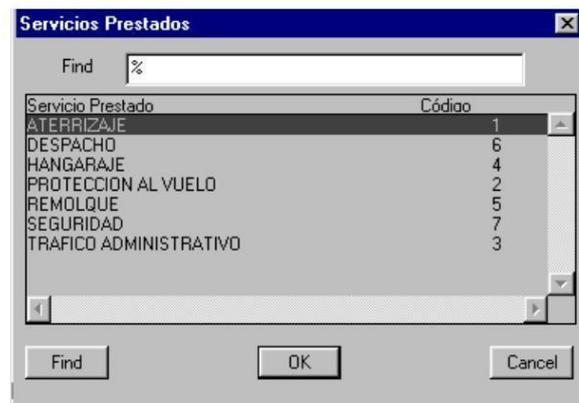


A screenshot of a software dialog box titled "Clases de Vuelos". It features a search field with a magnifying glass icon and a list of flight classes with their corresponding codes. The list is as follows:

| Clase de Vuelo | Código |
|----------------|--------|
| ADIESTRAMIENTO | 4 |
| ESCUELA | 3 |
| NO REGULAR | 1N |
| OFICIAL | 2 |
| PRIVADO | 5 |
| REGULAR | 1R |
| TRABAJO AEREO | 1T |

At the bottom of the dialog box are three buttons: "Find", "OK", and "Cancel".

3.2. Servicios Prestados



A screenshot of a software dialog box titled "Servicios Prestados". It features a search field with a magnifying glass icon and a list of services with their corresponding codes. The list is as follows:

| Servicio Prestado | Código |
|------------------------|--------|
| ATERRIZAJE | 1 |
| DESPACHO | 6 |
| HANGARAJE | 4 |
| PROTECCION AL VUELO | 2 |
| REMOLQUE | 5 |
| SEGURIDAD | 7 |
| TRAFICO ADMINISTRATIVO | 3 |

At the bottom of the dialog box are three buttons: "Find", "OK", and "Cancel".



3.3. Puntos de Transferencia

| Punto | Código |
|-----------|--------|
| ALBAL | 9 |
| ALDOS | 56 |
| ANKON | 10 |
| AROPD | 81 |
| ARPAS | 33 |
| ARSEX | 55 |
| BALMACEDA | 2 |
| BOBIK | 34 |
| BONTA | 19 |



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

4. Reportes PLMAA:.

Reportes PLMAA

Movimientos Aeronaves
Movimientos Aeronaves Resumido
Movimientos Aeronaves Resumido por Empresa
Reportes Estadísticos PLMAA

Reportes PLMAA a archivo

Movimientos por AD, Empresa y Fecha

Reportes de Control de LMA

Errores Generales por Empresa y Período
Errores Movimientos Por Empresa y Aeródromo
Errores Movimientos Por Aeródromo y Empresa
Control Aeronaves a Cotizar
Control Vuelos por Empresa
Estados de Movimientos por Región y Aeródromo



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

4.1. Reportes Estadísticos PLMAA:

Reportes Estadísticos PLMAA

- Movimientos Aeródromos
- Movimientos Aeronaves Por Clase de Vuelo
- Movimientos por Empresa y Aeródromos
- Movimientos por Empresa y Aeródromos con Pilotos
- Movimientos por Propietario y Aeródromos
- Movimientos por Matrícula y Aeródromo
- Movimientos por Número de Vuelo y Aeródromo
- Movimientos por Número de Vuelo y Aeródromo Sin Usuario
- Movimientos por Marca, Modelo, Aeródromo y Empresa
- Movimientos por Piloto y Aeródromo
- Movimientos por Aeródromo Origen
- Movimientos por Aeródromo Destino
- Movimientos por Aeródromo y Hora
- Salidas por Aeródromo por Hora
- Llegadas por Aeródromo por Hora
- Seguimiento de una Aeronave
- Despegues y Aterrizajes por Aeródromo
- Despegues y Aterrizajes por Aeródromo y Empresa
- Despegues y Aterrizajes Por Empresa y Tipo de Vuelo
- Movimientos por Marca, Modelo, Aeródromo y Empresa

1. Reportes Varios

Reportes Varios

- Por Pcia-Especialidad-Aeronaves Afectadas-Vto Poliza
- Datos de la Entidad, Aeronaves y Pilotos Afectados
- Explotadores Internacionales, Aeronaves y Pilotos Afectados
- Información de Pilotos Militares e Internacionales Resumida
- Aeronaves Afectadas
- Dotación
- Clases de Vuelos



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

- **Proceso: PROCESOS**

1. Opción de Cambio de Clave de Operador sin salir del sistema.

Ingrese su nombre de usuario y clave para operar la Planilla del Libro de Movimientos de Aeronaves

Usuario:

Clave:



- **Proceso Estadísticas LMA**

1. Nuevas aplicaciones y modificaciones de algunas existentes.

Estadísticas LMA

Movimientos por Aeródromo, Día y Hora
Movimientos por Clase de Vuelo (Resúmen)
Movimientos por Clase de Vuelo (Detalle)
Movimientos por Clase de Vuelo (Detalle) Aeródromos con SICRA
Movimientos por Clase de Vuelo y Empresa
Movimientos por Clase de Vuelo y Región
Movimientos por Ley de Tasas
Movimientos por Causas de Apartamiento
Movimientos por Empresa
Movimientos entre 2 Aeródromos
Movimientos y Pasajeros por Aeródromo y Empresa
Movimientos y Pasajeros en Aeródromos SNA
Movimientos Diarios, Máximo y Promedio en Aeródromos con SICRA
Despegues y Aterrizajes por Marca y Modelo
Despegues de aeronaves con más de 5700 kg por período
Mínimo Nivel Promedio de Actividad en Aeródromos con SICRA
Máximo Nivel de Actividad en Aeródromos con SICRA
Máximo Nivel Promedio de Actividad en Aeródromos con SICRA
Mensual Despegues y Aterrizajes por Marca y Modelo
Mensual Despegues y Aterrizajes por Clase Vuelo, Marca, Modelo
Mensual Despegues y Aterrizajes por Región en Ad. con SICRA
Mensual Despegues y Aterrizajes por Aeródromos con SICRA
Movimientos Mensuales por Aeródromo, Tipo y Clase
Movimientos Mensuales por Tipo y Clase
Movimientos Mensuales por Tipo Vuelo en Aeródromos con SICRA
Movimientos Mensuales en Aeródromos con SICRA
Movimientos Mensuales en Aeródromos SNA
Movimientos Mensuales en Aeródromos por Tipo y Clase con SICRA
Movimientos Anuales en Aeródromos con SICRA
Movimientos Anuales en Aeródromos sin SICRA
Movimientos Anuales en Aeródromos del ANP/CARSAM
Movimientos y Pasajeros Anuales en Aeródromos SNA

1.3.4. REPORTES:

Todos los reportes, se pueden visualizar por pantalla o enviar la salida por impresora.

1.3.4.1. Movimientos Aeronaves

Movimientos Aeronaves



File Edit Help

Previous Next Run Report Cancel

Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino

Archivo

Nro.de Copias

Fecha Desde

Fecha Hasta

Aeródromo

Ingresar la fecha entre los rangos deseados con el formato mostrado. Para ejecutarlo clickear

Run Report

1.3.4.2. Movimientos Aeronaves Resumido

Movimientos Aeronaves Resumido



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

File Edit Help

Previous Next Run Report Cancel

Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino Screen

Archivo

Nro.de Copias 1

Fecha Desde 01/01/1999

Fecha Hasta 25/03/1999

Aeródromo AER - BUENOS AIRES

Ingresar la fecha entre los rangos deseados con el formato mostrado. Para ejecutarlo clicar

Run Report

1.3.4.3. Movimientos Aerodromos

Movimientos Aeródromos



Ingresar la fecha entre los rangos deseados con el formato mostrado, el aeródromo y se seleccionar el tipo de vuelo deseado.





Para ejecutarlo clickear

Run Report

1.3.4.4. Movimientos Por Empresa y Aerodromo

Movimientos Por Empresa y Aeródromos

Ingresar la fecha entre los rangos deseados con el formato mostrado, el aeródromo e ingresar la empresa.
Para ejecutarlo clickear

Run Report



1.3.4.5. Movimientos por Matrícula

Movimientos por Matrícula

Ingresar la fecha entre los rangos deseados con el formato mostrado, el aeródromo e ingresar la matrícula.
Para ejecutarlo clicar

Run Report



1.3.4.6. Movimientos Por Aeródromo Origen

Mov. por Aeródromo Origen

| | | | |
|---|---------------------|------------|------------|
| Previous | Next | Run Report | Cancel |
| Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES POR ORIGEN | | | |
| Destino | Screen | | |
| Archivo | | | |
| Nro.de Copias | 1 | | |
| Fecha Desde | 25/03/1999 | Hasta | 25/03/1999 |
| Hora Desde | 12:26 | Hasta | 12:26 |
| Aeródromo Origen | (CAR Provisoria) CA | | |

Ingresar la fecha y hora entre los rangos deseados con el formato mostrado y el aeródromo.
Para ejecutarlo clicar

Run Report



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

1.3.4.7. Movimientos Por Aeródromo Destino

Mov. por Aeródromo Destino

LibroMovDestino: Runtime Parameter Form

File Edit Help

Previous Next Run Report Cancel

Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES POR DESTINO

Destino Screen

Archivo

Nro.de Copias 1

Fecha Desde 30/09/1998 Hasta 30/09/1998

Hora Desde 15:54 Hasta 15:54

Aeródromo Destino BUENOS AIRES/Aeropa

Ingresar la fecha y hora entre los rangos deseados con el formato mostrado y el aeródromo.
Para ejecutarlo clickear

Run Report



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

1.3.4.8. Movimientos Por Aeródromo Por Hora

Mov. por Aeródromo Por Hora

Ingresar fecha del movimiento, la hora entre los rangos deseados con el formato mostrado y el aeródromo.
Para ejecutarlo clickear

Run Report



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

1.3.4.9. Horas de Vuelo Por Empresa

Horas de Vuelo por Empresa

Ingresar el rango de fechas del movimiento deseado con el formato mostrado y la empresa explotadora.
Para ejecutarlo clicar

Run Report



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

1. **REPORTES:** Nuevos →



3.1. MOVIMIENTOS POR EMPRESA Y AERODROMOS

Se ingresa el rango de Fechas, el Código de Aeródromo o Todos, el Código de Empresa (Entidad Comercial o Internacional) y la opción de listar los completos, los incompletos o todos los movimientos.

El reporte realiza salto de hoja por Aeródromo, emitiendo al final Totales de:

- Movimientos
- Pasajeros (Exentos y Menores)



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

- Carga

Previous Next **Run Report** Cancel

Reporte- LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino Screen

Archivo

Nro.de Copias 1

Fecha Desde 01/09/2000

Fecha Hasta 20/09/2000

Aeródromo TODOS

Empresa FEDERAL AVIATION S.A. 0120 COME

Completo S



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

3.2. MOVIMIENTOS POR PROPIETARIOS Y AERODROMOS

Se ingresan el rango de Fechas, la Región Aérea o Todas, el Código de Aeródromo o Todos, el Código de Propietario y la opción de listar los completos, los incompletos o todos los movimientos.

El reporte realiza salto de hoja por Región y Aeródromo, emitiendo al final Totales de:

- Movimientos
- Pasajeros (Exentos y Menores)
- Carga

Previous Next Run Report Cancel

Reporte- LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino

Archivo

Nro.de Copias

Fecha Desde Fecha Hasta

Región

Aeródromo

Propietario

Completo



3.3. MOVIMIENTOS POR MATRICULA Y AERODROMO

Se ingresan el rango de Fechas, el Código de Aeródromo o Todos y la Matricula.

Se listan los movimientos completos correspondientes a la Matricula ingresada. El reporte realiza salto de hoja por Aeródromo, emitiendo al final Totales de:

- Movimientos

Previous Next Run Report Cancel

Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino

Archivo

Nro.de Copias

Fecha Desde

Fecha Hasta

Aeródromo

Matricula



3.4. MOVIMIENTOS POR NUMERO DE VUELO Y AERODROMO

Se ingresan el Número de Vuelo, el rango de Fechas y el Código de Aeródromo o Todos.

Se listan los movimientos completos correspondientes al Vuelo ingresada. El reporte realiza salto de hoja por Aeródromo, emitiendo al final Totales de:

- Movimientos

The screenshot shows a window titled "Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES". At the top, there are four buttons: "Previous", "Next", "Run Report", and "Cancel". The main area contains several input fields:

- Destino:** A dropdown menu with "Screen" selected.
- Archivo:** An empty text input field.
- Nro.de Copias:** A text input field containing the number "1".
- Numero Vuelo:** A text input field containing "ARG1700".
- Fecha Desde:** A date input field containing "10/09/2000".
- Fecha Hasta:** A date input field containing "20/09/2000".
- Aeródromo:** A dropdown menu with "TODOS" selected.



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

3.5. MOVIMIENTOS POR PILOTO Y AERODROMO

Se ingresan el legajo del Piloto (Nacional o Internacional), el rango de Fechas y el Código de Aeródromo o Todos.

Se listan los movimientos completos realizados por el Piloto ingresado. El reporte realiza salto de hoja por Aeródromo, emitiendo al final Totales de:

- Movimientos

Previous Next Run Report Cancel

Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino Screen

Archivo

Nro.de Copias 1

Legajo del Piloto 26613

Fecha Desde 01/04/2000

Fecha Hasta 30/04/2000

Aeródromo TODOS



3.6. ESTADOS DE MOVIMIENTOS POR REGION Y AERODROMO

Mediante este Reporte, se puede controlar los Movimientos ingresados en un día determinado.

Se ingresa la Región Aérea o Todas, el Código de Aeródromo o Todos y la Fecha; luego se indican que movimientos se desean listar: Completos, Incompletos, los Aeródromos sin Movimientos y el Total de movimientos.

Previous Next Run Report Cancel

Reporte- LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Destino

Archivo

Nro.de Copias

Region

Aeródromo

Fecha

Completo InCompleto

Total Sin Mov.



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

3.7. SEGUIMIENTO DE UNA AERONAVE

Se ingresan el rango de Fechas, el Código de Aeródromo o Todos y la Matricula.

Se listan los movimientos completos correspondientes a la Matricula ingresada, para poder seguir el vuelo completo de dicha aeronave, ordenados por fecha.

El reporte emite al final Totales de:

- Movimientos

Previous Next Run Report Cancel

Reporte SEGUIMIENTO DE UNA AERONAVE

Destino

Archivo

Nro.de Copias

Fecha Desde

Fecha Hasta

Aeródromo

Matricula



3.8. ERRORES MOVIMIENTOS POR EMPRESA Y AERODROMO

Se ingresan el rango de Fechas, el Código de Aeródromo o Todos, el Código de Empresa (Entidad Comercial o Internacional) o Todas y la opción de listar los completos, los incompletos o todos los movimientos.

Mediante este reporte, se detectan los movimientos ingresados con los siguientes errores:

- Dos llegadas consecutivas
- Dos salidas consecutivas

El reporte realiza salto de hoja por Aeródromo, emitiendo al final Total de Movimientos Ingresados con errores.

The screenshot shows a software interface for generating a report. At the top, there are navigation buttons: 'Previous', 'Next', 'Run Report', and 'Cancel'. The main window has a teal background and is titled 'Reporte- LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES'. It contains several input fields and dropdown menus:

- Destino:** A dropdown menu with 'Screen' selected.
- Archivo:** An empty text input field.
- Nro.de Copias:** A text input field containing the number '1'.
- Fecha Desde:** A date input field containing '28/09/2000'.
- Fecha Hasta:** A date input field containing '29/09/2000'.
- Aeródromo:** A dropdown menu with 'TODOS' selected.
- Empresa:** A dropdown menu with 'VARIG' selected, and other options 'VRG' and 'INT' visible.
- Completo:** A dropdown menu with 'S' selected.



2. CORREGIR MOVIMIENTOS



Se ingresa el Código de Aeródromo, Fecha y Número de Vuelo deseado y luego se visualizan en pantalla los movimientos de ese vuelo.

MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo: EZEIZA/Ministro Pistarini (Buenos Aires) Fecha:

Nro.Vuelo: Movimientos Completos

| Número Vuelo | Matrícula Aeronave | Marca y Tipo | Clase Vuelo | Tipo Vuelo | Explotador | LLeqada Hora | Salida Hora |
|--------------|--------------------|---------------|-------------|------------|---------------------|--------------|-------------|
| ARG1443 | LV-ZTT | BOEING 737-20 | TR | Int. ▾ | ARG AEROLINEAS ARGE | 0015 | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Toolbar: [Icons for navigation and actions]

Mediante esta opción, solamente se pueden modificar o completar los datos faltantes, no esta permitido ingresar un nuevo movimiento. Las Altas se dan exclusivamente mediante la opción MOVIMIENTO AERONAVES Pág. Nro. 9. El sistema presenta la siguiente ventana en caso de intentar ingresar un nuevo Movimiento:



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa



Este proceso presenta todos los controles y validaciones en los campos de información, igual que en la opción Movimiento Aeronaves (2).



3. CONTROL DE ESTADIA DE MOVIMIENTOS

- Movimiento de Aeronaves
 - Consultas Varias
 - Movimientos Aeronaves
 - Reportes
 - Bajar Programación Vuelos
 - Empresas Internacionales
 - Consulta Mov. Aeronaves
 - Corregir Movimientos
 - Control de Estadía de Movimientos**

Mediante esta opción se controla el movimiento de una aeronave (nacional o extranjera) en un rango de tiempo, para poder visualizar el recorrido de la misma con mensajes de error y diferente color en aquellos vuelos con novedad.

La consulta se puede realizar ingresando uno de los parámetros especificados en el primer bloque de la pantalla o la combinación de los mismos:

- Aeronave (F1 o Lista Valores)
- Clase de Vuelo (F1 o Lista valores)
- Fecha Inicio / Fin

ESTADIA DE AERONAVES EXTRANJERAS EN ARGENTINA

| | | | | |
|--------------|----------------------|----------------------|---|--|
| Aeronave | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | |
| Clase Vuelo | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | |
| Fecha Inicio | <input type="text"/> | Fecha Fin | <input type="text" value="02/10/2000"/> | |

| | | Estadía | |
|--|--|----------------------|----------------------|
| | | Días | Hrs. |
| | | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

| Fecha | Vuelo | Clase | | | | Lugar | Dest | Llega | Sale | Exp. | Suma | Opera | Parcial | |
|-------|-------|-------|------|--|--|-------|------|-------|------|------|------|-------|---------|-----|
| | | Vuelo | Proc | | | | | | | | | | Días | Hr. |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |

Barra de herramientas: [Iconos de acciones]



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

Al realizar el control de esta aeronave, se visualiza en color Rojo, los movimiento con error. Con el cursor en al campo Obs., se oprime la tecla F1 y se abre la ventana con la explicación del error.

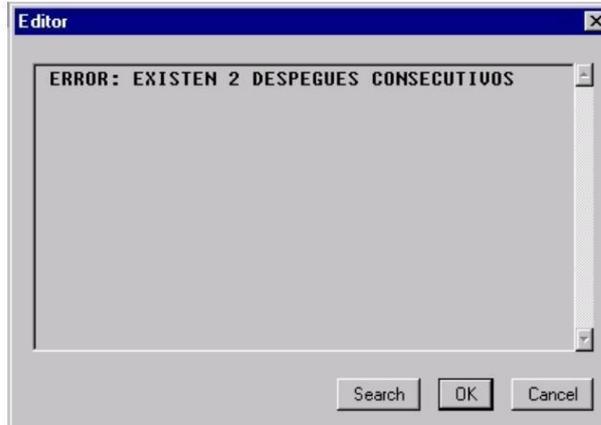
Además se informa en pantalla la cantidad de días y horas que voló dicha aeronave en el rango de tiempo solicitado.

| ESTADIA DE AERONAVES EN ARGENTINA | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------|-----------------|----------------|-----------|---------|-----------------|-------|----------|-------|---------|------|-----|------|
| Aeronave | | LV-ZPL | BOEING 767-300 | | Estadía | | | | | | | | |
| Clase Vuelo | | | | Días | | Hrs. | | | | | | | |
| Fecha Inicio | | 01/08/2000 0000 | | Fecha Fin | | 05/10/2000 2359 | | 15 | | 12 | | | |
| Fecha | Vuelo | Clase | Vuelo Proc | Lugar | Dest | Llega | Sale | Exp.Suma | Opera | Parcial | Días | Hr. | Obs. |
| 06/08/2000 | LPR3023 | 1R | MUVR | EZE | | 21:12 | | 0047 | N EZE | 1 1 | 13 | | |
| 07/08/2000 | LPR3900 | 1R | | EZE | KATL | | 02:00 | 0047 | S | 1 1 | 18 | | |
| 09/08/2000 | LPR3900 | 1R | | EZE | KATL | | 02:42 | 0047 | S | 1 1 | 18 | E | |
| 10/08/2000 | LPR3901 | 1R | KATL | EZE | | 12:54 | | 0047 | N EZE | 1 1 | 18 | | |
| 10/08/2000 | LV-ZPL | 1N | | EZE | EZE | | 17:59 | 0047 | S EZE | 1 1 | 23 | | |
| 11/08/2000 | LPR3900 | 1R | | EZE | KATL | | 00:41 | 0047 | S | 1 1 | 23 | E | |
| 12/08/2000 | LPR3901 | 1R | KATL | EZE | | 12:38 | | 0047 | N EZE | 1 1 | 23 | | |
| 13/08/2000 | LPR3022 | 1R | | EZE | MUVR | | 02:32 | 0047 | S | 1 2 | 13 | | |

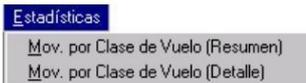
Mensaje de error: En pantalla figura que se realizaron dos movimientos consecutivos desde EZE hacia KATL , sin haber regresado el primero.



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa



4. ESTADISTICAS



7.1. Mov. Por Clase de Vuelo (Resumen)

Se ingresan el rango de Fechas deseado y el Código de Aeródromo y el reporte listara la estadística de los movimientos, discriminada por el Tipo de Vuelo y Clase de Vuelo.

| | |
|---------------|-------------------|
| Destino | Screen |
| Archivo | |
| Nro.de Copias | 1 |
| Orientación | Default |
| Fecha Desde | 01/09/2000 |
| Fecha Hasta | 30/09/2000 |
| Aeródromo | EZEIZA/Ministro P |



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

Esta estadística se realiza solamente con los movimientos Completos.

7.2. Mov. Por Clase de Vuelo (Detalle)

Se ingresan el rango de Fechas deseado, el Código de Aeródromo y el Tipo de Vuelo, pudiendo ingresar la opción de Todos y el reporte listara la estadística discriminada por el Tipo de Vuelo y al final, un total general.

Se obtiene, además, cantidad de Despegues y Aterrizajes. (Esta estadística se realiza solamente con los movimientos Completos).



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

Reporte LIBRO DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

| | |
|---------------|--------------------|
| Destino | Screen |
| Archivo | |
| Nro.de Copias | 1 |
| Fecha Desde | 01/09/2000 |
| Fecha Hasta | 30/09/2000 |
| Aeródromo | EZEIZA/Ministro Pi |
| Tipo De Vuelo | Nacional |
| | Nacional |
| | Internacional |
| | Regional |
| | Todos |



1.3.6. EMPRESAS INTERNACIONALES:

EXPLOTADORES AERONAVES

Explotador

Denominación

Lista de Valores:

Explotadores

Find %

| Explotadores | Código |
|-------------------|--------|
| A.R.S.A. | ARS |
| A.U.S.A. | AUY |
| AEROCANCUN | ACC |
| AEROMEXICO | AM |
| AEROPERU | AP |
| AEROSUR | AES |
| AIR FRANCE | AFR |
| AMERICAN AIRLINES | AA |
| AMERICAN AIRLINES | AAL |

Find OK Cancel



1.3.7. CONSULTA MOV. AERONAVES

MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo **AER** **BUENOS AIRES/Aeroparque J. Newbery (C.F.)** Fecha **09/04/1999**
Hora Desde **0000** Hora Hasta **0400** Movimientos Completos

| Número Vuelo | Matrícula Aeronave | Marca y Tipo | Clase Vuelo | Tipo Vuelo | Explotador | Llegada Hora | Salida Hora |
|--------------|--------------------|--------------|-------------|------------|------------|--------------|-------------|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Buttons: Back, PAX, [Icons]

Se selecciona la fecha del movimiento y el rango de horas dentro de las cuales se desea consultar los datos. El tilde del campo Movimientos Completos, me permite visualizar en pantalla todos los movimientos, es decir los completos y los incompletos. Si se saca el tilde, solamente se visualizan los movimientos incompletos, a los efectos de poder completar los datos faltantes. Todos los movimientos se displayan ordenados por hora en forma ascendente, intercalando las salidas y llegadas.



DSVC | Dirección de Sistemas y Comunicaciones
Dirección General Legal Técnica y Administrativa

CONSULTA DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES

Aeródromo: **AER** BUENOS AIRES/Aeroparque J. Newbery (C.F.) Fecha: **06/04/1999**
 Hora Desde: **0000** Hora Hasta: **2359** Movimientos Completos

| Número | Vuelo | | Clase | | Explotador | | Hora | | |
|--------|----------|---------------|-------|------|------------|-----------------|---------|--------|--------|
| Vuelo | Aeronave | | Tipo | | | | Llegada | Salida | Estad. |
| 4580 | LV-YOA | Mc DONNELL D | 1R | Nac. | 0051 | DINAR LINEAS AE | | 0004 | 0 |
| 162 | CX-BON | BEECHCRAFT | 1R | Reg. | PUA | PLUNA | | 0005 | 0 |
| 1519 | LV-LEB | BOEING 737-28 | 1R | Nac. | ARG | AEROLINEAS ARG | 0008 | | 0 |
| 2917 | LV-WFT | Mc DONNELL D | 1R | Nac. | AUT | AUSTRAL-CIELOS | 0010 | | 0 |
| LV-WMT | LV-WMT | CESSNA 560 | 1N | Nac. | A1135 | LANOLEC SOCIED | 0014 | | 0 |
| 1829 | LV-JMZ | BOEING 737-28 | 1R | Nac. | ARG | AEROLINEAS ARG | 0016 | | 0 |
| 3182 | LV-YYC | BOEING 737-7Q | 1R | Nac. | LPR | LAPA S.A. | 0022 | | 0 |
| 7419 | LV-VGC | Mc DONNELL D | 1N | Nac. | ARG | AEROLINEAS ARG | 0024 | | 0 |
| 2630 | LV-WFN | Mc DONNELL D | 1R | Nac. | AUT | AUSTRAL-CIELOS | | 0024 | 0 |

- Proceso: **SALIDA del SISTEMA**

Forms

Por favor, CONFIRME si desea SALIR

SI NO



CONSULTA DE PERSONAS

Nro de documento:

| Apellido | Nombre | Documento: | Tipo y Nro |
|----------|-----------------|------------------|------------|
| DONATO | SERGIO MAURICIO | DOC.NAC.DE IDENT | 12969882 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Para ampliar los datos del mismo, por medio del botón "Navegar a pantalla de Ampliación" se accede a la siguiente CONSULTA DE PILOTOS:

Una vez Localizado el piloto, posándonos sobre el mismo y presionando enter se vuelve a la planilla recuperando el legajo del mismo:

INGRESO CAMPO PILOTO: Al ingresar al piloto, bajo el título "Doc/Leg Piloto", el sistema busca y muestra la lista del personal aeronáutico, cuyos documentos coinciden con el número ingresado, para que luego el operador seleccione el correcto presionando enter:

Pilotos de la Entidad (Internacional)

Pilotos de la Entidad

Apellido Nombre

Legajo desde Legajo hasta

Orden



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: PROGEN ARO 1ERA EDICIÓN

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 128 pagina/s.