



Operaciones SUMU pista 25 ILS W cat II & III

AVISO

FIR Montevideo es una sub-división de VATSIM, una red internacional dedicada a la simulación de vuelo virtual. Este documento ha sido elaborado exclusivamente para su uso en actividades de simulación aérea dentro del entorno de la red VATSIM.

FIR Montevideo no se responsabiliza por el uso indebido, inapropiado o fuera del contexto de simulación de este material. Así mismo, toda documentación utilizada como referencia o publicada en este documento es de acceso público.

NOTICE

FIR Montevideo is a sub-division of VATSIM, an international network dedicated to virtual flight simulation. This document has been prepared exclusively for use in flight simulation activities within the VATSIM network environment.

FIR Montevideo assumes no responsibility for any improper, inappropriate, or out-of-context use of this material. Furthermore, all documentation referenced or published within this document is publicly accessible.

* A tener en cuenta que todo lo mencionado en este documento hace referencia a procedimientos del aeropuerto de Carrasco (SUMU) y a la pista 25 del mismo, a no ser que se informe lo contrario.

Introducción ILS W cat II & III

El procedimiento **ILS W** define las operaciones para aproximaciones de precisión en condiciones de baja visibilidad en el Aeropuerto de Carrasco. Aunque comparte la trayectoria geométrica del ILS V, este procedimiento introduce **mínimos operacionales de techo y visibilidad** más restrictivos y activa una reconfiguración global de la operación del aeródromo.

La aplicación del **ILS W** está regulada bajo los **Procedimientos de Visibilidad Reducida (PVR)** o *Low Visibility Procedures (LVP)*. Su implementación tiene como objetivos críticos:

1. **Garantizar la seguridad:** Elevar los márgenes de seguridad en tierra y aire ante la pérdida de referencias visuales.
2. **Proteger las señales:** Evitar interferencias físicas y electromagnéticas en las áreas críticas del localizador y la senda de planeo.

Toda operación bajo **LVP** restringe los movimientos en tierra y altera secuencialmente los flujos de salidas y llegadas.

Operaciones bajo PVR:

Solo se opera con el ILS W activo cuando una de las siguientes condiciones se cumpla:

- El RVR (Alcance visual de la pista) en la pista 25 sea menor a 550 M
- Techo de nubes menor a 200 ft

En caso de no cumplirse ninguna de estas restricciones, el aeropuerto utilizará los procedimientos estándar (ILS-V o RNP-Z).

Metar de ejemplo PVR activo:

- METAR SUMU 192300Z 24005KT 0300 **R25/0450N** FG **VV001** 10/10 Q1018

Mientras LVP este activo, se operará de la siguiente manera:

- Se utilizará exclusivamente la pista **25** tanto para **despegues** como **aterrizajes**.
- El movimiento de aeronaves solo se realizará en las taxiway A, G, D, B, E y C (esta última entre pista 25 y taxi G).
- Aeronaves que estén arribando deberán notificar “ **Pista Libre** ” una vez liberada la pista y cuando la aeronave cruce la barra de parada / stopbar.
- Aeronaves que estén arribando deberán liberar pista por **taxiway C** o **taxiway A**, no se permite liberar por pista 19.

- Los retrocesos o pushback de múltiples aeronaves en simultáneo, solo se autorizará sólo cuando estas se encuentren en plataformas distintas.
- Solo se podrá autorizar una aeronave a la vez para aproximación, aterrizaje, ocupar o despegar:
 - una vez que se haya autorizado la **aproximación** a una aeronave, **no se podrá autorizar la aproximación a otra** hasta que la primera haya aterrizado y **liberado la pista**.
 - **no se podrá autorizar a una aeronave a ocupar la pista** si existe otra aeronave con **aproximación ya autorizada**.
 - tampoco se podrá autorizar la **aproximación de una aeronave** si otra ha sido autorizada a **ocupar pista y despegar**, hasta que esta última esté **en el aire**.

Se utilizarán las esperas publicadas en la carta ILS W en caso de múltiples aproximaciones seguidas y en tierra (si el piloto tiene acceso a las cartas de baja visibilidad) se autorizan los rodajes hasta los puntos geográficos 1G, 1B y 2B en caso de aeronave en aproximación o múltiples salidas

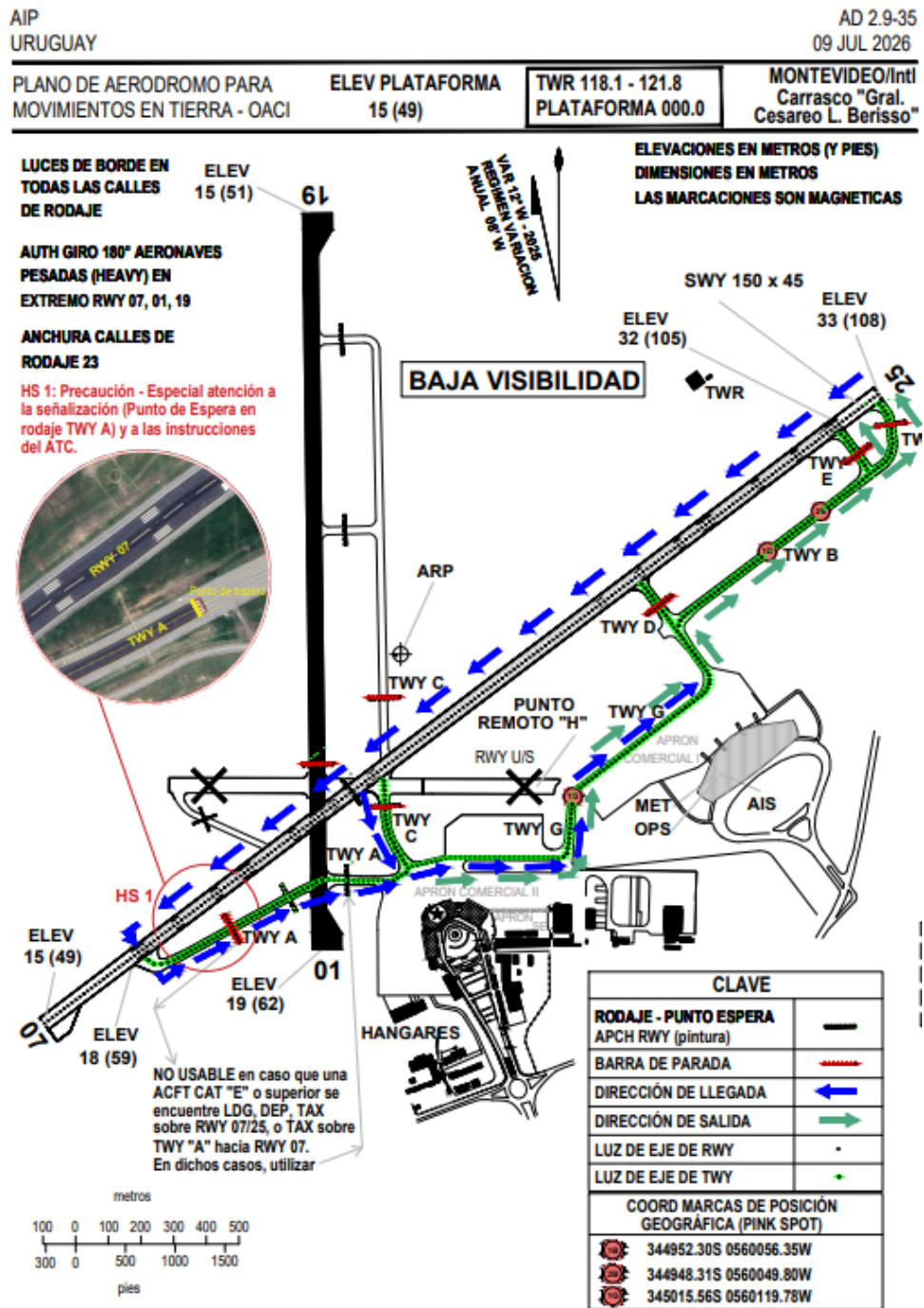
- En caso de que el piloto no tenga acceso a las cartas de baja visibilidad, se autorizará el rodaje vía D y mantener antes de B.

Contingencia

Siempre se dará prioridad a las aeronaves que cumplan con los procedimientos activos, en caso de que un piloto no quiera o no pueda cumplir con estos procedimientos, se le dará menor prioridad y posibles demoras, nunca negando el servicio.

Cartas relevantes:

Movimiento en tierra:



AIS URUGUAY

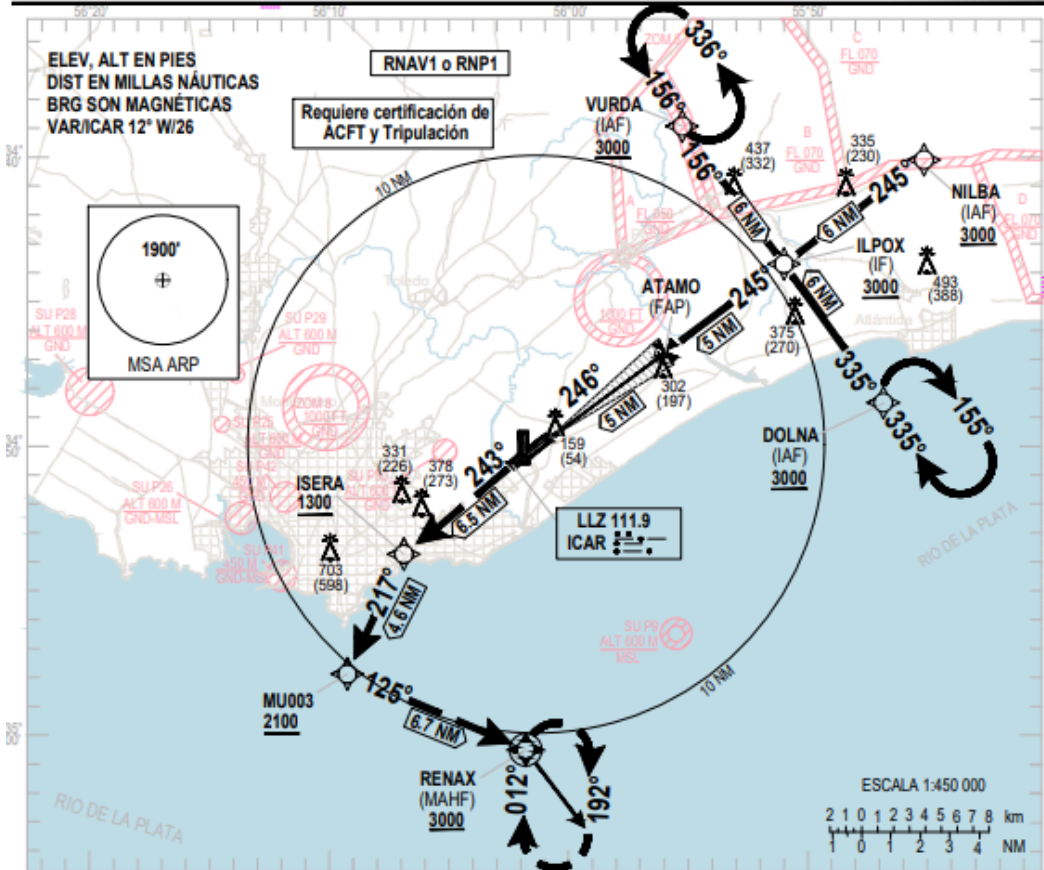
AIRAC AIP AMDT NR 03

ILS W cat II & III

AIP URUGUAY AD 2.9-00
14 MAY 2021

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS - OACI ELEVACION DE AERODROMO **105 FT** MONTEVIDEO/Intl Carrasco "Gral. Av. Cesáreo L. Berisso"

LAS ALTURAS ESTAN REFERIDAS AL THR RWY 25 - ELEV 105 FT TWR 118.1 - 121.8 APP 119.2 - 120.2 ILS W RWY 25 CAT II y III



APROXIMACION FRUSTRADA

Ascender a 3000 FT: DCT a ISERA, cruzar con 1300 FT o superior, luego a MU003, cruzar con 2100 FT o superior, luego viraje por izquierda a RENAX para espera.

NOTA: 3.3% MNM gradiente de aproximación frustrada hasta 2100 FT, establecido por espacio aéreo.

ILS RDH 53 Altitud de Transición 3000

ATAMO FAP 1750 (1645) ILPOX IF 3000 (2895)

RWY25 MAPt 243° 246° 245°

ELEV 105 (THR RWY 25) 3.3% 5.2% (3°) 1750 NM a RWY 25

OCA/H	A	B	C	D	KT	80	100	120	140	160
Aproximación Directa	CAT II	205 (100)			ATAMO - RWY25 (5 NM)					
	VIS	RVR 300 M			Velocidad vertical de descenso 5,2%					
	CAT III - A	155 (50)			Pies/Min	425	531	637	743	849
	VIS	RVR 175 M			NM RWY 25					
		Fail passive: < 50			5	4	3	2	1.0	
		Fail operational: No DH			Altitud					
		RVR 125 M			1750	1432	1113	795	476	
		RVR 75 M			1645	1327	1008	690	371	

AIS URUGUAY

AIP SUP S03/2026

FIR Montevideo Operaciones - operaciones@uruguay.vatsur.org

FIR MONTEVIDEO ES MIEMBRO DE

