SIMBOLOGIA

RADIOAYUDAS

- VOR
- NDB
- DME
- Rosa de los Vientos

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN

- C/Obligatorio
- A Requerimiento
- ARTC Obligatorio
- ARTC a Requerimiento

LÍMITES

- Límites verticales TMA con base escalonada
- Región de Información de Vuelo (FIR)
- Sector de Control de Concomitancia
- Zona Prohibida,Restringida o Peligrosa
- Área de Control Terminal (TMA)
- Zona de Control (CTR)
- Áreas de Control (CTA)
- Anchos de Ruta con Servicio Asesor de TA

AERONAVE DE DOBLE SENTIDO

Distancia en NM entre puntos de notificación obligatorios
Derrotas de ida y vuelta ATS de cruce sentido.
Nivel de vuelo mínimo.

AERONAVE DE ÚNICO SENTIDO

Distancia en NM entre puntos de notificación obligatorios
Derrotas de ida ATS de único sentido.
Designación de ida o ruta ATS de único sentido.
Nivel de vuelo mínimo.

RUTA DE NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV)

RUTA CON SERVICIO ASESOR (Ruta no controlada)

RUTA DE CONTINGENCIA DEL ASESOR (punto del mandatorio en GZ1W hasta el Este)

RUTA DE NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV) CONCORDANTE CON AEREA

ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)

Límite vertical de control
Límite lateral de control
Control de jurisdicción
Frecuencias

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

Nombre
ID. DME
VOR - Identificación y frecuencia
DME - Identificación y frecuencia
Código morse
Coordenadas geográficas en sistema WGS 84

CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO EN RUTA ATS - ver documento AIP parte ENR 2.2.1 - 2.2.2 y 2.2.3

Los espacios aéreos controlados operarán en cubor blanco.
Clase A: Vuelos IFR únicamente (no VFR).
Servicio de los TMA por debajo de FL 195, las aeronaves separadas a una velocidad indicada máxima (IAS) de 250 KT.
Las aeronaves cuyas trayectorias ingresen en zonas restringidas (SAR) o peligrosas (SAD), solamente podrán ser utilizadas cuando las mismas no se encuentren activadas, previo conocimiento y autorización del ente ATS que corresponda.
El volumen efectivo de los controles VOR, tiene relación directa con la altura en que se encuentra la aeronave. Esto significa que a mayor altura se obtiene mayor alcance en distancia. Por ello la información de cruce de radio mínimo de arrecife, no representa que toda la ruta tenga alcance efectivo de la señal VOR, ya que de ocurrirla a la distancia entre el punto de cruce y el VOR, la aeronave estaría volando por debajo de la MEA. Por lo tanto la aeronave deberá mantener el vuelo a un FL mayor que el mínimo especificado en la carta. Fuera de las rutas ATS se indica altitud mínima de área, que representa la altitud mínima de vuelo que proporciona un margen vertical mínimo de 2000 metros (6500 pies) y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 metros o, en determinadas terrenos montañosos 600 metros por encima de todas las obstrucciones situadas en el área que se especifica o contornean.
En cartas de navegación en ruta cada cuadrángulo de dos grados (2°) de latitud y longitud está identificado por un número de área. Dentro de cada cuadrángulo de un establecen rutas cuadriculares, un segmento en vías y cartas de ruta.
Ejemplo: 4100 pies = A 7

ADVERTENCIA

Ancho de servicio (ANT): ruta de navegación de área (RNAV) a efecto de la representación gráfica se consideran como ancho standard de servicio a ruta: 12.5NM, (7.5 NM a cada lado del eje de la misma). Dicho ancho podrá incrementarse de acuerdo con lo establecido en la AIP parte ENR 2.0.1 Reino ATS.

TMA PARANÁ RUTAS DE LLEGADA / SALIDA Y TRÁNSITO

TMA MENDOZA RUTAS DE LLEGADA / SALIDA Y TRÁNSITO

TMA BAHÍA BLANCA RUTAS DE LLEGADA / SALIDA Y TRÁNSITO

TMA CÓRDOBA RUTAS DE LLEGADA / SALIDA Y TRÁNSITO

Para mayor información ver AIP BRASIL: Cuota Área Terminal (TMA) ABA / FOZ

TMA FOZ RUTAS DE LLEGADA / SALIDA Y TRÁNSITO

TMA BAIRES RUTAS DE LLEGADA / SALIDA Y TRÁNSITO