



Servicios Radar

Año 2021

FIR Comodoro Rivadavia:

No se presta servicio de control radar.

FIR Córdoba:

Sector Norte: en condiciones normales no se presta servicio de control radar. Ante eventos especiales o con mucha demanda de tráfico el Controlador puede optar por brindar servicio radar a su discreción.

Sector Sur: Control radar en ruta de FL100 a FL450.

TMA Córdoba: Control radar 2000ft AGL a FL245.

FIR Resistencia:

En las áreas de control I, II y III Control radar en ruta de FL050 hasta FL450.

FIR Mendoza:

Sector I: Control radar en ruta de FL195 a FL450

Sector II: Control radar en ruta de FL295 a FL450

TMA Mendoza: de 2000ft AGL a FL245

FIR Ezeiza:

Ezeiza radar I y II: De FL 145 a FL 450 en el espacio aéreo comprendido entre los arcos de 150NM y 100NM de radio con centro en VOR/DME EZE y el límite con Montevideo. De FL 095 a FL 450 en el espacio aéreo comprendido entre los arcos de 100NM y 55NM de radio con centro en VOR/DME EZE y el límite con Montevideo.

Ezeiza radar III y IV: De FL195 a FL450 Comprende todo el resto de la FIR exceptuando los sectores I y II.

TMA BAIRES:

sector I: de 2500ft AGL a FL245.

Sector II: de FL045 AGL a FL245

Empleo del servicio radar en Vatsim Argentina

La información que proporcionan los softwares de control y que se obtiene en una presentación de la situación puede usarse para llevar a cabo las siguientes funciones en cuanto al suministro del servicio de control de tránsito aéreo:

- a) proporcionar servicios de vigilancia necesarios para mejorar la utilización del espacio aéreo, disminuir las demoras, proporcionar encaminamiento directo y perfiles de vuelo óptimos, así como para mejorar la seguridad;
- b) proporcionar guía vectorial a las aeronaves que salen, a fin de facilitar una circulación de salida rápida y eficaz y acelerar la subida hasta el nivel de crucero;
- c) proporcionar guía vectorial a las aeronaves en ruta, con objeto de resolver posibles incompatibilidades de tránsito;
- d) proporcionar guía vectorial a las aeronaves que llegan a fin de establecer un orden de aproximación expedito y eficaz;
- e) proporcionar guía vectorial para prestar ayuda a los pilotos en la navegación, p. ej., hacia o desde una radio ayuda para la navegación, alejándose de áreas de condiciones meteorológicas adversas o de los alrededores de las mismas;
- f) mantener la supervisión de la trayectoria de vuelo del tránsito aéreo;
- g) cuando corresponda, mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, para proporcionar al controlador por procedimientos:
 - i) una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
 - ii) información suplementaria respecto a otro tránsito; y
 - iii) información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

La información procedente de los softwares de control puede ser utilizada para la aplicación de separación horizontal, acorde a los siguientes mínimos:

- a) 5 NM en Áreas de Control Terminal (TMA) y Zonas de Control (CTR).
- b) 10 NM en Áreas de Control o Aerovías.