



## ENR 1.10 PLANIFICACION DE LOS VUELOS

### 1. Preparación del vuelo

#### *Medidas previas al vuelo*

*Información sobre vuelos:* Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, incluirán entre otras cosas: el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que disponga, información sobre obstáculos naturales y no naturales, el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo, la atención de la información NOTAM que afecta a su vuelo, el cálculo de combustible y lubricante necesario y la preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado.

*NOTA:* La información de vuelo previa al mismo puede obtenerse concurriendo a las oficinas ARO-AIS de los aeródromos. Tal información comprende: condiciones meteorológicas y de tránsito, disponibilidad de instalaciones y servicios y los demás datos que se estimen convenientes para la seguridad.

#### *Verificaciones:*

No se iniciará ningún vuelo hasta que se haya comprobado que:

- 1º) La aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad.
- 2º) Los instrumentos y equipos disponibles a bordo de la aeronave son suficientes para el tipo de operación que vaya a efectuarse.
- 3º) El peso de la aeronave es tal que pueda despegar y efectuar el vuelo en forma segura, teniendo en cuenta las longitudes disponibles de pista y condiciones de vuelo previstas.
- 4º) La carga transportada esté distribuida y sujeta de tal manera que la aeronave pueda efectuar con seguridad el vuelo.
- 5º) Se ha cumplido con las medidas previas al vuelo que sean pertinentes, prescriptas en esta sección (medidas previas al vuelo), y presentado su constancia escrita a la autoridad competente del aeródromo, signado por el representante designado de la empresa explotadora o del piloto al mando de la aeronave.

#### *Intervención de la autoridad competente*

Antes del despegue e inmediatamente después del aterrizaje el piloto al mando de la aeronave o su representante designado deberá presentarse a la Oficina ARO-AIS del aeródromo, con la documentación correspondiente, a fin de que en esta o en otras dependencias adonde se lo encamine, puedan disponerse las verificaciones relativas a la tripulación, aeronave, pasajeros y carga prescriptas por las disposiciones legales en vigencia. Las autoridades actuantes podrán requerir la presentación personal de cualquiera o todos los tripulantes, como asimismo disponer la inspección de la aeronave. En los aeródromos que carezcan de oficinas ARO-AIS, las atribuciones emergentes de este párrafo competen a la autoridad actuante que incluyen en último término al propietario del aeródromo.

*NOTA:* El representante designado se refiere únicamente a las empresas aerocomerciales.

*Pedido de pronósticos especiales:* Se podrán pedir pronósticos especialmente para áreas o rutas respecto a las cuales no existan pronósticos regulares, presentando una solicitud por escrito que incluya la identificación y tipo de la aeronave, ruta a volar, aeródromos a utilizar, incluyendo los de alternativa que operativamente resulten convenientes y la fecha y hora de probable partida. Estos pedidos deben ser presentados con anticipación suficiente, en especial cuando la solicitud se presente en lugares donde no tiene asiento una oficina meteorológica.

*NOTA:* Normalmente la anticipación requerida es de 2 horas excepto cuando en el lugar de partida tenga asiento una oficina meteorológica, en cuyo caso se requerirá una anticipación mínima de 45 minutos.

*Los procedimientos detallados para la obtención de pronósticos aparecen en la parte GEN 3.5 (meteorología).*

*Carga de combustible y lubricante:* La cantidad de combustible y lubricante que debe llevar a bordo la aeronave al iniciar un vuelo debe ser, como mínimo, la que establece la reglamentación relacionada con la operación de las aeronaves, según el tipo de vuelo a realizar.

Las normas de aplicación se establecen en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC); Parte 91 para la "aviación general" (91.151 y 91.167); Parte 121 para operaciones de transporte aéreo "regular" (121.639, 121.641, 121.643, 121.645 y 121.647); y Parte 135 para operaciones de transporte aéreo "no regular" (135.209 y 135.223).

*NOTA: Concretamente se deberá tener en cuenta el combustible y lubricante necesario para el tiempo insumido en todo retraso que se prevea en vuelo, como consecuencia de las condiciones meteorológicas y los procedimientos de salida, en ruta, espera, llegada y condiciones del tránsito aéreo. Asimismo, se deberá tener en consideración toda otra circunstancia que pueda demorar el aterrizaje de la aeronave y aumentar el consumo de combustible y lubricante.*

**Aeródromo de alternativa para operaciones internacionales:** Cuando se proponga en el plan de vuelo un aeródromo de alternativa ubicado dentro de nuestro país, para las operaciones internacionales desde o hacia territorio argentino, el mismo deberá ser seleccionado de la tabla correspondiente de la parte AD 1.3.

**Extensión horaria de servicios en los aeródromos:** Los requerimientos de extensión horaria de servicios en los aeródromos deberán efectuarse ante las direcciones regionales respectivas o la Jefatura del aeródromo para el que se solicita la extensión, con dos (2) horas de antelación como mínimo respecto al horario de finalización del suministro de servicios en el aeródromo donde se prevé operar, efectuando la solicitud a través de una oficina ARO-AIS para que imponga un mensaje por la red AFTN, o por fax.

Los teléfonos / fax de las direcciones regionales son: Regional Central (011) 4480-2355 y alternativa (011) 4480-2220; Regional Noroeste (0351) 4756400; Regional Noreste (0362) 4436291/2/3; Regional Sur (0297) 4548651.

## 2. Plan de vuelo

### Procedimientos

**Presentación de plan de vuelo:** La información referente al vuelo proyectado o a una parte del mismo que se suministrara a una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo antes de la salida, o a cualquier otra dependencia ATS apropiada durante el vuelo, se dará en forma de plan de vuelo, y asegurándose de completar el mismo conforme a las instrucciones que figuran en esta parte y sección, subsección: "Instrucciones para completar el Plan de Vuelo". Cuando el plan de vuelo es presentado en vuelo, los datos que se pasen a la dependencia ATS correspondiente deberán hacerse respetando el orden en que aparecen en el respectivo formulario.

*NOTA 1: Por la importancia que reviste para la seguridad de los vuelos, es conveniente la presentación del plan de vuelo para la totalidad de las operaciones. El plan de vuelo compromete y pone en funcionamiento el mecanismo de los servicios que prestan protección a los vuelos. Al margen de constituir una exigencia para los vuelos IFR, para todos los vuelos facilita la búsqueda y salvamento, si fuera necesario.*

*NOTA 2: La expresión "plan de vuelo" se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprende la totalidad de la ruta de un vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.*

**Descripción de la ruta en el plan de vuelo:** La descripción de la ruta en el plan de vuelo para un vuelo controlado, deberá efectuarse con precisión y detalles suficientes a fin de que las dependencias de control de tránsito aéreo puedan hacer una correcta planificación del tránsito.

**Presentación obligatoria del plan de vuelo antes de la salida:** Deberá presentarse obligatoriamente plan de vuelo antes de la salida en la Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo de partida, en los casos que se mencionan más abajo:

- 1º) Para cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo.
- 2º) Cuando se proyecte o sea imperativo efectuar vuelo IFR.
- 3º) Para vuelos a través de fronteras internacionales.
- 4º) Para vuelos comerciales regulares.
- 5º) Para vuelos realizados dentro de la jurisdicción nacional por aeronaves extranjeras, aeronaves con pasaporte y aeronaves del Estado.
- 6º) Para vuelos VFR, cuando a solicitud del piloto se requiera el servicio de alerta para la búsqueda y salvamento.
- 7º) Cuando lo requieran especialmente disposiciones expresas de la autoridad aeronáutica competente.

**Presentación del formulario plan de vuelo:** La presentación del plan de vuelo antes de la salida, deberá hacerse por escrito utilizando el formulario correspondiente indicado en ENR 1.10-46 con excepción de los casos que se prescriben a continuación a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

**Excepciones:** Las aeronaves que deben presentar plan de vuelo antes de la salida, podrán hacerlo por radio o por teléfono en los siguientes casos:

- 1º) A la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo más cercano, cuando en el lugar de partida no existan tales servicios.
- 2º) Cuando la operación se realice en jurisdicción nacional, exclusivamente entre aeródromos controlados situados debajo de una misma Área de Control Terminal.

*NOTA: La dependencia de control podrá exigir la presentación del plan de vuelo en el formulario correspondiente.*

- 3º) En cumplimiento de una misión sanitaria urgente o cuando la operación esté destinada a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social o catástrofe.

*Presentación durante el vuelo:* Únicamente se podrá presentar plan de vuelo durante el vuelo, respetando el orden indicado en esta parte y sección, subsección "Instrucciones para completar el Plan de Vuelo", cuando en el lugar de partida no existan dependencias o estaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo o cuando se cambie del cumplimiento de las reglas de vuelo visual a la aplicación de las reglas de vuelo por instrumentos o a la condición vuelo controlado. Los planes de vuelo presentados durante el vuelo se dirigirán directamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a cargo de la región de información de vuelo o área de control en que la aeronave esté volando.

Quando esto no sea posible, dichos planes de vuelo se dirigirán a otra dependencia o estación de comunicaciones aeroterrrestres para que haga la retransmisión necesaria.

Estos planes de vuelo se aceptarán solamente hasta el primer lugar de aterrizaje donde pueda cumplirse el requisito de la presentación previa al vuelo.

*Tiempo mínimo de presentación en vuelo:* Para los vuelos controlados, el plan de vuelo se transmitirá en vuelo con una anticipación mínima, respecto al momento en que se calcula se iniciará la operación, de 10 minutos si la transmisión es directa y de 20 minutos si exigiera retransmisión.

*Vigencia del plan de vuelo:* En caso de que haya una demora de más de treinta (30) minutos respecto a la hora prevista de inicio de rodaje, indicada en el plan de vuelo presentado, para un vuelo controlado o IFR, o de una hora (1) para otros vuelos, el plan de vuelo deberá enmendarse o presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según corresponda.

*Contenido del plan de vuelo:* El plan de vuelo contendrá necesariamente la información que corresponda sobre los datos sucesivos del formulario "Plan de Vuelo" que se adjunta al final de esta sección a los procedimientos de aplicación para los vuelos controlados, vuelos IFR o vuelos VFR; de acuerdo con las instrucciones que al respecto se incluyen como subtítulo "Instrucciones para completar el formulario de Plan de Vuelo".

*Responsabilidad:* Es responsabilidad del piloto completar el PLN con datos correctos y actualizados respecto del vuelo que proyecta realizar, para lo cual podrá obtener la información pertinente en la Oficina ARO-AIS del aeródromo de jurisdicción.

*Aceptación del plan de vuelo:* Los planes de vuelo se aceptarán exclusivamente hasta el aeródromo del primer aterrizaje.

*Vuelos con varias escalas:* Para un vuelo con escalas intermedias, se podrá presentar planes de vuelo para cada etapa en el aeródromo de salida inicial. En este último caso, el piloto, el explotador o su representante designado originarán mensajes FPL (mensaje de plan de vuelo presentado), para las restantes escalas, dirigidos a las dependencias de los servicios ATS que sirvan a los aeródromos de salidas intermedias. Los gastos que se originen correrán por cuenta del explotador de la aeronave.

*Cambios en el plan de vuelo:* Todos los cambios hechos en un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR y los cambios importantes en el plan de vuelo VFR se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

*NOTA 1:* La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía de vuelo o el número total de personas transportadas a bordo si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe rectificarse.

*NOTA 2:* Es importante tener en cuenta que el servicio de alerta se basa, en principio, en el plan de vuelo, por lo tanto cualquier modificación que afecta la estimación que efectúa la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe ser comunicada antes del lapso que motivará la movilización de los organismos de búsqueda y salvamento.

*NOTA 3:* Las disposiciones adicionales que regulan los cambios hechos en un plan de vuelo presentado para un vuelo controlado o IFR se detallan en ENR 1.2 y ENR 1.3 referidos a reglas de vuelo a todos los vuelos controlados y reglas de vuelo por instrumentos aplicables a todos los vuelos IFR.

#### *Informe de llegada o terminación del plan de vuelo*

*Informe de llegada:* Al dar por finalizado un vuelo para el cual se había presentado plan de vuelo, será responsabilidad del piloto notificar su llegada tan pronto como sea posible a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

De manera similar se procederá a notificar la cancelación del FPL cuando el mismo haya sido presentado solamente para una parte del vuelo.

*NOTA:* Debe recordarse la obligación que tiene el piloto de hacer su presentación en forma personal o por delegación a la oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, de cada aeródromo, con el objeto de tomar conocimiento de las informaciones que constituyen parte de las medidas previas al vuelo, actualizar las modificaciones al plan de vuelo: dar cumplimiento a la Ley Nº 13041 (de Tasas), etc.

#### *Procedimiento para notificar la llegada*

La notificación de llegada deberá ajustarse a los siguientes procedimientos:

- 1º) Cuando haya una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, se hará llegar la notificación ya sea personalmente, por radiotelefonía o por enlace de datos, efectuado el aterrizaje y tan pronto como sea posible.
- 2º) Cuando no haya una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, deberá notificarse a la dependencia ATS más próxima lo más pronto posible, por los medios de comunicación más rápidos de que se disponga, a no ser que el piloto ya haya informado a una dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

*NOTA: Lo expuesto en el inciso 2º) incluye el caso en que previéndose la imposibilidad de notificar la llegada desde el lugar de destino, se cancela el plan de vuelo desde la aeronave en vuelo, al pasar en las proximidades de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o radioestación aeronáutica más cercana al punto de destino.*

- 3º) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, un mensaje similar al de un informe de llegada.

*NOTA: Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreos encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.*

- 4º) En todos los casos en que se notifique la llegada a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente, ya sea personalmente, por radiotelefonía o por teléfono, se deberá indicar lo siguiente:
  - a) identificación de la aeronave;
  - b) aeródromo de salida;
  - c) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino que figura en el Plan de Vuelo);
  - d) aeródromo de llegada;
  - e) hora de llegada;
  - f) o el último lugar de partida después del aeródromo de salida, si se ha realizado un aterrizaje de emergencia.
- 5º) El incumplimiento de estos procedimientos puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios de tránsito aéreo y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

### **Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo**

#### **Generalidades**

*NOTA: Para las operaciones que se realicen en los espacios aéreos de jurisdicción de la República Argentina, deben aplicarse las disposiciones especificadas en Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 91, Sección 91.153.*

**Síganse con exactitud** los formatos prescritos y la manera de indicar los datos.

**Comiencese insertando** los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.

**Insértense** siempre las horas con 4 dígitos, UTC.

**Insértense** las duraciones previstas con 4 dígitos (horas y minutos).

**Espacio sombreado que precede a la Casilla 3.** Para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

*NOTA: Se tiene el propósito de que el término "aeródromo", en los planes de vuelo incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.*

### **Instrucciones para la inserción de los datos ATS**

**Complétense las Casillas 7 a 18** como se indica a continuación.

**Complétese también la Casilla 19** como se indica a continuación, cuando lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se considere necesario.

*NOTA 1: Los números de las Casillas del formulario no son consecutivos, ya que corresponden a los números de los Tipos de campo de los mensajes ATS.*

*NOTA 2 — Los sistemas de datos de los servicios de tránsito aéreo pueden imponer restricciones de comunicación o procesamiento en cuanto a la información de los planes de vuelo presentados. Las posibles restricciones pueden ser, por ejemplo, las limitaciones respecto*

al espacio de las casillas, el número de elementos de la casilla de ruta o el espacio total de las casillas del plan de vuelo. Las restricciones importantes se documentan en la publicación de información aeronáutica pertinente.

#### CASILLA 7: Identificación de la aeronave (máximo 7 caracteres)

**Insértese** una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres alfanuméricos y sin guiones o símbolos

- a) el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NGA213, JTR25) cuando el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25). ; o
- b) la marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (p. ej., EIAKO, 4XBCD, N2567GA) cuando:
  - 1) el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., BLIZZARD CGAJS);
  - 2) la aeronave no esté equipada con radio;

*Nota 1. — Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7, Capítulo 2.*

#### CASILLA 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo (uno o dos caracteres)

**Reglas de vuelo.** **Insértese** una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar:

- |          |  |
|----------|--|
| <b>I</b> | si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR  |
| <b>V</b> | si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR  |
| <b>Y</b> | si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo o |
| <b>Z</b> | si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo   |

Especifíquese en la casilla 15 el punto o puntos en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

**Tipo de vuelo:** **Insértese** una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera la autoridad ATS competente:

- |          |  |
|----------|--|
| <b>S</b> | si es de servicio aéreo regular                                    |
| <b>N</b> | si es de transporte aéreo no-regular                               |
| <b>G</b> | si es de aviación general  |
| <b>M</b> | si es militar  |
| <b>X</b> | si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas. |

Especifíquese en la casilla 18 el estado de un vuelo luego del indicador STS, o cuando sea necesario para señalar otros motivos para manejo específico por los ATS, indíquese el motivo después del indicador RMK en la casilla 18.

#### CASILLA 9: Número y tipo de aeronaves y categoría de estela turbulenta

**Número de aeronaves (1 ó 2 caracteres):** **Insértese** el número de aeronaves, si se trata de más de una.

**Tipo de aeronave (2 a 4 caracteres):** **Insértese** el designador apropiado, según se especifica en el Doc. Designadores de tipos de aeronaves y Doc. 8643 OACI o, si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo. **Insértese** ZZZZ, e indíquese en la casilla 18 el (número(s) y) tipo(s) de aeronaves, precedidos de TYP/.

**Categoría de estela turbulenta (1 caracter):** **Insértese** una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

**H- Pesada**, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 Kg. o más;

**M- Media**, para indicar un tipo de aeronave masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 Kg., pero más de 7.000 Kg.;

**L- Ligera**, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 Kg. o menos.

**CASILLA 10: Equipo y Capacidades**

Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- equipo y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y
- la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

**Equipo y capacidades de radiocomunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación:**

**Insértese** una letra, como sigue:

**N** si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona; o

**S** si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona (véase la Nota 1),

y/o **Insértese** una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV de ayuda para la navegación y la aproximación, disponibles y en funcionamiento:

A	Sistema de aterrizaje GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV con SBAS)	K	MLS
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	P1–P9	Reservado para RCP
G	GNSS (ver Nota 2)		
H	HF RTF	R	PBN aprobada (ver Nota 4)
I	Navegación inercial	T	TACAN
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (ver Nota 3)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	W	RVSM aprobada
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	X	MNPS aprobada
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	VHF con capacidad de separación de canales de 8,33kHz
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (ver Nota 5)

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

*Nota 1. — Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.*

*Nota 2. — Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.*

*Nota 3. — Ver RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.*

*Nota 4. — Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual sobre navegación basada en la performance (Doc. 9613 de la OACI) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.*

*Nota 5. — Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT, según corresponda.*

*Nota 6. — La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.*

**Equipo y capacidades de vigilancia**

**Insértese** la letra N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona;  
O,

**Insértese** uno o más de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, instalado a bordo:

**SSR en Modos A y C**

**A** Transpondedor — Modo A ( 4 dígitos — 4 096 códigos)

**C** Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos) y Modo C

**SSR en Modo S**

**E** Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B)

**H** Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, y la capacidad de vigilancia mejorada

**I** Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión

**L** Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada

**P** Transpondedor — Modo S, comprendida la altitud de presión pero sin capacidad de identificación de aeronave

**S** Transpondedor — Modo S, comprendida la altitud de presión y la capacidad de identificación de aeronave

**X** Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

*Nota.— La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente de datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S.*

**ADS-B**

**B1** ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” de 1090 MHz

**B2** ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1090 MHz

**U1** Capacidad ADS-B “out” usando UAT

**U2** Capacidad ADS-B “out” e “in” usando UAT

**V1** Capacidad ADS-B “out” usando VDL en Modo 4

**V2** Capacidad ADS-B “out” e “in” usando VDL en Modo 4

**ADS-C**

**D1** ADS-C con capacidades FANS 1/A

**G1** ADS-C con capacidades ATN

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

*Nota.— En la casilla 18, después del indicador SUR/, deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.*

**CASILLA 13: Aeródromo de salida y hora (8 caracteres)**

**Insértese** el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910 de la OACI),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

**Insértese** ZZZZ, e Indíquese, en la Casilla 18, el nombre y el lugar del aeródromo, precedido de DEP/,

O, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/..., si la aeronave no ha despegado del aeródromo.

O, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo,

**Insértese** AFIL, e indíquese, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/.

Luego, sin ningún espacio,

Insértese para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera de calzos (EOBT),

O, para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo

**CASILLA 15: Ruta**

**Insértese la primera velocidad de crucero** como en (a) y el **primer nivel de crucero** como en (b), sin espacio alguno entre ellos.

**Luego**, siguiendo la flecha, **Insértese** la descripción de la ruta como en (c).

a) Velocidad de crucero (máximo 5 caracteres)

Insértese la velocidad verdadera, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de :

Kilómetros por hora, mediante la letra K seguida de 4 dígitos (p. ej., K0830), o

Nudos, mediante la letra N seguida de 4 dígitos (p. ej., N0485),o

Numero de Mach verdadero, cuando la autoridad ATS competente lo haya prescripto, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 dígitos (p. ej., M082).

*Nota.— En la República Argentina se emplea, por el momento, Nudos.*

b) Nivel de crucero (máximo 5 caracteres)

Insértese el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de:

Nivel de vuelo, expresado mediante la letra F seguida de 3 dígitos (p. ej., F085; F330), o

\* Nivel métrico normalizado en decenas de metros, expresado mediante una S seguida de 4 dígitos (p. ej., S1130), o

Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A seguida de 3 dígitos (p. ej., A045; A100), o

Altitud en decenas de metros, expresada mediante una M seguida de 4 dígitos (p. ej., M0840), o

Respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

\* Cuando lo indiquen las autoridades ATS competentes.

c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel y/o reglas de vuelo)

*Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas*

**Insértese** si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS,

O, si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS ni conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS.

**LUEGO**

**Insértese** cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS y/o de reglas de vuelo,

*Nota. — Cuando se planee la transición entre una ruta ATS inferior y una ruta ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no será necesario insertar el punto de transición.*

**SEGUIDO, EN CADA CASO**

del designador del próximo tramo de rutas ATS, incluso si es el mismo que el precedente,

O, de DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

Vuelos fuera de las rutas ATS designadas

**Insértese** los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 200 NM, incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo.

O, cuando lo requieran las autoridades ATS competentes.

**Defínase** la derrota de los vuelos que operan predominantemente en una dirección este-oeste entre los 70°N y los 70°S por referencia a puntos significativos formados por las intersecciones de medio grado o grados enteros de latitud con meridianos separados por intervalos de 10° de longitud. Para vuelos que operan en áreas fuera de aquellas latitudes las trayectorias deberán ser definidas por puntos significativos formados por la intersección de los paralelos de latitud con meridianos separados normalmente a 20° de longitud.

En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo.

Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario. Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección Norte-Sur, defínanse derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

**Insértese** DCT entre puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.

**Úsese** la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 5), que **SOLAMENTE** siguen, y **SEPÁRESE** cada elemento con un espacio.

(1) Ruta ATS (2 a 7 caracteres)

**El designador cifrado** asignado a la ruta o al tramo de ruta, (v.g., W5, G12, UA570), con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o llegada a medida que se publiquen las SIDs o STARs

(2) Punto significativo (2 a 11 caracteres)

1) **El designador cifrado** (2 a 5 caracteres) asignado al punto (v.g., LN, MAY, PADEX, SOLER).

*NOTA: En los espacios aéreos de jurisdicción nacional, se utilizarán cinco (5) letras como se establece en ENR 4.3 para los puntos de notificación no definidos por radioayudas en las rutas ATS.*

si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

- **Grados solamente (7 caracteres):** 2 dígitos que indiquen la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 3 dígitos que indiquen la longitud en grados, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 36S063W.
- **Grados y minutos (11 caracteres):** 4 dígitos que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 5 dígitos que indiquen la longitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 4620S07504W.
- **Marcación y distancia con respecto a un punto de referencia:** La identificación de una ayuda para la navegación (normalmente un VOR), con 2 ó 3 caracteres; LUEGO la marcación desde la ayuda, con 3 dígitos, dando los grados magnéticos; LUEGO la distancia desde la ayuda, con 3 dígitos, que expresen millas marinas. Complétese el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros - v.g., un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR "UEN" de 40 millas marinas, debería indicarse así: UEN180040.
- **Marcación y distancia con respecto a un punto significativo:** La identificación de un punto de referencia seguida de la marcación desde el punto, con 3 dígitos, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 dígitos que expresen millas náuticas. En áreas de gran latitud en las que la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia del VOR "DUB" de 40 NM, debería indicarse así: DUB180040.

(3) Cambio de velocidad o de nivel (máximo 21 caracteres)

*El punto* en el cual esté previsto cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel para comenzar, expresado exactamente como en 2) anterior, seguido de una *barra oblicua* y *tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero*, expresados exactamente como en a) y b) anteriores, sin un espacio entre ellos, *aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos.*

Ejemplos: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Cambio de reglas de vuelo (máximo 3 caracteres)

**El punto** en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) ó 3) anteriores, **seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes:**

VFR si es de IFR a VFR

IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: PADEX VFR  
PADEX/N0280F050 IFR

(5) Ascenso en crucero (máximo de 28 caracteres)

La letra **C** seguida de una barra oblicua; LUEGO el punto en el cual esté previsto iniciar el ascenso en crucero, expresado como en 2) anterior, **seguido de una barra oblicua**; LUEGO la velocidad que se piense mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en a) anterior, seguida de **los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero**, cada nivel expresado exactamente como en b) anterior, **o el nivel sobre el cual el ascenso en crucero esté previsto, seguido de las letras PLUS**, sin un espacio entre ellos:

Ejemplos: C/48S050W/N0300F290F350

C/48S050W/N0300F290PLUS

#### CASILLA 16: Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

##### Aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres):

**Insértese** el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910 de la OACI),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

**Insértese ZZZZ e INDÍQUESE** en la casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/.

*DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO*

*INSÉRTESE* la duración total prevista.

*Nota. — En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo hasta el punto de terminación del plan de vuelo.*

##### Aeródromos de alternativa de destino

**Insértese** los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910 de la OACI), separados por un espacio,

O, si no se ha asignado un indicador de lugar los aeródromos de alternativa de destino,

**Insértese ZZZZ e INDÍQUESE** en la casilla 18 el nombre y lugar de los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/.

#### CASILLA 18: Otros datos

*Nota. — El uso de indicadores que no se incluyen en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.*

Los guiones o barras oblicuas sólo deben usarse como se estipula a continuación.

**Insértese 0** (cero) si no hay otros datos,

O, cualquier otra información necesaria, en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. ej., misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

ALTRV: para un vuelo realizado de acuerdo con una reserva de altitud;

ATFMX: para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;

FFR: extinción de incendios;

FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;

HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;

HEAD: un vuelo con estatus "Jefe de Estado";

HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;

HUM: para un vuelo que se realiza en misión humanitaria;

MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares;

MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida;

NONRVSM: para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;

SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y

STATE: para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.

Otros motivos del manejo especial por parte del ATS se denotarán bajo el designador RMK/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

### ESPECIFICACIONES RNAV

A1 RNAV 10 (RNP 10)  
 B1 RNAV 5, todos los sensores permitidos  
 B2 RNAV 5 GNSS  
 B3 RNAV 5 DME/DME  
 B4 RNAV 5 VOR/DME  
 B5 RNAV 5 INS o IRS  
 B6 RNAV 5 LORANC  
 C1 RNAV 2, todos los sensores permitidos  
 C2 RNAV 2 GNSS  
 C3 RNAV 2 DME/DME  
 C4 RNAV 2 DME/DME/IRU  
 D1 RNAV 1, todos los sensores permitidos  
 D2 RNAV 1 GNSS  
 D3 RNAV 1 DME/DME  
 D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

### ESPECIFICACIONES RNP

L1 RNP 4  
 O1 RNP 1 básica, todos los sensores permitidos  
 O2 RNP 1 GNSS básica  
 O3 RNP 1 DME/DME básica  
 O4 RNP 1 DME/DME/IRU básica  
 S1 RNP APCH  
 S2 RNP APCH con BARO-VNAV  
 T1 RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)  
 T2 RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/, según lo requiera la autoridad ATS competente. Indíquese la aumentación GNSS bajo este indicador, dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación, p. ej., NAV/GBAS SBAS.

COM/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la Casilla 10a.

DAT/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la Casilla 10a.

SUR/ Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la Casilla 10b.

DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o

la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar como se indica a continuación:

con 4 dígitos que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra "N" (Norte) o "S" (Sur) seguida de 5 dígitos, que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W (11 caracteres).

O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como sigue:

la identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en la forma de 3 dígitos que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 dígitos que expresen millas náuticas. En áreas de gran altitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos.

Complétese el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas náuticas, debería indicarse así: DUB180040.

- O, El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.
- DEST/ Nombre y lugar del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- DOF/ La fecha de la salida del vuelo en formato de seis dígitos (AAMMDD), donde AA es el año, MM el mes y DD el día).
- REG/ La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.
- EET/ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente.  
Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830  
EET/EINN0204
- SEL/ Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.
- TYP/ Tipos de aeronaves, precedidos, de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9.  
Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.
- DLE/ Demora o espera en ruta: insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro dígitos para el tiempo en horas y minutos (hhmm).  
Ejemplo: DLE/MDG0030
- OPR/ Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.
- ORGN/ La dirección AFTN de 8 letras del originador y otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad ATS competente.
- Nota. — En algunas áreas, los centros de recepción del plan de vuelo pueden insertar automáticamente el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador.*
- PER/ Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168 de la OACI), Volumen I — *Procedimientos de vuelo*, si así lo estipula la autoridad ATS competente.
- ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- RALT/ Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910 de la OACI), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- TALT/ Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc. 7910 de la OACI), o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- RIF/ Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una nueva autorización en vuelo.  
Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX  
RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

#### CASILLA 19: Información suplementaria

**Autonomía:** Después de E/ insértese un grupo de 4 dígitos para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

**Personas a bordo:** Después de P/ insértese el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente. **Insértese** TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

#### Equipo de emergencia y supervivencia:

R/(RADIO)	Táchese U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 Mhz. Táchese V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 Mhz. Táchese E si no se dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELT).
S/(EQUIPO DE SUPERVIVENCIA)	Táchese todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia. Táchese P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar. Táchese D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto. Táchese M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo. Táchese J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.
J/(CHALECOS)	Táchense todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas, Táchese L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces. Táchese F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia. Táchese U ó V o ambos, según se señaló en R/, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.
D/ (BOTES NEUMATICOS) (NUMERO) (CAPACIDAD)	Táchense los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo, e Insértese la capacidad total, número de personas de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo y
(CUBIERTA)	Táchese el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos; y
(COLOR)	Insértese el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.
A/(COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE)	Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.
N/(OBSERVACIONES)	Táchese el indicador N si no hay observaciones, o indíquese todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.
C/(PILOTO)	Insértese el nombre del Comandante de la aeronave.

**Presentado por:** Insértese el nombre de la dependencia, empresa y/o persona que presenta el plan de vuelo.

*NOTA: El comandante de la aeronave o para el caso de las empresas aerocomerciales su representante designado, deberá firmar el PLN en el espacio reservado para requisitos adicionales.*

#### REFERENCIAS

AFIL:	<b>Plan de vuelo presentado en vuelo.</b>
DCT:	<b>Directo</b> (con relación a los permisos del plan de vuelo y tipo de aproximación).
EET:	<b>Duración total prevista</b> (en el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue, para llegar a la vertical del aeródromo de destino).
ELT:	<b>Radiobaliza de emergencia para localización de aeronave.</b>
EOBT:	<b>Hora prevista de fuera calzos</b> (hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida).
HF RTF:	<b>Alta frecuencia en radiotelefonía.</b>
PER:	<b>Datos de performance de la aeronave.</b>

RIF:	<b>Redespacho en vuelo (renovación en vuelo de la autorización)</b>
RTF:	<b>Radiotelefonía.</b>
STS:	<b>Razón del tratamiento especial por parte del ATS.</b>
TBN:	<b>Que ha de notificarse.</b>
TYP:	<b>Tipo de aeronave.</b>
UHF RTF:	<b>Frecuencia ultraalta en radiotelefonía.</b>
VHF RTF:	<b>Muy alta frecuencia en radiotelefonía.</b>

### 3. Uso de los planes de vuelo repetitivos (RPL)

#### 3.1 Generalidades

A. Los planes de vuelo repetitivos (RPL), se utilizarán para los vuelos IFR regulares realizados en el mismo día (o en los mismos días) de semanas consecutivas y en diez ocasiones por lo menos, o cotidianamente, durante un período de por lo menos diez días consecutivos.

La información contenida en cada plan de vuelo deberá tener un alto grado de estabilidad.

*Nota: Ver cambios temporales número 3.2.5, párrafos B y C, con referencia a los cambios temporales de los datos RPL, relativos a la explotación durante un día determinado, y que no impliquen una modificación del RPL presentado.*

B. Los RPL comprenderán todo el vuelo desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino (ver número 3.2.3. párrafo C) los procedimientos RPL se aplicarán solamente si se han cumplimentado los requisitos especificados en los párrafos C y D siguientes, según corresponda.

Los procedimientos RPL se aplicaran solamente a condición que todas las autoridades ATS involucradas en los vuelos en cuestión hayan convenido en aprobar los RPL.

C. Cuando sea conveniente, a los efectos de mejorar la eficacia, se podrá concretar acuerdos para la presentación y con respecto a los procedimientos de utilización de los RPL, entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo involucrados de una o más regiones de información de vuelo y los explotadores.

D. La Autoridad Aeronáutica, podrá concretar acuerdos con los países limítrofes involucrados y los explotadores para la aplicación de los RPL de carácter internacional, en los cuales se determinarán los procedimientos relativos a su utilización. Los procedimientos relativos a la utilización de dichos planes de vuelos entre estados serán objetos de acuerdos bilaterales, multilaterales o de acuerdos regionales de navegación área según el caso.

E. Cada vez que en una dependencia ATS (Oficina ARO- AIS, Oficina RPL AER ó Centro de control de Área) se reciba un formulario RPL, se seguirá el siguiente procedimiento:

- 1º) El usuario entregará un formulario de RPL en copia papel, firmada por autoridad responsable de la empresa.
- 2º) Las Fechas de presentación serán las siguientes:

TEMPORADA	DESDE CADA	HASTA CADA	LIMITA PRESENTACION RPL
VERANO	2º LUNES DE DICIEMBRE	1º DOMINGO DE MARZO	20 DÍAS HABILES ANTES FECHA DE INICIO TEMPORADA
OTOÑO	1º LUNES DE MARZO	1º DOMINGO DE JULIO	20 DÍAS HABILES ANTES FECHA DE INICIO TEMPORADA
INVIERNO	1º LUNES DE JULIO	1º DOMINGO DE SEPTIEMBRE	20 DÍAS HABILES ANTES FECHA DE INICIO TEMPORADA
PRIMAVERA	1º LUNES DE SEPTIEMBRE	1º DOMINGO DE DICIEMBRE	20 DÍAS HABILES ANTES FECHA DE INICIO TEMPORADA

- 3º) Las dependencia ATS entregará una constancia de su recepción detallando la fecha. (D:M:A:). (Ver Anexo 1)

**CONSTANCIA**

POR LA PRESENTE SE DEJA CONSTANCIA DE LA RECEPCIÓN EN EL DÍA DE LA FECHA, DE UN FORMULARIO PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL) DE LA EMPRESA.....  
BAJO NÚMERO DE SERIE.....QUE CONSTA DE.....PÁGINAS.

EL MISMO QUEDA SUJETO A LA APROBACIÓN POR PARTE DE ESTA DEPENDENCIA ATS .....

.....(LUGAR)....., .....DE.....DE.....

Firma y Aclaración

- 4º) La autoridad receptora, después de haber intervenido en el ámbito de su competencia, analizando la factibilidad de implementación de los RPL (factibilidad horaria y de operación de jurisdicción), se otorgara a la empresa una comunicación escrita con la aprobación del/los RPL (s) informando acuerdo o modificación a lo solicitado (Ver Anexo 2)

**MENSAJE**

(Se enviara por red AFTN o FAX según se haga constar en los datos de contacto – Casilla Q del Formulario RPL)

PROMOTOR-S.....(AERÓDROMO).....JEFE DE AERÓDROMO/JEFE DE ACC

EJECUTIVO-S: EMPRESA AÉREA CORRESPONDIENTE

INFORMATIVO-S:DIR REGIONAL.....(JURISDICCIÓN)....DEPARTAMENTO REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

TXT: INFORMO CON FECHA .../.../....SE RECEPCIONA RPL SERIE Nro.....EMPRESA.....EL MISMO SE APRUEBA EN SU TOTALIDAD / SE APRUEBA EXCEPTO VUELOS...../.....BT.

- 5º) Tal comunicación a la empresa, debe contener la firma del Jefe de dependencia ATS involucrada, lo que implica otorgar la factibilidad horario y operación, a cada uno de los vuelos.
- 6º) Tal comunicación contendrá fecha de emisión y esta será tomada o tenida en cuenta como la fecha de inicio / referencia a partir de la cual se considera la entrada en vigencia de los RPL en cuestión.
- 7º) Para la realización de las comunicaciones entre los usuarios y las dependencias ATS involucradas sobre la tramitación de los RPL, se podrá utilizar otro medio, pero siempre se deberá disponer de una copia escrita de lo actuado como antecedente del trámite realizado.

F. Las condiciones que se apliquen con respecto a la presentación, notificación de cambios y cancelación de los RPL, se especificarán en el acuerdo a que se hace mención en los párrafos C y D precedentes y comprenderán, como mínimo, disposiciones sobre los siguientes procedimientos.

- 1º) Presentación inicial;
- 2º) Cambios permanentes;
- 3º) Cambios temporales y ocasionales;
- 4º) Cancelaciones;

### 3.2 Procedimientos para la presentación de los RPL por los explotadores

#### 3.2.1 Contenido y formato de los RPL

A. El contenido y formato de los planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustará al formulario e instrucciones que se detallan en el 3.3 y comprenderán la información que se especifica más abajo. No obstante se podrá requerir que se faciliten también datos de estimación en relación con los límites de la región de información de vuelo y el aeródromo de alternativa. En este caso, dicha información se facilitará en la forma indicada en un formulario de lista de plan de vuelo repetitivo que haya sido especialmente preparado para ese fin.

B. Los RPL deben contener la siguiente información:

- período de validez del plan de vuelo
- días de operación
- identificación de la aeronave
- tipo de la aeronave y categoría de la estela turbulenta
- aeródromo de salida
- hora de fuera calzos
- velocidad(es) de crucero
- nivel(es) de crucero

- ruta que ha de seguirse
- aeródromo de destino
- duración total prevista
- indicación del lugar en el que pueden solicitarse y obtenerse inmediatamente, los datos siguientes:
  - ⇒ aeródromos de alternativa
  - ⇒ autonomía de combustible
  - ⇒ número total de personas a bordo
  - ⇒ equipo de emergencia
  - ⇒ otros datos.

### 3.2.2 RPL individuales o múltiples

A. Los RPL pueden ser individuales o múltiples. Los individuales comprenden el detalle de un solo PLN de carácter repetitivo y los múltiples, una serie de planes de vuelo repetitivos.

### 3.2.3 Presentación de los RPL en forma de listas completas

A. Los explotadores presentarán ante las dependencias ATS Involucradas Oficinas ARO AIS de los Aeródromos involucrados en su ruta de vuelo, los planes de vuelo repetitivo en forma de listas completas, que contendrán los datos especificados en el número 3.2.1.

B. La presentación inicial de las listas completas de los RPL y las enmiendas o renovaciones correspondientes, serán presentadas directamente por el explotador a las Oficinas ARO AIS de los Aeródromos involucrados en su ruta de vuelo con una anticipación que permita su recepción, posterior análisis y aprobación, por lo menos, VEINTE (20) días antes de la entrada en vigencia. Cuando el vuelo comprenda más de un Estado, de acuerdo a lo establecido en el número 3.1 párrafo E la presentación por parte del explotador se hará en la forma precedentemente indicada, a las dependencias ATS de ambos Estados.

C. Para un vuelo con escalas intermedias los explotadores deberán presentar listas completas de RPL, para cada etapa del vuelo, con los datos especificados en el número 3.2.1.

D. El explotador conservará, en el aeródromo de salida o en otra ubicación que se determine en el acuerdo, la información sobre aeródromos de alternativa y los datos de plan de vuelo suplementario (que figuran normalmente en la casilla 19 del plan de vuelo) de modo que, a solicitud de las dependencias ATS o SAR, puedan suministrarse sin demora. En el formulario de lista RPL deberá registrarse el nombre de la oficina en la cual se puede obtener dicha información.

### 3.2.4 Cambios permanentes en las listas RPL

A. Los cambios permanentes, que impliquen la inclusión de nuevos vuelos o la supresión o modificación de los que figuran en las listas, se presentarán en forma de listas enmendadas de la siguiente forma:

- Se presentarán directamente por el explotador a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas a lo largo de la ruta de vuelo con una anticipación que permita su recepción, por lo menos, con QUINCE (15) días de anticipación antes a su entrada en vigencia y confeccionadas de acuerdo al número 3.2.3.

-Cada TREINTA (30) días, a partir de la fecha de vigencia, podrán realizarse modificaciones a estas listas hasta un total de 10 vuelos de la lista completa o el 20% de la totalidad de los vuelos, de ambos dígitos se podrá tomar el valor que resulte mayor.

### 3.2.5 Cambios temporales en las listas RPL

A. Los cambios de carácter temporal y ocasional de los RPL relativos al tipo de aeronave, categoría de estela turbulenta, velocidad y/o nivel de crucero, se notificarán para cada vuelo, tan pronto como fuere posible y a más tardar 30 minutos antes de la salida, a la Oficina ARO-AIS del aeródromo de salida, la cual deberá informar de inmediato a las dependencias de control de jurisdicción.

B. Los cambios relativos solamente al nivel de crucero podrán notificarse por radiotelefonía en ocasión del primer intercambio de comunicaciones con la dependencia de control de jurisdicción, siempre que así se determine en los acuerdos mencionados en el número 3.1. párrafos C y D, según corresponda.

C. Si hubiera que modificar lo relativo a la identificación de la aeronave, al aeródromo de salida, a la ruta y/o al aeródromo de destino, se cancelará el RPL para el día en cuestión y se presentará un plan de vuelo para dicha operación.

D. Siempre que el explotador prevea que un vuelo determinado, para el cual se haya presentado un RPL, es probable que se demore por lo menos 30 minutos con relación a la hora de fuera calzos indicada en dicho plan, deberá notificarlo inmediatamente a la Oficina ARO-AIS del aeródromo de salida, la cual deberá informar de inmediato a las dependencias de control de jurisdicción.

*NOTA: Debido a las estrictas exigencias del control de tránsito, si los explotadores no cumplieran con este procedimiento ocasionará la cancelación automática del RPL, para ese vuelo en particular.*

E. Siempre que el explotador sepa que se ha cancelado un vuelo para el cual se ha presentado un RPL, deberá notificarlo a la Oficina ARO-AIS del aeródromo de salida, la cual informará a las dependencias ATS involucradas.

### 3.2.6 Enlace entre el explotador y el piloto

A. El explotador se asegurará que el piloto al mando dispone de la información más reciente sobre el plan de vuelo, incluso los cambios permanentes y los ocasionales, concernientes a un vuelo en particular y que hayan sido debidamente notificados al organismo competente.

### 3.3 Instrucciones para completar el formulario de lista de plan de vuelo repetitivo (RPL)

#### 3.3.1 Generalidades

**Anótense solamente** los planes de vuelo que hayan de realizarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), que corresponde a las reglas de vuelo "I" en el formulario PLN.

**Se da por entendido** que todas las aeronaves realizan vuelos regulares (tipo de vuelo S en el formulario PLN, en caso contrario, **notifíquese** en Q Observaciones).

**Se da por entendido** que todas las aeronaves que vuelan según un RPL, están equipadas con respondedores con 4096 códigos, modos A y C. En caso contrario **notifíquese** en Q (Observaciones).

**Anótense** exclusivamente en una misma planilla, los planes de vuelo correspondientes a un mismo aeródromo de salida y, en orden cronológico, según las horas previstas de fuera calzos; o sea, que para cada aeródromo de salida debe confeccionarse una planilla por separado incluyendo los planes de vuelo pertinentes.

**Insértense** siempre las horas con 4 dígitos **UTC**.

**Insértense** todas las duraciones previstas con 4 dígitos (horas y minutos).

**Indíquense** con claridad todas las adiciones y supresiones de acuerdo a lo establecido para la casilla H del número 3.3.4. En las listas posteriores se anotarán los datos corregidos y agregados y se omitirán los planes de vuelo suprimidos.

**Sígase con exactitud** la representación convencional de los datos indicados para el formulario plan de vuelo a menos que se indique específicamente otra cosa en el número 3.3.4.

**Numérense las páginas** de las listas completas de los RPL, indicando el número total de páginas que se han presentado a cada dependencia ATS a lo largo de la ruta de vuelo.

**Utilícese** más de una línea para cualquiera de los RPL en los que no sea suficiente el espacio proporcionado para las casillas O y Q en una línea.

#### 3.3.2 La cancelación de un vuelo se efectuará de la forma siguiente:

- 1) **anótese** en la casilla H un signo menos (-) seguido de los demás conceptos del vuelo cancelado;
- 2) **insértese** en el renglón siguiente un signo más (+) en la casilla H y la fecha del último vuelo en la casilla J, sin modificar los demás conceptos del vuelo cancelado.

#### 3.3.3 Las modificaciones de un vuelo se anotarán de la forma siguiente:

- 1) **efectúese** la cancelación según se indica en 3.3.2
- 2) **insértese** en el renglón siguiente el nuevo plan de vuelo en el que se incluirán, según sea necesario, los conceptos apropiados incluso las nuevas fechas de validez que figuran en las casillas I y J.

#### 3.3.4 Instrucciones para la inserción de los datos RPL

**Complétense las casillas A a Q como se indica a continuación:**

**CASILLA A: Explotador: INSERTESE:** nombre del explotador.

**CASILLA B: Destinatario(s): INSERTESE:** el nombre de la dependencia ATS del aeródromo de salida o según corresponda, del o de los aeródromos de salida intermedia a lo largo de la ruta de vuelo.

**CASILLA C: Aeródromo(s) de salida: INSERTESE:** el indicador de lugar del aeródromo de salida o según corresponda, del o de los aeródromos de salida intermedia a lo largo de la ruta de vuelo.

**CASILLA D: Fecha: INSERTESE:** año, mes y día correspondientes a la fecha de presentación del RPL en cada página presentada en grupos de 6 dígitos en el orden indicado precedentemente.

**CASILLA E: Número de serie: INSERTESE:** el número de presentación de la lista, mediante dos dígitos que indiquen las dos últimas del año, un guión y el número de secuencia de la presentación para el año indicado (comiencese con el número 1 cada nuevo año).

**CASILLA F: Página de: INSERTESE:** el número de página y el número total de páginas presentadas.

**CASILLA G: Datos Suplementarios en: INSERTESE:** nombre y detalles apropiados del contacto de la entidad donde se mantiene disponible, y puede obtenerse inmediatamente, la información normalmente proporcionada en la casilla 19 del PLN.

**CASILLA H: Tipo de inscripción: INSERTESE:** un signo menos ( - ) para cada plan de vuelo que deba suprimirse de la lista. **INSERTESE.** Un signo más (+) para cada inscripción inicial y si se efectúan otras presentaciones para cada plan de vuelo que no se haya incluido en la presentación anterior.

*NOTA: En esta casilla no es necesario incluir los datos correspondientes a cualquier plan de vuelo que no haya sido modificado después de la presentación anterior.*

**CASILLA I: Válido desde: INSERTESE:** fecha primera (año, mes, día) en que está programado el vuelo regular.

**CASILLA J: Válido hasta: INSERTESE:** última fecha (año, mes, día) en que está programado el vuelo según lo indicado en la lista.

**CASILLA K: Días de operación: INSERTESE:** número correspondiente al día de la semana en la columna asignada; lunes = 1 a domingo = 7. **INSERTESE 0**, en la columna correspondiente, para cada día en que no se realicen vuelos.

**CASILLA L: Identificación de la aeronave.** (Casilla 7 del PLN). **INSERTESE:** identificación de la aeronave que se ha de utilizar en el vuelo.

**CASILLA M: Tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta** (Casilla 9 del PLN). **INSERTESE:** el designador apropiado según se especifica en el documento Designadores de tipos de aeronaves. **INSERTESE:** el indicador H, M o L, según corresponda: **H)** PESADA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 Kg. o más, **M)** MEDIA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 Kg. pero de más de 7.000 Kg. **L)** LIGERA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 Kg. o menos.

**CASILLA N: Aeródromo de salida y hora.** (Casilla 13 del PLN). **INSERTESE:** el indicador de lugar del aeródromo de salida. **INSERTESE:** la hora de fuera calzos, es decir, la hora prevista en que la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

**CASILLA O: Ruta:** (Casilla 15 del PLN).

a) **Velocidad de crucero. INSERTESE:** la velocidad verdadera respecto a la primer parte o a la totalidad del vuelo en crucero de acuerdo con la casilla 15 a) del PLN.

b) **Nivel de Crucero. INSERTESE:** El nivel de crucero proyectado para la primer parte o para toda la ruta de acuerdo con la casilla 15 b) del PLN.

c) **Ruta. INSERTESE:** la ruta completa de acuerdo con la casilla 15 c) del PLN.

**CASILLA P: Aeródromo de destino y duración total prevista.** (Casilla 16 del PLN). **INSERTESE:** el indicador de lugar del aeródromo de destino. **INSERTESE:** la duración total prevista.

**CASILLA Q: Observaciones. INSERTESE:** Toda información requerida por la autoridad ATS competente, datos notificados normalmente en la casilla 18 del PLN y toda otra información pertinente al plan de vuelo que resulte de interés para los ATS, además del termino "EQPT/W" o "EQPT/-" independientemente del nivel de vuelo requerido, para identificar aeronaves con aprobación RVSM, respectivamente.

## REFERENCIAS

**DCT - Directo** (con relación a los permisos del plan de vuelo y tipo de aproximación).

### 4. Planes de Vuelo Repetitivos (RLP)- Vuelos entre Chile - Argentina

Los vuelos internacionales regulares que sobrevuelan las rutas que cruzan las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes de Chile -Argentina, que tengan origen y destino dentro de los mismos, podrán presentar planes de vuelo repetitivos de acuerdo con los procedimientos establecidos a continuación.

El explotador presentará, por los medios y las direcciones que se indican más abajo, las listas RPL y/o sus enmiendas correspondientes al organismo designado, con por lo menos QUINCE (15) días de antelación a la fecha de validez.

Las cancelaciones permanentes se informarán al organismo designado con una antelación mínima de SIETE (7) días.

Las listas de planes de vuelo repetitivos deberán presentarse en la forma prescripta en la sección 3 de esta parte ENR 1.10.

Las fechas deberán ser indicadas en términos de día, mes, año (dd, mm, aa).

Los organismos designados para la recepción de las listas RPL, informarán al explotador por los medios más apropiados, la recepción, y la aceptación o no aceptación de sus listas de RPL o de sus modificaciones.

El explotador deberá asegurarse de la aceptación o no aceptación de su lista de RPL por todos los organismos involucrados, designados por los Estados, antes de la fecha de validez de los RPL de la lista.

El explotador continuará presentando normalmente los Planes de Vuelo (FPL), aún cumplida la fecha de validez propuesta hasta recibir la confirmación de la aceptación de su lista de RPL por los organismos designados por los países.

Los Centros de RPL o las dependencias asignadas para la recepción de las listas se informarán recíprocamente, a través de AFTN, o facsímil de la aceptación de las listas de RPL y sus enmiendas. En caso de falla de dicha red podrán ser utilizados los medios de alternativas establecidos en el Doc 4444 ATM/501, una vez normalizado el circuito AFTN deberán ser transmitidos por este medio.

Los indicativos de los destinatarios de los mensajes serán:

#### PARA ARGENTINA (SEGUN LA FIR)

SAMEZRZX (para ACC Mendoza)	Informativo : SABAYRYX
SAEZZRZX (para ACC Ezeiza)	Informativo : SABAYRYX
SACZRZX (para ACC Córdoba)	Informativo : SABAYRYX
SAVCZRZX (para ACC Com. Rivadavia)	Informativo : SABAYRYX
SAREZRZX (para ACC Resistencia)	Informativo : SABAYRYX

Telefax ACC Ezeiza (5411) 4480 2203-2265  
Telefax ACC Mendoza (54261) 4487486 4410900/0910 extensión 24337  
Telefax ACC ACC Córdoba (54351) 4335350 / 4756450  
Telefax ACC Com. Rivadavia (54297) 4548375  
Telefax ACC Resistencia (543722) 440939 o 436291/92/93

#### PARA CHILE

(Ref. Acta acuerdo Reunión Bilateral ATS Argentina-Chile 01/12/2006)

SCELZRZX (para ACC Santiago) Informativo: SCSCZXNT

FONO / FAX ACC Santiago (56-2)- 7672001 / 4363027

FONO / FAX OF. OPERACIONES (562) 6019368.

**E-mail** [operaciones\\_amb@dgac.cl](mailto:operaciones_amb@dgac.cl)  
[oficinaaro@dgac.cl](mailto:oficinaaro@dgac.cl)

### **5. Planes de Vuelo Repetitivos (RLP)- Vuelos entre Bolivia – Argentina Brasil – Argentina, Paraguay – Argentina y Uruguay – Argentina.**

#### *5.1 Extensión*

5.1.1. Los vuelos internacionales regulares que sobrevuelan las rutas que cruzan las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes de Bolivia – Argentina, Brasil – Argentina, Paraguay y Uruguay – Argentina que tengan origen y destino dentro de los mismos, podrán presentar planes de vuelo repetitivos de acuerdo con los procedimientos establecidos a continuación.

#### *5.2 Objetivo*

5.2.1. El propósito de este Acuerdo se relaciona únicamente con la aplicación a que hace referencia en el Reglamento del Aire (Anexo 2) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) párrafo 3.3.1.3 y en el Documento Gestión de Tránsito Aéreo (Doc. 4444 ATM/501) de la OACI Capítulo 16, párrafo 16.4 (Uso de los planes de vuelo repetitivos) y parte correspondiente del Apéndice 2 párrafo 6,7 y 8 de dicho Apéndice.

#### *5.3 Procedimientos*

5.3.1 Presentación de los Planes de Vuelo repetitivos.

5.3.1.1. El explotador presentará, por los medios y a las direcciones que indique cada Estado, la lista RPL y/o sus enmiendas correspondientes al organismo designado con, por lo menos QUINCE (15) días de antelación a la fecha de validez y las modificaciones se presentaran con SIETE (7) días de antelación.

5.3.1.2. Las cancelaciones permanentes se informaran en la forma descrita en el párrafo 5.1.1 pero con una antelación mínima de SIETE (7) días.

5.3.1.3. Las listas de Plan de Vuelo Repetitivo deberán presentarse en la forma descrita por la OACI en el Doc, 4444 ATM/501, Apéndice 2 Párrafo 6,7 y 8. Las fechas deberán ser indicadas en términos de días, mes y año (dd, mm, aa).

5.3.1.4. Las listas RPL deberán contar con el nombre completo, dirección y teléfono del responsable.

5.3.1.5. Las listas RPL deberán ser numeradas en forma correlativa.

5.3.2 Control de Aceptación

5.3.2.1. Los organismos designados para la recepción de las listas de RPL, informaran al explotador por los medios más apropiados, la recepción y la aceptación de sus listas de RPL o sus modificaciones.

5.3.2.2. El explotador deberá asegurarse de la aceptación de su lista de RPL, por todos los organismos involucrados, designados por cada Estado, antes de los QUINCE (15) días de la fecha de validez de los RPL de la lista.

5.3.2.3. El explotador continuara presentando normalmente los Planes de Vuelo (FPL) aun cumplida la fecha de validez propuesta hasta recibir la confirmación de la aceptación de su lista de RPL por los organismos designados por los Estados.

5.3.2.4. Los Centros RPL o las dependencias así designadas para la recepción de las listas deberán contar con acuerdos multilaterales para la aceptación de los RPL.

5.3.2.5. Dichos Centros o dependencias se informaran recíprocamente, como se indica en 5.3.2.8, a través del correo electrónico o AFTN/AMHS o fax, de la aceptación de la lista RPL y sus enmiendas/modificaciones.

5.3.2.6. Las lista RPL autorizadas por los Estados serán enviadas a los demás Estados para su aprobación con una periodicidad de 4 veces al año y las modificaciones (hasta 20% del total) se harán según calendario AIRAC.

5.3.2.7. En las listas no se utilizara el termino UFN (hasta nuevo aviso), debiéndose colocar fecha final de validez.

5.3.2.8. A efectos de completar los párrafos 5.4.1. y 5.4.2. posteriores, los indicativos de los destinatarios de los mensajes serán:

#### PARA ARGENTINA (SEGÚN LA FIR)

##### AFTN:

SAEZZRZX (ACC Ezeiza)	Informativo: SABAYRYX
SAMEZRZX (ACC Mendoza)	Informativo: SABAYRYX
SACZRZX (ACC Córdoba)	Informativo: SABAYRYX
SAREZRZX (ACC Resistencia)	Informativo: SABAYRYX
SAVCZRZX (ACC Com. Rivadavia)	Informativo: SABAYRYX

##### Telefax

ACC Ezeiza (5411) 4480 2203-2265

ACC Mendoza (54261) 4487486 4410900/0910 extensión 24337

ACC Córdoba (54351) 4335350/4756450

ACC Resistencia (543722) 440939 ó 436291/92/93

ACC Com. Rivadavia (54297) 4548375

#### PARA BOLIVIA:

Unidad ATM – Oficina RPL  
 Departamento de Navegación Aérea  
 AFTN SLLPYRYB  
 Calle Reyes Ortiz 74  
 La Paz, Bolivia  
 E-mail: [rpl@asana.bo](mailto:rpl@asana.bo)  
 Teléfono: 591-2-2316686

#### PARA BRASIL:

Central de Planes de Vuelo Repetitivos  
 Centro de Gestión de Navegación Aérea (CGNA)  
 Avenida General Justo Nº 160, 4 (cuarto) piso  
 Centro  
 CEP – 22295-090  
 Río de Janeiro – RJ  
 E-mail: [cpvr@cgna.gov.br](mailto:cpvr@cgna.gov.br)  
 Teléfono: 55-21-2101-6409 o 55-21-2101-6449

PARA PARAGUAY:

Telefax

GNNA 595-21-205365

E-mail: rplparaguay@dinac.gov.py  
atm\_gna@dinac.gov.py

PARA URUGUAY:

AFTN:

SUMUZBZX (ACC MVD)

SUMUZRZX (CENTRO RPL)

Telefax:

ACC MVD (005982) 6040251 INT. 5155

CENTRO RPL (005981) 6040251 INT. 5111

E-mail: atmopl@dinacia.gub.uy

5.3.2.9. Los Centros de RPL o las dependencias ATS así designadas por los países signatarios de este Acuerdo informaran a los explotadores la ACEPTACION o la NO ACEPTACION de los RPL presentados.

#### 5.4 Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo

5.4.1. El intercambio de mensajes ATS relacionados con el desarrollo de cada vuelo objeto de este Acuerdo, así como la aplicación de procedimientos complementarios a los enunciados, se efectuaran de conformidad con los principios contenidos en el DOC 4444 ATM/501 de la OACI.

5.4.2. Asimismo se tendrán en cuenta:

- 1.- Mensajes de Demora (DLA): se transmitirán cuando la demora en la hora prevista de partida exceda los TREINTA (30) minutos.
- 2.- Mensaje de Cancelación de Plan de Vuelo (CNL): se transmitirán cuando se anule un vuelo un día determinado. Este mensaje se cursara el día de la cancelación del vuelo.
- 3.- Mensaje de Modificación (CHG): se transmitirán cuando se produzcan cambios de índole temporal, en un día determinado en un RPL.

*NOTA: Para los mensajes mencionados anteriormente se utilizara como canal de coordinación principal la red AFTN/AMHS y como secundario el Circuito oral ATS.*

5.4.3. Los mensajes mencionados en 5.4.2 se presentaran con no más de UNA (1) hora de la hora prevista de inicio del vuelo.

#### 5.5 Divulgación

5.5.1. Los Estados signatarios incluirán en la Sección ENR de sus respectivos AIP, las disposiciones pertinentes para los exploradores relacionados con la aceptación de los RPL para los vuelos IFR regulares entre ambos países.

### PLAN DE CONTINGENCIA ATS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Fecha de Efectividad: 14 de Febrero de 2008

#### 1. Objetivo

1.1 El objetivo de este Plan de Contingencia ATS es facilitar y mantener el movimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional y nacional en el espacio aéreo de la República Argentina (FIR's EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA y COMODORO RIVADAVIA), en caso de una interrupción de los servicios de tránsito aéreo y/o de los servicios de apoyo, estableciéndose medidas de contingencia y una Red Simplificada de Rutas ATS para encastrar el flujo de tránsito entre las FIR's Argentinas y las Regiones de Información de Vuelo de los países limítrofes.

1.2 Este plan se gobernará por hora UTC.

#### 2. Información

2.1 El presente Plan de Contingencia ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI, contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, Parte II, Sección 1, Capítulo 1, párrafo 1.3) y Anexo 11 de la OACI – Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 2, párrafo 2. 29., y con la asistencia de la Oficina Regional Sudamericana, para su armonización a nivel regional

2.2 La efectiva aplicación del presente plan presupone una estrecha cooperación, colaboración y aceptación de las autoridades aeronáuticas de los países involucrados, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia.

2.3 Para su confección, se han establecido Acuerdos Operacionales con los países limítrofes, en los que se establecen las medidas, procedimientos y rutas de contingencia a utilizarse en caso de una degradación de los Servicios de Tránsito Aéreo que afecten a las Regiones de Información de Vuelo adyacentes.

### **3. Activación del Plan de Contingencia**

3.1 En el caso de que no puedan proveerse servicios ATS dentro de una CTA/FIR, y esta interrupción sea previsible, se activará, este plan de contingencia por medio de un NOTAM, el cual debería emitirse con una antelación mínima de 48 hs, durante los períodos críticos que se consideren necesarios, y se continuarán aplicando mientras las circunstancias así lo ameriten. Por otra parte, de ser inesperada la interrupción / contingencia y no pueda cumplirse con la antelación anteriormente mencionada, debería emitirse dicho NOTAM con la menor demora posible.

### **4. Desactivación del Plan**

4.1 Este plan se desactivará mediante un NOTAM de cancelación, informando que la prestación de los servicios ATS se han normalizado.

### **5. FIR's Afectadas**

5.1 Las FIR's directamente afectadas por el presente Plan de Contingencia son:

ARGENTINA: Ezeiza, Córdoba, Mendoza, Resistencia y Comodoro Rivadavia.

BRASIL: Curitiba

BOLIVIA: La Paz

CHILE: Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

PARAGUAY: Asunción

URUGUAY: Montevideo

### **6. Principios Básicos**

6.1 La República Argentina, a efectos de asegurar los servicios que se brindan a la aviación civil, dispone del personal y equipamiento técnico necesario que permiten garantizar los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo.

6.2 No obstante, las medidas de contingencia que figuran en el presente plan, podrían ser aplicadas en casos de acontecimientos previsible, ocasionados por: Huelgas, paros o conflictos laborales; interrupción imprevista de parte o de la totalidad de los servicios de tránsito aéreo y que de alguna manera puedan afectar el suministro de los mismos y/o servicios de apoyo conexos, en la /las FIR's de la República Argentina; como así también en situaciones de emergencias o catástrofes naturales.

6.3 Las empresas aéreas deberán dar conocimiento del presente Plan a sus tripulaciones y operadores.

### **7. Disposiciones aplicables en caso de una disminución del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo.**

7.1 Durante el período de Contingencia se utilizará una Red Simplificada de Rutas ATS, en el Espacio Aéreo Superior e Inferior, que conforman la estructura de la red de rutas de las FIR's EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA Y COMODORO RIVADAVIA. Dicha red se basa en la estructura de Rutas Vigentes en las Cartas de Navegación en Ruta, suprimiéndose alguna de ellas y estableciéndose en la mayoría de los casos un único sentido de vuelo en las mismas.

7.2 Para situaciones de contingencia que afectarían más de una Región de Información de Vuelo, se establecerá una Unidad de Contingencia Nacional (UCN),

7.2.1 Para situaciones de contingencia en una sola Región de Información de Vuelo (FIR) Argentina, la Región Aérea correspondiente establecerá una Unidad de Contingencia con personal idóneo, que se hará cargo de la situación hasta que los servicios afectados vuelvan a la normalidad.

### **8. Estructura de Rutas ATS**

8.1 Se estable una RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS en el espacio aéreo Argentino, por la cual se encaminará el tránsito aéreo internacional y nacional durante la vigencia de este plan. (**ANEXO I y IV**)

8.2 Este Sistema Simplificado de Rutas ATS, ha sido planificado en base a los flujos principales de tráfico en la Región y en los FIR's Argentinos, teniendo la finalidad de minimizar el impacto que cualquier disminución en la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo pudiera generar en las operaciones del transporte aéreo.

### **9. Gestión del Tránsito Aéreo**

9.1 Responsabilidades de los ATS

9.1.1 Ante la necesidad de activar el Plan de Contingencia, la responsabilidad de imponer el NOTAM informando tal situación recaerá en:

-Contingencia que afecta a más de una FIR: la Unidad de Contingencia Nacional (UCN)

-Contingencia que afecta a una FIR: la Unidad de Contingencia (UC) designada por la Región Aérea afectada.

9.1.2 El texto del NOTAM deberá indicar lo siguiente:

- a) Hora y fecha de inicio, y tiempo de duración previsto, de las medidas de contingencia;
- b) Se aplicará el plan de contingencia de la República Argentina, FIR afectadas XXXX;
- c) Instalaciones y/o servicios no disponibles;
- d) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- e) Procedimientos a seguir por los pilotos, quienes deberán mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se esta volando, si estuviera disponible, así como también la frecuencia aire – aire 123,45 Mhz;
- f) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

9.2 Separación lateral

9.2.1 La Red Simplificada de Rutas ATS ha sido desarrollada asegurando suficiente separación lateral entre las aeronaves durante el período de contingencia.

9.3 Separación vertical

9.3.1 Se establecerá separación vertical de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 Tabla a) de Niveles de Crucero. (RVSM)

9.4 Restricciones de niveles de vuelo - Rutas domésticas e internacionales.

9.4.1 Los vuelos del transporte aéreo internacional de largo alcance (más de tres horas), utilizarán preferentemente FL 290 o superior.

9.4.2 No se autorizarán cambios de nivel dentro de los 10 minutos anteriores que la aeronave ingrese a la FIR adyacente (salvo entre las FIR's Argentinas y se coordine previamente entre ellas).

9.5 Separación longitudinal

9.5.1 La separación longitudinal a aplicarse en las Rutas ATS de contingencia para los vuelos internacionales de más de tres horas durante el período de contingencia será de quince (15) minutos o a consideración de los controles de jurisdicción correspondientes y previa coordinación entre los mismos, o lo establecido en los acuerdos de contingencia con países limítrofes.

9.6 Prioridad a los diferentes tipos de vuelo

9.6.1 Se dará prioridad a las operaciones aéreas internacionales (de más de 3 horas de duración) y aquellas operaciones especiales que involucren los siguientes tipos de vuelo:

- aeronaves en emergencia u operando con una significativa reducción en su eficiencia;
- vuelos de evacuación y auxilio; y
- vuelos de búsqueda y salvamento;
- Aeronaves de Estado.

9.7 Transferencia de control y coordinación

9.7.1 Procedimientos aplicables a las dependencias ATS involucradas: de acuerdo al ANEXO II.

9.8 Transferencia de responsabilidades

9.8.1 Excepto que otra cosa se establezca en las cartas de acuerdo operacionales entre FIR's adyacentes, la transferencia de control se realizará en los límites de las FIR's involucradas. De ser posible, la coordinación de la transferencia deberá realizarse por lo menos con 30 minutos de antelación a las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso a la siguiente FIR.

9.8.2 La coordinación ATS se realizará a través de los medios de comunicación que han sido establecidos en las cartas de acuerdo operacionales entre las dependencias ATS de FIR's adyacentes e incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- 1) partes apropiadas del plan de vuelo actualizado;
- 2) la hora en que se estime sobre el punto de transferencia acordado;
- 3) la hora que se efectuó el último contacto con la aeronave; y
- 4) cualquier otra información que se estime pertinente.

9.8.3 En caso de falla de los canales de comunicaciones se utilizarán los medios de comunicación alternativos y procedimientos que figuran en el presente Plan.

9.9 Procedimiento de autotransferencia

9.9.1 En caso de agotar los medios de comunicaciones normalizados y alternos, se solicitará al piloto de la aeronave que proceda a comunicar en las frecuencias adecuadas de la dependencia ATC aceptante con la finalidad de informar de su tránsito (**ANEXO II**).

9.10 Transferencia de las comunicaciones

9.10.1 Excepto que otro procedimiento se establezca entre dependencias ATS de FIR's adyacentes, la transferencia de comunicaciones se realizará 5 minutos antes de la hora prevista al punto de transferencia acordado. No obstante, cuando las condiciones del tránsito así lo requieran, el centro transferidor podrá demorar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave notifique haber sobrevolado el punto de transferencia acordado.

9.11 Mensajes EST

9.11.1 En el caso que una dependencia ATC no hubiera podido realizar las coordinaciones pertinentes para transferir la responsabilidad del control de una aeronave, enviará un mensaje de estimada (MSG EST) a todas las dependencias ATC a lo largo de la ruta ATS que operará la aeronave.

9.12 Acuse de recibo

9.12.1 Se realizará el respectivo acuse de recibo de todas las coordinaciones ATS para la transferencia de responsabilidades con la finalidad de asegurarse de la precisión de la información recibida.

9.13 Operaciones cerca de los límites de las FIR's

9.13.1 En la medida de lo posible durante el período de contingencia se evitarán las operaciones cerca de los límites de las FIR's. No obstante, cuando sea imprescindible este tipo de operaciones, las mismas deberán ser coordinadas con la dependencia ATC correspondiente.

9.14 Coordinación de los permisos de tránsito

9.14.1 Durante en período de contingencia podría ser necesario mayor tiempo para la coordinación de los permisos de tránsito con las dependencias ATC adyacentes, razón por la cual los controles ATS deberán tomar esto en cuenta y hacer los arreglos pertinentes con las FIR's adyacentes.

## **10. Comunicaciones**

10.1 En aquellos espacios aéreos donde las comunicaciones tierra-aire no estén disponibles, los pilotos aplicarán los procedimientos de radiodifusión de información en vuelo y lo siguiente:

- a) Mantendrán escucha permanente en la frecuencia VHF apropiadas a la FIR's donde se realice el vuelo y de no tener contacto con la dependencia ATC pertinente, transmitirán, preferentemente en español y en inglés, en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación.
- b) Procedimientos operacionales conexos que figuran en el Anexo 11 de la OACI, Apéndice C. Para una mejor referencia en el **APÉNDICE 1 del ANEXO III** se transcriben los citados procedimientos. La frecuencia para los **Procedimientos de Radiodifusión de Información en Vuelo** que deberá utilizarse en la Región SAM es **123, 45 Mhz.**

## **11. Difusión del Plan de Contingencia ATS**

11.1 Se considera que la información aquí contenida, sea empleada como referencia por los Usuarios para presentar sus Planes de Vuelo durante las situaciones de contingencia.

11.2 La difusión del presente Plan será efectuada por la publicación de información aeronáutica correspondiente.

11.3 Las medidas a aplicarse durante la contingencia serán publicadas oportunamente y enviadas a las empresas de aviación que realizan vuelos internacionales / nacionales a la brevedad.

11.4 Toda actualización / modificación o medidas de urgencia consideradas necesarias para la atención de situaciones de contingencia ATS, serán publicadas por NOTAM.

## **12. Procedimientos Operacionales para Pilotos**

12.1 Los procedimientos operacionales para pilotos, así como los procedimientos a aplicar en caso de falla de comunicaciones durante el período de activación del Plan de Contingencia figuran en el ANEXO III.

## **13. Medidas de Coordinación**

13.1 Los arreglos de contingencia aquí previstos son provisorios y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones del plan reanuden sus actividades normalmente.

13.2 Este Plan debería ser revisado, simulado y/o probado en intervalos apropiados.

13.3 Las enmiendas y revisiones deberán ser coordinadas con los Estados afectados, Organismos Internacionales y OACI.

#### 14. Varios

14.1 Se incluye como **ANEXO IV** los Acuerdos establecidos con los países limítrofes.

#### ANEXOS:

**ANEXO I:** Red Simplificada de Rutas ATS. Cartas de navegación en Ruta, Plan de Contingencia para la República Argentina, Espacio Aéreo Inferior y Superior.

**ANEXO II:** Procedimientos aplicables a las Dependencias ATS involucradas.

a) Apéndice 1 - Medidas de Contingencia CNS y ATM

**ANEXO III:** Procedimientos operacionales para pilotos.

a) Apéndice 1 – Procedimientos de Radiodifusión de Información en vuelo y procedimientos operacionales conexos.

**ANEXO IV:** Acuerdos de contingencia con países limítrofes.

a) Apéndice 1 - Argentina – Uruguay

b) Apéndice 2 - Argentina – Brasil

c) Apéndice 3 - Argentina – Paraguay

d) Apéndice 4 - Argentina – Bolivia

e) Apéndice 5 - Argentina – Chile

#### ANEXO I

#### RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS

#### ESPACIO AÉREO INFERIOR

DURANTE LA VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA SÓLO SE UTILIZARÁN LAS RUTAS ATS QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

**ADVERTENCIA:** EN RELACIÓN CON LAS CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA VIGENTES, SE SUPRIMIERON ALGUNAS RUTAS ATS, Y LA MAYORÍA QUE ORIGINALMENTE ERAN DE DOBLE SENTIDO, HAN SIDO ESTABLECIDAS CON UN ÚNICO SENTIDO DE VUELO.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
A 305	EZEIZA VOR /DME EZE	→ DORVO	NO		
A 306	SARGO	→ EZEIZA VOR/DME EZE	EZEIZA	↔ LA PLATA VOR PTA	SÓLO SE AUTORIZARÁ DOBLE SENTIDO EN EL TRAMO EZE / PTA PARA ACFT DESDE Y HACIA SUDÁFRICA.
A 307	BOBIK	→ MENDOZA VOR/DME DOZ	NO		TRAMO BOBIK / MENDOZA ÚNICO SENTIDO HACIA DOZ.
A 307	NO		ESITO	↔ MENDOZA	TRAMO ESITO / MENDOZA DE DOBLE SENTIDO.
A 314	PAPIX	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
A 316	NO		JUJUY VOR/DME JUJ	↔ SALTA VOR/DME SAL	SOLAMENTE UTILIZABLE ENTRE JUJ Y SAL.
A 428	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ ARPAS	NO		
A 570	NO		R. GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ PALIX	

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
B 561	NO		RIO GRANDE VOR/DME GRA	↔ TOGOR	
B 682	NO		TONAR	↔ S.C. DE BARILO- CHE VOR/DME BAR	
B 687	NO		RESISTENCIA VOR/DME SIS	↔ POSADAS VOR/DME POS	TRAMO SIS / POS DE DOBLE SENTIDO.
B 687	POSADAS VOR/DME POS	→ C. DE IGUAZÚ VOR/DME IGU	NO		TRAMO POS / IGU DE ÚNICO SENTIDO HACIA IGU.
B 688	ORUGA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
W 3	NO		MENDOZA VOR/DME DOZ	↔ TUCUMÁN VOR/DME TUC	SOLAMENTE UTILIZABLE ENTRE DOZ Y TUC.
W 4	NO		SALTA VOR/DME SAL	↔ RESISTENCIA VOR/DME SIS	
W 5	NO		TUCUMÁN VOR/DME TUC	↔ SALTA VOR/DME SAL	NO UTILIZABLE TRAMO TUC / CBA. SE UTILIZARÁ CON DOBLE SENTIDO ENTRE TUC Y SAL Y DE ÚNICO SENTIDO DESDE FDO HASTA CBA.
W 5	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ CÓRDOBA VOR/DME CBA	NO		
W 6	NO		CÓRDOBA VOR/DME CBA	↔ TUCUMÁN VOR/DME TUC	
W 7	NO		TUCUMÁN VOR/DME TUC	↔ RESISTENCIA VOR/DME SIS	
W 8	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ PARANÁ VOR/DME PAR	NO		SOLAMENTE UTILIZABLE DE UN SÓLO SENTIDO, DESDE FDO HACIA PAR.
W 9	EZEIZA VOR/DME EZE	→ MENDOZA VOR/DME DOZ	NO		
W 14	RECONQUISTA VOR/DME RTA	→ POSADAS VOR/DME POS	NO		SÓLO UTILIZABLE DESDE RTA HACIA POS.
W 16	NO		LA RIOJA VOR LAR	↔ CÓRDOBA VOR/DME CBA	SÓLO UTILIZABLE DESDE LAR HACIA CBA.
W 18	G. BELGRANO VOR GBE	→ B. BLANCA VOR/DME BCA	NO		TRAMO GBE / BCA DE ÚNICO SENTIDO HACIA BCA.
W 18	NO		BAHÍA BLANCA VOR/DME BCA	↔ RÍO GALLEGOS VOR/DME GAL	TRAMO BCA / GAL DE DOBLE SENTIDO.
W 20	PARANÁ VOR/DME PAR	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO		SÓLO UTILIZABLE EN EL TRAMO PAR / SIS CON ÚNICO SENTIDO.
W 22	BAHIA BLANCA VOR/DME BCA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
W 24	CÓRDOBA VOR/DME CBA	→ S. FERNANDO VOR/DME FDO	NO		TRAMO CBA / FDO DE ÚNICO SENTIDO HACIA SAN FERNANDO.
W 24	SAN JUAN VOR/DME JUA	→ CÓRDOBA VOR/DME CBA	NO		TRAMO JUA / CBA DE ÚNICO SENTIDO HACIA CÓRDOBA.
W 26	S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	→ NEUQUÉN VOR/DME NEU	NO		SÓLO UTILIZABLE DE ÚNICO SENTIDO TRAMO BAR / BODIR.
W 29	EZEIZA VOR/DME EZE	→ MAR DEL PLA- TA VOR/DME MDP	NO		
W 31	M. DEL PLATA VOR/DME MDP	→ LA PLATA VOR PTA	NO		

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
W 32	NO		BAHÍA BLANCA VOR/DME BCA	↔ NEUQUÉN VOR/DME NEU	TRAMO BCA / NEU DE DOBLE SENTIDO.
W 32	NEUQUÉN VOR/DME NEU	→ S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	NO		TRAMO NEU / BAR DE ÚNICO SENTIDO.
W 37	NO		ESITO	↔ SAN RAFAEL VOR SRA	SÓLO UTILIZABLE TRAMO DE DOBLE SENTIDO ENTRE ESITO Y SRA.
W 39	C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	→ S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	NO		
W 42	NO		R. GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ USHUAIA VOR/DME USU	SÓLO UTILIZABLE TRAMO DE DOBLE SENTIDO ENTRE GAL Y USU.
W 44	S.C.BARILOCHE VOR/DME BAR	→ ESQUEL VOR/DME ESQ	NO		SÓLO UTILIZABLE DE ÚNICO SENTIDO EN TRAMO BAR / ESQ.
W 48	NO		C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	↔ EL CALAFATE VOR/DME ECA	
W 50	ESQUEL VOR/DME ESQ	→ C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	↔ ISLAS MALVINAS	
W 52	NO		EL CALAFATE VOR/DME ECA	↔ R. GALLEGOS VOR/DME GAL	
W 54	NO		R. GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ ISLAS MALVINAS	
W 64	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ VADON	NO		
W 68	SAN RAFAEL VOR SRA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
T 654	EZEIZA VOR/DME EZE	→ S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	NO		
T 655	NEUQUÉN VOR/DME NEU	→ ASADA	NO		

### RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS

#### ESPACIO AÉREO SUPERIOR

DURANTE LA VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA SÓLO SE UTILIZARÁN LAS RUTAS ATS QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

**ADVERTENCIA:** EN RELACIÓN CON LAS CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA VIGENTES, SE SUPRIMIERON ALGUNAS RUTAS ATS, Y LA MAYORÍA QUE ORIGINALMENTE ERAN DE DOBLE SENTIDO, HAN SIDO ESTABLECIDAS CON UN ÚNICO SENTIDO DE VUELO.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
UA 305	EZEIZA VOR/DME EZE	→ DORVO	NO		
UA 306	SARGO	→ UMKAL	EZEIZA	↔ LA PLATA	SÓLO SE UTILIZARÁ DOBLE SENTIDO EN EL TRAMO EZEIZA / LA PLATA PARA ACFT DESDE Y HACIA SUDÁFRICA.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
UA 307	BOBIK	→ MENDOZA VOR/DME DOZ	NO		DESDE BOBIK (FIR SIS) ESTA RUTA TIENE ÚNICO SENTIDO SUROESTE HACIA VOR/DME DOZ.
UA 556	REPAM	→ M. CASEROS VOR/DME MCS	NO		EN EL TRAMO MCS / CARRASCO (FIR MONTEVIDEO) ES DE DOBLE SENTIDO.
UA 558	JUJUY VOR/DME JUJ	→ OROKO	NO		CON CENTRO EN VOR / DME JUJ ESTA RUTA TIENE ÚNICO SENTIDO NORTE HACIA OROKO; Y ÚNICO SENTIDO SUR HACIA MULTA.
UA 558	JUJUY VOR/DME JUJ	→ MULTA			
UA 570	G. BELGRANO VOR GBE	→ VIEDMA VOR VIE	NO		TRAMO GBE / VIE DE ÚNICO SENTIDO.
UA 570		NO	VIEDMA VOR VIE	↔ PALIX	TRAMO VIE/PALIX DE DOBLE SENTIDO
UB 682		NO	TONAR	↔ S.C.BARILOCH E VOR/DME BAR	
UB 688	POSADAS VOR/DME POS	→ M. CASEROS VOR/DME MCS	NO		
UL 211 / UL 211F		NO	LA PLATA VOR PTA	↔ MUNES	UL 211F: TRAMO GUXORMUNES, PARA USO EXCLUSIVO COMO RUTA DE CONTINGENCIA DEL AORRA.
UL 324	EZEIZA VOR/DME EZE	→ FOZ DE IGUAZU VOR/DME FOZ	NO		
UL 417	PUBUM	→ CERES VOR/DME ERE	NO		
UL 550	TUCUMÁN VOR/DME TUC	→ KONRI	NO		CON CENTRO EN VOR/DME TUC ESTA RUTA TIENE ÚNICO SENTIDO NOROESTE HACIA KONRI; Y ÚNICO SENTIDO SURESTE HACIA VOR/DME ROS.
UL 550	TUCUMÁN VOR/DME TUC	→ ROSARIO VOR/DME ROS			
UL 793	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ KUBIR	NO		
UL 793	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ GUALEGUAYCHU VOR/DME GUA	NO		
UM 424	ALBAL	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
UM 529	ASIMO	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO		
UR 550	CÓRDOBA VOR/DME CBA	→ JUJUY VOR/DME JUJ	NO		
UR 554	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ ARPAS	NO		
UM 789	KADAT	→ JUJUY VOR/DME JUJ	NO		
UT 109		NO	VIEDMA VOR VIE	↔ RÍO GALLEGOS VOR/DME GAL	
UW 3	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ SAN JUAN VOR/DME JUA	NO		
UW 5	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ CÓRDOBA VOR/DME CBA	NO		

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
UW 7	M.CASEROS VOR/DME MCS	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO		
UW 8	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ PARANÁ VOR/DME PAR	NO		
UW 10	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ S.A. DE ARECO VOR/DME SNT	NO		
UW 18	ATITO	→ BAHÍA BLANCA VOR/DME BCA	NO		TRAMO ATITO / BCA DE ÚNICO SENTIDO.
UW 18	NO		B. BLANCA VOR/DME BCA	↔ VIEDMA VOR VIE	TRAMO BCA / VIE DE DOBLE SENTIDO
UW 20	ROSARIO VOR/DME ROS	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO		
UW 22	BAHÍA BLANCA VOR/DME BCA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
UW 24	CÓRDOBA VOR/DME CBA	→ S.A. DE ARECO VOR/DME SNT	NO		ESTA RUTA TIENE ÚNICO SENTIDO SUR HACIA SNT Y ÚNICO SENTIDO ESTE DESDE JUA Y HACIA CBA.
UW 24	SAN JUAN VOR/DME JUA	→ CÓRDOBA VOR/DME CBA			
UW 26	S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	→ NEUQUÉN VOR/DME NEU	NO		
UW 29	EZEIZA VOR/DME EZE	→ MAR DEL PLATA VOR/DME MDP	NO		
UW 31	MAR DEL PLATA VOR/DME MDP	→ LA PLATA VOR PTA	NO		
UW 39	C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	→ S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	NO		
UW 42	NO		RÍO GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ USHUAIA VOR USU	
UW 44	S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	→ ESQUEL VOR/DME ESQ	NO		
UW 46	NO		R. GRANDE VOR/DME GRA	↔ ISLAS MALVINAS	
UW 48	NO		C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	↔ EL CALAFATE VOR/DME ECA	
UW 50	ESQUEL VOR/DME ESQ	→ C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	↔ ISLAS MALVINAS	
UW 52	NO		EL CALAFATE VOR/DME ECA	↔ RÍO GALLEGOS VOR/DME GAL	
UT 654	EZEIZA VOR/DME EZE	→ S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	NO		
UT 655	NEUQUÉN VOR/DME NEU	→ ASADA	NO		
UW 54	NO		RÍO GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ ISLAS MALVINAS	
UW 64	M. CASEROS VOR/DME MCS	→ GUALEGUAYCHU VOR/DME GUA	NO		
UW 65	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ M. MORENO VOR/DME ENO	NO		
UW 68	GENERAL PICO VOR GPI	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		

Ver **ANEXO I**: Carta de Navegación en Ruta – Plan de Contingencia para la República Argentina.

## ANEXO II

**PROCEDIMIENTOS APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS INVOLUCRADAS****1. Las dependencias ATS involucradas deberán seguir los siguientes procedimientos:**

- a) Los mensajes de Plan de Vuelo se deberán transmitir a través de la AFTN de acuerdo con los procedimientos normales, o por los medios alternativos.
- b) Deberán comunicar vía los circuitos de coordinación ATS (o alternativos) y con no menos de 30 minutos de antelación (si es posible de acuerdo al tiempo de vuelo), las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso en el FIR siguiente.
- c) Instruirán a los pilotos al mando de las aeronaves que deberán mantener el último nivel asignado y la presente velocidad (número MACH de ser el caso), hasta tanto reciban instrucciones del Control de jurisdicción que corresponda.
- d) No autorizarán ningún cambio de nivel o de velocidad (número MACH de ser el caso) dentro de los 10 minutos anteriores a que la aeronave ingrese en otro FIR.
- e) El Control de jurisdicción precedente a los FIR's Ezeiza, Córdoba, Mendoza, Resistencia o Comodoro Rivadavia (según el FIR a ser sobrevolado) indicará a las aeronaves que deberán comunicarse con la dependencia ATC correspondiente 5 minutos antes de la hora prevista de ingreso a la FIR correspondiente.
- f) Todos los vuelos se encaminarán por la Red Simplificada de Rutas ATS establecida.
- g) Se asignarán códigos de respondedor SSR, aunque no se posea Control Radar.
- h) No se aplicará el Sistema de Planes de Vuelo Repetitivos.

**2. Los ACC's adyacentes:**

- a) Con coordinación entre los ACC adyacentes, se aplicarán los procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdos Operacionales vigentes.
- b) Sin coordinación entre los ACC adyacentes, se aplicaran los "**Procedimientos de Autotransferencia**", de acuerdo con lo siguiente:

La dependencia ATS deberá:

- Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATS aceptante, y Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

El piloto deberá:

- Hacer contacto con la dependencia aceptante.
- Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una autotransferencia,
- Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder y estima al límite de la FIR.
- Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

**Apéndices:**

**APÉNDICE 1:** Medidas de Contingencia CNS y MET.

**APÉNDICE 1****MEDIDAS DE CONTINGENCIA CNS Y MET****1. Medidas de contingencia para los sistemas de comunicaciones VHF para los centros de control.**

En caso de interrupción total de los sistemas de comunicaciones tierra/aire se aplicarán como medida de contingencia los Procedimientos de Radiodifusión de Información en Vuelo cuya frecuencia establecida para la Región SAM es: 123.45 Mhz (ANEXO III APÉNDICE 1).

**2. Medidas de contingencia para los servicios de navegación**

Las medidas de contingencia a adoptar en caso de interrupción de los sistemas de navegación serían:

- a) En caso de falla en el sistema VOR, uso de los NDB para la navegación en ruta.
- b) Uso de los sistemas de navegación autónomos.
- c) Uso de receptor / procesador GNSS (GPS).

### 3. Medidas de contingencia para el intercambio de información OPMET

Las medidas de contingencia a utilizar para el intercambio de información OPMET están incluidas en los procedimientos de contingencia de los sistemas AFTN. En el caso de utilizar como medida de contingencia el HF, solamente se transmitirían mensajes OPMET de seguridad.

## ANEXO III

### PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PILOTOS

#### 1. Los pilotos que sobrevuelen el Espacio Aéreo Argentino deberán ajustarse a los siguientes procedimientos:

- a) Durante el período de contingencia se dejará de aplicar el sistema de Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) por lo cual todos los vuelos deberán presentar con la debida antelación su respectivo Plan de Vuelo (FPL) e indicar en la casilla 18 del FPL cualquier información adicional que pudiera ser de utilidad para las dependencias ATS
- b) Todas las aeronaves que procedan por las Rutas ATS de contingencia establecidas en este Plan se ajustarán a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y se le asignará un nivel de vuelo de acuerdo a la Tabla a) de Niveles de Crucero (RVSM) que figura en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3. El último nivel asignado deberá mantenerse salvo en una situación de emergencia.
- c) Volarán en la ruta o lo más cerca posible del eje de ruta de contingencia asignada.
- d) Mantendrán escucha permanente en la frecuencia VHF apropiada a la FIR donde se realice el vuelo y, de no tener contacto con la dependencia ATS pertinente, transmitirán en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación (en español e inglés).
- e) En el caso de no tener comunicación con la dependencia ATS responsable donde la aeronave esté volando, el piloto de la aeronave procederá a comunicar en las frecuencias adecuadas de la dependencia ATS aceptante con la finalidad de informar de su tránsito.
- f) Asimismo, emitirán en la frecuencia VHF apropiada cualquier maniobra de ascenso o descenso que las circunstancias así lo exigieran, preferentemente de 2 a 5 minutos de antelación. Las maniobras de ascenso y descenso deberán realizarse claramente a la derecha del eje de la ruta. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que se cruza, etc.
- g) Las transmisiones antes citadas también se realizarán en la frecuencia aire/aire 123,45 Mhz.
- h) Mantendrán las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas.
- i) Independientemente se encuentren o no en espacio aéreo con cobertura radar, los pilotos mantendrán el último transpondedor SSR en modo A y C asignado y si no se le ha asignado transpondedor, mantendrán accionado código A/C 2000.

#### 2. Procedimientos en caso de fallas de comunicaciones.

2.1 En los vuelos programados con ascenso escalonado, los pilotos deben estar conscientes que, en caso de un cambio de ruta, deben coordinar con el ATS el nuevo punto de ascenso.

2.2 Al ocurrir una interrupción en las comunicaciones aire - tierra, la tripulación de vuelo deberá determinar el origen del problema, utilizando todos los medios de comunicación disponibles y siguiendo el siguiente procedimiento:

- a) Intentar establecer contacto con la dependencia ATS en la frecuencia asignada;
- b) Intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia asignada;
- c) Intentar establecer contacto con la dependencia ATS u otra aeronave en las frecuencias ATS adyacentes.
- d) Intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia aire/aire 123,45 Mhz.

2.3 Si todos los intentos de contacto que figuran en el párrafo 10.2 fracasaran, se puede deducir que el problema tiene su origen en la aeronave y:

- a) Se deberán aplicar los procedimientos para casos de falla en las comunicaciones aire - tierra del Documento 4444 ATM/501 de OACI;
- b) En las aeronaves debidamente equipadas los pilotos deberán volar a 1NM a la derecha del eje de la aerovía; y
- c) Se debería repetir periódicamente el procedimiento que figura en el párrafo 10.2 para tratar de restablecer las comunicaciones.

2.4 Si se establece la comunicación con otra aeronave, se puede deducir que el problema de comunicación se origina en la instalación ATS. Deberá aplicarse el siguiente procedimiento para tratar de restablecer la comunicación:

- a) Intentar establecer comunicación pidiendo a otra aeronave que retransmita información a la dependencia ATS en el siguiente orden de preferencia:
  - La frecuencia ATS asignada;
  - La frecuencia secundaria ATS para dicho sector;
  - Las frecuencias de sectores/instalaciones ATS adyacentes; y
  - La frecuencia aire/aire 123,45 Mhz.
- b) En caso de no poder establecer comunicación con la dependencia ATS en la forma indicada en el punto 2.4 a), se realizará lo siguiente:

**Durante la fase en ruta:**

Se espera que la tripulación de la aeronave:

Proceda de conformidad con la ruta del plan de vuelo actualizado;

Mantenga la última velocidad y nivel asignados;

Aplique los Procedimientos de Radiodifusión de Información en Vuelo, en idioma español e inglés, utilizando las frecuencias ATS y 123,45 Mhz correspondientes.

En las aeronaves debidamente equipadas, los pilotos deberán volar a 1NM a la derecha del eje de la aerovía.

Intente periódicamente restablecer la comunicación según el párrafo 10.2.

**Durante la fase de arribo:**

Apliquen los Procedimientos de Radiodifusión de Información en Vuelo, utilizando las frecuencias ATS y 123,45 Mhz apropiadas.

Las tripulaciones de vuelo deberán efectuar coordinaciones con otras aeronaves en los alrededores, utilizando la frecuencia principal para una determinada área terminal;

Se puede coordinar la secuencia de aproximación utilizando la hora de llegada a la instalación.

En caso de que dos aeronaves estén llegando a la misma hora se debería dar preferencia a la que esté a menor altitud.

**3. Se aplicarán los Procedimientos de Autotransferencia, en caso de falla de las comunicaciones entre los ACC adyacentes, de acuerdo con lo siguiente:**

- a) La dependencia ATS deberá:
  - Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATS aceptante.
  - Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.
- b) El piloto deberá:
  - Hacer contacto con la dependencia aceptante

Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una autotransferencia

Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al límite FIR.

Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

**Apéndices:**

**APÉNDICE 1:** Procedimientos de Radiodifusión de Información en Vuelo y Procedimientos Operacionales Conexos.

**APÉNDICE 1**

**PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES CONEXOS**

**1. Introducción y aplicación de radiodifusiones**

1.1 La finalidad de los Procedimientos de Radiodifusión de información en vuelo, consiste en que los pilotos puedan transmitir informes y datos complementarios pertinentes, en una frecuencia radiotelefónica (RTF) designada VHF, para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en las proximidades.

1.2 Estos procedimientos deberían aplicarse solamente en caso necesario y como medida temporal en los espacios aéreos designados en los que:

- a) sea necesario complementar la información sobre peligro de colisión suministrada por los servicios de tránsito aéreo fuera del espacio aéreo controlado; o
- b) haya una interrupción temporal de los servicios normales de tránsito aéreo.

## 2. Detalles de la radiodifusión

2.1 Frecuencia RTF VHF que debe utilizarse: 123,45 Mhz.

2.1.1 Cuando se utilice VHF para las comunicaciones aeroterrestres con el ATS y una aeronave disponga solamente de dos equipos VHF en servicio, uno de ellos deberá estar sintonizado en la frecuencia ATS adecuada y el otro en la frecuencia 123,45 Mhz.

2.2 Guardia de escucha

2.2.1 Debería mantenerse la escucha en la frecuencia 123,45 Mhz, 10 minutos antes de entrar en el espacio aéreo designado hasta salir del mismo. Para las aeronaves que despeguen de un aeródromo situado dentro de los límites laterales del espacio aéreo designado, la escucha debería comenzar lo antes posible después del despegue y mantenerse hasta salir del espacio aéreo.

2.3 Hora de las radiodifusiones

2.3.1 La transmisión debería tener lugar:

- a) 10 minutos antes de entrar en el espacio aéreo designado, o bien, para los pilotos que despeguen de un aeródromo situado dentro de los límites laterales del espacio aéreo designado, lo antes posible después del despegue;
- b) 10 minutos antes de cruzar un punto de notificación;
- c) 10 minutos antes de cruzar o entrar en una ruta ATS;
- d) a intervalos de 20 minutos entre puntos de notificación distantes;
- e) entre 2 y 5 minutos, siempre que sea posible, antes de cambiar de nivel de vuelo;
- f) en el momento de cambiar de nivel de vuelo; y
- g) en cualquier otro momento en que el piloto lo estime necesario.

2.4 Forma en que debe hacerse la radiodifusión.

2.4.1 Las radiodifusiones que no se refieran a los cambios de nivel de vuelo, es decir, las mencionadas en 2.3 a), b), c), d) y g) deberían hacerse de la siguiente forma:

A TODAS LAS ESTACIONES (necesario para identificar una radiodifusión de información sobre el tránsito)  
 (distintivo de llamada)  
 NIVEL DE VUELO (número) (o SUBIENDO\* AL NIVEL DE VUELO [número])  
 (Dirección)  
 (Ruta ATS) (O DIRECTO DE [posición] A [posición])  
 POSICIÓN (posición\*\*) A LAS (hora)  
 PREVISTO (punto siguiente de notificación, o punto de cruce o entrada a una ruta ATS designada) A LAS (hora)  
 (Distintivo de llamada)  
 (NIVEL DE VUELO (número))  
 (Dirección)

Ejemplo:

*"A TODAS LAS ESTACIONES WINDAR 671 NIVEL DE VUELO 350 DIRECCIÓN NOROESTE DIRECTO DE PUNTA SAGA A PAMPA POSICIÓN 5040 SUR 2010 ESTE A LAS 2358 PREVISTO CRUCE RUTA LIMA TRES UNO A 4930 SUR 1920 ESTE A LAS 0012 WINDAR 671 NIVEL DE VUELO 350 DIRECCIÓN NOROESTE TERMINADO".*

2.4.2 Antes de cambiar de nivel de vuelo, la radiodifusión [prevista en 2.3 e)] debería hacerse de la siguiente forma:

A TODAS LAS ESTACIONES  
 (Distintivo de llamada)  
 (dirección)  
 (ruta ATS) (o DIRECTO DE [posición] A [posición])  
 ABANDONANDO NIVEL DE VUELO (número) POR NIVEL DE VUELO (número) EN (posición) A LAS (hora)

2.4.3 Salvo lo estipulado en 2.4.4, la radiodifusión en el momento de cambiar de nivel de vuelo [prevista en 2.3 f)] debería hacerse de la siguiente forma:

A TODAS LAS ESTACIONES  
 (distintivo de llamada)  
 (dirección)  
 (ruta ATS) (o DIRECTO DE (posición] A (posición))  
 ABANDONANDO AHORA EL NIVEL DE VUELO (número) POR NIVEL DE VUELO (número)

Seguido de:

A TODAS LAS ESTACIONES

(distintivo de llamada)

MANTENIENDO EL NIVEL DE VUELO (número)

2.4.4 La radiodifusión notificando un cambio temporal del nivel de vuelo para evitar un riesgo inminente de colisión deberá hacerse de la siguiente forma:

A TODAS LAS ESTACIONES

(distintivo de llamada)

ABANDONANDO AHORA NIVEL DE VUELO (número) POR NIVEL DE VUELO (número)

Seguido tan pronto como sea factible de:

A TODAS LAS ESTACIONES

(distintivo de llamada)

VOLVIENDO AHORA AL NIVEL DE VUELO (número)

2.5 Acuse de recibo de las radiodifusiones

2.5.1 No debería acusarse recibo de las radiodifusiones, a menos que se perciba un posible riesgo de colisión.

### 3. Procedimientos operacionales conexos

3.1 Cambio de nivel de crucero

3.1.1 No debería cambiarse el nivel crucero dentro del espacio aéreo designado, a menos que los pilotos lo consideren necesario para evitar problemas de tránsito, determinadas condiciones meteorológicas o por otras razones válidas de carácter operacional.

3.1.2 Cuando sea inevitable cambiar el nivel de crucero, en el momento de hacer la maniobra deberían encenderse todas las luces de la aeronave que puedan facilitar la detección visual de la misma.

3.2 Procedimientos anticolidión

Si al recibir una radiodifusión de información sobre el tránsito procedente de otra aeronave, un piloto decide que es necesario tomar medidas inmediatas para evitar a su aeronave un riesgo inminente de colisión, y esto no puede lograrse mediante las disposiciones sobre derecho de paso del Anexo 2 de la OACI, debería:

- a) encender todas las luces de la aeronave que puedan facilitar la detección visual de la misma;
- b) contestar lo antes posible a la radiodifusión, comunicando la medida que haya tomado;
- c) notificar la medida tomada en la frecuencia ATS adecuada; y
- d) volver tan pronto como sea factible al nivel de vuelo normal, notificándolo en la frecuencia ATS apropiada.

3.3 Procedimientos normales de notificación de posición

En todo momento deberían continuar los procedimientos normales de notificación de posición, independientemente de cualquier medida tomada para iniciar o acusar recibo de una radiodifusión de información sobre el tránsito.

\* Para la radiodifusión mencionada en 2.3.1 a), en caso de aeronaves que despeguen de un aeródromo situado dentro de los límites laterales del espacio aéreo designado.

\*\* En las radiodifusiones realizadas cuando la aeronave no se encuentra cerca de un punto significativo ATS, la posición debería darse con la mayor exactitud posible y, en cualquier caso, con una aproximación de 30 minutos de latitud y longitud.

## ANEXO IV

### ACUERDOS DE CONTINGENCIA ATS CON PAÍSES LIMÍTROFES

1. Este Anexo contiene los acuerdos de contingencia ATS que se han establecido entre la Administración Aeronáutica de la República Argentina con sus similares de los países limítrofes, el cual consta de los siguientes Apéndices:

**APÉNDICE 1:** Argentina - Uruguay

**APÉNDICE 2:** Argentina - Brasil

**APÉNDICE 3:** Argentina - Paraguay

**APÉNDICE 4:** Argentina - Bolivia

**APÉNDICE 5:** Argentina - Chile.

## APÉNDICE 1

**MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADAS ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY**

Fecha de efectividad: 4 de agosto del 2005

**1. FIR'S AFECTADAS**

RESISTENCIA – MONTEVIDEO

EZEIZA - MONTEVIDEO

**2. GENERALIDADES**

2.1 Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de acuerdo operacional.

2.2 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de autotransferencia.

**3. AUTOTRANSFERENCIA**

3.1 Los siguientes procedimientos de autotransferencia deberán ser aplicados de la siguiente manera:

a) La dependencia ATS deberá:

1) Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATC aceptante; y

2) Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

b) El piloto deberá:

1) Hacer contacto con la dependencia aceptante;

2) Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una autotransferencia;

3) Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al límite de la FIR;

4) Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

**4. SUSPENSIÓN DE RPL**

4.1 Mientras dure la contingencia se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todos los casos, los FPL correspondientes.

**5. LIMITE DE PERMISO**

5.1 Cuando los vuelos IFR en ruta dispongan de cobertura de comunicaciones para el Servicio Móvil Aeronáutico, pero las dependencias ATS no cuenten con comunicaciones fijas entre sí el permiso de tránsito tendrá validez hasta el punto de transferencia de control, con la condición de autotransferencia llevada a cabo por el piloto.

**6. ASIGNACIÓN DE CODIGOS SSR**

6.1 Aunque los sistemas RADAR estuvieran fuera de servicio se continuará asignando códigos SSR a todas las aeronaves.

**7. PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO (Información de tráfico difundida por la aeronave)**

7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su autotransferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar los procedimientos en la frecuencia aire - aire 123,45 Mhz.

**8. PLAN DE VUELO NO TRANSMITIDO**

8.1 En el periodo de contingencia las dependencias ATS aceptarán vuelos cuyos FPL no hayan podido ser transmitidos. No obstante, la presentación del FPL por parte del usuario será igualmente exigida.

**9. SEPARACIÓN VERTICAL**

9.1 Se proveerá separación vertical mínima de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 Tabla a) de Niveles de Crucero (si bien las rutas han sido modificadas en un solo sentido de vuelo, las aeronaves adoptarán los niveles de vuelo correspondientes como si se trataran de rutas de doble sentido de vuelo).

**10. TELÉFONOS:****Para Argentina:****Resistencia ACC Fono / Fax****(543722) 440939****(543722) 436291 /92 /93 Extensión 32138****REDDIG: 2036; 2067****Ezeiza ACC Fono / Fax****(5411) 44802203****(5411) 44802210/17 Extensión 57203/57265****Córdoba ACC Fono / Fax****(54351) 4335350****(54351) 4756450**

**Mendoza ACC Fono / Fax** (54261) 4487486  
(54261) 4487128 Extensión 24337

**Comodoro Rivadavia ACC Fono / Fax** (54297) 4548375  
(54297) 4548355 Extensión 50519/50256

**Para Uruguay:**

**MONTEVIDEO ACC Fono/ Fax** (5982) 6040251 Extensión 5155  
(5982) 6040295

**11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:**

11.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, solo se utilizarán aquellas rutas troncales internacionales que se detallan a continuación en ANEXO ALFA.

**ANEXO ALFA: RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR / INFERIOR**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 324	EZEIZA / KUKEN / DAYMA / CUARA / ELAMO / LUCIA / ALDOS / IGU / FOZ	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA RESISTENCIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: ACC EZEIZA entregará las aeronaves en <b>KUKEN con FL 150 o SUPERIOR.</b></li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en KUKEN.</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, <b>5' minutos</b> antes de KUKEN.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia <b>CURITIBA.</b></li> <li>- Las aeronaves aplicarán el procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos</b> antes y después de <b>KUKEN.</b></li> </ul>
UM 654	EZEIZA / KUKEN / GAMOT / FORTALEZA (FLZ)	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: ACC EZEIZA entregará las aeronaves en <b>KUKEN con FL 150 o SUPERIOR.</b></li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en KUKEN.</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, <b>5' minutos</b> antes de <b>KUKEN.</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>EZEIZA</b> hacia <b>CURITIBA.</b></li> <li>- Las aeronaves aplicarán el procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos</b> antes y después de <b>KUKEN.</b></li> </ul>
UN 741	BAGE / ISALA / DURAZNO / PAPIX / EZEIZA	CURITIBA MONTEVIDEO EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC MONTEVIDEO deberá entregar el tránsito en <b>PAPIX nivelado con FL 100.</b></li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en PAPIX.</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>CURITIBA</b> hacia <b>EZEIZA.</b></li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de PAPIX o 5' minutos</b> antes de dicho punto.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán el procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después de <b>PAPIX.</b></li> </ul>
UN 857	EZEIZA / LA PLATA / DORVO / LOMID / MELO	EZEIZA MONTEVIDEO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC EZEIZA entregará el tránsito <b>nivelado con FL 170 o SUPERIOR en ascenso hasta FL 250.</b></li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en DORVO.</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>EZEIZA</b> hacia <b>CURITIBA.</b></li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos <b>de 5' minutos antes de DORVO.</b></li> <li>- Las aeronaves aplicarán el procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos</b> antes y después de <b>DORVO.</b></li> </ul>
UA 305  A 305	EZEIZA / DORVO / CARRASCO / UGURA / PELOTAS  EZEIZA / DORVO / CARRASCO / L. DEL SAUCE / UGELO / PELOTAS	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC EZEIZA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO <b>nivelado con FL 150 o INFERIOR en DORVO.</b></li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en DORVO.</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>EZEIZA</b> hacia <b>MONTEVIDEO o CURITIBA.</b></li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos <b>de 5' minutos antes de DORVO.</b></li> <li>- Las aeronaves aplicarán el procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos</b> antes y después de <b>DORVO.</b></li> </ul>

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UA 306  A 306	LAGUNA DEL SAUCE / CARRASCO / SARGO / LA PLATA / EZEIZA	MONTEVIDEO  EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito <b>nivelado con FL 140 o INFERIOR en SARGO.</b></li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en SARGO.</b></li> <li>- Único sentido de vuelo: desde <b>CURITIBA o MONTEVIDEO hacia EZEIZA.</b></li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de SARGO, o 5' minutos</b> antes de dicho punto.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán el procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después de <b>SARGO.</b></li> </ul>

NOTA 1: El tráfico entre la FIR EZEIZA y la FIR MONTEVIDEO será de una (1) aeronave cada quince (15') minutos, lo cual conforma un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora entre ambos FIR's., por punto de transferencia, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.

NOTA 2: Dependiendo del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, coordinar el acomodamiento de un mayor número de aeronaves por puntos de transferencia.

## APÉNDICE 2

### MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADAS ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

Fecha de efectividad: 14 de Febrero de 2008

#### 1. FIR's AFECTADAS

RESISTENCIA – CURITIBA

#### 2. OBJETIVO

2.1 Facilitar y mantener el tránsito aéreo internacional en forma segura y ordenada entre la FIR RESISTENCIA y FIR CURITIBA, en caso de presentarse una interrupción en la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo dentro de la **FIR RESISTENCIA.**

#### 3. GENERALIDADES

3.1 El personal del ACC CURITIBA (BRASIL) tomará conocimiento del presente Plan de Contingencia, de modo tal que ante una situación de contingencia en la FIR RESISTENCIA, encaminará el tránsito aéreo de acuerdo con lo establecido en el presente apéndice.

3.2 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de autotransferencia.

#### 4. AUTOTRANSFERENCIA

4.1 Los siguientes procedimientos de autotransferencia deberán ser aplicados de la siguiente manera:

a) La dependencia ATS deberá:

- 1) Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATC aceptante; y
- 2) Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

b) El piloto deberá:

- 1) Hacer contacto con la dependencia aceptante;
- 2) Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una autotransferencia;
- 3) Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al límite de la FIR;
- 4) Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

#### 5. SUSPENSIÓN DE RPL

5.1 Mientras dure la contingencia se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todos los casos, los FPL correspondientes.

#### 6. ASIGNACIÓN DE CÓDIGOS SSR

6.1 Aunque los sistemas RADAR estuvieran fuera de servicio se continuará asignando códigos SSR a todas las aeronaves.

#### 7. PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO (Información de tráfico difundida por la aeronave)

7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su autotransferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar estos procedimientos en la frecuencia aire/aire 123,45 Mhz.

**8. Separación vertical**

8.1 Se proveerá separación vertical mínima de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 Tabla a) de Niveles de Crucero (RVSM).

**9. PLAN DE VUELO NO TRANSMITIDO**

9.1 En el periodo de contingencia las dependencias ATS aceptarán vuelos cuyos FPL no hayan podido ser tramitados. No obstante, la presentación del FPL por parte del usuario será igualmente exigida.

**10. TELÉFONOS:****Para Argentina:**

**Resistencia ACC Fono / Fax** (543722) 440939  
(543722) 436291 /92 /93 Extensión 32138  
REDDIG: 2036; 2067

**Ezeiza ACC Fono / Fax** (5411) 44802203  
(5411) 44802210/17 Extensión 57203 / 57265

**Córdoba ACC Fono / Fax** (54351) 4335350  
(54351) 4756450

**Mendoza ACC Fono / Fax** (54261) 4487486  
(54261) 4487128 Extensión 24337

**Comodoro Rivadavia ACC Fono / Fax** (54297) 4548375  
(54297) 4548355 Extensión 50519/50256

**Para Brasil:**

**CURITIBA ACC Fono / Fax** (5541) 33563475; (5541) 32515342; (5541) 32515308 y (5541) 32515688  
REDDIG: 3060  
AFTN: SBCWZQZX

**11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:**

11.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, solo se utilizarán aquellas rutas troncales internacionales que se detallan a continuación:

**RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 324	EZEIZA / MONTEVIDEO / CURITIBA / ELAMO / RESISTENCIA/ IGU / FOZ	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA RESISTENCIA CURITIBA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: El ACC CURITIBA entregará al ACC RESISTENCIA las aeronaves en <b>ELAMO</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en ELAMO. (Ver nota 1y2)</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de <b>ELAMO</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>EZEIZA</b> hacia <b>FOZ</b>.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán el PROCEDIMIENTO de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a <b>50 NM o 5' minutos</b> antes y después de <b>ELAMO</b>.</li> </ul>

NOTA 1: El tráfico entre la FIR RESISTENCIA y la FIR CURITIBA será de una (1) aeronave cada quince (15') minutos, lo cual conforma un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora entre ambos FIR's., por punto de transferencia, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.

NOTA 2: Dependiendo del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, coordinar el acomodamiento de un mayor número de aeronaves por puntos de transferencia.

## APÉNDICE 3

**MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADAS ENTRE ARGENTINA Y PARAGUAY**

Fecha de efectividad: 14 de Febrero de 2008

**1. FIR´s AFECTADAS**

RESISTENCIA – ASUNCIÓN

**2. OBJETIVO**

2.1 Facilitar y mantener el tránsito aéreo internacional en forma segura y ordenada entre la FIR RESISTENCIA y FIR ASUNCION, en caso de presentarse una interrupción en la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo dentro de la **FIR RESISTENCIA**.

**3. GENERALIDADES**

3.1 El personal del ACC ASUNCIÓN (PARAGUAY) tomará conocimiento del presente Plan de Contingencia, de modo tal que ante una situación de contingencia en la FIR RESISTENCIA, encaminará el tránsito aéreo de acuerdo con lo establecido en el presente apéndice.

3.2 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de autotransferencia.

**4. AUTOTRANSFERENCIA**

4.1 Los siguientes procedimientos de autotransferencia deberán ser aplicados de la siguiente manera:

a) La dependencia ATS deberá:

- 1) Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATC aceptante; y
- 2) Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

b) El piloto deberá:

- 1) Hacer contacto con la dependencia aceptante;
- 2) Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una autotransferencia;
- 3) Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al límite de la FIR;
- 4) Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

**5. SUSPENSIÓN DE RPL**

5.1 Mientras dure la contingencia se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todos los casos, los FPL correspondientes.

**6. ASIGNACIÓN DE CÓDIGOS SSR**

6.1 Aunque los sistemas RADAR estuvieran fuera de servicio se continuará asignando códigos SSR a todas las aeronaves.

**7. PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO (Información de tráfico difundida por la aeronave)**

7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su autotransferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar estos procedimientos en la frecuencia aire-aire 123.45 Mhz.

**8. SEPARACIÓN VERTICAL**

8.1 Se proveerá separación vertical mínima de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 Tabla a) de Niveles de Crucero (RVSM).

**9. PLAN DE VUELO NO TRANSMITIDO**

9.1 En el periodo de contingencia las dependencias ATS aceptarán vuelos cuyos FPL no hayan podido ser transmitidos. No obstante, la presentación del FPL por parte del usuario será igualmente exigida.

**10. TELÉFONOS:****Para Argentina:**

Resistencia ACC Fono / Fax (543722) 440939  
(543722) 436291 /92 /93 Extensión 32138

Ezeiza ACC Fono / Fax (5411) 44802203  
(5411) 44802210/17 Extensión 57203 / 57265

Córdoba ACC Fono / Fax (54351) 4335350  
(54351) 4756450

Mendoza ACC Fono / Fax (54261) 4487486  
(54261) 4487128 Extensión 24337

Comodoro Rivadavia ACC Fono / Fax (54297) 4548375  
(54297) 4548355 Extensión 50519/50256

**Para Paraguay:**

ASUNCIÓN ACC Fono / Fax (595) 21-646081 o 646082  
e-mail: acc\_sgas@dinac.gov.py

**11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:**

11.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, solo se utilizarán aquellas rutas troncales internacionales que se detallan a continuación:

**RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 793	GUA / RESISTENCIA / KUBIR / ASUNCIÓN	EZEIZA RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: El <b>ACC RESISTENCIA</b> entregará al <b>ACC ASUNCIÓN</b> las aeronaves en <b>KUBIR</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en KUBIR. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de <b>KUBIR</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>EZEIZA</b> hacia <b>ASUNCIÓN</b>.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después de <b>KUBIR</b>.</li> </ul>
UB 688	ASUNCIÓN / POSADAS / MONTE CASEROS / EZEIZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: El <b>ACC ASUNCIÓN</b> entregará las aeronaves en <b>POSADAS VOR/DME</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en POSADAS VOR/DME. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de <b>POSADAS VOR/DME</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>ASUNCIÓN</b> hacia <b>EZEIZA</b>.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después <b>POSADAS VOR/DME</b>.</li> </ul>
B 688	ASUNCIÓN / POSADAS / MONTE CASEROS / EZEIZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: El <b>ACC ASUNCIÓN</b> entregará las aeronaves en <b>POSADAS VOR/DME</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en POSADAS VOR/DME. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de <b>POSADAS VOR/DME</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>ASUNCIÓN</b> hacia <b>EZEIZA</b>.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después <b>POSADAS VOR/DME</b></li> </ul>
UA 307	ASUNCIÓN / BOBIK / RESISTENCIA / CÓRDOBA / MENDOZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA CÓRDOBA MENDOZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el <b>ACC ASUNCIÓN</b> deberá entregar el tránsito en <b>BOBIK</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en BOBIK. (Ver nota 1 y 2)</b>- Único sentido del vuelo: desde <b>ASUNCIÓN</b> hacia <b>RESISTENCIA</b>.</li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de BOBIK</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto. Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después <b>BOBIK</b>.</li> </ul>
A 307	ASUNCIÓN / BOBIK / RESISTENCIA / CÓRDOBA / MENDOZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA CÓRDOBA MENDOZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el <b>ACC ASUNCIÓN</b> deberá entregar el tránsito en <b>BOBIK</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en BOBIK. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>ASUNCIÓN</b> hacia <b>RESISTENCIA</b>.</li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de BOBIK</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después <b>BOBIK</b>.</li> </ul>

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UR 554	RESISTENCIA / ARPAS / VOR VAS	RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR´s: el <b>ACC RESISTENCIA</b> deberá entregar el tránsito en <b>ARPAS</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en ARPAS. . (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>RESISTENCIA hacia ASUNCIÓN</b>.</li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de ARPAS o 5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes o después de ARPAS</b>.</li> </ul>
A 428	RESISTENCIA / ARPAS / VOR VAS	RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR´s: el <b>ACC RESISTENCIA</b> deberá entregar el tránsito en <b>ARPAS</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en ARPAS. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>RESISTENCIA hacia ASUNCIÓN</b>.</li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de ARPAS o 5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes o después de ARPAS</b>.</li> </ul>
UA 556	VOR VAS / REPAM / MCS	RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR´s: el <b>ACC ASUNCIÓN</b> deberá entregar el tránsito en <b>REPAM</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en REPAM. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>ASUNCIÓN hacia EZEIZA</b>.</li> <li>- Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de <b>30 NM de REPAM o 5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes o después de REPAM</b>.</li> </ul>

*NOTA 1: El tráfico entre la FIR RESISTENCIA y la FIR ASUNCIÓN será de una (1) aeronave cada quince (15') minutos, lo cual conforma un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora entre ambos FIR´s., por punto de transferencia, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.*

*NOTA 2: Dependiendo del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, coordinar el acomodamiento de un mayor número de aeronaves por puntos de transferencia*

## APÉNDICE 4

**MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADAS ENTRE ARGENTINA Y BOLIVIA**

Fecha de efectividad: 14 de Febrero de 2008

**1. FIR´s AFECTADAS**

CÓRDOBA – LA PAZ

**2. OBJETIVO**

2.1 Facilitar y mantener el tránsito aéreo internacional en forma segura y ordenada entre la FIR CÓRDOBA y FIR LA PAZ, en caso de presentarse una interrupción en la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo dentro de la FIR CÓRDOBA.

**3. GENERALIDADES**

3.1 El personal del ACC LA PAZ (BOLIVIA) tomará conocimiento del presente Plan de Contingencia, de modo tal que ante una situación de contingencia en la FIR CÓRDOBA, encaminará el tránsito aéreo de acuerdo con lo establecido en el presente apéndice.

3.2 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de autotransferencia.

**4. AUTOTRANSFERENCIA**

4.1 Los siguientes procedimientos de autotransferencia deberán ser aplicados de la siguiente manera:

a) La dependencia ATS deberá:

- 1) Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATC aceptante; y
- 2) Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

b) El piloto deberá:

- 1) Hacer contacto con la dependencia aceptante;
- 2) Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una autotransferencia;
- 3) Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al límite de la FIR;
- 4) Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

**5. SUSPENSIÓN DE RPL**

5.1 Mientras dure la contingencia se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todos los casos, los FPL correspondientes.

**6. ASIGNACIÓN DE CÓDIGOS SSR**

6.1 Aunque los sistemas RADAR estuvieran fuera de servicio se continuará asignando códigos SSR a todas las aeronaves.

**7. PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO (Información de tráfico difundida por la aeronave)**

7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su autotransferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar estos procedimientos en la frecuencia aire-aire 123.45 Mhz.

**8. SEPARACIÓN VERTICAL**

8.1 Se proveerá separación vertical mínima de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 Tabla a) de Niveles de Crucero (RVSM).

**9. PLAN DE VUELO NO TRANSMITIDO**

9.1 En el periodo de contingencia las dependencias ATS aceptarán vuelos cuyos FPL no hayan podido ser transmitidos. No obstante, la presentación del FPL por parte del usuario será igualmente exigida.

**10. TELÉFONOS:****Para Argentina:**

Resistencia ACC Fono / Fax

(543722) 440939

(543722) 436291 /92 /93 Extensión 32138

Ezeiza ACC Fono / Fax

(5411) 44802203

(5411) 44802210/17 Extensión 57203 / 57265

**Córdoba ACC Fono / Fax** (54351) 4335350  
(54351) 4756450

**Mendoza ACC Fono / Fax** (54261) 4487486  
(54261) 4487128 Extensión 24337

**Comodoro Rivadavia ACC Fono / Fax** (54297) 4548375  
(54297) 4548355 Extensión 50519/50256

**Para Bolivia:**

**LA PAZ – BOLIVIA Fono:** (5912) 2316686 - (5912) 2317090  
**Fax:** (5912) 2311302 - (5912) 2124042

**11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:**

11.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, sólo se utilizarán aquellas rutas troncales internacionales que se detallan a continuación:

**RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 417	LA PAZ / PUBUM / CÓRDOBA / EZEIZA	LA PAZ CÓRDOBA EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: el <b>ACC LA PAZ</b> entregará al <b>ACC CÓRDOBA</b> las aeronaves en <b>PUBUM</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en PUBUM. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de <b>PUBUM</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>LA PAZ hacia CÓRDOBA</b>.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después de <b>PUBUM</b>.</li> </ul>
UA 558	EZEIZA / CÓRDOBA / OROKO / LA PAZ	EZEIZA CÓRDOBA LA PAZ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</li> <li>- Sin coordinación entre las FIR's: El <b>ACC CÓRDOBA</b> entregará al <b>ACC LA PAZ</b> las aeronaves en <b>OROKO</b>.</li> <li>- Capacidad de tráfico en la ruta: <b>una (1) aeronave cada 15' minutos en OROKO. (Ver nota 1 y 2)</b></li> <li>- Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de <b>OROKO</b> o <b>5' minutos</b> antes y después de dicho punto.</li> <li>- Único sentido del vuelo: desde <b>CÓRDOBA hacia LA PAZ</b>.</li> <li>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de <b>RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos</b> antes y después <b>OROKO</b>.</li> </ul>

*NOTA 1: El tráfico entre la FIR CÓRDOBA y la FIR LA PAZ será de una (1) aeronave cada quince (15') minutos, lo cual conforma un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora entre ambos FIR., por punto de transferencia e independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.*

*NOTA 2: Dependiendo del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán de mutuo acuerdo, coordinar el acomodamiento de un mayor número de aeronaves por puntos de transferencia.*

## APÉNDICE 5

**MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATM ACORDADAS ENTRE ARGENTINA Y CHILE**

1. **Fecha de efectividad: 14 Febrero del 2008**
2. **FIR's AFECTADAS**  
ANTOFAGASTA – CÓRDOBA  
SANTIAGO – MENDOZA  
PUERTO MONTT – EZEIZA  
PUNTA ARENAS – COMODORO RIVADAVIA
3. **GENERALIDADES**
  - 3.1 Los mensajes de Plan de Vuelo (no se contempla la utilización de RPL) se deberán transmitir a los correspondientes FIR's adyacentes a través de la Red AFTN de acuerdo a los procedimientos normales. De no ser posible se utilizarán los siguientes medios alternativos:
    - a) Red de Circuitos Orales de Coordinación ATS.
    - b) Servicio Móvil Aeronáutico - Frecuencias HF establecidas para la zona SAM 1 especialmente 10.024 - 6.649 y 2.944 Khz. Se mantendrá en escucha dos frecuencias simultáneas, 6.649 Khz durante las 24 HR, y las dos restantes se alternarán de la siguiente forma, 2.944 Khz en horario nocturno y 10024 Khz en horario diurno, efectuándose los cambios durante el crepúsculo.
    - c) Teléfono / Telefax.
  - 3.2 Durante el período de contingencia la FIR afectada deberá emitir un **NOTAM** indicando lo siguiente:
    - a) Hora, fecha de inicio, y tiempo de duración previsto, de las medidas de contingencia;
    - b) Se aplicara el Plan de Contingencia de la Republica Argentina/Chile, FIR afectadas;
    - c) Detalles de las instalaciones y servicios no disponibles;
    - d) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacente;
    - e) Procedimientos a seguir por los pilotos, quienes deberán mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se está volando, si estuviera disponible, así como también las frecuencias aire/aire 123,45 Mhz aplicando los procedimientos de radiodifusión de información en vuelo; y
    - f) Cualquier otro detalle relacionado con las contingencias que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios;
4. **RUTAS ATS**
  - 4.1 Durante la vigencia del Plan de Contingencia, sólo se utilizarán entre ambos países las rutas ATS que figuran a continuación:  
Entre FIR ANTOFAGASTA y FIR CÓRDOBA  
UM 789 (único sentido de vuelo hacia FIR CÓRDOBA)  
UL 550 (único sentido de vuelo hacia FIR ANTOFAGASTA)  
Entre FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA  
UM 529 (único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)  
UA 306 (único sentido de vuelo hacia FIR SANTIAGO)  
UM 424 (único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)  
Entre FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA  
B 682 (doble sentido de vuelo)  
UB 682 (doble sentido de vuelo)  
Entre FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA  
A 570 (doble sentido de vuelo)  
UA 570 (doble sentido de vuelo)  
B 561 (doble sentido de vuelo)

## 5. PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

- 5.1 Las aeronaves se ajustarán a las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).
- 5.2 No se utilizarán Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) entre ambos países.
- 5.3 Se asignarán solamente niveles de vuelo de acuerdo con la Tabla de Niveles de Crucero (Anexo 2 de la OACI - Apéndice 3a).
- 5.4 Se comunicará lo antes posible, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso al siguiente FIR, vía medios indicados en Párrafo 3 "Generalidades".
- 5.5 Efectuada la transferencia, no se autorizará ningún cambio de nivel o de velocidad sin antes haber obtenido la aprobación del ACC aceptante. No se transferirá tráfico en ascenso o descenso.
- 5.6 La coordinación interna y externa entre FIR's se efectuará por los medios indicados en el Párrafo 3 "Generalidades".
- 5.7 Se instruirá a las aeronaves a mantener escucha en determinada frecuencia VHF o HF, de acuerdo a las coordinaciones efectuadas entre las dependencias de Control de Tránsito Aéreo.
- 5.8 Se instruirá a las aeronaves a mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticollisión, así como el último código SSR asignado.
- 5.9 En caso de interrupción total de los sistemas de comunicación tierra - aire, las aeronaves involucradas utilizarán como medida de contingencia la frecuencia aire - aire 123.45 Mhz.
- 5.10 Se aplicará control de afluencia del tráfico entre la FIR ANTOFAGASTA y FIR CÓRDOBA – FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA – FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA – FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA, el cual será de una (1) aeronave cada quince (15) minutos, conformando un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora, en el punto de transferencia correspondiente, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves (entendiéndose cuatro (4) aeronaves/hora en cada una de las rutas ATS establecidas entre los pares de FIR's mencionados precedentemente).
- 5.11 En caso de contingencia, no se degradarán los servicios suministrados en los espacios aéreos involucrados.
- 5.12 En caso de falla de la radioayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta, en espera de la aplicación de procedimientos radar o coordinación para navegación autónoma.





**Dejada intencionalmente  
en blanco**