


ENR 1.10 PLANIFICACION DE LOS VUELOS**1.1 Generalidades**

- 1.1-1 Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave debe familiarizarse con toda la información disponible apropiada 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 comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se dispongan, información sobre obstáculos naturales y no naturales, el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo, la información NOTAM que afecta a su vuelo, zonas de maniobras y entrenamiento militares, zona de identificación para defensa aérea (ADIZ), el cálculo de combustible necesario y la preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado. Antes del despegue e inmediatamente después del aterrizaje, el piloto al mando de la aeronave o su despachante de vuelo deberán presentar a la oficina ARO-AIS del aeródromo la Declaración General del vuelo donde conste la información sobre la tripulación y los datos correspondientes a la cantidad transportada de carga, correo y pasajeros, con los respectivos sellos de Aduana y Migraciones y la planilla de peso y balanceo (*load sheet*); de corresponder, indicar tipo de mercancías peligrosas que transporta; a menos que se hayan realizado los acuerdos de servicio para el envío de la documentación mencionada por medios electrónicos.
- 1.1-2 El orden mencionado en 1.1-1 no es taxativo ni excluyente, y no exonera al piloto al mando, al copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo o al despachante de aeronave y al explotador de dicha aeronave de cumplimentar lo establecido en las RAAC Partes 91, 121, 133 y 135.
- 1.1-3 Las oficinas ARO-AIS brindan información previa al vuelo y la información meteorológica se puede obtener en las oficinas meteorológicas, de acuerdo al GEN 3.5.
- 1.1-4 La presentación y aprobación del Plan de Vuelo no exonera el cumplimiento de los requisitos exigidos por otras autoridades nacionales como aduanas, migración, control sanitario, judiciales, policiales, impuestos, etc.

1.2 Requisitos para presentar un plan de vuelo.

- 1.2-1 Los pilotos de aeronaves de aviación general deben presentar el plan de vuelo, licencia de piloto, CMA vigente y documento que acredite identidad. Los pilotos de aviación comercial no regular o sus despachantes de aeronaves, también deben presentar el plan de vuelo con licencia, CMA vigente y documento que acredite identidad. La presentación del plan de vuelo puede ser presencial o por otra modalidad aprobada por la Autoridad Aeronáutica Civil y los documentos requeridos podrán presentarse en formato digital según normas vigentes.
- 1.2-2 Los planes de vuelo de aeronaves de compañías aéreas de operación comercial serán tramitados por un miembro de la tripulación (piloto o copiloto) o despachante de aeronave de la respectiva compañía.
- 1.2-3 Las aeronaves de aviación general, antes de iniciar un vuelo internacional, deben presentar ante la oficina ARO-AIS, copia de la declaración general con los sellos de las autoridades de migraciones y aduana, a menos que se hayan realizado los acuerdos de servicio para el envío de la documentación por medios electrónicos.
-  1.2-4 Extensión horaria de servicios en los aeródromos o apertura anticipada:
Los requerimientos de apertura anticipada o extensión horaria de servicios en los aeródromos deberán efectuarse en forma presencial o vía email, ante la Jefatura del aeródromo con copia a la Dirección Regional de jurisdicción, con dos (2) horas de antelación como mínimo. La mencionada solicitud deberá ajustarse al PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE APERTURA ANTICIPADA O EXTENSIÓN DE SERVICIOS DE AERÓDROMOS NACIONALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA CON SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO que se publica mediante AIC serie A.
- 1.2-5 Los pilotos de aeronaves de aviación general, que hagan uso de aeródromos privados, helipuertos y/o lugares aptos declarados, deberán estar autorizados por el propietario/explotador para utilizar el mismo.
Para operar en zona ADIZ es obligatorio presentar un plan de vuelo o formulario de intención de vuelo conforme a ENR 5.2.

1.3 Plan de vuelo: Presentación.

Se presentará un plan de vuelo (FPL) antes de realizar cualquier vuelo, de conformidad con las RAAC Parte 91.

1.4 Formas de presentación del plan de vuelo.

- 1.4-1 El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) en una de las siguientes formas:
- En papel, con formato OACI, en la oficina ARO/AIS del Aeródromo de Salida;
 - Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo;
 - Por medios electrónicos a la terminal AMHS de ARO/AIS del Aeródromo de Salida, conforme a lo establecido en el "Procedimiento para la recepción, control, aceptación y transmisión del plan de vuelo automatizado" de la Autoridad Aeronáutica;
 - Vía fax para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;
 - Vía telefónica para el caso donde no exista oficina ARO/AIS en el Aeródromo de Salida;
 - Vía electrónica a la Oficina de Gestión de Plan de Vuelo cuando no exista Oficina ARO/AIS en el aeródromo de salida;

- 1.4-2 Cualquiera que sea su forma de presentación; el piloto al mando de la correspondiente aeronave, el despachante o el copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo y el explotador de dicha aeronave, serán los únicos responsables por la información consignada en él y por su correcta ejecución.

1.5 Procedimiento para la aceptación de un Plan de vuelo

- 1.5-1 Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelos repetitivos (RPL), es obligación del piloto al mando de una aeronave o del despachante de aeronave correspondiente del explotador, presentar el Plan de vuelo a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
- 1.5-2 En los aeródromos donde no esté establecida la oficina ARO/AIS, se podrá presentar el plan de vuelo de acuerdo a lo establecido en 1.4-1.
- 1.5-3 Para toda operación que se efectúe en aeródromos bajo la responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica, debe presentarse un plan de vuelo individual, excepto las compañías autorizadas para RPL.
- 1.5-4 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.

Nota: Las demoras deberán ser notificadas a la oficina ARO/AIS no menos de los 30 minutos de la EOBT, pasado ese tiempo deberá presentar un nuevo plan de vuelo.

1.6 Rechazo de Planes de Vuelo por Mora



- 1.6-1 El prestador de los Servicios de Navegación Aérea podrá rechazar los Planes de Vuelo, correspondientes a las aeronaves que hayan generado deudas impagas, liquidadas y exigibles en concepto de tasas de conformidad con lo establecido en el Artículo 1°, inc. b) de la Ley 13.041 y su Decreto Reglamentario N° 1.674 de fecha 6 de agosto de 1976 y/o en la norma que en el futuro la reemplace.
- 1.6-2 La Autoridad Aeronáutica otorgó esta atribución al ANSP mediante Resolución ANAC 823/2018 (Boletín Oficial, 26 de Octubre de 2018)

1.7 Sistema de plan de vuelo repetitivo

- 1.7-1 Los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustan al Doc 7030 de la OACI y al documento Procedimientos Generales – Gestión del Tránsito Aéreo (PROGEN-ATM) en su capítulo 16 “Procedimientos Mixtos”, sección 16.4 “Uso de los Planes de Vuelos Repetitivos (RPL)”.
- 1.7-2 Se presentarán listas de RPL correspondientes a los vuelos hacia la República Argentina o que sobrevuelen la misma, con una anticipación de por lo menos 15 (QUINCE) días a Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) y, cuando así lo requieran, a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNATA) y la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (DGlySA).

Nota: La información de contacto sobre estos organismos figura en GEN 1.1.

1.8 Cambios incidentales y cancelaciones de RPL

- 1.8-1 Los cambios permanentes que impliquen la inclusión, modificación o supresión de uno o más vuelos que figuren en la lista RPL, obligarán a las líneas aéreas a la presentación de una nueva lista RPL, la cual se hará llegar con una antelación no menor de 7 (SIETE) días, respecto a la fecha de entrada en vigor de dichos cambios.
- 1.8-2 Para los vuelos que se incluyan en dicha lista RPL, no se requerirá presentar un formulario de plan de vuelo en la Oficina ARO/AIS. En este caso las dependencias ATS (Centro de Control, Torre de Control y Oficina ARO/AIS) se basarán en la información incluida en la lista RPL para aprobar la salida.

1.9 Cambios temporales

- 1.9-1 Cualquier cambio temporal respecto a la Hora Prevista de Fuera Calzos (EOBT), tipo de aeronave, nivel de vuelo o matrícula, deberá ser informada por lo menos 30 minutos antes de la (EOBT), directamente a la Oficina ARO/AIS del aeropuerto de salida correspondiente, que a su vez lo informará a las dependencias ATS pertinentes.
- 1.9-2 Cuando hayan transcurrido más de 60 minutos de la Hora prevista de salida (ETD), y no se haya recibido aviso de algún cambio de esta, se considerará el Plan de Vuelo RPL como cancelado. En este caso se tendrá que presentar el Plan de Vuelo utilizando el formulario normalizado para este fin.
- 1.9-3 En caso de que se tenga que modificar la identificación del vuelo, la ruta ATS o el aeródromo de destino, se deberá cancelar el RPL para el día en cuestión y se presentará un plan de vuelo en base al formulario normalizado establecido.
- 1.9-4 Siempre que el explotador disponga la cancelación de un vuelo de la lista RPL, deberá notificarlo, a la brevedad, a la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida.

1.10 Excepción para el llenado de aeródromos de alternativa de destino

Las aerolíneas que operen hacia los EEUU y que vayan a aplicar las excepciones para el llenado del aeródromo de alternativa de destino, deberán colocar en la casilla 16 del FPL “ZZZZ” y en la casilla 18 especificar ALTN//NIL.

1.10 Formulario de plan de vuelo modelo OACI

FLIGHT PLAN PLAN DE VUELO																
<p>PRIORITY Prioridad</p> <p>←←≡ FF →→</p> <p>FILING TIME Hora de deposito</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table> <p>SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identificación exacta de los destinatarios o del remitente</p>							<p>ADRESSE(S) Destinatarios</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 40px;"> <tr> <td style="width: 70%;"> </td> <td style="width: 30%;"> </td> </tr> </table> <p>ORIGINATOR←←≡ Remitente</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table>									
<p>3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje</p> <p>←←≡ (FPL</p> <p>9 NUMBER Número</p> <p>— <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table></p>	<p>7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identificación aeronave</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table> <p>TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table>													<p>8 FLIGHT RULES Reglas de vuelo</p> <p>— <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table></p> <p>WAKE TURBULENCE CAT. Cat. De estela turbulenta</p> <p>/ <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table></p>	<p>TYPE OF FLIGHT Tipo de vuelo</p> <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> ←←≡ <p>10 EQUIPMENT Equipo</p> <p>— <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table> ←←≡</p>	
<p>15 CRUISING SPEED Velocidad de crucero</p> <p>— <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p>	<p>13 DEPARTURE AERODROME Aeródromo de salida</p> <p>— <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p> <p>LEVEL Nivel</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table>							<p>TIME Hora</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table> <p>ROUTE Ruta</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 100%;"> </td> </tr> </table>								
←←≡																
<p>16 DESTINATION AERODROME Aeródromo de destino</p> <p>— <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p>	<p>TOTAL EET EET Total HR. MIN.</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> <td style="width: 20%;"> </td> </tr> </table>							<p>ALTN AERODROME Aerodromo alt.</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 100%;"> </td> </tr> </table>		<p>2ND ALTN AERODROME 2^o aerodromo alt.</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 100%;"> </td> </tr> </table>						
←←≡																
<p>18 OTHER INFORMATION Otros datos</p> <p>—</p>																
)←←≡																
<p>SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (En los mensajes FPL no hay que transmitir estos datos)</p>																
<p>19 ENDURANCE Autonomia</p> <p>— E/ <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p>	<p>PERSONS ON BOARD Personas a bordo</p> <p>P/ <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p>	<p>EMERGENCY RADIO Equipo de emergencia</p> <p>UHF VHF ELT</p> <p>R/ <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table></p>														
<p>SURVIVAL EQUIPMENT/Equipo de supervivencia</p> <p>POLAR DESERT MARITIME JUNGLE</p> <p>Polar Desértico Marítimo Selva</p> <p>→ S / P <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> D <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> M <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> J <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table></p>		<p>JACKETS/ Chalecos</p> <p>LIGHT FLUORES</p> <p>Luz Fluor</p> <p>→ J <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> L <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> F <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> U <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table> V <table border="1" style="width: 20px; height: 20px;"> </table></p>														
<p>DINGHIES/Botes neumáticos</p> <p>NUMBER CAPACITY</p> <p>Número Capacidad</p> <p>→ D / <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table> → <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p>		<p>COVER COLOUR</p> <p>Cubierta Color</p> <p>→ C → <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table> ←←≡</p>														
<p>AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Color y marcas de la aeronave</p> <p>A / <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table></p>																
<p>REMARKS Observaciones</p> <p>→ N <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table> ←←≡</p>																
<p>PILOT IN-COMMAND Comandante de la aeronave</p> <p>C <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> </table>) ←←≡</p>																
<p>FILED BY/ Presentado por</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 100%;"> </td> </tr> </table>			<p>SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales</p>													
<p>PILOT IN COMMAND SIGNATURE/ Firma del Comandante de la aeronave</p>																

2 Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo

2.1 Generalidades

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 cifras UTC.

Insértense las duraciones previstas con 4 cifras (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, ej., helicópteros o globos.

2.2 Instrucciones para la inserción de los datos ATS

Complétense las casillas 7 a 18 como se indica a continuación.

Complétense también la casilla 19 como se indica a continuación

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., KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25);
- O b) las marcas 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.

Nota 2. — Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10, de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa. Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Doc 8585 — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa.

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:

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

- S si es de servicio aéreo regular
- N si es de transporte aéreo no regular
- G si es de aviación general
- M si es militar
- X 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 aeronaves (2 ó 4 caracteres)

INSÉRTESE el designador apropiado, según se especifica en el Doc 8643 de la OACI, Designadores de tipos de aeronave y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa.

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 los (números y) tipos de aeronaves, precedidos de TYP/

Categoría de estela turbulenta (1 carácter)

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 de masa máxima certificada de despegue inferior a 136 000 kg, pero superior a 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 de aviación civil.

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 este 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 y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponibles y en funcionamiento:

A	Sistema de aterrizaje GBAS
B	LPV (APV con SBAS)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS Si se tiene previsto realizar con IFR cualquier porción del vuelo, se refiere a los receptores del GNSS que cumplen los requisitos del Anexo 10 de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa.
H	HF RTF
I	Navegación inercial
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (vease Nota 3)
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL

J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
M3	ATC SATVOICE (Iridium)
O	VOR
P1	CPDLC RCP 400 (véase la Nota 7)
P2	CPDLC RCP 240 (véase la Nota 7)
P3	SATVOICE RCP 400 (véase la Nota 7)
P4–P9	Reservado para RCP
R	PBN aprobada (véase la Nota 4)
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM aprobada
X	MNPS aprobada
Y	VHF con capacidad de separación de canales de 8,33 kHz
Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (véase la 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 el *Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP)* 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. — Véase 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 de navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9613) 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.

Nota 7. — El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la comunicación basada en la performance en los que se prescribe la RCP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.

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, 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 Modos 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 datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S

ADS-B

B1 ADS-B con capacidad especializada ADS-B "out" de 1 090 MHz

B2 ADS-B con capacidad especializada ADS-B "out" e "in" de 1 090 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 1. — La especificación o especificaciones RSP, si procede, se enumerarán en la *Casilla* 18 luego del indicador SUR/. El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la vigilancia basada en la performance en los que se prescribe la RSP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.

Nota 2. — En la *Casilla* 18, después del indicador SUR/, como lo requiera el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), se enumerarán el equipo o las capacidades 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),

- 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 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 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 cifras (p. ej., K0830), o
- Nudos, mediante la letra N seguida de 4 cifras (p. ej., N0485), o
- Número de Mach verdadero, cuando el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (p. ej., M082).

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 una F seguida de 3 cifras (p. ej., F085; F330); o
- *Nivel métrico normalizado en decenas de metros, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (p. ej., S1130); o
- Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (p. ej., A045; A100);
- Altitud en decenas de metros, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (p. ej., M0840); o
- respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

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

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 planea 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.

Nota. — Los puntos significativos obligatorios se deberán ingresar cuando lo requiera el Proveedor de Servicio de Navegación Aérea.

INSÉRTESE los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 km (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 requiera el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

DEFÍNASE la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70°N y los 70° S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados 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, defínase 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 **SOLAMENTE** la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 5) que 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, con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (p. ej., BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Nota. — Las disposiciones relativas a la aplicación de designadores de ruta figuran en el Anexo 11 de OACI y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa.

2)

Punto significativo (2 a 11 caracteres)

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (p. ej., LN, MAY, HADDY),

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

— Grados solamente (7 caracteres):

2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto

de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 46N078W.

— Grados y minutos (11 caracteres):

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

— Marcación y distancia con respecto a un punto de referencia:

La identificación del punto de referencia seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de alta latitud en donde las autoridades pertinentes hayan determinado que la referencia a grados magnéticos no es práctica, pueden usarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, 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) o 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: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

5) Ascenso en crucero (máximo 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/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

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),

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

INSÉRTENSE 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), separados por un espacio,

O, si no se ha asignado un indicador de lugar a 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 reservación de altitud;
ATFMX:	para un vuelo aprobado por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) 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 separa-

ción 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 10 a).

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

SUR/ Inclúyase las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la Casilla 10 b). Indíquese la mayor cantidad de especificaciones RSP que se aplican al vuelo utilizando designadores sin espacio. Las especificaciones RSP múltiples se separan mediante un espacio.

Ejemplo: RSP180 RSP400

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 cifras que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 cifras que expresen millas marinas. 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 cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, 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 por la Autoridad Aeronáutica en acuerdos regionales de navegación aérea o por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP)

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 u otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

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), Volumen I — Procedimientos de vuelo, si así lo estipula el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

- 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), 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), 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 el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) o cuando se estime necesario

CASILLA 19: INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Autonomía

Después de E/ INSÉRTESE un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos

Personas a bordo

Después de P/ INSÉRTESE el número total de personas (pasajeros y tripulación) a bordo, cuando así lo requiera el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). 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 transmisor de localización de emergencia (ELT).

S/ (EQUIPO DE SUPERVIVENCIA) TÁCHENSE 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 fluoresceína. TÁCHESE U o V o ambos, según se señaló en R/, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos

D/ (BOTES (NÚMERO NEUMÁTICOS) TÁCHENSE los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo; o INSÉRTEN) número de botes neumáticos que se llevan a bordo; y

(CAPACIDAD) 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 piloto al mando.

2.3 Presentado por

INSÉRTESE el nombre del miembro de la tripulación de vuelo o despachante de aeronave que presenta el plan de vuelo

2.4 Aceptación del plan de vuelo

Indíquese la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

2.5 Instrucciones para la inserción de los datos COM

Casillas a completar

COMPLÉTENSE los dos primeros renglones sombreados del formulario, y COMPLÉTESE el tercero sólo cuando sea necesario, de acuerdo con las disposiciones del PROGEN-ATM, Capítulo 11, 11.2.1.2, salvo que el ATS prescriba lo contrario.

3 Instrucciones para la transmisión de los mensajes de plan de vuelo presentado (FPL)

Corrección de errores evidentes

A menos que se prescriba lo contrario, CORRÍJANSE los errores y omisiones evidentes de presentación, (p. ej., las barras oblicuas) para asegurar el cumplimiento de lo previsto en la Sección 2.

Conceptos que han de transmitirse

TRANSMÍTANSE los conceptos indicados a continuación, a menos que se prescriba lo contrario:

- a) los conceptos consignados en los renglones sombreados que preceden a la Casilla 3;
- b) empezando con << ≡ (FPL de la Casilla 3:

todos los símbolos y datos que figuran en los recuadros sin sombrear hasta el símbolo)<<≡ del final de la Casilla 18,

las funciones de alineación adicionales que sean necesarias para impedir la inclusión de más de 69 caracteres en cualquier línea de las Casillas 15 ó 18. La función de alineación ha de insertarse sólo en lugar de un espacio a fin de no subdividir ningún grupo de datos,

los cambios a letras y cambios a cifras (no impresos previamente en el formulario) que sean necesarios;

- c) el Fin de la AFTN, como se indica a continuación:

Señal de Fin de Texto

- a) un CAMBIO A LETRAS
- b) dos RETORNOS DE CARRO, un CAMBIO DE LÍNEA

Siete CAMBIOS DE LÍNEA

Señal de Fin de Mensaje

Cuatro letras N.

3.1 Instrucciones para la transmisión de los mensajes de plan de vuelo suplementario (SPL)

Conceptos que han de transmitirse

Transmitanse los conceptos que se indican a continuación, a menos que se prescriba lo contrario:

- a) el indicador de prioridad AFTN, indicadores de destinatario << ≡, hora de depósito, indicador del remitente <<≡ y, de ser necesario, indicación específica de los destinatarios o del remitente;

- b) comenzando con << ≡ (SPL:

todos los símbolos y datos de las partes no sombreadas de las Casillas 7, 13, 16 y 18, excepto el “)”, del final de la Casilla 18, no ha de transmitirse, y luego los símbolos contenidos en la parte no sombreada de la Casilla 19 hasta el)<<≡, inclusive, de la Casilla 19,

las funciones de alineación adicionales que sean necesarias para impedir la inclusión de más de 69 caracteres en cualquier línea de las Casillas 18 y 19. La función de alineación ha de insertarse sólo en lugar de un espacio a fin de no subdividir un grupo de datos,

cambios a letras y cambios a cifras (no impresos previamente en el formulario) que sean necesarios;

- c) el Fin de la AFTN, como se indica a continuación:

Señal de Fin de Texto

- a) un CAMBIO A LETRAS

- b) dos RETORNOS DE CARRO, un CAMBIO DE LÍNEA

Orden de la alimentación de página

Siete CAMBIOS DE LÍNEA

Señal de Fin de Mensaje

Cuatro letras N

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

4.1 Generalidades

Anótense solamente los planes de vuelo que hayan de realizarse de acuerdo con IFR. (Reglas de vuelo I en el formulario FPL).

Se supone que todas las aeronaves realizan vuelos regulares (tipo de vuelo S en el formulario FPL), en caso contrario, notifíquese en Q (Observaciones).

Se supone que todas las aeronaves que vuelen según RPL están equipadas con transpondedores en clave 4 096, Modos A y C. En caso contrario notifíquese en Q (Observaciones).

Anótense los planes de vuelo en orden alfabético según el indicador de lugar del aeródromo de salida.

Anótense los planes de vuelo para cada aeródromo de salida en orden cronológico según las horas previstas de fuera calzos.

Sígase con exactitud la representación convencional de los datos indicada para el formulario de plan de vuelo, a menos que se indique específicamente otras cosas en 4.4.

Insértense siempre las horas con 4 cifras UTC.

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

Insértense, en renglones separados, los datos correspondientes a cada tramo de la operación con una o más paradas; es decir, desde cualquier aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino siguiente, aunque el distintivo de llamada o el número de vuelo sea el mismo para los diferentes tramos.

Indíquense con claridad todas las adiciones y supresiones de acuerdo a lo establecido para la Casilla H en 7.4. En las listas subsecuentes se anotarán los datos corregidos y agregados y se omitirán los planes de vuelo suprimidos.

Numérense las páginas indicando el número de página y el número total de páginas que se han presentado.

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.

4.2 La cancelación de un vuelo se efectuará de la forma siguiente:

- a) anótense en la Casilla H un signo menos (–) seguido de los demás conceptos del vuelo cancelado;
- b) insértese una entrada subsiguiente que consista en 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.

4.3 Las modificaciones de un vuelo se anotarán de la forma siguiente:

- a) efectúese la cancelación según se indica en 4.2; y
- b) insértese una tercera entrada con los nuevos planes de vuelo en los que se notificarán, según sea necesario, los conceptos apropiados incluso las nuevas fechas de validez que figurarán en las casillas I y J.

Nota. — Todas las entradas correspondientes al mismo vuelo se insertarán sucesivamente en el orden antes mencionado.

4.4 Instrucciones para la inserción de los datos RPL

Complétense las casillas A a Q como se indica a continuación.

CASILLA A: EXPLOTADOR

INSÉRTESE el nombre del explotador.

CASILLA B: DESTINATARIOS

INSÉRTENSE el nombre de los organismos designados por los Estados para administrar los RPL correspondientes a las FIR o a las zonas de responsabilidad afectadas por la ruta de vuelo.

CASILLA C: AERÓDROMOS DE SALIDA

INSÉRTENSE los indicadores de lugar de los aeródromos de salida.

CASILLA D: FECHA

INSÉRTESE año, mes y día correspondientes a la fecha de presentación del plan en cada página presentada, según grupos de 6 cifras.

CASILLA E: NÚMERO DE SERIE

INSÉRTESE el número de presentación de la lista, mediante dos cifras 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

INSÉRTESE el número de página y el número total de páginas presentadas

CASILLA G: DATOS SUPLEMENTARIOS EN

INSÉRTESE 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 FPL.

CASILLA H: TIPO DE INSCRIPCIÓN

INSÉRTESE un signo menos (-) para cada plan de vuelo que debe suprimirse de la lista.

INSÉRTESE 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 hayan sido modificados después de la presentación anterior.

CASILLA I: VÁLIDO DESDE

INSÉRTESE fecha primera (año, mes, día) en que está programado el vuelo regular.

CASILLA J: VÁLIDO HASTA

INSÉRTESE última fecha (año, mes, día) en que está programado el vuelo según lo indicado en la lista, o UFN si no se conoce la duración.

CASILLA K: DÍAS DE OPERACIÓN

INSÉRTESE número correspondiente al día de la semana en la columna correspondiente; lunes = 1 a domingo = 7.

INSÉRTESE 0, en la columna correspondiente, para cada día en que no se realicen vuelos.

CASILLA L: IDENTIFICACIÓN DE
LA AERONAVE

(Casilla 7 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE 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 plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE el designador OACI apropiado según se especifica en el Doc 8643 de la OACI — Designadores de tipos de aeronave y/o el documento nacional que lo contenga y la normativa nacional que lo complementa.

INSÉRTESE 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 aeronaves de masa máxima certificada de despegue inferior a 136 000 kg, pero superior a 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: AERÓDROMOS DE SALIDA Y HORA

(Casilla 13 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE el indicador de lugar del aeródromo de salida.

INSÉRTESE 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 plan de vuelo OACI)

a) Velocidad de crucero

INSÉRTESE la velocidad verdadera respecto a la primera parte o a la totalidad del vuelo en crucero de acuerdo con la Casilla 15 a) del plan de vuelo OACI.

b) Nivel de crucero

INSÉRTESE el nivel de crucero para la primera parte o para toda la ruta de acuerdo con la Casilla 15 b) del plan de vuelo OACI

c) Ruta

INSÉRTESE la ruta completa de acuerdo con la Casilla 15 c) del plan de vuelo OACI.

CASILLA P: AERÓDROMO DE DESTINO Y
DURACIÓN TOTAL PREVISTA

(Casilla 16 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE el indicador de lugar del aeródromo de destino.

INSÉRTESE la duración total prevista.

CASILLA Q: OBSERVACIONES

INSÉRTESE toda información requerida por el ATSP, datos notificados normalmente en la Casilla 18 del plan de vuelo OACI y toda otra información pertinente al plan de vuelo que resulte de interés para los ATS

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 prescrita 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 (54362) 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
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
SACOZRZX (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 (54362) 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
 Teléfono: 591-2-2316686

PARA BRASIL:

Central de Planes de Vuelo Repetitivos

Centro de Gestión de Navegación Aérea (CGNA)
Avenida General Justo N° 160, 4 (cuarto) piso
Centro
CEP – 22295-090
Río de Janeiro – RJ
E-mail: cpvr@cgna.gov.br
Teléfono: 55-21-2101-6409 o 55-21-2101-6449

PARA PARAGUAY:

Telefax

GNNNA 595-21-205365

E-mail: rplparaguay@dinac.gov.py
atm_gna@dinac.gov.py

PARA URUGUAY:

AFTN:

SUMUZZBZX (ACC MVD)

SUMUZZRZX (CENTRO RPL)

Telefax:

ACC MVD (005982) 6040251 INT. 5155

CENTRO RPL (005981) 6040251 INT. 5111

E-mail: atmrpl@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 ACEPTACIÓN o la NO ACEPTACIÓN 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 efectuarán 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 cursará 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 utilizará 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 presentarán 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 explotadores 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 establece 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	UGIMI	→ 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.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
A 314	PAPIX	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		
A 428	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ ARPAS	NO		
A 570	NO		R. GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ PALIX	
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		
N 650	NO		JUJUY VOR/DME JUJ	↔ SALTA VOR/DME SAL	SOLAMENTE UTILIZABLE ENTRE JUJ Y SAL.
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	↔ SANTIAGO DEL ESTERO/ VOR SDE	
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 FERNAN- DO.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
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 / NEU.
W 29	EZEIZA VOR/DME EZE	→ MAR DEL PLATA VOR/DME MDP	NO		
W 31	M. DEL PLATA VOR/DME MDP	→ LA PLATA VOR PTA	NO		
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 306	EZEIZA VOR/DME EZE	→ UMKAL	NO		
UA 307	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ MENDOZA VOR/DME DOZ	NO		DESDE BOBIK (FIR SIS) ESTA RUTA TIENE ÚNICO SENTIDO SUROESTE HACIA VOR/DME DOZ.
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 DO- BLE SENTIDO
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 GUXOR- MUNES, PARA USO EXCLU- SIVO COMO RUTA DE CON- TINGENCIA DEL AORRA.
UL 324	EZEIZA VOR/DME EZE	→ FOZ DE IGUAZU VOR/DME FOZ	NO		
UL 404	TOPOG	→ ISOPO	NO		
UL 405	UGIMI	→ EZEIZA VOR/DME EZE	EZEIZA VOR/DME EZE	↔ LA PLATA VOR/DME PTA	SOLO DOBLE SENTIDO TRAMO EZE/PTA ACFT DESDE/HACIA SUDAFRICA
UL 416	MIBAS	→ SAN JUAN VOR/DME JUA			
UL 417	PUBUM	→ PUPSI	NO		
UL 531	BOBIK	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO		
UL 550	TUCUMÁN VOR/DME TUC	→ KONRI	NO		CON CENTRO EN VOR/DME TUC ESTA RUTA TIENE ÚNICO SENTIDO NOROES- TE 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	N		
UL 793	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ GUALEGUAYCHU VOR/DME GUA	NO		
UM 424	ALBAL	→ DORVO	NO		
UM 529	ASIMO	→ ARPAS	NO		
UM 658	NO		TONAR	↔ S.C.BARILOCHE VOR/DME BAR	
UM 776	JUJUY VOR/DME JUJ	→ UBSAS	NO		
UP 526	REPAM	→ M. CASEROS VOR/DME MCS	NO		
UM 789	KADAT	→ JUJUY VOR/DME JUJ	NO		

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
UN 525	CÓRDOBA VOR/DME CBA	→ TUCUMAN VOR/DME TUC	NO		
UT 109	NO		VIEDMA VOR VIE	↔ RÍO GALLEGOS VOR/DME GAL	
UT 654	EZEIZA VOR/DME EZE	→ S.C. BARILO- CHE VOR/DME BAR	NO		
UT 655	NEUQUÉN VOR/DME NEU	→ ASADA	NO		
UT 670	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ S.A.DE ARECO VOR/DME SNT	NO		
UT 672	JUJUY VOR/DME JUJ	→ MULTA	NO		
UT 675	TUCUMAN VOR/DME TUC	→ JUJUY VOR/DME JUJ	NO		
UW 3	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ SAN JUAN VOR/DME JUA	NO		
UW 5	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ CÓRDOBA VOR/DME CBA	NO		
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 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	

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO		OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO		
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	
UW 54	NO		RIO GALLEGOS VOR/DME GAL	↔ ISLAS MALVINAS	
UW 64	M. CASEROS VOR/DME MCS	→ GUALEGUAYCHU VOR/DME GUA	NO		
UW 65	GUALEGUAYCHU VOR/DME GUA	→ M. MORENO VOR/DME ENO	NO		
UW 68	GENERAL PICO VOR GPI	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO		

Ver **ANEXO I** en:

ENR 6.13 Carta de Navegación en Ruta-Plan de Contingencia para la República Argentina-Red simplificada ATS INF.

ENR 6.14 Carta de Navegación en Ruta-Plan de Contingencia para la República Argentina-Red simplificada ATS SUP.

ANEXO II

PROCEDIMIENTOS APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS INVOLUCRADAS

1. Las dependencias ATS involucradas deberán seguir los siguientes procedimientos:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Todos los vuelos se encaminarán por la Red Simplificada de Rutas ATS establecida.
- Se asignarán códigos de respondedor SSR, aunque no se posea Control Radar.
- No se aplicará el Sistema de Planes de Vuelo Repetitivos.

2. Los ACC's adyacentes:

- Con coordinación entre los ACC adyacentes, se aplicarán los procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdos Operacionales vigentes.
- 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 transponder SSR en modo A y C asignado y si no se le ha asignado transponder, 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:

- sea necesario complementar la información sobre peligro de colisión suministrada por los servicios de tránsito aéreo fuera del espacio aéreo controlado; o
- 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:

- 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;
- 10 minutos antes de cruzar un punto de notificación;
- 10 minutos antes de cruzar o entrar en una ruta ATS;
- a intervalos de 20 minutos entre puntos de notificación distantes;
- entre 2 y 5 minutos, siempre que sea posible, antes de cambiar de nivel de vuelo;
- en el momento de cambiar de nivel de vuelo; y
- 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	(54362) 440939 (54362) 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 / ALDOS / IGU / FOZ	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA RESISTENCIA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. - Sin coordinación entre las FIR's: ACC EZEIZA entregará las aeronaves en KUKEN con FL 150 o SUPERIOR. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en KUKEN. - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, 5' minutos antes de KUKEN. - Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia CURITIBA. - Las aeronaves aplicarán el procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos antes y después de KUKEN.
UM 654	EZEIZA / KUKEN / GAMOT / FORTALEZA (FLZ)	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. - Sin coordinación entre las FIR's: ACC EZEIZA entregará las aeronaves en KUKEN con FL 150 o SUPERIOR. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en KUKEN. - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, 5' minutos antes de KUKEN. - Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia CURITIBA. - Las aeronaves aplicarán el procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos antes y después de KUKEN.
UN 741	BAGE / ISALA / DURAZNO / PAPIX / EZEIZA	CURITIBA MONTEVIDEO EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC MONTEVIDEO deberá entregar el tránsito en PAPIX nivelado con FL 100. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en PAPIX. - Único sentido del vuelo: desde CURITIBA hacia EZEIZA. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de PAPIX o 5' minutos antes de dicho punto. - Las aeronaves aplicarán el procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de PAPIX.
UN 857	EZEIZA / LA PLATA / DORVO / LOMID / MELO	EZEIZA MONTEVIDEO	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC EZEIZA entregará el tránsito nivelado con FL 170 o SUPERIOR en ascenso hasta FL 250. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en DORVO. - Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia CURITIBA. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 5' minutos antes de DORVO. - Las aeronaves aplicarán el procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos antes y después de DORVO.
UM 424	EZEIZA / DORVO / CARRASCO / UGURA / PELOTAS	EZEIZA MONTEVIDEO	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC EZEIZA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado con FL 150 o INFERIOR en DORVO. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en DORVO. - Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia MONTEVIDEO o CURITIBA.
A 305	EZEIZA / DORVO / CARRASCO / L. DEL SAUCE / UGULO / PELOTAS	CURITIBA	<ul style="list-style-type: none"> - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 5' minutos antes de DORVO. - Las aeronaves aplicarán el procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO 5' minutos antes y después de DORVO.
UA 306 A 306	LAGUNA DEL SAUCE / CARRASCO / SARGO / LA PLATA / EZEIZA	MONTEVIDEO EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito nivelado con FL 140 o INFERIOR en SARGO. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en SARGO. - Único sentido de vuelo: desde CURITIBA o MONTEVIDEO hacia EZEIZA. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de SARGO, o 5' minutos antes de dicho punto. - Las aeronaves aplicarán el procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de SARGO.

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 transmitidos. No obstante, la presentación del FPL por parte del usuario será igualmente exigida.

10. TELÉFONOS:

Para Argentina:

Resistencia ACC Fono / Fax	(54362) 440939 (54362) 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"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: El ACC CURITIBA entregará al ACC RESISTENCIA las aeronaves en ELAMO. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ELAMO. (Ver nota 1y2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de ELAMO o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia FOZ. - Las aeronaves aplicarán el PROCEDIMIENTO de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de ELAMO.

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: 30 de Abril de 2015****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 (54362) 440939

(54362) 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_sgass@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"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: El ACC RESISTENCIA entregará al ACC ASUNCIÓN las aeronaves en KUBIR. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en KUBIR. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de KUBIR o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia ASUNCIÓN. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de KUBIR.
UB 688	ASUNCIÓN / POSADAS / MONTE CASEROS / EZEIZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: El ACC ASUNCIÓN entregará las aeronaves en POSADAS VOR/DME. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en POSADAS VOR/DME. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de POSADAS VOR/DME o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde ASUNCIÓN hacia EZEIZA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después POSADAS VOR/DME.
B 688	ASUNCIÓN / POSADAS / MONTE CASEROS / EZEIZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: El ACC ASUNCIÓN entregará las aeronaves en POSADAS VOR/DME. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en POSADAS VOR/DME. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de POSADAS VOR/DME o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde ASUNCIÓN hacia EZEIZA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después POSADAS VOR/DME
UL 531	ASUNCIÓN / BOBIK / RESISTENCIA	ASUNCIÓN RESISTENCIA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC ASUNCIÓN deberá entregar el tránsito en BOBIK. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en BOBIK. (Ver nota 1 y 2)- Único sentido del vuelo: desde ASUNCIÓN hacia RESISTENCIA. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de BOBIK o 5' minutos antes y después de dicho punto. Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después BOBIK.
A 307	ASUNCIÓN / BOBIK / RESISTENCIA / CÓRDOBA / MENDOZA	ASUNCIÓN RESISTENCIA CÓRDOBA MENDOZA	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC ASUNCIÓN deberá entregar el tránsito en BOBIK. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en BOBIK. (Ver nota 1 y 2) - Único sentido del vuelo: desde ASUNCIÓN hacia RESISTENCIA. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de BOBIK o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después BOBIK.

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UM 529	RESISTENCIA / ARPAS / VOR VAS	RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR´s: el ACC RESISTENCIA deberá entregar el tránsito en ARPAS. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ARPAS. . (Ver nota 1 y 2) - Único sentido del vuelo: desde RESISTENCIA hacia ASUNCIÓN. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de ARPAS o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes o después de ARPAS.
A 428	RESISTENCIA / ARPAS / VOR VAS	RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente - Sin coordinación entre las FIR´s: el ACC RESISTENCIA deberá entregar el tránsito en ARPAS. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ARPAS. (Ver nota 1 y 2) - Único sentido del vuelo: desde RESISTENCIA hacia ASUNCIÓN. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de ARPAS o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes o después de ARPAS.
UP 526	VOR VAS / REPAM / MCS	RESISTENCIA ASUNCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR´s: el ACC ASUNCIÓN deberá entregar el tránsito en REPAM. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en REPAM. (Ver nota 1 y 2) - Único sentido del vuelo: desde ASUNCIÓN hacia EZEIZA. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de REPAM o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes o después de REPAM.

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

(54362) 440939

(54362) 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"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: el ACC LA PAZ entregará al ACC CÓRDOBA las aeronaves en PUBUM. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en PUBUM. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de PUBUM o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde LA PAZ hacia CÓRDOBA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de PUBUM.
UM 776	EZEIZA / CÓRDOBA / UBSAS / LA PAZ	EZEIZA CÓRDOBA LA PAZ	<ul style="list-style-type: none"> - Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente. - Sin coordinación entre las FIR's: El ACC CÓRDOBA entregará al ACC LA PAZ las aeronaves en UBSAS. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UBSAS. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de UBSAS o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde CÓRDOBA hacia LA PAZ. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después UBSAS.

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: 30 de ABRIL de 2015**

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 Hrs, 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.
- d) Teléfono Celular
- e) Correo electrónico.

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 KADAT (único sentido de vuelo hacia FIR CÓRDOBA)

UL 550 KONRI (único sentido de vuelo hacia FIR ANTOFAGASTA)

Entre FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA

UL 416 MIBAS (único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

UM 529 ASIMO(único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

UA 306 UMKAL (único sentido de vuelo hacia FIR SANTIAGO)

UM 424 ALBAL (único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

Entre FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA

B 682 TONAR (doble sentido de vuelo)

UM 658 TONAR (doble sentido de vuelo)

Entre FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA

A 570 PALIX (doble sentido de vuelo)

UA 570 PALIX (doble sentido de vuelo)

B 561 TOGOR (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

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 .

DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO