

Carta de Acuerdo Operacional- “LOA URU-ARG”

Fir Montevideo/Uruguay --- Artcc Argentino

El presente documento tiene como objetivo establecer los procedimientos operativos de coordinación, encaminamiento y transferencia entre ambos países. De esta forma se busca la estandarización de los procedimientos, generando así una operación segura ordenada y ágil.

Coordinación de la Transferencia

Definimos coordinación de la transferencia como aquella instancia en la cual el CTA de una dependencia coordina con el CTA de la dependencia adyacente los datos de la aeronave que pasará de un control a otro.

Generalidades

La coordinación se podrá realizar desde el momento que el control transferidor tenga la aeronave dentro de su espacio o, ni bien despegue de su aeropuerto de su jurisdicción; y hasta 3 minutos antes de que la misma llegue al punto de transferencia. Luego de haber realizado la misma, cuando existan cambios en la altitud o un cambio de estima de +- 3min, se le actualizara sin demora la información al control aceptante.

La forma primaria de hacer las transferencias será vía texto por el chat privado, o secundariamente por audio (por intercomm o override si el caso lo amerita) o en caso de coordinación previa, por medio de la “coordinación por etiqueta” de software Euro Scope.

Fraseología

Forma completa de hacer las transferencias por texto o verbales:

- Matricula
- Origen, Destino
- Altitud
- Punto de transferencia
- Hora estimada sobre el punto

Ej., - Aeronave de SUMU a SABE por la A306

Baires copie transferencia; CX-JPS, SUMU SABE FL160 SARGO 1221z.

Forma abreviada de hacer transferencias:

Esta forma podrá ser utilizada en casos que la dependencia transferidora tenga una carga de trabajo alta.

- Matricula
- Destino
- Punto y hora de transferencia

Vuelos IFR

Fijo	Ruta	Sentido Hacia...	FL min	FL temporario de transferencia Ascenso/descenso	Dep. Aceptante	Observación
DARKA	A310	ARG	3000fts	FL150	SAEF_S_CTR	
		URU	3000fts	FL160	SUMU APP	
	UA310	ARG	FL250	En ruta nivelado	SAEF_S_CTR	
		URU	FL260	En ruta nivelado	SUEO_CTR	
SARGO	A306	ARG	FL050	n/a	BAIRES_CTR	
	UA306	ARG	FL250	n/a	SAEF_CTR	
DORVO	UA308	URU	FL245	Para FL final	SUEO_CTR	*1
	UA305/A305	URU	FL050/FL250	FL210 para FL final	SUEO_CTR	*1
PAPIX	UA314	ARG	FL260	FL100	BAIRES_CTR	Destino SAEZ
	UA314	ARG	FL260	En ruta nivelado	SAEF_CTR	
	A314	URU		FL090	SUEO_CTR	
	A314	ARG		FL100	BAIRES_CTR	
SURBO	DCT	ARG	2000fts	En ascenso		*2
	DCT	URU	2000fts	Nivelado		*2
KUKEN	UL324	ARG	FL260	FL160	BAIRES_CTR	
	UL324/UM654	URU	FL250	FL150	SUEO_CTR	
GUA	G680/B555	Ambos	FL060	En ruta nivelado	SUEO_CTR/SAEF_N_CTR	
	UG680	ARG	FL250	En ruta nivelado	SUEO_CTR/SAEF_N_CTR	
	UB555	Ambos	FL250	En ruta nivelado	SUEO_CTR/SAEF_N_CTR	
	UB449	URU	FL250	En ruta nivelado	SUEO_CTR/SAEF_N_CTR	
STO		Ambos		En ruta nivelado	SUEO_CTR/SARR_CTR	
MCS	G680	Ambos		En ruta nivelado	SUEO_CTR/SARR_CTR	
	UG680	ARG	FL250	En ruta nivelado	SUEO_CTR/SARR_CTR	

*1 Operación en DORVO

Baires centro será el responsable de entregar las aeronaves que vuelen por la ruta UA308 por encima de las aeronaves que vuelen por la ruta A305.

En el caso de tener aeronaves por la UA305, SAEF_CTR o Baires_ctr, según corresponda, podrán autorizar el descenso para FL210; y se coordinara con SUEO_CTR en el caso de ser necesario un cruce entre estas aeronaves y las que estén en ascenso para DORVO (UA308)

EJ. LAN900, SCEL SUMU, ruta UA305, solicita descenso a saef o baires (este se podrá autorizar hasta FL210, supeditado a transito de baires). Al mismo tiempo, una aeronave parte de SAEZ destino SBPA por la UA308 en ascenso para FL final proa DORVO.

Si ambos tuviesen similar hora sobre DORVO y el cruce de FL se diera en las cercanías a ese punto, ambos controles coordinaran entre si el mismo.

Nota: Se recuerda que para realizar un cruce entre aeronaves, ambas deben estar bajo el mismo controlador y frecuencia. EJ, podrán estar en el espacio de Baires_CTR, pero para mejor operación, ambas aeronaves en cuestión son transferidas a SUEO_CTR para que está realice el cruce o viceversa.

***2 Operación en Surbo**

Baires centro solo autorizará a volar IFR vía el fijo SURBO, a aquellas aeronaves que tengan como destino el aeródromo de Colonia (SUCA). Todo el resto de los tránsitos IFR se encaminaran por las rutas establecidas anteriormente vía las posiciones DORVO, DARKA, GUA, etc.

Por su parte SUEO_CTR solo autorizara a volar IFR vía el fijo SURBO a aquellos tránsitos que salgan desde SUCA. Tanto como SUEO_CTR, o SUCA_TWR , según el que este online, gestionara el permiso de transito con SABE_TWR o Baires, según corresponda, antes de dar la autorización del mismo.

EL FL máximo autorizado será 3000fts FL040 según corresponda.

Las aeronaves con destino SUCA serán transferidas, por el control correspondiente, a SUEO_CTR, antes de que la misma comience el descenso.

Por su parte SUEO_CTR o SUCA_TWR, según quien este online, transferirá los tránsitos en ascenso para el FL final (o según se coordine) a SABE_TWR (si vuela a FL 055 o inferior), o a baires_CTR si vuela con FL060 o superior.

VFR Controlados

Los VFR controlados operaran vía SURBO y tendrán el mismo tratamiento que los IFR, con la salvedad de que podrán volar desde y hacia cualquier aeródromo internacional de ambos países.

VFR

Las aeronaves con plan VFR deberán operar vía la Isla Martin Garcia. Si vuelan hacia argentina luego de la isla se incorporan por el corredor visual N° 2 AERODROMO ISLA MARTIN GARCIA - ESTACION BENAVIDEZ, por debajo de F045.

Con destino Uruguay, no hay restricciones de ruta posterior Martin Garcia. A partir de dicho punto deberá ascender a un nivel de vuelo VFR de la Tabla de Crucero y comunicarse con el ACC Montevideo, a los efectos de recibir instrucciones.

El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR, que luego dentro del TMA BAIREs adquiera la categoría de VFR controlado, y que se origine en un aeródromo ubicado en la República Oriental del Uruguay, será instruido por el ACC MONTEVIDEO para comunicarse con BAIREs CONTROL por lo menos cinco (5) minutos antes de su ingreso al TMA BAIREs.

El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR que se origine en un aeródromo ubicado en la República Oriental del Uruguay, cuyo destino sea el Aeródromo San Fernando y que dentro de la República Argentina no tenga la categoría de vuelo VFR Controlado, será instruido por el ACC Montevideo a dirigirse a la Isla Martín García:

- a) Entre la Isla Martín García y límite CTR Aeroparque (11 NM) 2.000 FT de altura máxima.
- b) Entre el límite CTR Aeroparque y Estación Benavidez (15 NM) 1.000 FT de altura máxima.

Vuelos hacia aeródromos ubicados en Uruguay, excepto el aeródromo de Colonia.

El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR con destino a un aeródromo ubicado en la República Oriental del Uruguay, excepto el aeródromo Colonia, y que tenga la categoría de VFR controlado, será autorizado por BAIREs Control a abandonar el TMA por el punto de notificación SURBO con FL 50 o superior. Dicho tránsito recibirá en SURBO instrucciones de comunicarse con el ACC Montevideo y ascender o descender a un nivel de vuelo VFR acorde con la aplicación de la Tabla de Niveles de Crucero.

Los CTA podrán proponer cambios con el fin de agilizar el flujo de tránsito. Cuando dos o más aeronaves no tengan más de 10nm de separación en el punto de transferencia, se mantendrá una separación vertical de 1000ft, que luego será “liberada” por el controlador aceptante. Por ejemplo, aeronaves en descenso para PAPIX, la primera se transferirá con FL100, la segunda FL110, y así sucesivamente. Lo mismo aplica en caso de ascensos, Ej, Dorvo la primera para FL final 350, la segunda con FL340.

Otros datos:

Las etiquetas deberán siempre reflejar las autorizaciones actualizadas expedidas a la aeronave, tanto en FL temporarios, HDG, Fijos, restricciones de Régimen vertical o velocidad, además de tener “seteado” correctamente el código transponder asignado.

Por consultas: - vatsur22@vatsur.org - Director Fir Montevideo-Uruguay
- vatsur10@vatsur.org - Director Artcc Argentino