

APÉNDICE A

PLAN DE CONTINGENCIA ATS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

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 encaminar 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 BASICOS

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 previsibles, 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, CORDOBA, 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), integrada por:

DIRECTOR DE TRÁNSITO AÉREO: TEL / FAX (5411)-4317-6307
 JEFE DEPARTAMENTO ATM : TEL / FAX (5411)-4317-6502
 JEFE DE LAS REGIONES AÉREAS AFECTADAS
 JEFE DE OPERACIONES DE LA REGIONES AÉREAS AFECTADAS
 JEFE DE TRÁNSITO AÉREO DE LA REGIONES AÉREAS AFECTADAS
 JEFE DE LOS ACC AFECTADOS

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

8. ESTRUCTURA DE RUTAS ATS

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

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

9. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

9.1 Responsabilidades de los ATS

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

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

9.1.2 El texto del NOTAM deberá indicar lo siguiente:

- a) Hora y fecha de inicio, y tiempo de duración previsto, de las medidas de contingencia;
- b) Se aplicará el plan de contingencia de la República Argentina, FIR afectadas XXXX;
- c) Instalaciones y/o servicios no disponibles;
- d) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;

e) Procedimientos a seguir por los pilotos, quienes deberán mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se esta volando, si estuviera disponible, así como también la frecuencia aire – aire 123,45 Mhz;

f) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

9.2 Separación lateral

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

9.3 Separación vertical

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

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

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

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

9.5 Separación longitudinal

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

9.6 Prioridad a los diferentes tipos de vuelo

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

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

9.7 Transferencia de control y coordinación

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

9.8 Transferencia de responsabilidades

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

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

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

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

9.9 Procedimiento de autotransferencia

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

9.10 Transferencia de las comunicaciones

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

9.11 Mensajes EST

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

9.12 Acuse de recibo

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

9.13 Operaciones cerca de los límites de las FIR's

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

9.14 Coordinación de los permisos de tránsito

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

10. COMUNICACIONES

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

- a) Mantendrán escucha permanente en la frecuencia VHF apropiadas a la FIR's donde se realice el vuelo y de no tener contacto con la dependencia ATC pertinente, transmitirán, preferentemente en español y en inglés, en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación.
- b) Procedimientos operacionales conexos que figuran en el Anexo 11 de la OACI, Apéndice C. Para una mejor referencia en el **APÉNDICE 1 del ANEXO III** se transcriben los citados procedimientos. La frecuencia para los **Procedimientos de Radiodifusión de Información en Vuelo** que deberá utilizarse en la Región SAM es **123.45 Mhz..**

11. DIFUSIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA ATS

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

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

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

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

12. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PILOTOS

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

13. MEDIDAS DE COORDINACIÓN

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

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

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

14. VARIOS

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

ANEXOS:

ANEXO I: Red Simplificada de Rutas ATS.

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

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 RELACION CON LAS CARTAS DE NAVEGACION EN RUTA VIGENTES, SE SUPRIMIERON ALGUNAS RUTAS ATS, Y LA MAYORIA QUE ORIGINALMENTE ERAN DE DOBLE SENTIDO, HAN SIDO ESTABLECIDAS CON UN ÚNICO SENTIDO DE VUELO.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
A 305	EZEIZA VOR /DME EZE	→ DORVO	NO	
A 306	SARGO	→ EZEIZA VOR/DME EZE	EZEIZA ↔ LA PLATA VOR PTA	SOLO SE AUTORIZARA DOBLE SENTIDO EN EL TRAMO EZE / PTA PARA ACFT DESDE Y HACIA SUDAFRICA.
A 307	BOBIK	→ MENDOZA VOR/DME DOZ	NO	TRAMO BOBIK / MENDOZA UNICO SENTIDO HACIA DOZ;
A 307	NO		ESITO ↔ MENDOZA	TRAMO ESITO / MENDOZA DE DOBLE SENTIDO.
A 314	PAPIX	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	
A 316	NO		JUJUY ↔ SALTA VOR/DME JIJ VOR/DME SAL	SOLAMENTE UTILIZABLE ENTRE JIJ Y SAL.
A 428	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ ARPAS	NO	

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
A 570	NO		R. GALLEGOS ↔ PALIX VOR/DME GAL	
B 561	NO		RIO GRANDE ↔ TOGOR VOR/DME GRA	
B 682	NO		TONAR ↔ S.C.DE BARILOCHE VOR/DME BAR	
B 687	NO		RESISTENCIA ↔ POSADAS VOR/DME SIS VOR/DME POS	TRAMO SIS / POS DE DOBLE SENTIDO.
B 687	POSADAS → C. DE IGUAZU VOR/DME POS VOR/DME IGU		NO	TRAMO POS / IGU DE UNICO SENTIDO HACIA IGU.
B 688	ORUGA → EZEIZA VOR/DME EZE		NO	
W 3	NO		MENDOZA ↔ TUCUMAN VOR/DME DOZ VOR/DME TUC	SOLAMENTE UTILIZABLE ENTRE DOZ Y TUC.
W 4	NO		SALTA ↔ RESISTENCIA VOR/DME SAL VOR/DME SIS	
W 5	NO		TUCUMAN ↔ SALTA VOR/DME TUC VOR/DME SAL	NO UTILIZABLE TRAMO TUC / CBA. SE UTILIZARA CON DOBLE SENTIDO ENTRE TUC Y SAL Y DE UN UNICO SENTIDO DESDE FDO HASTA CBA.
W 5	SAN FERNANDO → CORDOBA VOR/DME FDO VOR/DME CBA		NO	
W 6	NO		CORDOBA ↔ TUCUMAN VOR/DME CBA VOR/DME TUC	
W 7	NO		TUCUMAN ↔ RESISTENCIA VOR/DME TUC VOR/DME SIS	
W 8	SAN FERNANDO → PARANA VOR/DME FDO VOR/DME PAR		NO	SOLAMENTE UTILIZABLE DE UN SOLO SENTIDO, DESDE FDO HACIA PAR.

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
W 9	EZEIZA VOR/DME EZE VOR/DME DOZ	→ MENDOZA	NO	
W 14	RECONQUISTA VOR/DME RTA	→ POSADAS VOR/DME POS	NO	SOLO UTILIZABLE DESDE RTA HACIA POS.
W 16	NO		LA RIOJA VOR LAR ↔ CORDOBA VOR/DME CBA	SOLO UTILIZABLE DESDE LAR HACIA CBA
W 18	G. BELGRANO VOR GBE	→ B. BLANCA VOR/DME BCA	NO	TRAMO GBE / BCA DE UNICO SENTIDO HACIA BCA.
W 18	NO		BAHIA BLANCA VOR/DME BCA ↔ RIO GALLEGOS VOR/DME GAL	TRAMO BCA / GAL DE DOBLE SENTIDO.
W 20	PARANA VOR/DME PAR	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO	SOLO UTILIZABLE EN EL TRAMO PAR / SIS CON UNICO SENTIDO.
W 22	BAHIA BLANCA VOR/DME BCA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	
W 24	CORDOBA VOR/DME CBA	→ SAN FERNANDO VOR/DME FDO	NO	TRAMO CBA/FDO DE UNICO SENTIDO HACIA SAN FERNANDO.
W 24	SAN JUAN VOR/DME JUA	→ CORDOBA VOR/DME CBA		TRAMO JUA/CBA DE UNICO SENTIDO HACIA CORDOBA.
W 26	S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	→ BODIR	NO	SOLO UTILIZABLE DE UNICO SENTIDO TRAMO BAR / BODIR.
W 29	EZEIZA VOR/DME EZE	→ MAR DEL PLATA VOR/DME MDP	NO	
W 30	DADAN VOR/DME NEU	→ NEUQUEN	NO	
W 31	M. DEL PLATA VOR/DME MDP	→ LA PLATA VOR PTA	NO	

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
W 32	NO		BAHIA BLANCA \longleftrightarrow NEUQUEN VOR/DME BCA VOR/DME NEU	TRAMO BCA / NEU DE DOBLE SENTIDO.
W 32	NEUQUEN \rightarrow S.C.BARILOCHE VOR/DME NEU VOR/DME BAR		NO	TRAMO NEU / BAR DE UNICO SENTIDO.
W 37	NO		ESITO \longleftrightarrow SAN RAFAEL VOR SRA	SOLO UTILIZABLE TRAMO DE DOBLE SENTIDO ENTRE ESITO Y SRA.
W 39	C. RIVADAVIA \rightarrow S.C. VOR/DME CRV BARILOCHE VOR/DME BAR		NO	
W 42	NO		R. GALLEGOS \longleftrightarrow USHUAIA VOR/DME GAL VOR/DME USU	SOLO UTILIZABLE TRAMO DE DOBLE SENTIDO ENTRE GAL Y USU.
W 44	S.C.BARILOCHE \rightarrow ESQUEL VOR/DME BAR VOR/DME ESQ		NO	SOLO UTILIZABLE DE UNICO SENTIDO EN TRAMO BAR / ESQ.
W 50	ESQUEL \rightarrow C. RIVADAVIA VOR/DME ESQ VOR/DME CRV		C.RIVADAVIA \longleftrightarrow ISLAS MALVINAS VOR/DME CRV	
W 54	NO		R. GALLEGOS \longleftrightarrow ISLAS MALVINAS VOR/DME GAL	
W 61	ARATA \rightarrow SANTA ROSA VOR/DME OSA		NO	
W 62	SANTA ROSA \rightarrow ENROS VOR/DME OSA		NO	SOLO UTILIZABLE DE UNICO SENTIDO EN TRAMO OSA / ENROS
W 64	MENDOZA \rightarrow VADON VOR/DME DOZ		NO	

AWY	ÚNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
W 68	SAN RAFAEL VOR SRA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS

ESPACIO AEREO SUPERIOR

DURANTE LA VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA SOLO SE UTILIZARAN LAS RUTAS ATS QUE SE DETALLAN A CONTINUACION:

ADVERTENCIA: EN RELACION CON LAS CARTAS DE NAVEGACION EN RUTA VIGENTES, SE SUPRIMIERON ALGUNAS RUTAS ATS, Y LA MAYORIA QUE ORIGINALMENTE ERAN DE DOBLE SENTIDO, HAN SIDO ESTABLECIDAS CON UN UNICO SENTIDO DE VUELO.

AWY	UNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
UA 305	EZEIZA VOR/DME EZE	→ DORVO	NO	
UA 306	SARGO	→ UMKAL	EZEIZA ↔ LA PLATA	SOLO SE UTILIZARA DOBLE SENTIDO EN EL TRAMO EZEIZA / LA PLATA PARA ACFT DESDE Y HACIA SUDAFRICA.
UA 307	BOBIK	→ MENDOZA VOR/DME DOZ	NO	DESDE BOBIK (FIR SIS) ESTA RUTA TIENE UNICO SENTIDO SUROESTE HACIA VOR/DME DOZ
UA 314	PAPIX	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	
UA 556	REPAM	→ M. CASEROS VOR/DME MCS	NO	EN EL TRAMO MCS / CARRASCO (FIR MONTEVIDEO) ES DE DOBLE SENTIDO.
UA 558	JUJUY VOR/DME JUJ	→ OROKO	NO	CON CENTRO EN VOR/DME JUJ ESTA RUTA TIENE UNICO SENTIDO NORTE HACIA OROKO; Y UNICO SENTIDO SUR HACIA MULTA.
UA 558	JUJUY VOR/DME JUJ	→ MULTA		

AWY	UNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
UA 570	G. BELGRANO VOR GBE	→ VIEDMA VOR VIE	NO	TRAMO GBE/VIE DE UNICO SENTIDO.
UA 570	NO		VIEDMA VOR VIE ↔ PALIX	TRAMO VIE/PALIX DE DOBLE SENTIDO
UB 561	NO		R. GRANDE ↔ TOGOR VOR/DME GRA	
UB 682	NO		TONAR ↔ S.C. DE BARILOCHE VOR/DME BAR	
UB 688	POSADAS VOR/DME POS	→ M. CASEROS VOR/DME MCS	NO	
UL 211/ UL 211F	NO		LA PLATA ↔ MUNES VOR PTA	RUTA DE CONTINGENCIA DEL AORRA A PARTIR DEL MERIDIANO 53° W HACIA EL ESTE.
UL 324	EZEIZA VOR/DME EZE	→ FOZ DE IGUAZU VOR/DME FOZ	NO	
UL 417	ELAKA	→ CERES VOR/DME ERE	NO	
UL 550	TUCUMAN VOR/DME TUC	→ KONRI	NO	CON CENTRO EN VOR/DME TUC ESTA RUTA TIENE UNICO SENTIDO NOROESTE HACIA KONRI; Y UNICO SENTIDO SURESTE HACIA VOR/DME ROS.
UL 550	TUCUMAN VOR/DME TUC	→ ROSARIO VOR/DME ROS		
UL 793	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ KUBIR	NO	
UM 424	ALBAL	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	
UM 529	ASIMO	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO	

AWY	UNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
UR 550	CORDOBA VOR/DME CBA	→ JUJUY VOR/DME JUJ	NO	
UR 554	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ ARPAS	NO	
UR 560	KADAT	→ JUJUY VOR/DME JUJ	NO	
UT 109	NO		VIEDMA ↔ RIO VOR VIE GALLEGOS VOR/DME GAL	
UW 3	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ SAN JUAN VOR/DME JUA	NO	
UW 5	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ CORDOBA VOR/DME CBA	NO	
UW 7	M. CASEROS VOR/DME MCS	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO	
UW 8	SAN FERNANDO VOR/DME FDO	→ PARANA VOR/DME PAR	NO	
UW 10	MENDOZA VOR/DME DOZ	→ S.A. DE ARECO VOR/DME SNT	NO	
UW 18	ATITO	→ BAHIA BLANCA VOR/DME BCA	NO	TRAMO ATITO / BCA DE UNICO SENTIDO.
UW 18	NO		B. BLANCA ↔ VIEDMA VOR/DME BCA VOR VIE	TRAMO BCA / VIE DE DOBLE SENTIDO
UW 20	ROSARIO VOR/DME ROS	→ RESISTENCIA VOR/DME SIS	NO	
UW 22	BAHIA BLANCA VOR/DME BCA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	

AWY	UNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
UW 24	CORDOBA VOR/DME CBA	→ S.A.DE ARECO VOR/DME SNT	NO	ESTA RUTA TIENE UNICO SENTIDO SUR HACIA SNT Y UNICO SENTIDO ESTE DESDE JUA Y HACIA CBA.
UW 24	SAN JUAN VOR/DME JUA	→ CORDOBA VOR/DME CBA		
UW 25	EZEIZA VOR/DME EZE	→ S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	NO	
UW 26	S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	→ BODIR	NO	
UW 29	EZEIZA VOR/DME EZE	→ MAR DEL PLATA VOR/DME MDP	NO	
UW 30	LIXUS	→ NEUQUEN VOR/DME NEU	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	RIO GALLEGOS ↔ USHUAIA VOR/DME GAL VOR USU	
UW 44	S.C. BARILOCHE VOR/DME BAR	→ ESQUEL VOR/DME ESQ	NO	
UW 46		NO	RIO GRANDE ↔ ISLAS VOR/DME MALVINAS	
UW 50	ESQUEL VOR/DME ESQ	→ C. RIVADAVIA VOR/DME CRV	C. RIVADAVIA ↔ ISLAS VOR/DME CRV MALVINAS	
UW 54		NO	RIO GALLEGOS ↔ ISLAS VOR/DME GAL MALVINAS	

AWY	UNICO SENTIDO		DOBLE SENTIDO	OBSERVACIONES
	DESDE	HASTA	TRAMO	
UW 61	ARATA	→ SANTA ROSA VOR/DME OSA	NO	
UW 64	MONTE CA- SEROS VOR/DME MCS	→ GUALEGUAYCHU VOR/DME GUA	NO	
UW 65	RESISTENCIA VOR/DME SIS	→ M. MORENO VOR/DME ENO	NO	
UW 68	SAN RAFAEL VOR SRA	→ EZEIZA VOR/DME EZE	NO	

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

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

2. Los ACC's adyacentes:

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

La dependencia ATS deberá:

- Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATS aceptante, y

- Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

El piloto deberá:

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

Apéndices:

APÉNDICE 1: Medidas de Contingencia CNS y MET .

MEDIDAS DE CONTINGENCIA CNS Y MET

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).

Medidas de contingencia para los servicios de navegación

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

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

Medidas de contingencia para el intercambio de información OPMET

Las medidas de contingencia a utilizar para el intercambio de información OPMET están incluidos 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.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PILOTOS

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

1. 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
2. Todos 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.
3. Volarán en la ruta o lo más cerca posible del eje de ruta de contingencia asignada.
4. 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).
5. 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.
6. 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.
7. Las transmisiones antes citadas también se realizarán en la frecuencia aire/aire 123.45 Mhz.
8. Mantendrán las luces de navegación y de anticolidión continuamente encendidas.
9. Independientemente se encuentren o no en espacio aéreo con cobertura radar, los pilotos mantendrán el último transpondedor SSR en modo A y C asignado y si no se le ha asignado transpondedor, mantendrán accionado código A/C 2000.
10. Procedimientos en caso de fallas de comunicaciones.

10.1 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.

10.2 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.

10.3 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.

10.4 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 10.4 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.

11. 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.

PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES CONEXOS

1. Introducción y aplicación de radiodifusiones

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

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

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

2. Detalles de la radiodifusión

2.1 Frecuencia RTF VHF que debe utilizarse: 123.45 Mhz.

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

2.2 Guardia de escucha

2.2.1 Debería mantenerse la escucha en la frecuencia 123.45 Mhz, 10 minutos antes de entrar en el espacio aéreo designado hasta salir del mismo. Para las aeronaves que despeguen de un aeródromo situado dentro de los límites laterales del espacio aéreo designado, la escucha debería comenzar lo antes posible después del despegue y mantenerse hasta salir del espacio aéreo.

2.3 Hora de las radiodifusiones

2.3.1 La transmisión debería tener lugar:

- a) 10 minutos antes de entrar en el espacio aéreo designado, o bien, para los pilotos que despeguen de un aeródromo situado dentro de los límites laterales del espacio aéreo designado, lo antes posible después del despegue;
- b) 10 minutos antes de cruzar un punto de notificación;
- c) 10 minutos antes de cruzar o entrar en una ruta ATS;

- d) a intervalos de 20 minutos entre puntos de notificación distantes;
- e) entre 2 y 5 minutos, siempre que sea posible, antes de cambiar de nivel de vuelo;
- f) en el momento de cambiar de nivel de vuelo; y
- g) en cualquier otro momento en que el piloto lo estime necesario.

2.4 Forma en que debe hacerse la radiodifusión.

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

A TODAS LAS ESTACIONES (necesario para identificar una radiodifusión de información sobre el tránsito)

(distintivo de llamada)

NIVEL DE VUELO (número) (o SUBIENDO* AL NIVEL DE VUELO [número])

(dirección)

(ruta ATS) (o DIRECTOR 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

) 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.

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:

APENDICE 1: Argentina - Uruguay

APENDICE 2: Argentina - Brasil

APENDICE 3: Argentina - Paraguay

APENDICE 4: Argentina - Bolivia

APENDICE 5: Argentina - Chile.

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 si 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. ASIGNACION DE CODIGOS SSR

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

7. PROCEDIMIENTOS TIBA (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 TIBA en frecuencia 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. TELEFONOS:

Para Argentina:

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

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

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

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

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

Para Uruguay:

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

11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:

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

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

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 324	EZEIZA / KUKEN / DAYMA / CUARA / ELAMO / LUCIA / ALDOS / IGU / FOZ	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA RESISTENCIA	<ul style="list-style-type: none"> - 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 procedimiento TIBA 5' minutos antes y después 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 procedimiento TIBA 5' minutos antes y después KUKEN.
UA 314/ 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 procedimiento TIBA a 50 NM o 5' minutos antes y después PAPIX.

<p>UA 308/ UN 857</p>	<p>EZEIZA / LA PLATA / DORVO / LOMID / MELO</p>	<p>EZEIZA MONTEVIDEO</p>	<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 procedimiento TIBA 5' minutos antes y después de DORVO.
<p>UA 305</p> <p>A 305</p>	<p>EZEIZA / DORVO / CARRASCO / UGURA / PELOTAS</p> <p>EZEIZA / DORVO / CARRASCO / L. DEL SAUCE / UGELO / PELOTAS</p>	<p>EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA</p>	<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. - Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 5' minutos antes de DORVO. - Las aeronaves aplicarán procedimiento TIBA 5' minutos antes y después DORVO.
<p>UA 306</p> <p>A 306</p>	<p>LAGUNA DEL SAUCE / CARRASCO / SARGO / LA PLATA / EZEIZA</p>	<p>MONTEVIDEO EZEIZA</p>	<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 procedimiento TIBA a 50 NM o 5' minutos antes y después 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.

**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 RADIODIFUSION 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 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. TELEFONOS:

Para Argentina:

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

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

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

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

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

Para Brasil:**CURITIBA ACC Fono / Fax 55-41-356-3475 o 55-41-251-5511****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 REDIODIFUSION DE INFORMACION 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

MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADAS ENTRE
ARGENTINA Y PARAGUAY

Fecha de efectividad: 14 de Febrero de 2008

1. FIR's AFECTADAS

RESISTENCIA – ASUNCION

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 RADIODIFUSION DE INFORMACION 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. TELEFONOS:

Para Argentina:

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

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

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

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

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

Para PARAGUAY:

**ASUNCION ACC Fono / Fax: (595) 21-646081 o 646082
e-mail : acc_sgas@dinac.gov.py**

11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:

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

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 793	GUA / RESISTENCIA / KUBIR / ASUNCION	EZEIZA RESISTENCIA ASUNCION	<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 ASUNCION 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 ASUNCION. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de KUBIR.
UB 688	ASUNCION /POSADAS / MONTE CASEROS / EZEIZA	ASUNCION 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 ASUNCION 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 ASUNCION hacia EZEIZA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después POSADAS VOR/DME.

B 688	ASUNCION/ POSADAS / MONTE CASEROS / EZEIZA	ASUNCION 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 ASUNCION 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 ASUNCION hacia EZEIZA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después POSADAS VOR/DME.
UA 307	ASUNCION/ BOBIK / RESISTENCIA / CORDOBA / MENDOZA	ASUNCION RESISTENCIA CORDOBA 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 ASUNCION 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 ASUNCION 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 RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después BOBIK.
A 307	ASUNCION / BOBIK / RESISTENCIA / CORDOBA / MENDOZA	ASUNCION RESISTENCIA CORDOBA 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 ASUNCION 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 ASUNCION 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 RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después BOBIK.

UR 554	RESISTENCIA / ARPAS / VOR VAS	RESISTENCIA/ ASUNCION	<p>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</p> <p>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC RESISTENCIA deberá entregar el tránsito en ARPAS.</p> <p>- Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ARPAS. . (Ver nota 1 y 2)</p> <p>- Único sentido del vuelo: desde RESISTENCIA hacia ASUNCION.</p> <p>- 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.</p> <p>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' antes o después de ARPAS.</p>
A 428	RESISTENCIA / ARPAS / VOR VAS	RESISTENCIA/ ASUNCION	<p>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente .</p> <p>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC RESISTENCIA deberá entregar el tránsito en ARPAS.</p> <p>- Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ARPAS. (Ver nota 1 y 2)</p> <p>- Único sentido del vuelo: desde RESISTENCIA hacia ASUNCION.</p> <p>- 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.</p> <p>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' antes o después de ARPAS.</p>
UA 556	VOR VAS/ REPAM / MCS	ASUNCION/ RESISTENCIA	<p>- Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicará la Carta de Acuerdo Operacional vigente.</p> <p>- Sin coordinación entre las FIR's: el ACC ASUNCION deberá entregar el tránsito en REPAM.</p> <p>- Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en REPAM. (Ver nota 1 y 2)</p> <p>- Único sentido del vuelo: desde ASUNCION hacia EZEIZA.</p> <p>- 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.</p> <p>- Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' antes o después de REPAM.</p>

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

MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADAS ENTRE
ARGENTINA Y BOLIVIA

Fecha de efectividad: 14 de Febrero de 2008

1. FIR's AFECTADAS

CORDOBA – LA PAZ

2. OBJETIVO

2.1 Facilitar y mantener el tránsito aéreo internacional en forma segura y ordenada entre la FIR CORDOBA 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 CORDOBA**.

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 CORDOBA, 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 RADIODIFUSION DE INFORMACION 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 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. TELEFONOS:

Para Argentina:

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

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

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

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

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

Para BOLIVIA:**LA PAZ – BOLIVIA Fono: 591-2-2319686 - 591-2-2317090****Fax: 591-2-2311302 - 591-2-2124042****11. RUTAS TROCALES 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 417	LA PAZ / ELAKA / CORDOBA / EZEIZA	LA PAZ CORDOBA EZEZA	<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 CORDOBA las aeronaves en ELAKA. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ELAKA. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de ELAKA o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde LA PAZ hacia CORDOBA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de ELAKA.
UA 558	EZEIZA / CORDOBA / OROKO / LA PAZ	EZEIZA CORDOBA 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 CORDOBA entregará al ACC LA PAZ las aeronaves en OROKO. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en OROKO. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de OROKO o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde CORDOBA hacia LA PAZ. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después OROKO.

NOTA 1: El tráfico entre la **FIR CORDOBA** 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.

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

Fecha de efectividad: 12 Abril del 2007

1. FIR´s AFECTADAS

ANTOFAGASTA – CORDOBA
SANTIAGO – MENDOZA
PUERTO MONTT – EZEIZA
PUNTA ARENAS – COMODORO RIVADAVIA

2. Generalidades

2.1.1 Con coordinación entre las FIR´s (con o sin radar): se aplicará las Cartas de acuerdo operacional.

2.1.2 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.

2.2 Durante el período de contingencia la FIR afectada deberá emitir un **NOTAM** indicando lo siguiente:

- a) Hora y fecha de inicio de las medidas de contingencia;
- b) Espacio aéreo disponible para el aterrizaje y sobrevuelo de tránsito y espacio aéreo a ser evitado;
- c) Detalles de las instalaciones y servicios disponibles o no disponibles y cualquier límite en la provisión de servicios ATS, incluyendo la fecha de restauración de los servicios, en caso de ser posible;
- d) Información acerca de las provisiones preparadas para los servicios alternativos;
- e) Rutas de contingencia ATS;
- f) Procedimientos a seguir por las Unidades ATS vecinas;
- g) Procedimientos a seguir por los pilotos; y

- h) Cualquier otro detalle relacionado con las interrupciones y con las acciones que se están tomando que pudieran ser útiles para los operadores de aeronaves.

3. RUTAS ATS

3.1 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

UR560 (un solo sentido de vuelo hacia FIR CÓRDOBA)

UL 550 (un solo sentido de vuelo hacia FIR ANTOFAGASTA)

Entre FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA

UM529 (un solo sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

UA306 (un solo sentido de vuelo hacia FIR SANTIAGO)

UM424 (un solo sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

Entre FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA

B682 (doble sentido de vuelo)

UB682 (doble sentido de vuelo)

Entre FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA

A570 (doble sentido de vuelo)

UA570 (doble sentido de vuelo)

B561 (doble sentido de vuelo)

UB561 (doble sentido de vuelo)

4. PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

4.1 Las aeronaves se ajustarán a las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

4.2 No se utilizarán Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) entre ambos países.

4.3 Se asignarán solamente niveles de vuelo de acuerdo con la Tabla de Niveles de Crucero (Anexo 2 de la OACI - Apéndice 3a).

4.4 Se comunicará lo antes posible, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso al siguiente FIR, vía medios indicados en Párrafo 2 “Generalidades”.

4.5 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.

4.6 La coordinación interna y externa entre FIR´s se efectuará por los medios indicados en el Párrafo 2 “Generalidades”.

4.7 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.

4.8 Se instruirá a las aeronaves a mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticollisión, así como el último código SSR asignado.

4.9 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.

4.10 Se aplicará control de afluencia del tráfico entre la FIR ANTOFAGASTA y FIR CORDOBA – FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA – FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA – FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA, el cual será de una (1) aeronave cada quince (15) minutos, conformando un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora, en el punto de transferencia correspondiente, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves (entendiéndose cuatro (4) aeronaves/hora en cada una de las rutas ATS establecidas entre los pares de FIR´s mencionados precedentemente).

4.11 Espacio Aéreo: Chile contempla la degradación de la clasificación del Espacio Aéreo tipo A y E, fuera de las Áreas Terminales, a Espacio Aéreo tipo G.

4.12 Chile proporcionará Servicio de Control de Tránsito Aéreo sobre la base de procedimientos y/o Radar dentro de las Áreas Terminales y Zonas de Control. Fuera de ellas proporcionará Servicio de Información de Vuelo y Alerta.

4.13 En caso de falla de la radioayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta, en espera de la aplicación de procedimientos radar o coordinación para navegación autónoma.

5. TELEFONOS:

Para Argentina:

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

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

**Córdoba ACC Fono / Fax (54351) 4335350
54-351-4756450**

**Mendoza ACC Fono / Fax (5461) 4487486
(54261) 4410900 / 0910 Extensión 24337**

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

PARA CHILE :

**Santiago ACC Fono / Fax (56-2) 7672001 / 7671636
Operaciones (56-2) 6019366**
