



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**REUNIÓN MULTILATERAL ATM/CNS ENTRE ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL,
PARAGUAY Y URUGUAY**

(Lima, Perú, 14 al 18 de septiembre de 2009)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión de las Cartas de Acuerdo Operacionales (LOAs) ATS

**REVISIÓN DE LA CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE URUGUAY Y
ARGENTINA**

(Presentada por Uruguay)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presenta información sobre la necesidad modificación del trazado y niveles de vuelo del corredor VFR entre las FIRs Montevideo y Ezeiza

Referencias:

- Doc 4444 ATM Cap. 10
- Carta de Acuerdo Operacional entre Argentina y Uruguay marzo 2005

1 Antecedentes

1.1 En el Cap. 10 del Doc. 4444 ATM en el punto 10.1.1.2 se establece la conveniencia de establecer procedimientos normalizados para la coordinación y transferencia de control de los vuelos, a fin de reducir entre otras cosas, la necesidad de coordinación oral.

1.2 Uno de los procedimientos que se han aplicado para cumplir con este fin es la Carta de Acuerdo Operacional entre las administraciones con FIRs adyacentes.

1.3 En el año 2005 se firmó la Carta de Acuerdo Operacional entre Argentina y Uruguay la que establece dos puntos de ingreso SURBO e ISLA MARTIN GARCÍA para los vuelos VFR.

1.4 Durante la aplicación de la Carta de Acuerdo han sido identificados problemas Operacionales en alta temporada con aeronaves VFR que ingresan por la posición SURBO afectando el espacio aéreo controlado de Colonia (SUCA).

2 **Discusión**

2.1 Visto la iniciativa de la Empresa Buquebus de iniciar actividades con una línea aérea que cubrirá el tramo Colonia-Aeroparque/ Aeroparque-Colonia se entiende necesario rediseñar el corredor visual en la posición SURBO (Corredor SURBO) para que el mismo sea utilizado solo por las aeronaves que se dirijan como destino Aeroparque (SABE) o SAN FERNANDO saliendo de Colonia (SUCA) y las aeronaves de Aeroparque y San Fernando saliendo para Colonia. La descripción, procedimientos y mapa del Corredor VFR 1 figura en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio.

2.2 Como solución a este problema operacional se propone un bloque de espacio a aéreo entre 2500 pies y FL 055 hasta Nueva Helvecia en ambos sentidos con los niveles cuadrantales apropiados vía Martín García dejando el corredor SURBO para las operaciones descriptas en el numeral 2.1.

3 **Acción Sugerida**

3.1 Se invita a la Administración Argentina a estudiar esta propuesta que figura en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio y:

- a) analizar la modificación del corredor visual
- b) analizar el bloque de niveles propuestos, y
- c) efectuar la modificación de la Carta de Acuerdo Operacional vigente.

APÉNDICE A

Corredor VFR 1 entre la FIR Montevideo y la FIR Ezeiza

*Este corredor está definido por los puntos de referencia siguientes: Isla Martín García, Nueva Helvecia, San José, San Ramón y Minas. Todo el tránsito VFR que ingrese o salga al/del FIR Montevideo y su destino sea los Aeropuertos Internacionales, Ángel S. Adami (SUAA), Carrasco (SUMU) y C/C Carlos A. Curbelo – Laguna del Sauce (SULS) o Aeropuertos Internacionales de la FIR EZEIZA, se encaminarán por el corredor VFR 1.

El Corredor SURBO será utilizado únicamente para los vuelos que ingresen o salgan al/del territorio Nacional y tenga como origen/destino el aeropuerto de Colonia (SUCA).

Todas las aeronaves deberán mantener comunicación bilateral con el control correspondiente y respondedor (Modo A y C) operativos y deberán volar a los Niveles de Vuelo o Altitudes de acuerdo a la tabla de niveles de crucero, inserta en la AIP Uruguay.

Los tránsitos ingresarán al corredor VFR 1 con una altitud mínima 2.500 FT (750M) y máxima de FL 055, que mantendrán hasta Nueva Helvecia, luego de este punto podrán utilizar un nivel de vuelo máximo FL 085, quedando sujeto a tránsito y a autorización del ACC Montevideo en FREQ 128.5 MGZ el uso de FL 095 a FL 195.

Los tránsitos que mantengan el corredor VFR 1, continuarán su vuelo por espacio aéreo clase “G” mantendrán escucha de Montevideo Control (FREQ 128.5 MHZ) y para ingresar al Área terminal Carrasco establecerán contacto radial con APP Carrasco (FREQ 119.2 MHZ) 5 minutos antes del ingreso para obtener instrucciones e información de tránsito esencial.

Los tránsitos con destino al Aeropuerto Intl. Ángel S. Adami (SUAA) o Intl. de Carrasco (SUMU), procederán a los mismos desde la posición San José y de acuerdo a las instrucciones recibidas por el Control. Los tránsitos en salida de SUAA / SUMU serán encaminados hacia San José según las instrucciones impartidas por el Control.

Los tránsitos con destino a Laguna del Sauce (SULS), procederán al mismo, manteniendo Minas a la derecha y de acuerdo a las instrucciones recibidas por el Control. Los tránsitos en salida serán encaminados hacia Minas según las instrucciones impartidas por el Control, manteniendo Minas a la derecha.

NOTA: Se aplicarán los reglamentos vigentes según el espacio aéreo por donde se realice el vuelo.

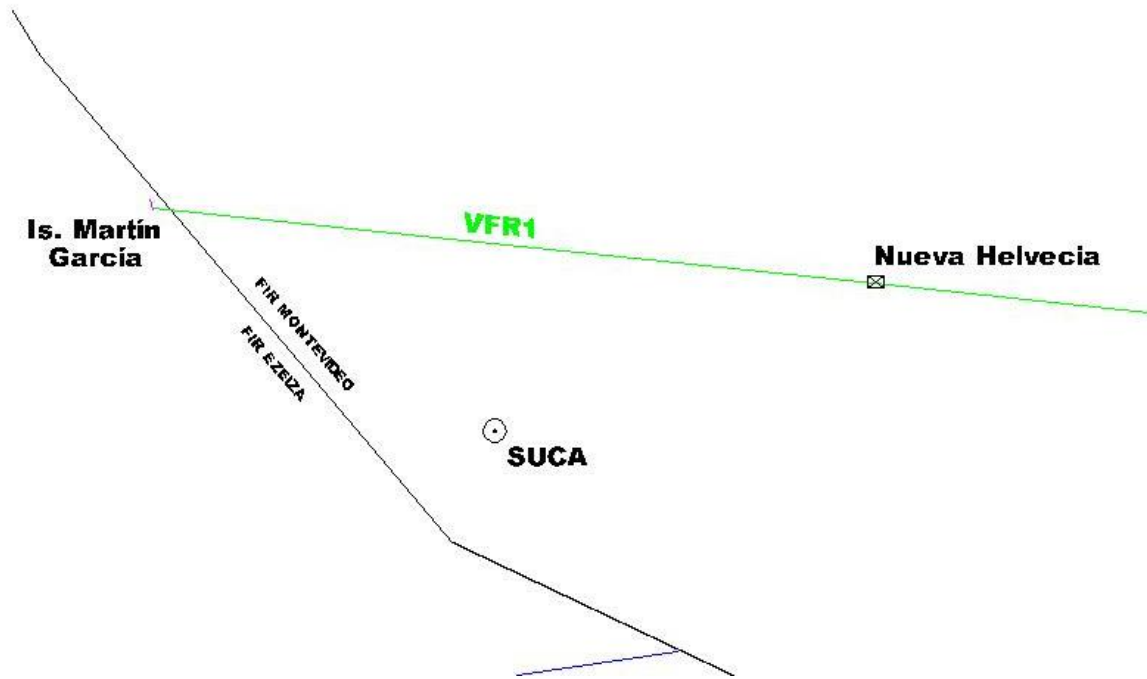
INFORMACION ADICIONAL

- Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas ver en ENR 5.1 de la AIP URUGUAY.
- Vuelos VFR procedentes de SABLE, SADF, SAEZ con destino SUMU, SUAA o SULS (ver la AIP URUGUAY).

Corredor VFR 1

Designador de Ruta (tipo de RNP) Nombre de puntos significativos Coordenadas	Rumbo MAG RDL VOR DIST NM (COP)	<u>Límite superior</u> Límite inferior * Clasificación del espacio aéreo	Límite Lateral NM	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Dependencia de Control Frecuencia
				Im par	Par	
1	2	3	4	5		6
VFR 1 ▲ *ISLA MARTÍN GARCÍA *341056S 0581450W Δ NUEVA HELVECIA 341710S 0571342W ▲ SAN JOSÉ 342015S 0564237W Δ SAN RAMÓN 341723S 0555718W ▲ MINAS 342248S 0551411W						
	* <u>089°</u> *268° *51	<u>FL 055</u> 750 M Clase G		↓	ACC MONTEVIDEO 128.5 MHZ 126.3 MHZ	
	<u>105°</u> 286° 26	<u>FL 085</u> 750 M Clase G				
	<u>095°</u> 275° 38					
	<u>108°</u> 288° 36					
					↑	APP CARRASCO 119.2 MHZ 120.2 MHZ Desde SAN JOSÉ se puede proceder directo a SUMU o a SUAA

A-3



* * * * *