



SAM ATM/CNS SUR
NE/13
27/07/10

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

Segunda Reunión Multilateral ATM/CNS entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay

Lima, Perú, 9 al 12 de Agosto de 2010

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Análisis de los Planes de Contingencia ATS Acordados

PLAN DE CONTINGENCIA ENTRE BRASIL Y URUGUAY

(Presentada por Brasil)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presenta una propuesta para las actualizaciones de los procedimientos operacionales de contingencia entre Brasil y Uruguay, en caso de interrupción de los Servicios ATS en los respectivos ACC.

Referencias:

- Informe Reunión SAM/IG/3; y
- Programa de Optimización de la Red de Rutas ATS de la Región Sudamericana.

1. Introducción

1.1. Bajo este asunto, Brasil propone revisar los procedimientos operacionales de contingencia que deben ser reemplazados entre los ACC Curitiba y Montevideo en caso de interrupción Parcial o Total de los Servicios ATS en los ACC adyacentes.

1.2. Las medidas de contingencia, tanto de Brasil como de Uruguay, después de actualizadas, deben figurar como Apéndices a la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC involucrados, (Ver Anexos 1 y 2 de esta nota de estudio), conforme quedó establecido en la Conclusión CONT/PLANS/2, de la Reunión sobre Planes de Contingencia de la Región SAM, llevada a cabo, de 17 al 21 de Septiembre de 2007, en la Oficina Regional de Lima.

2. **Acción sugerida**

2.1. Se invita a la reunión a tomar nota y a Uruguay a analizar los procedimientos de contingencia que deben ser establecidos y armonizados entre los ACC involucrados.

ANEXO 1**PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE CONTINGENCIA ENTRE BRASIL Y URUGUAY
EN CASO DE FALLA EN LOS SERVICIOS ATS DEL ACC CURITIBA****1 FIRs AFECTADAS**

CURITIBA y MONTEVIDEO

2 GENERALIDADES

- 2.1** El objetivo de este Plan de Contingencia es establecer procedimientos para el ingreso/salida de vuelos internacionales en el espacio aéreo de la FIR Curitiba, en caso de una interrupción **parcial o total** de los servicios de tránsito aéreo, manteniendo, todavía, el flujo ordenado y seguro. En la interrupción parcial se considera, como mínimo, la prestación de los Servicios de Información de Vuelo y de Alerta. En la interrupción total, esos servicios no pueden ser garantizados.
- 2.2** La unidad nacional de contingencia ATM, designada por la Administración de Brasil, asignada para los desarrollos de monitoreo, responsable por hacer cumplir el plan de contingencia e los arreglos de coordinación de contingencia es:

Denominación de la Agencia: Centro General de Navegación Aérea (CGNA).

Persona de Contacto: Célula de Decisión y Coordinación - DCC - Gerente Nacional

Teléfono: 55 21 21 2101-6449; 55 21 21 2101-6409; REDDIG: 3058

Fax: 55 21 21 2101-6504

E-mail: dcc@cgna.gov.br

Puntos de contacto con el ACC Curitiba:

Teléfonos: 554133563475; 554132515342; 554132515308 y 554132515388.

REDDIG: 3060.

AFTN: SBCWZQZX.

- 2.3** En el caso de que ocurra una falla en las comunicaciones aire/tierra, los servicios de tránsito aéreo se apoyarán en las frecuencias VHF y HF disponibles, respectivamente, en cada ACC o APP que haya recibido la atribución de prestar los servicios ATS en una determinada porción del espacio aéreo, contenidas en las publicaciones en vigor o aún, en cualquier otra designada por el Órgano Central – CGNA.

- 2.4** Los procedimientos operacionales específicos para la FIR Curitiba, en caso de contingencia, serán activados pelo CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

3 DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS INVOLUCRADOS

- 3.1** Transmitir, de acuerdo con los procedimientos normales previstos, los mensajes de tránsito aéreo para el ACC en contingencia, así como, un mensaje de estimado (EST) a la primera FIR subsiguiente a la FIR en contingencia;

- 3.2 Autorizar el ingreso de una aeronave en la FIR en contingencia, de acuerdo con lo previsto en el Anexo A, empleando, como mínimo, una separación longitudinal de 15 minutos en el mismo fijo, independientemente del nivel de vuelo. Dependiendo de la diferencia de velocidad y del tiempo de vuelo en el tramo en contingencia y del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, aumentar o disminuir la separación longitudinal de 15 minutos.
- 3.3 Aguardar las orientaciones del Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA), para la aplicación de los ajustes en las medidas de contingencia correspondientes, hasta el momento en que el sistema haya vuelto a la normalidad;
- 3.4 Coordinar con las dependencias ATS de la FIR en contingencia, de acuerdo con las orientaciones del Centro de Gestión de la Navegación Aérea, a través de los circuitos de coordinación ATS u otros disponibles, con no menos de 30 minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de entrada de la FIR en contingencia;
- 3.5 En caso de una interrupción total, instruir a los pilotos en comando de las aeronaves a mantener el último nivel y velocidad empleados mientras sobrevuele la FIR en contingencia;
- 3.6 Observar que las aeronaves deberán estar niveladas, de acuerdo con lo previsto en el Anexo A, por lo menos, 10 minutos anteriores al ingreso en la FIR en contingencia;
- 3.7 Instruir a las aeronaves en el sentido de que intenten establecer comunicación con las dependencias ATS adyacentes con por lo menos 5 minutos de antelación a la hora prevista de ingreso en las FIR subsecuentes;
- 3.8 Observar que, en caso de una interrupción total o parcial en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, se suspenderá el ingreso en la FIR en contingencia hasta que sea evaluada la situación e activado el Plan de Contingencia por el Centro de Gestión de la Navegación Aérea - Órgano Central; y
- 3.9 Observar que, durante la activación del Plan de Contingencia, no se permitirán vuelos de aeronaves no aprobadas en el espacio aéreo RVSM, sin excepciones.

4 DISPOSICIONES APLICABLES A LAS AERONAVES

- 4.1 Solamente se permitirán vuelos las aeronaves que estén realizando vuelos de transporte aéreo regular nacional o internacional, bajo las reglas de vuelo instrumentales (IFR).
- 4.2 Observar que, durante la activación de este Plan, solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán volar entre los FL 290 y FL 410.
- 4.3 En el caso de que ocurra una interrupción parcial, mantener escucha permanente en la frecuencia VHF, HF u otra designada, además de la frecuencia 123.45Mhz y reportar cualquier maniobra de subida o descenso que las circunstancias así lo exijan. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que cruza y otras informaciones relevantes;
- 4.4 Mantener las luces de navegación y de anticolidión continuamente encendidas mientras sobrevuele la FIR en contingencia;
- 4.5 Seleccionar el código 2000 caso no haya sido asignado anteriormente otro código SSR;
- 4.6 Poseer obligatoriamente el TCAS; y
- 4.7 Realizar las coordinaciones necesarias con las demás aeronaves utilizando las frecuencias ATC correspondientes y la frecuencia 123.45Mhz.

5 PUBLICACIÓN DEL NOTAM

- 5.1 Las disposiciones aplicables a los Órganos ATS y a las aeronaves que despegan, aterrizan o sobrevuelan la FIR Curitiba, en función de un fallo parcial o total en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, serán activados por CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

6 SUSPENSIÓN DE LOS PLAN DE VEULO REPETITIVO (RPL)

- 6.1 Mientras dure la situación de contingencia, las listas de RPL quedarán suspendidas, debiendo los usuarios presentar, en todos os casos, los FPL correspondientes, en conformidad con las rutas establecidas en los anexos A o B de este apéndice.

7 PROCEDIMIENTOS DE AUTO TRANSFERENCIA

- 7.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla en el Servicio Fijo de Comunicaciones, los siguientes procedimientos de auto transferencia deberán ser aplicados:

- 7.1.1 La dependencia ATS deberá:

- a) Informar al piloto la indisponibilidad del Servicio Fijo con la oficina ATS aceptante; y
- b) Disponer las informaciones e instrucciones necesarias para que el piloto obtenga contacto con la dependencia aceptante.

- 7.1.2 El piloto deberá:

- a) Intentar contacto con la dependencia aceptante, con por lo menos 5 minutos de antelación del ETO en el fijo de transferencia;
- b) Informar la dependencia ATS que está llevando a cabo una auto transferencia; y
- c) Transmitir las siguientes informaciones: Identificación de la aeronave, procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al fijo de auto transferencia.

8 LIMITE DE PERMISO

- 8.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla de la red fija de comunicaciones, pero dispongan de cobertura de comunicaciones para el Servicio Móvil, el permiso de tránsito tendrá validez hasta el punto de transferencia de control, con la condición de auto transferencia llevada a cabo por el piloto.

APÉNDICE A al ANEXO 1**PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA ENTRE LOS ACC CURITIBA Y MONTEVIDEO**

CONTINGENCIA PARCIAL EN LA FIR CURITIBA (FIR-CW)				
RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR MONTEVIDEO	TMA CURITIBA	AKPOD UM540 VOR POR UW6	AKPOD	Los Niveles de Vuelo a serán asignados mediante coordinación entre el ACC Curitiba y el CGNA.
		AKNEN UM671 VOR CXS UW6	VOR MLO	
		UGURA A309 VOR POR G449	UGURA	
TMA CURITIBA	FIR MONTEVIDEO	UA310 VOR MLO	VOR MLO	
		UA310 ASDEK UM788 VOR BGE UA314 VOR-BGE ISALA	VOR BGE	
		G449 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
FIR MONTEVIDEO	TMA PORTO ALEGRE	AKPOD UM540	AKPOD	
		VOR MLO UA308 UN857	VOR MLO	
		UGURA A309	UGURA	
TMA PORTO ALEGRE	FIR MONTEVIDEO	UN857 UA308 VOR MLO	VOR MLO	
		UA314 VOR BGE	VOR BGE	
		A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
FIR MONTEVIDEO	TMA FLORIANÓPOLIS	AKPOD UM540 VOR POR UA314	AKPOD	
		VOR MLO UA308 UN857 VOR POR UA314	VOR MLO	
		UGURA A309 VOR POR G677	UGURA	
TMA FLORIANÓPOLIS	FIR MONTEVIDEO	UA314 VOR POR UA308 UN857 VOR MLO	VOR MLO	
		UA314 VOR BGE	VOR BGE	
		G677 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
FIR MONTEVIDEO	TMA SÃO PAULO	VOR MLO UM671	VOR MLO	
		UGURA A309 VOR POR G677 VOR FNP W45	UGURA	
		UM788 VOR BGE	VOR BGE	
TMA SÃO PAULO	FIR MONTEVIDEO	UM788 ASDEK UM792 VOR MLO	VOR MLO	
		G449 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
		G449 VOR POR A314 VOR BGE	VOR BGE	

APÉNDICE B al ANEXO 1

CONTINGENCIA TOTAL EN LA FIR CURITIBA (FIR-CW)				
RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTOTRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR BRASÍLIA	FIR MONTEVIDEO	OROKA UN741 VOR BGE	OROKA VOR BGE	FL360
		PREGO UW58 VOR SCB UA310 ASDEK UM792 VOR MLO	PREGO VOR MLO	FL300, o FL320, o FL360.
		VOR VTR RDE UW50 VOR SCB UA310 ASDEK UM792 VOR MLO	VOR RDE VOR MLO	FL260, o FL280, o FL360, o FL380, o FL470.
		VOR VTR UW50 VOR MRC UN857 VOR MLO	VOR VTR VOR MLO	FL260, o FL280, o FL360, o FL380, o FL430, o FL470.
FIR MONTEVIDEO	FIR BRASÍLIA	VOR MLO UM671 OSAMU UW25 VOR RDE BCO	VOR MLO VOR RDE	FL370
		VOR MLO UN857 DOGSU	VOR MLO DOGSU	FL350

ANEXO 2**PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE CONTINGENCIA ENTRE BRASIL Y URUGUAY
EN CASO DE FALLA EN LOS SERVICIOS ATS DEL ACC MONTEVIDEO****Fecha de efectividad: 17 DIC 2009****1. FIRs AFECTADAS**

CURITIBA - MONTEVIDEO

2. GENERALIDADES

2.1 En caso de activación de los procedimientos de contingencia, el punto de contacto será el Centro de Control de Montevideo.

Teléfonos: 598 2 6040295; 598 2 6040251, extensión 5119

REDDIG: 6551; 6551

AFTN: SUEOZQZX

3. AUTOTRANSFERENCIA

3.1 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de auto transferencia.

3.2 Los siguientes procedimientos de auto transferencia 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 auto transferencia;
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, de acuerdo con las rutas establecidas en

el Anexo A.

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 auto transferencia 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 DE COMUNICACIÓN AIRE/AIRE

- 7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su auto transferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar los procedimientos de comunicación aire/aire 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).

9. RUTAS ATS:

- 10.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, sólo se utilizarán aquellas rutas que se detallan a continuación en ANEXO ALFA.

APÉNDICE A al ANEXO 2Desde la **FIR CURITIBA** hacia la **FIR MONTEVIDEO**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UA310/ UM792	MLO/ AROMO/ TELAJ/ CRR	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado con FL 260, 280, 320, 380 o 430 en MLO.</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en MLO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia URUGUAY.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de MLO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después de VOR MLO.</p>
UA 305	PTS UGELO/ LITOS/ LDS	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado con FL 260, 280, 320, 380 o 430 en UGELO</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGELO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia URUGUAY.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGELO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGELO.</p>
A310	BGE/ ASUMA/ MLO/ AROMO/ TELAJ CRR	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de crucero en ASUMA.</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ASUMA</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia MONTEVIDEO.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de ASUMA.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después ASUMA.</p>

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
A305	PTS/ UGELO/ BOLAT/ LITOS/ LDS	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGELO</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGELO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia URUGUAY.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGELO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGELO.</p>

Desde la **FIR MONTEVIDEO** hacia la **FIR CURITIBA**

UM540	CRR/ MOLBI/ AKPOD/ POR	MONTEVIDEO /CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 250, 270 290, 350 o 410 en AKPOD-</p> <p>Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en AKPOD.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde URUGUAY hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de AKPOD.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después AKPOD.</p>

A309	CRR/ SOLIS/ OGMAR UGURA/ PTS	MONTEVIDEO/ CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGURA</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGURA.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde MONTEVIDEO hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGURA.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGURA.</p>
------	-------------------------------------------------	-------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Desde la **FIR CURITIBA** hacia la **FIR EZEIZA**

UA314/ UN741	BGE/ ISALA/ DALGO/ DUR/ PONPA/ PAPIX/ EZE	CURITIBA/ MONTEVIDEO/ EZEIZA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 260, 280, 320, 380 o 430 en BGE-</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en BGE</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia ARGENTINA.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de BGE.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después BGE.</p>
A305/ A306	PTS UGELO/ BOLAT/ LITOS/ LDS/ LUCIO/ DAGUS/ SARGO/ PTA	CURITIBA/ MONTEVIDEO/ EZEIZA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGELO</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGELO.</p> <p>-Único sentido del vuelo desde BRASIL hacia ARGENTINA</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGELO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGELO.</p>

Desde la **FIR EZEIZA** hacia la **FIR CURITIBA**

<p>UA308/ UN857</p>	<p>PTA/ DORVO/ PABOT/ LOMID/ MLO</p>	<p>EZEIZA/ MONTEVIDEO /CURITIBA</p>	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. -Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 250, 270, 290, 350 o 410 en MLO- -Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en MLO. -Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL. -Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de MLO. -Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después MLO.</p>
<p>UL 324</p>	<p>EZE/ KUKEN/ TORON/ PALOL/ ANPON/ DAYMA/ GUTIL/ CUARA/ ELAMO/ LUCIA/ ALDOS/ IGU/ FOZ</p>	<p>EZEIZA/ MONTEVIDEO /CURITIBA</p>	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. -Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 250, 270, 290, 350 o 410 en CUARA - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en CUARA. -Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL. -Sin coordinación, se utiliza el método de auto transferencia, 5' minutos antes de CUARA. -Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después CUARA.</p>
<p>UM 654</p>	<p>EZE / KUKEN/ GAMOT/ FLZ</p>	<p>EZEIZA/ MONTEVIDEO CURITIBA</p>	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. -Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 290, 350 o 410 en GAMOT. FL 290 Nivel Mínimo en GAMOT. -Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en GAMOT. -Sin coordinación, se utiliza el método de auto transferencia, 5' minutos antes de GAMOT. - Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL. -Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después GAMOT.</p>
<p>A305/ A309</p>	<p>EZE/ DORVO/ TIGRE/ CRR/ SOLIS/ OGMAR/ UGURA/ PTS</p>	<p>EZEIZA/ MONTEVIDEO /CURITIBA</p>	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo. -Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de crucero en UGURA. -Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGURA -Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL. -Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGURA. -Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGURA.</p>

NOTA 1: El tráfico entre la FIR CURITIBA 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 FIRs., por punto de transferencia, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.

NOTA 2: Cuando el punto de transferencia sea común para el Espacio Aéreo Superior e Inferior el espaciamiento del tránsito será independiente para cada espacio aéreo, pero no más de cuatro (4) aeronaves por hora en cada espacio.

NOTA 3: 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.

* * * * *