

# **PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL PBN EN EL ÁREA TERMINAL DE SANTIAGO DE CHILE**

# PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACION DEL CONCEPTO DE ESPACIO AÉREO PBN EN EL TMA SANTIAGO

# PLAN DE ACCIÓN

FASE	ACTIVIDADES	N° DÍAS	FECHAS
<b>PLANIFICACIÓN</b>	<p><b>6</b></p> <p><b>Acordar los supuestos CNS/ATM sobre los que se va a trabajar: elementos habilitantes y restricciones CNS/ATM que serán consideradas.</b></p> <p>(incluye: capacidad de la flota, muestras de tráfico en FOQA, áreas con y sin vigilancia ATS, uso de pistas, etc)</p>	<b>25</b>	<b>25.MAR.15</b>
	<p><b>5</b></p> <p><b>Selección de los criterios, políticas de seguridad operacional y los criterios de performance requerida.</b></p>	<b>10</b>	<b>15.MAR.15</b>
	<p><b>4</b></p> <p><b>Análisis del escenario de referencia.</b></p> <p>(incluye: recolección de datos de las operaciones ATM y datos FOQA, revisión y análisis de las operaciones actuales, análisis de los flujos, de las SID, STAR y rutas)</p>	<b>30</b>	<b>13.FEB.15</b>
	<p><b>1-3</b></p> <p><b>- Acuerdo sobre los requisitos operacionales que desencadenan la necesidad de implantación de la PBN en el espacio aéreo.</b> (proyección de aumento en las operaciones, introducción de procedimientos de abatimiento de ruido, construcción nueva pista etc).</p> <p><b>- Creación del equipo de diseño del espacio aéreo.</b> (normalmente liderado por un ATM enfocado a la gestión de proyectos y con conocimiento operacional del espacio aéreo a intervenir).</p> <p><b>- Acuerdo sobre los objetivos, el alcance y los plazos.</b></p>	<b>25</b>	<b>19.ENE15</b>

# PLAN DE ACCIÓN

FASE	ACTIVIDADES		Nº DÍAS	FECHAS
<b>DISEÑO</b>	10	Confirmación de las especificación para la navegación OACI necesarias.	5	06.OCT.15
	9	Diseño de los volúmenes y sectores ATC.	30	06.SEP.15
	8	Diseño y/o modificación de procedimientos SID, STAR, IAC.	120	09.MAY.15
	7	Diseño del Espacio Aéreo, Puntos de entrada/salida de la TMA, Rutas y Circuitos de Espera.	20	19.ABR.15

# PLAN DE ACCIÓN

FASE	ACTIVIDADES	N° DÍAS	FECHAS
<b>VALIDACIÓN</b>	<p><b>Validación del diseño procedimientos.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración del material de instrucción para ATC</li> <li>- Entrenamiento ATC**</li> <li>- Elaboración de Publicaciones AIP</li> </ul>	<b>60</b>	<b>04.MAR.16</b>
	<p><b>Finalización del diseño de procedimientos.</b></p>	<b>25</b>	<b>08.FEB.16</b>
	<p><b>Validación del concepto de espacio aéreo a través:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- análisis SMS, identificación de peligros y acciones mitigadoras</li> <li>- del modelado de datos, (Google Earth)</li> <li>- simulación y ensayos ATC reales, (Simulador ATC)</li> <li>- simulación de vuelo, (Simulador LATAM)</li> <li>- vuelos de verificación (cuando se requiera)</li> </ul>	<b>120</b>	<b>11.OCT.15</b>

# PLAN DE ACCIÓN

FASE	ACTIVIDADES		Nº DÍAS	FECHAS
<b>IMPLANTACIÓN</b>	17	<b>Evaluación post-implantación</b>	90	14.DIC.16
	16	<b>Implantación de los cambios en el espacio aéreo.</b> (fecha AIRAC)	1	15.SEP.16
	15	<b>Planificación de implantación</b> - Publicación de nuevos procedimientos (cartas de rutas, de procedimientos y tablas de codificación) - Instrucción a usuarios sobre los cambios - Divulgación de la información	60	17.JUL.16
	14	<b>Planificación de implantación</b> - Actualización de las Cartas de Acuerdo Operacionales (LoA) . - Cambios a los sistemas de visualización ATC (Datagen, Mapgen, etc).	60	18.MAY.16
	13.1	<b>Días de trabajo adicionales para absorber potenciales demoras no previstas y trabajo AIS</b>	15	03.MAY.16

# FASE: VALIDACIÓN

## IFSET



SID	AHORRO MENSUAL			AHORRO ANUAL
	%	COMBUSTIBLE (Kgs)	CO <sub>2</sub> (Kgs)	CO <sub>2</sub> (Ton)
<b>ALBAL</b>	0,4%	6.500	20.540	246,5
<b>DILOK 1B</b>	2,8%	1.600	5.056	60,7
<b>DILOK 2A</b>	4,2%	34.300	108.388	1.300
<b>DONTI</b>	11,3%	412.400	1.303.184	15.638
<b>NEBEG</b>	3,0%	7.800	24.648	295,8
				<b>17.541</b>

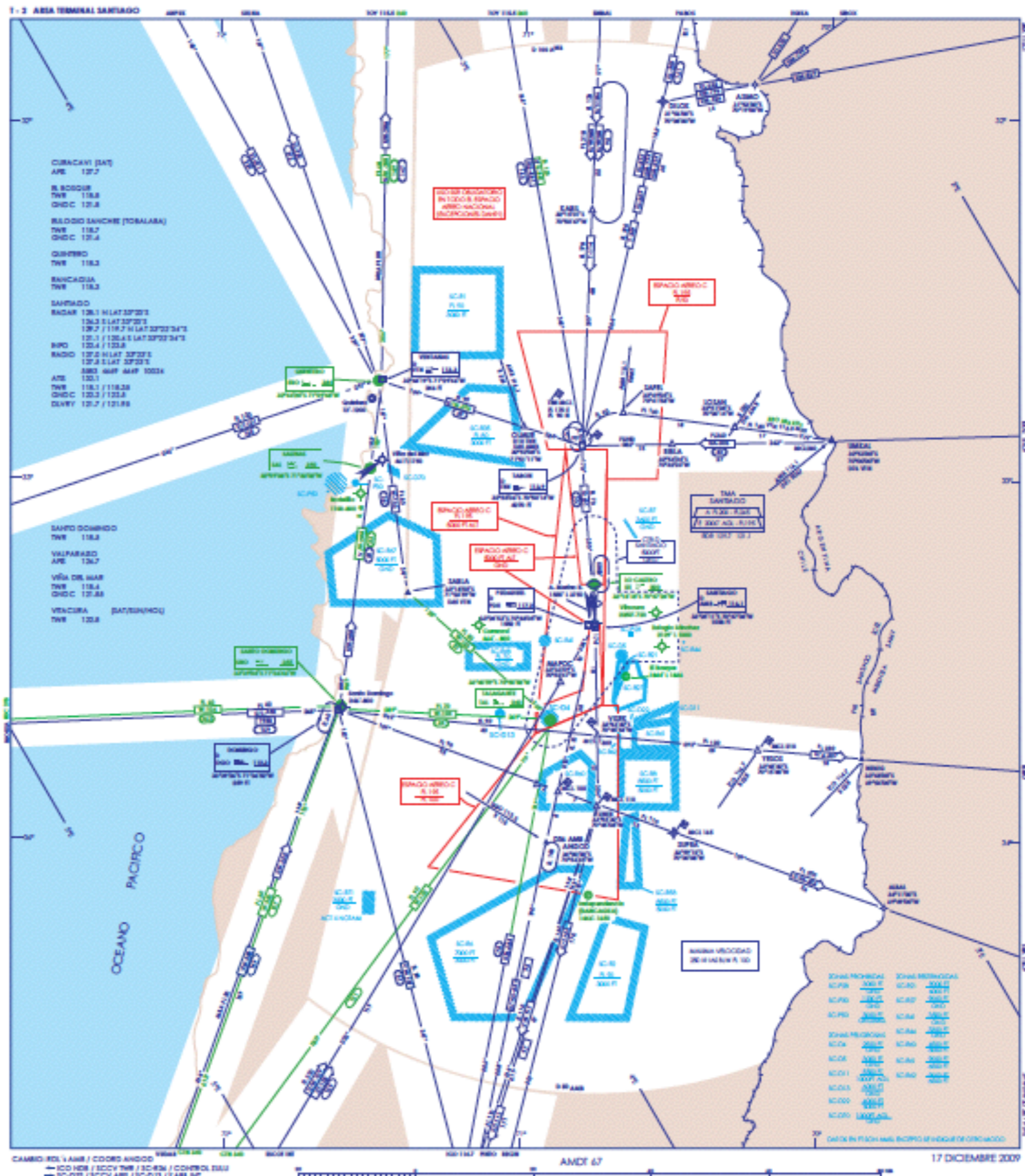
STAR	AHORRO MENSUAL			AHORRO ANUAL
	%	COMBUSTIBLE (Kgs)	CO <sub>2</sub> (Kgs)	CO <sub>2</sub> (Ton)
<b>SIMOK</b>	0,0%	0	0	0
<b>UMKAL</b>	0,0%	100	316	3,8
<b>TILKO</b>	-9,4%	42.492	134.274	1.611,3
				<b>1.615</b>

PROC.	AHORRO MENSUAL		AHORRO ANUAL
	COMBUSTIBLE (Kgs)	CO <sub>2</sub> (Kgs)	CO <sub>2</sub> (Ton)
STAR	42.502	134.590	1.615
SID	462.600	1.461.816	17.541
			<b>19.156</b>

# ÁREA TERMINAL DE SANTIAGO



# TMA 2013



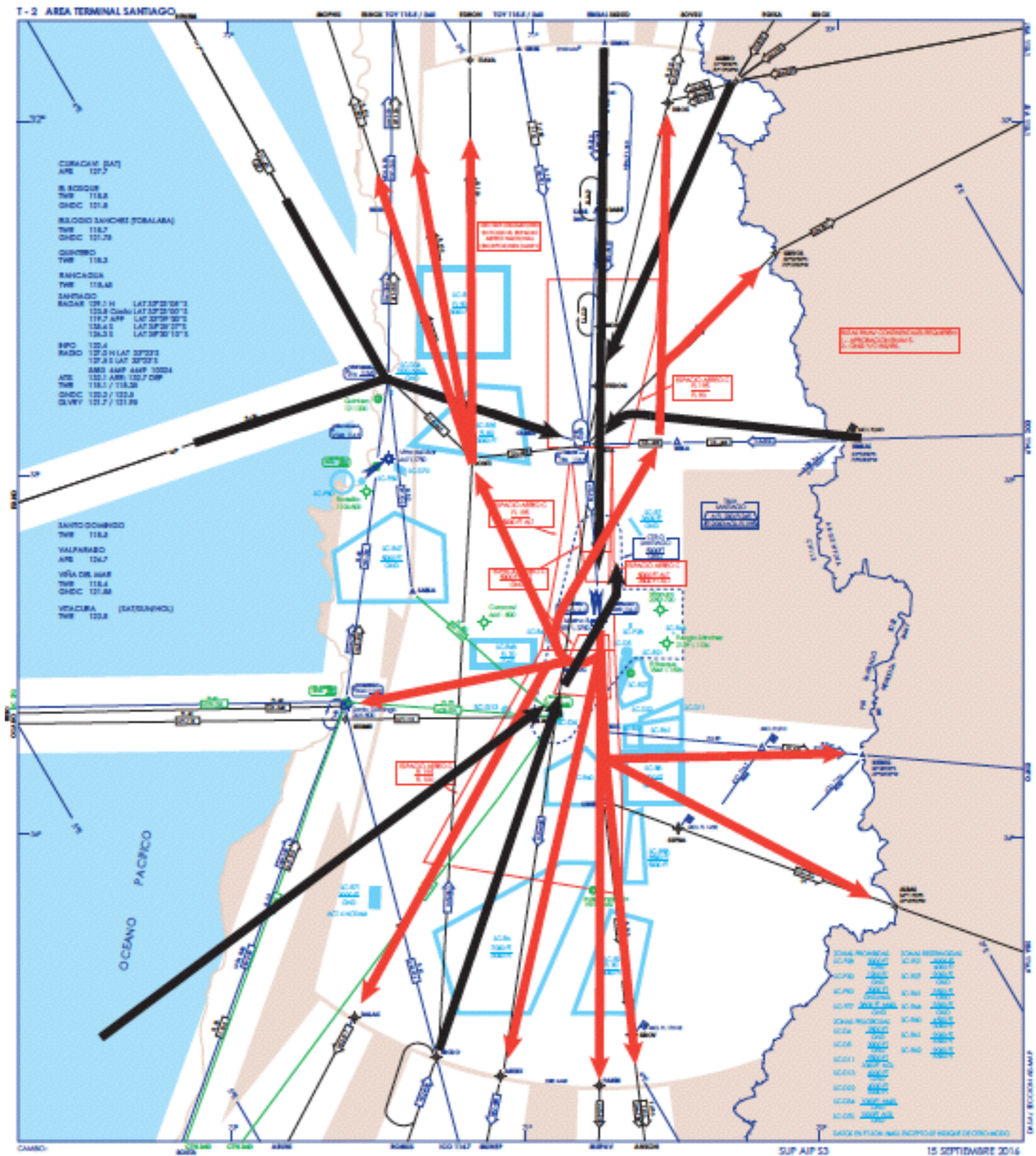


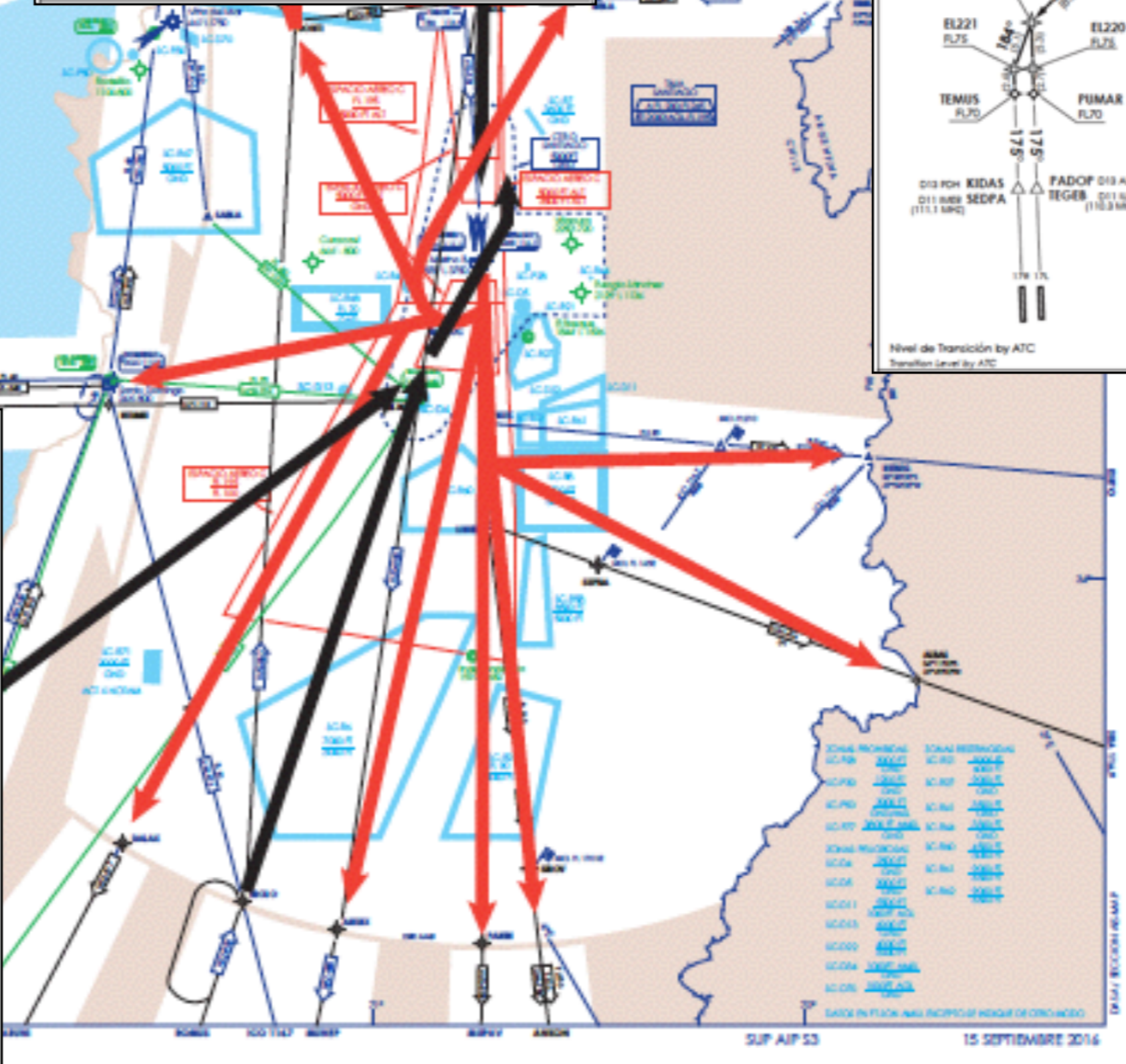
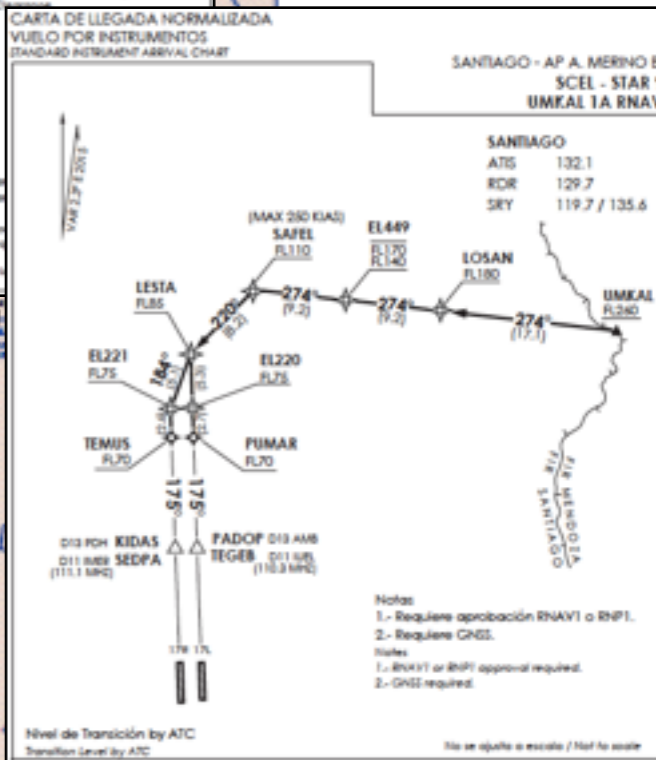
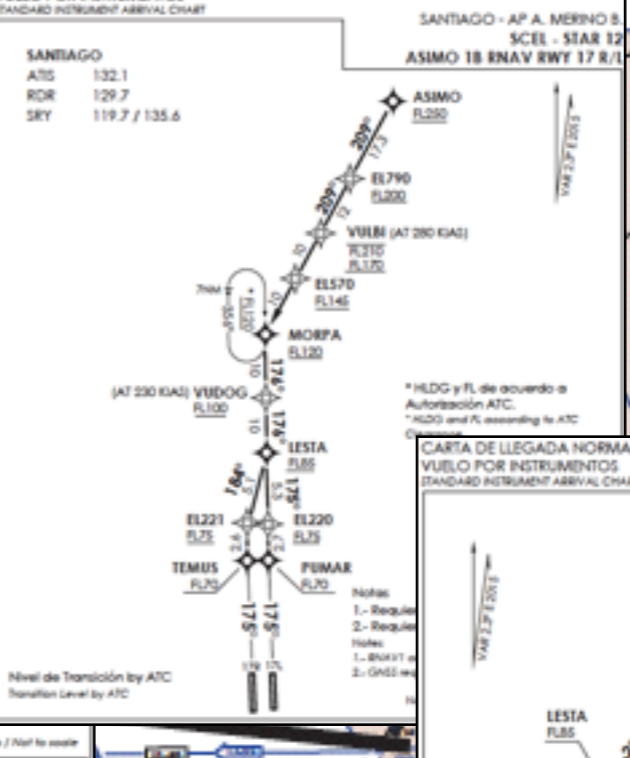
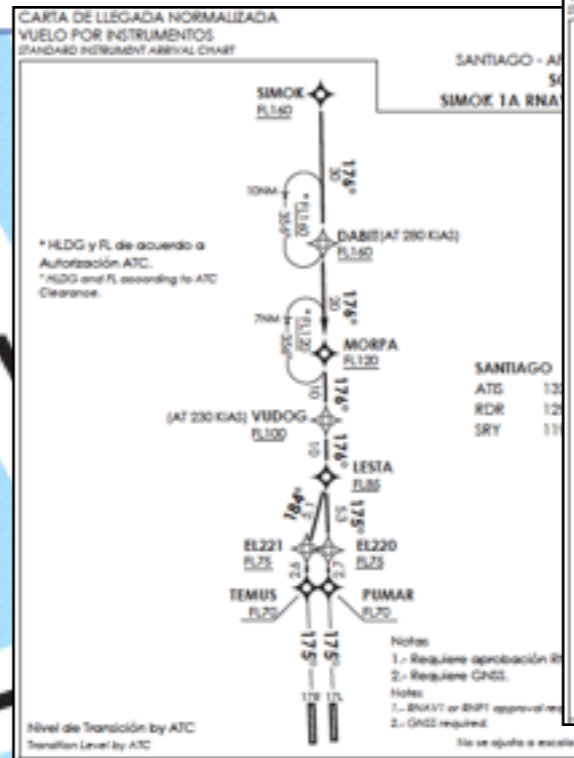
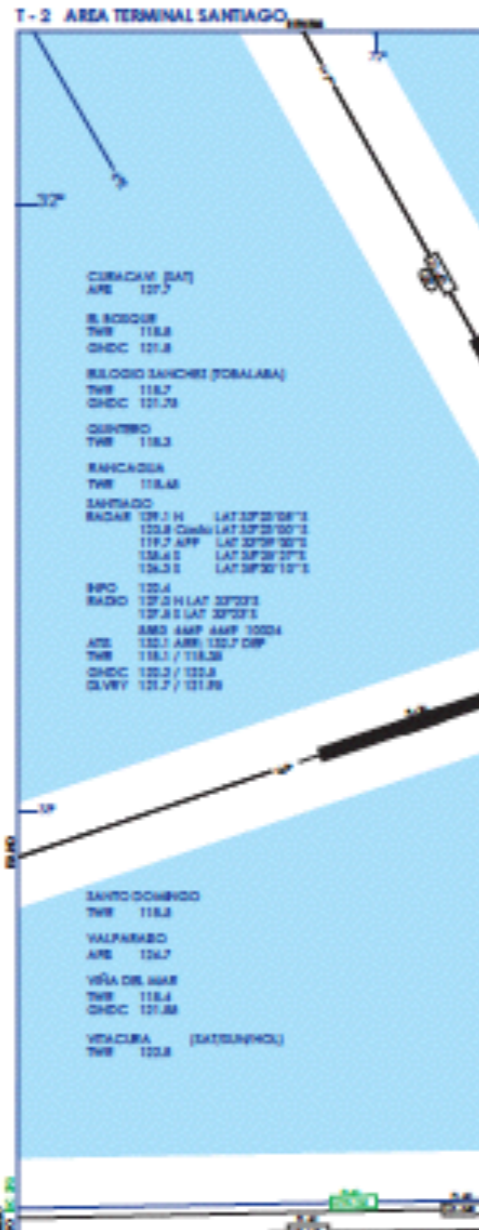


# **FLUJOS DE TRÁNSITO EN EL ÁREA TERMINAL DE SANTIAGO**



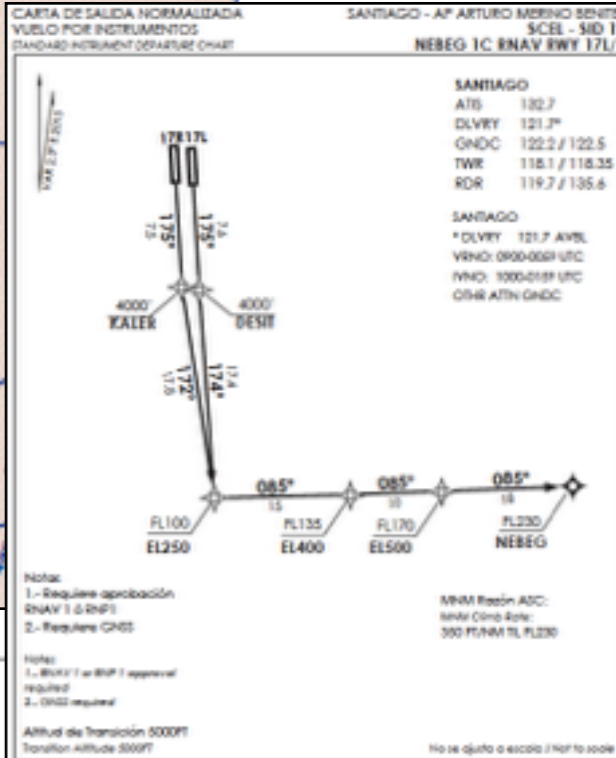
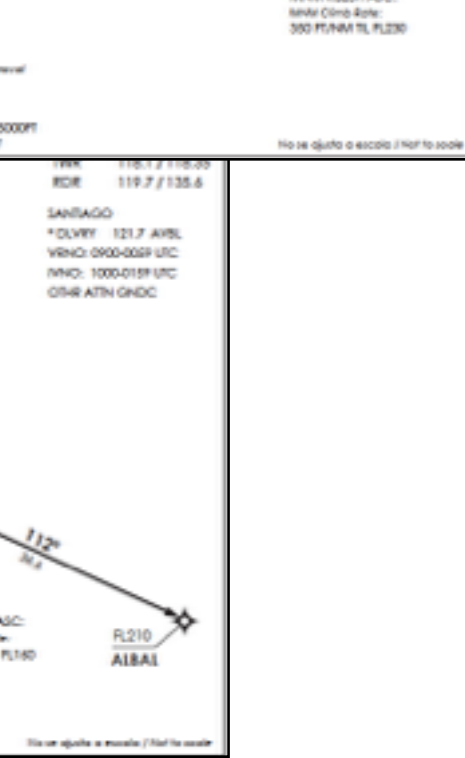
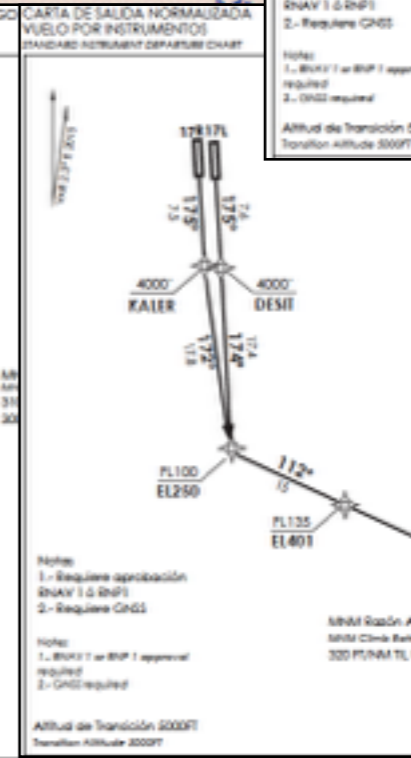
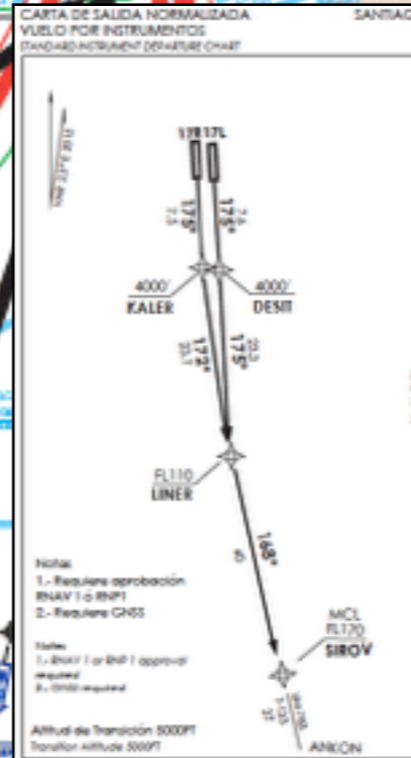
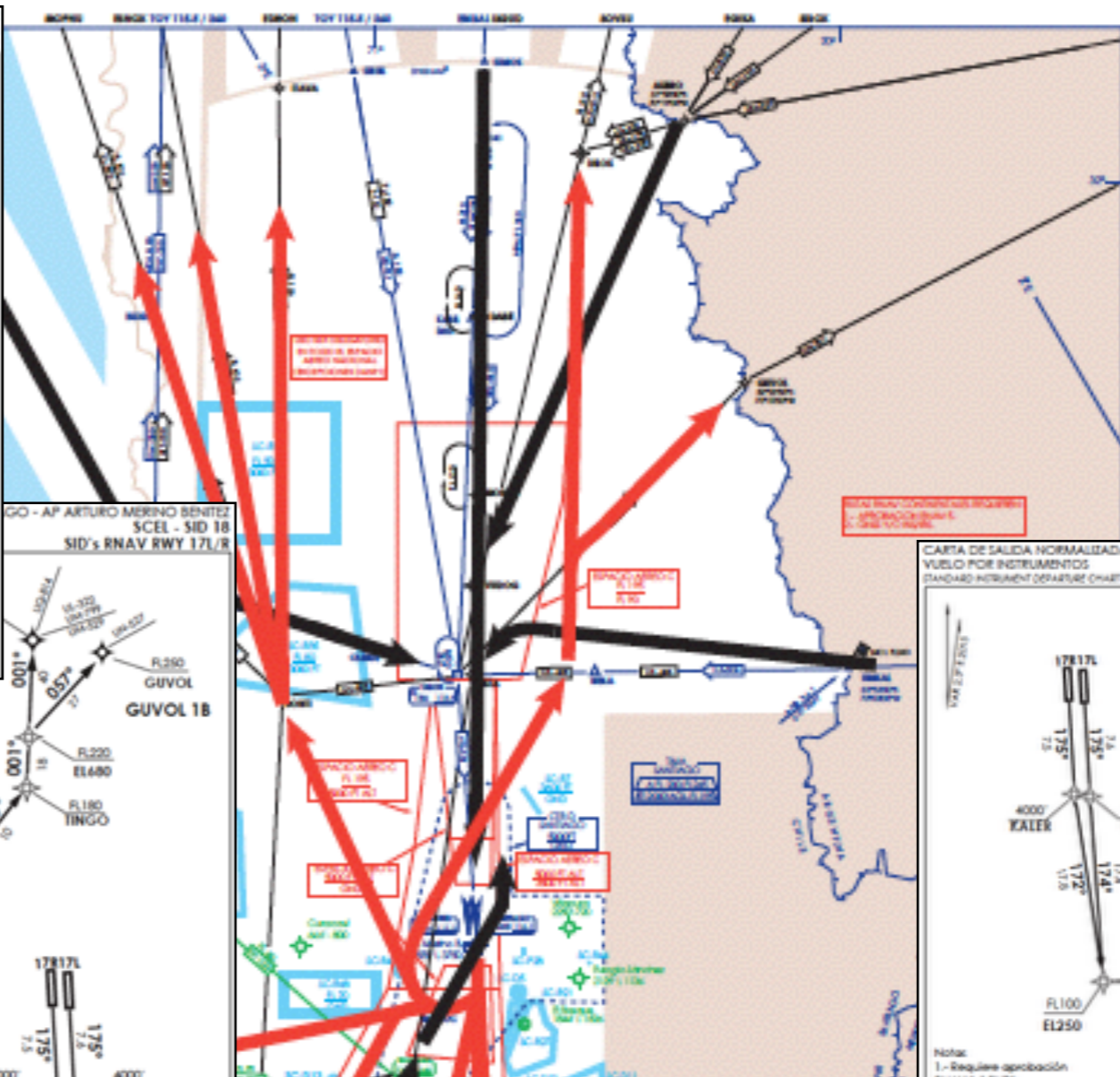
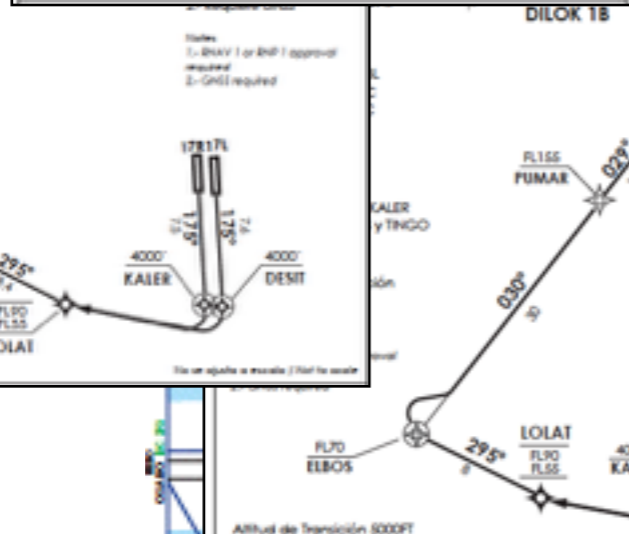
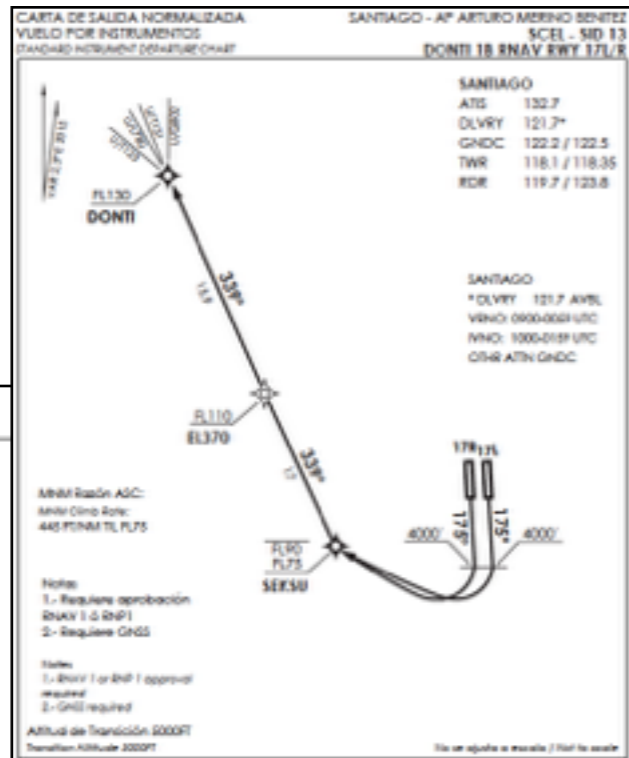
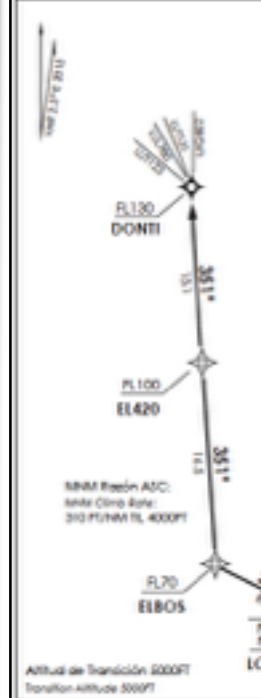
# FLUJOS RWY 17







CARTA DE SALIDA NORMALIZADA VUELO POR INSTRUMENTOS STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART



ANM Región ASC:  
ANM Ciro Aze:  
445 PUNTA TL PL75

Notas:  
1- Requiere aprobación RNAC 1 & RNP1  
2- Requiere GNSS

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

Notas:  
1- BWP1 o BWP1 approval required  
2- GNSS required

Altitud de Transición 5000FT  
Transition Altitude 5000FT

SANTIAGO  
ATS 132.7  
DLVRY 121.7  
GNDC 122.2 / 122.5  
TWR 118.1 / 118.35  
RDR 119.7 / 123.8

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
ATS 132.7  
DLVRY 121.7  
GNDC 122.2 / 122.5  
TWR 118.1 / 118.35  
RDR 119.7 / 123.8

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

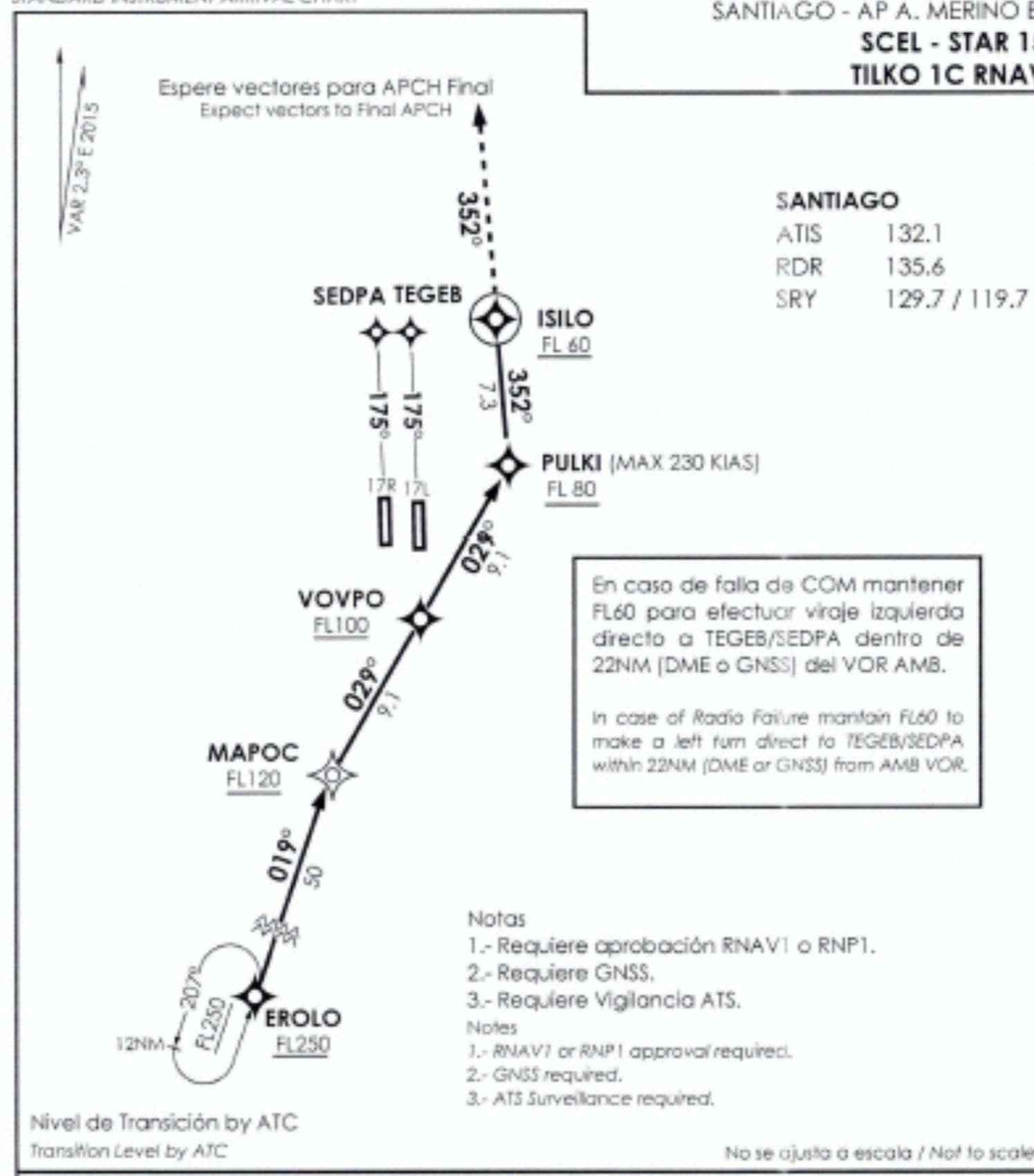
SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

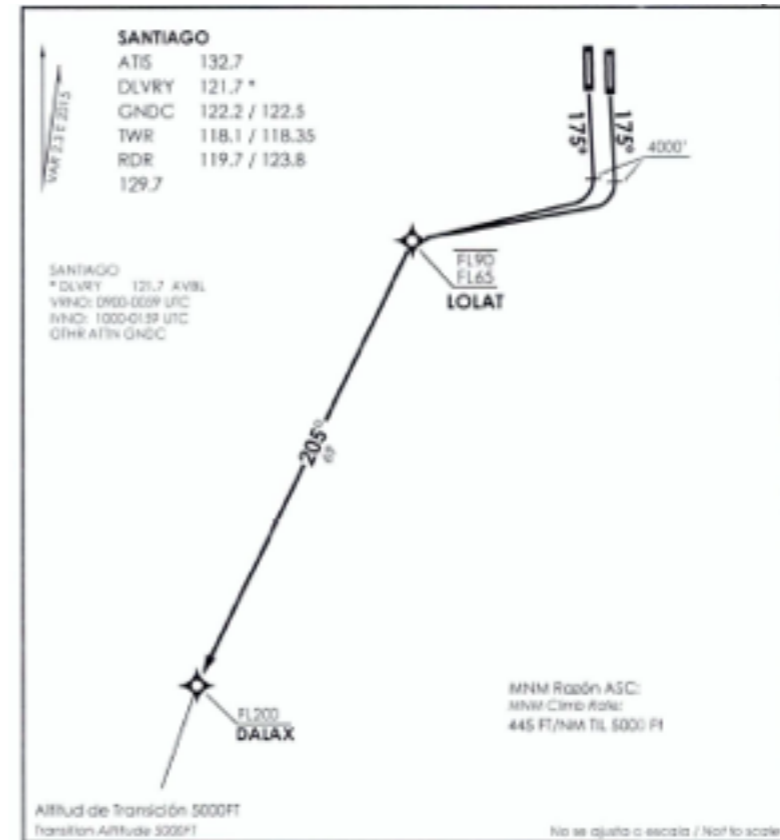
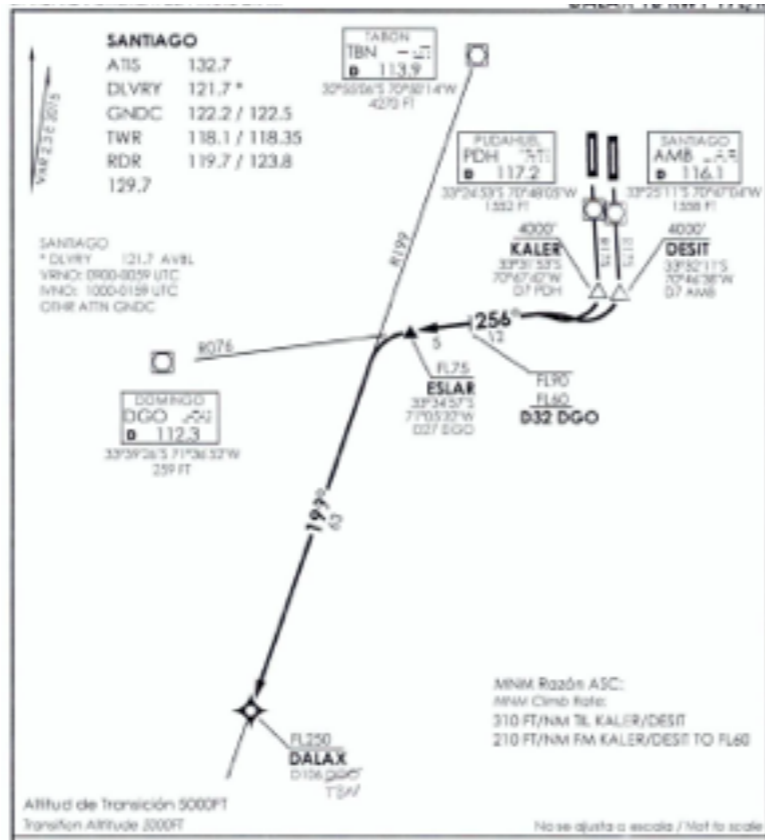
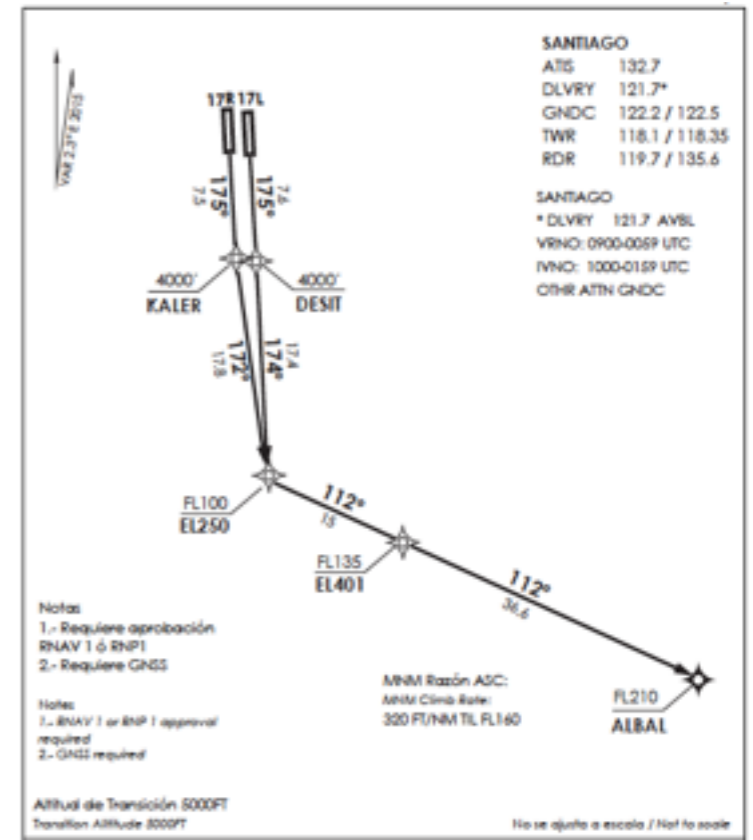
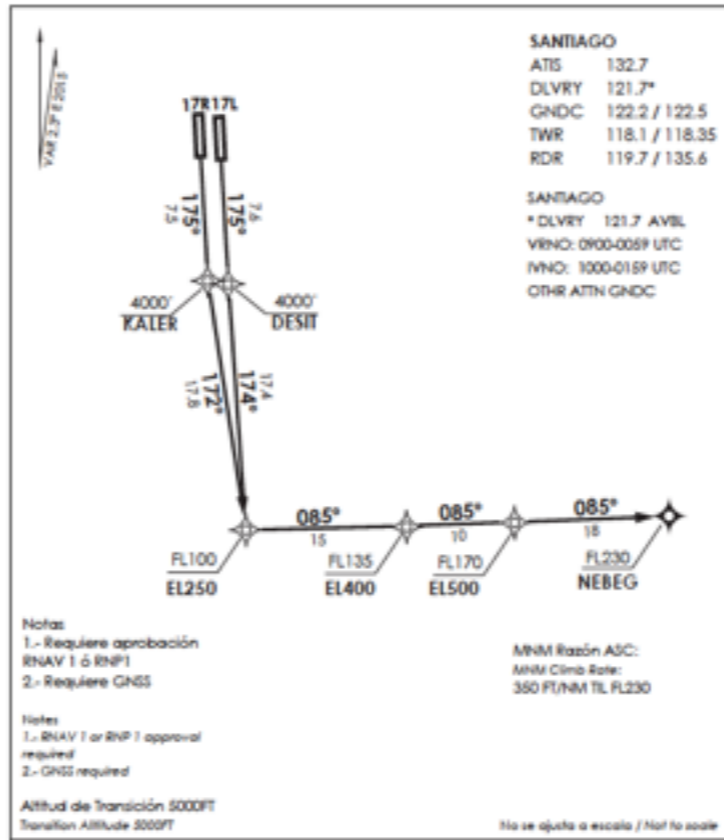
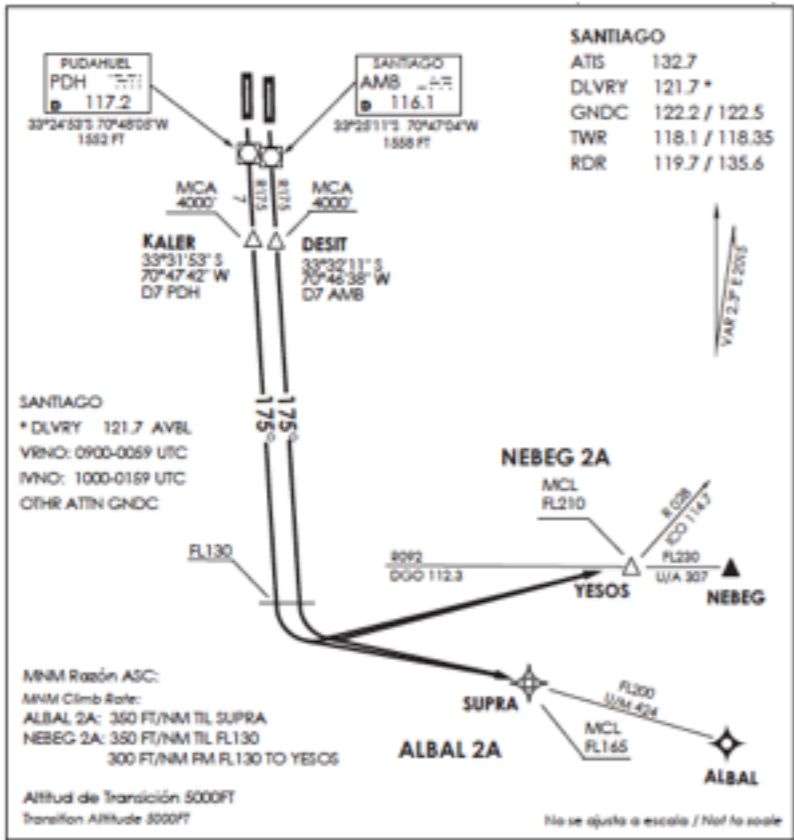
SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

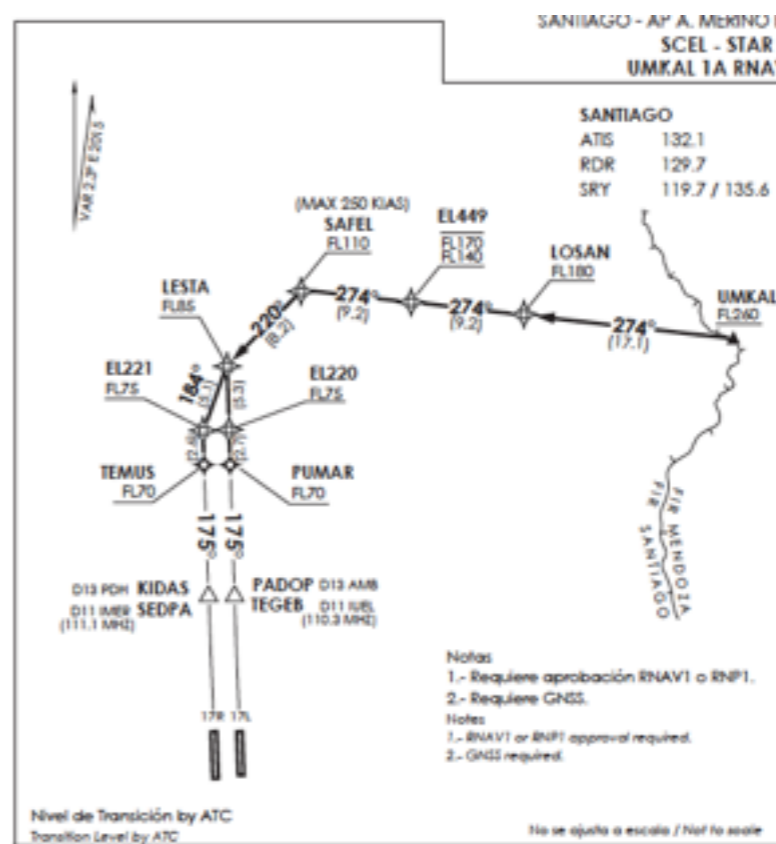
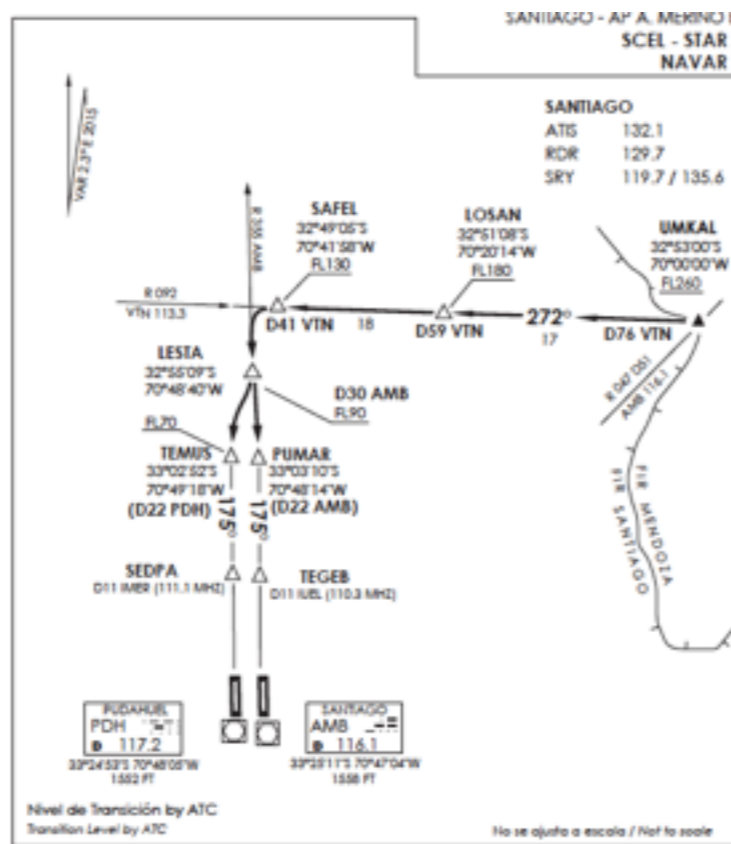
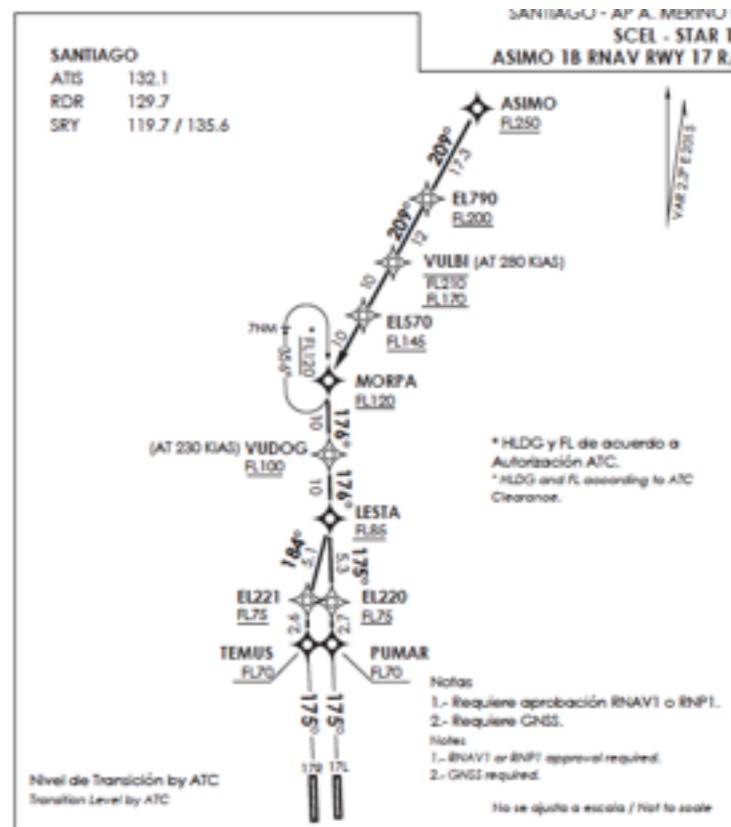
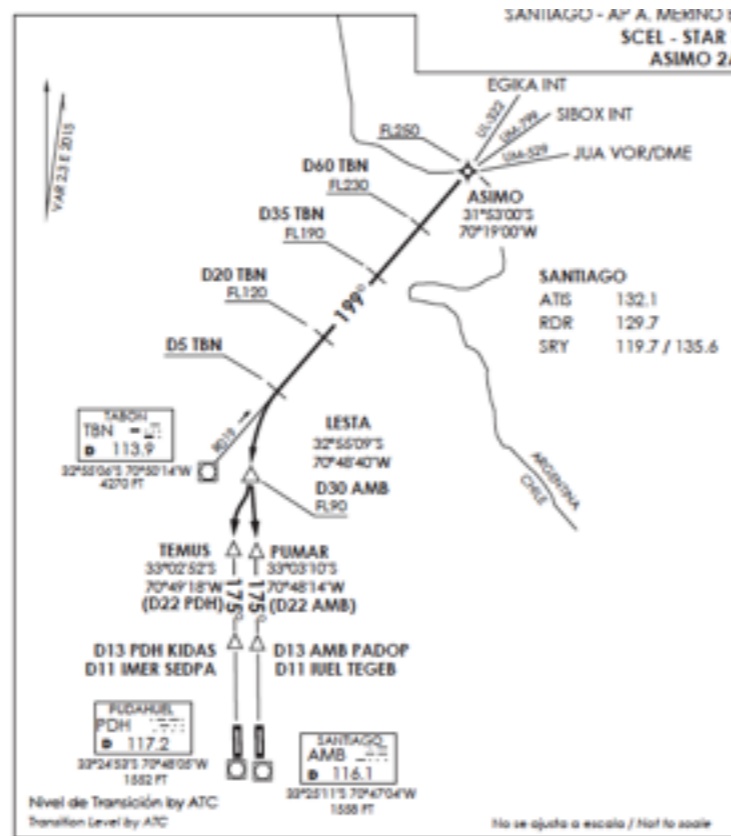
SANTIAGO  
\*DLVRY 121.7 AVEL  
VNO: 0900-009 UTC  
VNO: 1000-019 UTC  
OIR: ATN GNDC

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA  
VUELO POR INSTRUMENTOS  
STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART

SANTIAGO - AP A. MERINO B.  
**SCEL - STAR 15**  
**TILKO 1C RNAV**

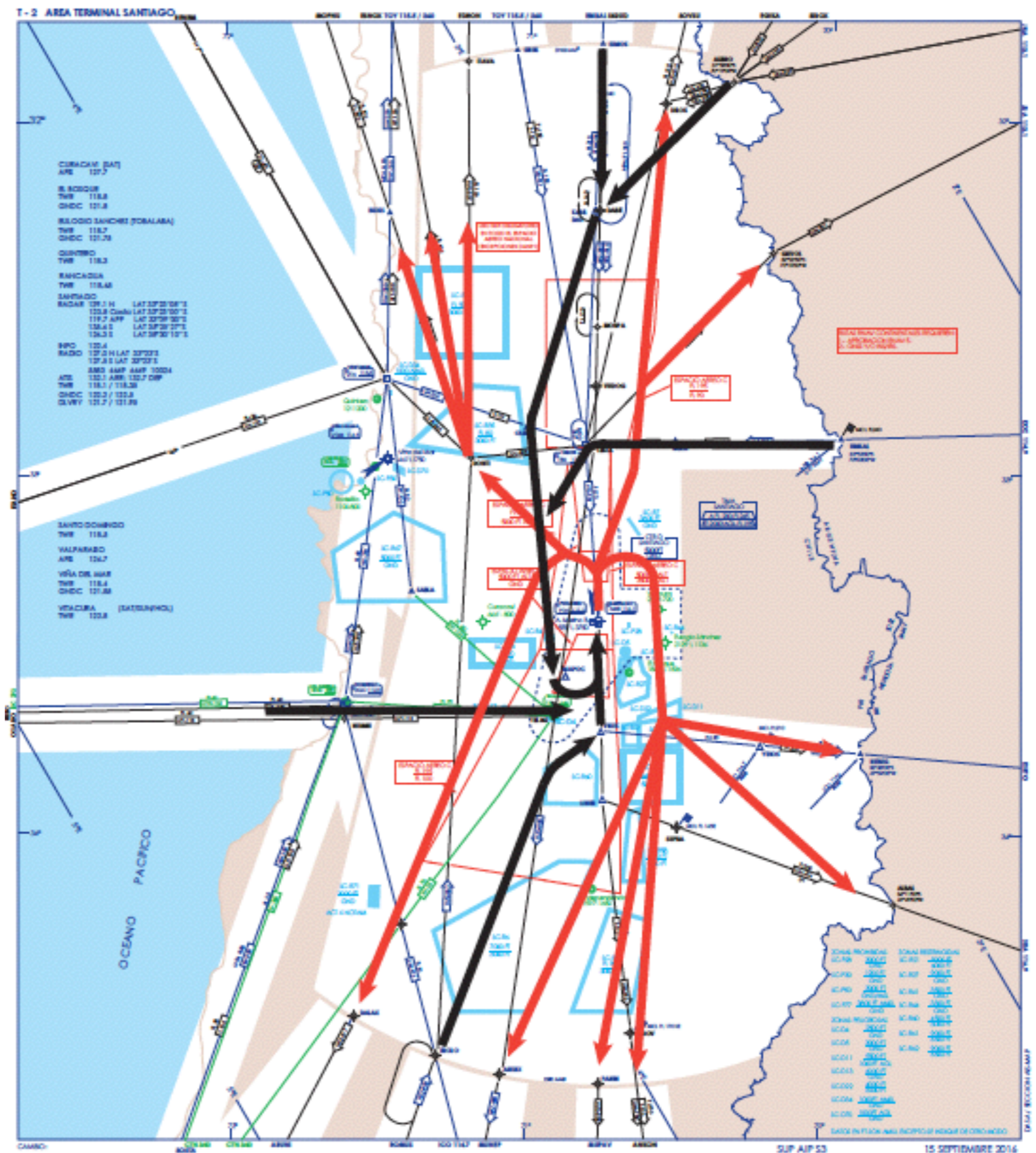


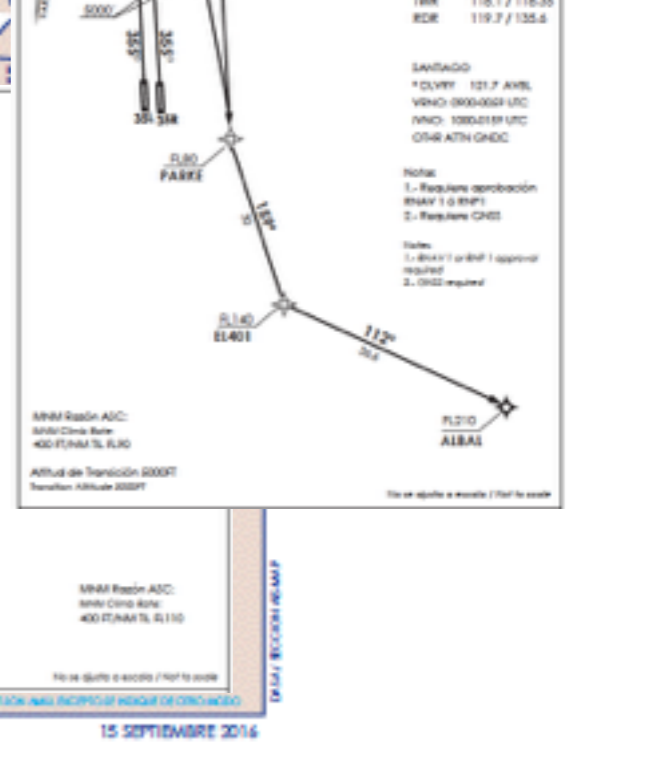
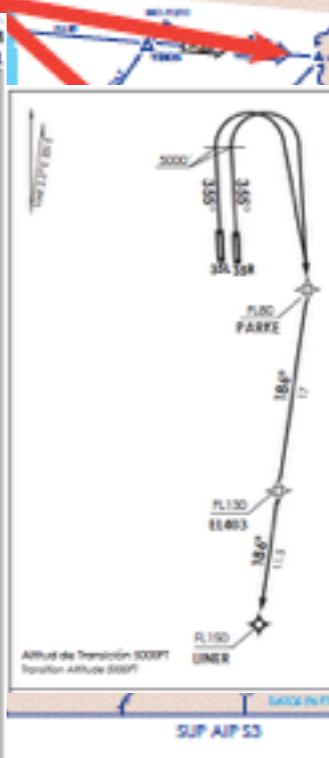
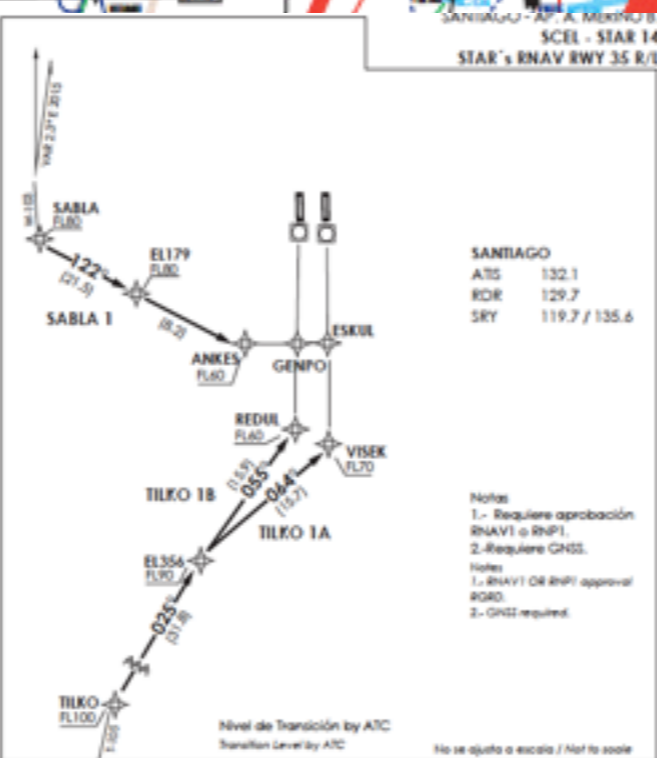
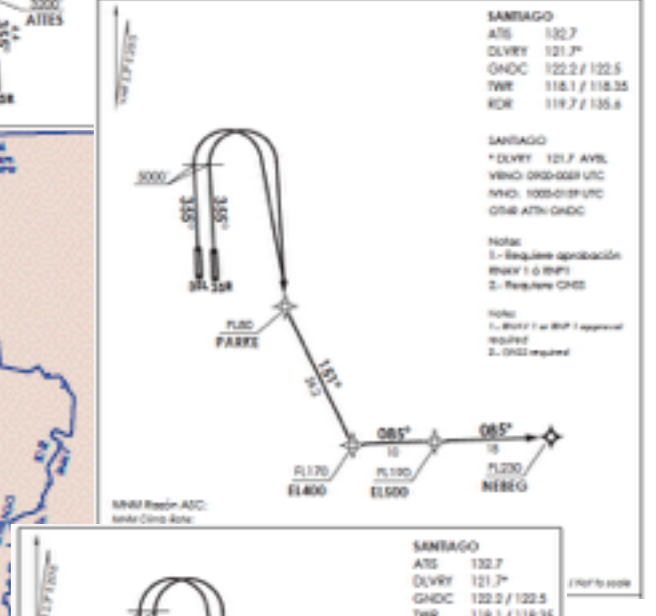
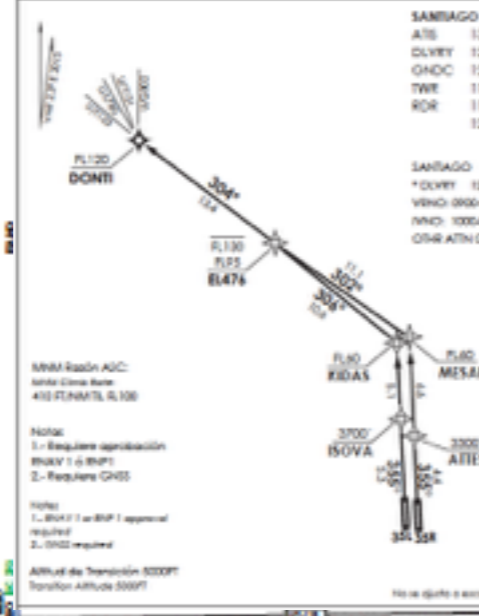
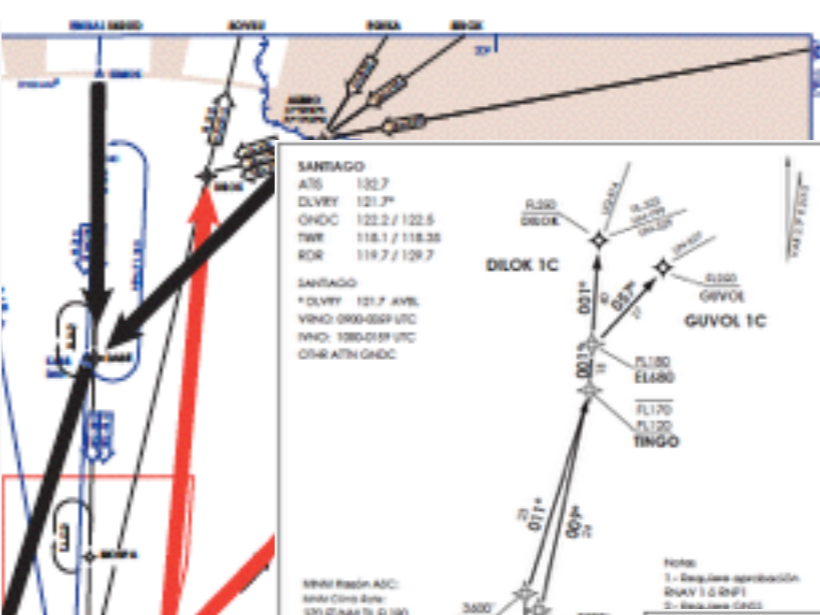
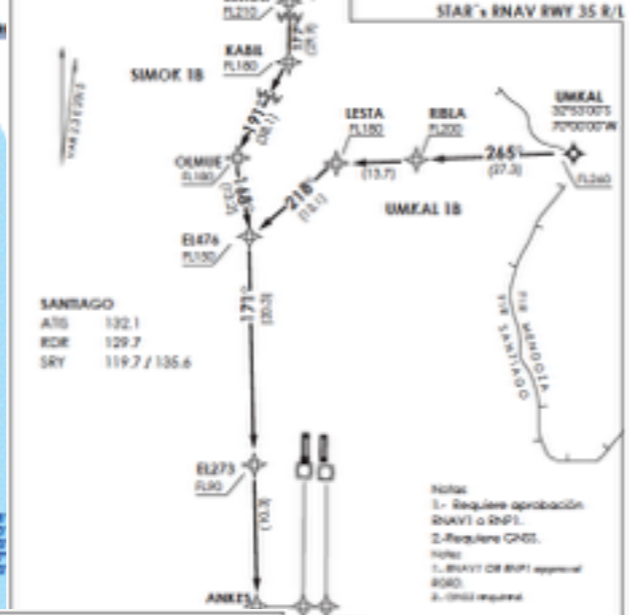






# FLUJOS RWY 35





# **PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO**



# PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

El programa considera materias complementarias para los controladores de tránsito aéreo que deban proporcionar servicios de control para aplicaciones de navegación RNAV1, RNP1, RNP APCH en el Área Terminal de Santiago.

# PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

## UNIDAD A: SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

- a) Forma en que funcionan los sistemas de navegación de área incluidas las capacidades y limitaciones funcionales;
  - precisión, integridad, disponibilidad y continuidad;
  - receptor GPS, RAIM, FDE y alertas de integridad; y
  - concepto de punto de recorrido de paso en comparación con punto de recorrido de sobrevuelo (diferencias de performance en el viraje);
- b) Requisitos del plan de vuelo, incluyendo las aplicaciones RNAV 1, RNAV 2, RNAV 5, RNP APCH, RNP 1 y RNP 2; y
- c) Consideraciones de solicitar un cambio de ruta de vuelo durante un procedimiento.

# PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

## UNIDAD B: PROCEDIMIENTOS ATC

### a) **Procedimientos ATC:**

- Mínimas de separación;
- Procedimientos de contingencia ATC;
- Transición entre diferentes entornos de operación; y
- Fraseología.
- Consideraciones sobre los procedimientos ATC basados en PBN en las operaciones de vuelo y las tripulaciones.

### b) **Procedimientos de control relacionados con las STAR y SID RNAV1/ RNP1:**

- Procedimientos de control conexos;
- Técnicas de guía vectorial radar;
- STAR abiertas y cerradas;
- Restricciones de altitud; y
- Autorizaciones de descenso/ascenso;

# PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

## UNIDAD B: PROCEDIMIENTOS ATC

### c) **Performance lateral**

- Relacionada con la ruta o procedimientos.
- Desplazamientos paralelos, terminación de desplazamientos con los sistemas RNP y regreso al plan de vuelo original; y

### d) **Aproximaciones RNP y procedimientos conexos:**

- Mínimas de aproximación;
- Posible impacto negativo de expedir una autorización enmendada para un procedimiento cuando la aeronave ya se ha establecido en el mismo debido a la posible dificultad de cumplir con los requisitos de procedimientos de visado.



# **CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL**

**CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA SANTIAGO Y LA DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN DE SANTIAGO**

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1. Fecha de efectividad: 15 de Septiembre de 2016.

**1.2. Objetivo**

Establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo en la FIR Santiago, en los espacios aéreos de jurisdicción del Centro de Control de Área de Santiago (ACCS) y la Dependencia de Control de Aproximación de Santiago (APPS), estableciendo el espacio aéreo delegado, los puntos de transferencia de control, de comunicaciones y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre ambas dependencias.

**1.3. Extensión**

1.3.1. Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional complementan o detallan, las normas y procedimientos establecidos en el DAR11, DAP 1100 y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de jurisdicción de ambas dependencias.

1.3.2. El ACCS delega al APP el espacio aéreo en forma permanente para la prestación de Servicio de Tránsito Aéreo a los vuelos IFR y/o VFR según corresponda dentro de los siguientes límites:

**Límites laterales:**

Espacio aéreo delimitado por los siguientes puntos: Desde 3149500 712320W siguiendo arco DME 100N de AMB VOR/DME hacia el Este hasta Límite Político Internacional (LPI), continuando por LPI hasta 3258150 695900W para proseguir directo a 3258150 703000W directo a 3339000 703000W directo a 3343000 695200W, siguiendo por el LPI hasta arco DME 800 de AMB VOR/DME, siguiendo arco DME 800 AMB hacia el W hasta 3428400 714525W continuando directo a 3318500 712359W para regresar a 3149500 712320W.

Límites verticales: FL 245/GND

**2. ENCAMINAMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO**

2.1. El tránsito aéreo que atraviese el límite común de los espacios aéreos de jurisdicción, será encaminado por las rutas ATS especificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de acuerdo a los flujos establecidos, excepto se coordine otra forma entre ambas dependencias de control.

2.2. El tránsito aéreo IFR/VFR que atraviese el límite común de ambas dependencias, deberá utilizar los niveles de crucero de acuerdo a la tabla de niveles de crucero publicada en la DAN 91, excepto se coordine de otra manera.

**3. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO**

3.1. Cuando se proporcione Servicio de Información de Vuelo, se efectuará la

- a) Partes apropiadas del plan de vuelo actualizado, ETO al punto de transferencia acordado o límite de jurisdicción.
- b) FL o altitud.
- c) Código SSR asignado
- d) Procedencia y destino
- e) ETA al Ad. de destino
- f) Categoría del vuelo (VIP, SANIDAD, OAM, OAP, etc.), si procede.
- g) Certificaciones de la aeronave (NONRVSM, NO RNAV5, etc.) si procede.
- h) Hora y punto en que se efectuó el último contacto con la aeronave, si procede

3.2. Normalmente la información indicada, se transmitirá por lo menos diez (10) minutos antes que la aeronave salga del área a cargo de la dependencia que la origine, excepto que por cercanía al límite ello no sea posible, en tal caso ésta se hará lo antes posible.

3.3. El punto de transferencia de los vuelos VFR que reciben Servicio de Información de Vuelo será a partir de los límites de jurisdicción lateral común entre ambas dependencias, a menos que se coordine de otra forma.

3.4. Todo vuelo VFR que vaya a abandonar uno de los espacios aéreos de jurisdicción deberá ser coordinado y transferido en comunicaciones a la dependencia ATS que corresponda.

3.5. Será responsabilidad de la dependencia transferidora cerciorarse que las aeronaves mantengan un nivel apropiado de acuerdo a la derrota de cada vuelo, al atravesar el límite de las áreas de responsabilidad de las dependencias involucradas, excepto que se coordine previamente la entrega del tránsito a otro nivel.

#### 4. SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA Y APROXIMACIÓN

##### 4.1. Transferencia de la responsabilidad de control.

4.1.1. La transferencia de control, se efectuará de acuerdo a lo estipulado en el DAP1100.

4.1.2. Los puntos de transferencia de control, serán los estipulados en el Apéndice 1.

4.1.3. La transferencia de control se realizará por uno de los medios especificados en el Apéndice 2.

4.1.4. A menos que se coordine de otra manera, la responsabilidad para el suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo será transferida por el ATCO de la dependencia transferidora al ATCO de la dependencia aceptante, de acuerdo a lo especificado en el DAP 1100. El ATCO aceptante asumirá la responsabilidad de control de la aeronave al momento que esta cruce el límite común entre ambas dependencias de control.

4.1.5. La dependencia transferidora será la que deberá coordinar con la dependencia adyacente que pudiese ser afectada por el tránsito en cuestión, cuando la autorización de ascenso o descenso de la aeronave que sea transferida hacia o desde el ACCS, afecte dichos espacios aéreos.

...

**4.2. Transferencia de la responsabilidad de comunicaciones.**

- 4.2.1. Normalmente, las comunicaciones serán transferidas cinco (5) minutos antes de la hora en que se calcula que la aeronave llegará al punto de transferencia acordado. No obstante, cuando las condiciones del tránsito así lo requieran, el ATCO de la dependencia transferidora podrá demorar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave haya sobrevolado el punto de transferencia acordado. No será necesario que el ATCO de la dependencia aceptante comunique al ATCO de la dependencia transferidora que se estableció contacto con la aeronave.
- 4.2.2. En el momento seleccionado para efectuar la transferencia de comunicaciones la dependencia transferidora autorizará a las aeronaves para que establezcan comunicación con la dependencia ATS correspondiente.
- 4.2.3. La dependencia transferidora notificará a la dependencia aceptante las instrucciones que se hayan transmitido o que estén a punto de ser transmitidas a las aeronaves, previo a que la o las mismas, establezcan comunicación con la dependencia ATS correspondiente.
- 4.2.4. La dependencia aceptante se ajustará a los procedimientos prescritos en el DAP 1100, en caso que no logre comunicación con la aeronave objeto de la transferencia.

**4.3. Transferencia de Control**

- 4.3.1. Se aplicarán las disposiciones del DAP 11 00.
- 4.3.2. La dependencia aceptante, asumirá la responsabilidad del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo, de todos los vuelos IFR, a la hora estimada sobre el límite común, cruzando un nivel de vuelo especificado, o en una posición acordada con la dependencia transferidora. Ambas dependencias, entregarán reestimadas cuando exista una diferencia de tres (3) minutos o más, con respecto a la hora ya notificada.
- 4.3.3. No será necesario que el ATCO de la dependencia aceptante notifique que asume el control de la aeronave transferida.
- 4.3.4. Previa coordinación y acuerdo entre ambas dependencias, se determinará el punto de transferencia, para los vuelos IFR, fuera del espacio aéreo controlado

**4.4. Mínimos de separación aplicables**

- 4.4.1. Separación Horizontal
- 4.4.1.1. Separación Longitudinal  
Se aplicará lo estipulado en el DAP 11 00
- 4.4.2. Separación Lateral  
Se aplicará lo estipulado en el DAP 11 00

... ..

**4.4.4. Separación Radar**

Separación longitudinal en ruta y en la misma derrota será de diez (10) NM, la que se puede reducir a cinco (5) NM dentro de los TMA de Antofagasta o Calama, según DAP 11 00.

**4.5. Asignación de Código SSR.**

4.5.1. El ACCS y/o la APPS, asignarán el código SSR a las aeronaves involucradas, de acuerdo a la siguiente familia de códigos asignada a cada dependencia. Dentro de lo posible, se mantendrá durante toda la ruta. Tabla de Códigos Asignados. El ACCS, asignará el código SSR a los vuelos VIP, de sanidad y/o asistencia.

**5. COORDINACIÓN**

5.1. La coordinación entre el ACCS y la APP, se efectuará mediante el intercambio de mensajes ATS prescritos para estos fines en el DAP 11 00, suplementados con los procedimientos que se establecen en esta Carta de Acuerdo Operacional.

5.2. Ante cualquier falla del SIVIGATS, la dependencia involucrada notificará inmediatamente a la dependencia correspondiente (APP/ACCS). En caso de mantenimiento u otra causa, por la cual se deba suspender el Servicio Radar, la APPS o el ACCS, deberán coordinar entre sí con una antelación de al menos 15 minutos, informando el tiempo estimado de suspensión.

5.3. Se utilizarán los medios de comunicación entre dependencias, establecido en el Apéndice 2.

5.4. Orden de prioridad en el uso de enlaces De acuerdo a lo descrito en el Apéndice 2. Antes de usar la modalidad AMHS para coordinar el tráfico, se deberá enviar un mensaje de solicitud y esperar que llegue la respuesta de aprobación para establecerla. Para ponerle término, la parte solicitante deberá enviar el mensaje correspondiente de normalización.

**5.5. Otras coordinaciones**

5.5.1. En lo que respecta a los vuelos IFR, los avisos de aproximaciones frustradas, último nivel vacante y horas de despegue estipulados en el DAP 11 00, así como las restricciones para regular la salida del tráfico, tales como, EDC, VIFNO o SCR, no serán aplicables en la coordinación entre ambas dependencias.

5.5.2. El ACCS o la APP, especificarán la hora, punto o nivel, o bien una combinación de dos o más de las opciones indicadas, como condición para recibir el tráfico, cuando la situación lo amerite.

**5.6. Intercambio de mensajes ATS**

5.6.1. El intercambio de información y mensajes, se efectuará normalmente, como se indica en el Apéndice 2.

5.6.2. El tiempo límite para la expedición de permisos iniciales, para autorizar cambios en el plan de vuelo, para coordinación de transferencia y solicitud de aprobación, será cinco (5) minutos de vuelo antes del límite común de ambas

por condiciones meteorológicas adversas. Posteriormente, deberá informar las nuevas condiciones de vuelo a la dependencia aceptante, en el menor tiempo posible

**5.7. Mensajes ATIS, Interoambio y direcciones**

5.7.1. Se acuerda utilizar los mensajes y designadores ATIS, estipulados en el DAP1100.

**6. SERVICIO DE ALERTA**

El ACCS tendrá la responsabilidad de coordinar con el SAR, dentro del Espacio Aéreo de su jurisdicción la prestación del Servicio de Alerta. Cuando la APP, respecto de aeronaves dentro de su área de jurisdicción, tenga dudas referidas a su posición, deberá, recabar y entregar toda la información disponible al Supervisor del ACCS.

**7. PLAN DE CONTINGENCIA**

Se aplicará lo descrito en el Apéndice 3.

**8. REVISIONES**

La presente Carta de Acuerdo Operacional será actualizada cuando los procedimientos indicados en la misma o en sus Apéndices resulten afectados por enmiendas a las normas, procedimientos de la DGAC, cuando se habiliten nuevas instalaciones y/o modificaciones a las actuales, correspondiendo a la dependencia ATC interesada, el inicio de la acción para la enmienda respectiva.

**9. DIVULGACIÓN**

La presente Carta de Acuerdo Operacional será incluida en los respectivos Manuales de Procedimientos Locales de las dependencias involucradas. Los Jefes ATIS deben instruir al personal de sus dependencias sobre el contenido de la Carta de Acuerdo Operacional.

Suscrita en la ciudad de Santiago el 01 de Junio de 2015

## APENDICE 1

### PUNTOS DE TRANSFERENCIA DE CONTROL

1. PUNTOS DE TRANSFERENCIA DE CONTROL
  - 1.1. Norte: ITAVA, SIRUS, SIMOK DILOK
  - 1.2. Este: ASIMO, GUVOL, UMKAL, NEBEG, ALBAL
  - 1.3. Sur: ICO, TOROM,
  - 1.4. Oeste: DGO, VTN BUXIS
2. CIRCULACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO
  - 2.1. Procedimiento de salida de SANTIAGO:
    - 2.1.1. Al Norte: vía ITAVA
    - 2.1.2. Al Este: vía GUVOL, NEBEG o ALBAL
    - 2.1.3. Al Sur: vía ICO, ANKON
    - 2.1.4. Al Oeste: vía DGO, VTN.
  - 2.2. Procedimiento de Llegada a SANTIAGO:
    - 2.2.1. Desde el Norte: vía SIRUS, SIMOK
    - 2.2.2. Desde el Este: vía ASIMO, UMKAL
    - 2.2.3. Desde el Sur: vía TOROM
    - 2.2.4. Desde el Oeste: vía VTN, DGO.
  - 2.2.5. Ambas dependencias se informarán recíprocamente de cualquier limitante que obligue a variar este procedimiento.
  - 2.3. Puntos de Espera
    - 2.3.1. En caso de ser necesario, los tránsitos ingresarán en circuitos de espera en los siguientes puntos al nivel mínimo que se indica:
      - a) DABIT FL160
      - b) MORPA FL120
      - c) TILKO FL250



**Gracias**