

Carta de Acuerdo Operacional (LoA) – VATSIM Argentina / FIR Montevideo – Rev. Octubre de 2024

Propósito

El presente documento tiene el fin de establecer los procedimientos operativos y de coordinación entre las divisiones de VATSIM Argentina y el FIR Montevideo.

Generalidades

Antiguamente, dadas las limitaciones de los softwares utilizados para control de tránsito aéreo en la red VATSIM eran necesarias muchas coordinaciones, tanto vía texto como vía voz. Actualmente las capacidades permiten tener una clara predicción de los ingresos y egresos de las aeronaves en los respectivos espacios aéreos de responsabilidad, lo que simplifica las transferencias entre dependencias.

Para esto será responsabilidad de cada controlador que el plan de vuelo esté correctamente secuenciado en el Euroscope. En caso de que no sea así, deberá ser editado para poder contar con todas las herramientas dando las predicciones correctas.

Procedimientos

Siempre y cuando se cumpla con las condiciones de transferencia que se designan en este documento, no será necesaria la coordinación entre dependencia para transferencias de tránsitos. Solamente será esto necesario cuando haya diferencias, o potenciales conflictos entre dos aeronaves, donde los controladores buscarán acuerdo entre ellos para garantizar la separación correspondiente.

Si el nivel de crucero de la aeronave es inferior al de la transferencia, pero superior al mínimo, se asumirá que se lo asume nivelado al de crucero.

En ciertas ocasiones los tráfico a transferir se encontrarán en ascenso o descenso. Para el ascenso se considerará que el tránsito está autorizado a su nivel de crucero. Para descenso, se usará el nivel de coordinación de la aerovía de espacio inferior.

Para vuelos IFR el detalle es el siguiente:

Fijo	Aerovía	Sentido hacia	FL mínimo	FL autorizado	Dependencia que acepta	Notas
DARKA	A310	ARG	FL080	n/a	SAEF CTR	
		URU	FL080	FL160	SUMU APP	
	UM792	ARG/URU	FL250	FL160	SUEO/SAEF	
UGIMI	A306	ARG	FL060	n/a	BAIRES	
	UL405	ARG	FL250	n/a	SAEF	
DORVO	A305	URU	3000 ft (5.000 AR)	n/a	SUEO	

	UM424	URU	FL250	FL200	SUEO	Dest. SUMU
	UM424	URU	FL250	Nivelado	SUEO	Dest. SULS
	UN857	URU	FL250	Ascenso	SUEO	
PAPIX	A314/UN741	ARG	FL090	FL100	BAIRES	
		ARG		FL050	BAIRES	RNP 31 SABE
SURBO		URU	3.000		SUEO	Dest. SUCA
		ARG	3.000		SABE TWR	Hasta FL055
			FL060		BAIRES	
KUKEN	UM654	URU	FL250		SUEO	
	UL324	URU	FL250		SUEO	
	UL324	ARG		FL100	BAIRES	
GUA	B555	URU	FL090		SUEO	
		ARG	FL050		SAEF	
	G680	URU	FL090		SUEO	
		ARG	FL050		SAEF	
	UL417	ARG/URU	FL250		SAEF/SUEO	
SUGRA	UM534	ARG/URU	FL250		SAEF/SUEO	
RODOV	UM418	ARG/URU	FL250		SAEF/SUEO	
GEMSU	Z120	ARG	FL050		SARR	
	P526					
	N875					
	W19	URU	FL90		SUEO	
	UZ120	ARG	FL250		SARR	
	UP526					
	UN785					
	UP526	URU	FL250		SUEO	

Salidas vía DORVO

La operación en la intersección DORVO supone complejidades múltiples, siendo el principal punto de salida de Argentina para vuelos en dirección a Uruguay y Brasil: se presentan varias aerovías con sentidos diferentes, tráficos provenientes de distintos aeropuertos, con diferentes trayectorias, y a diferentes destinos en Uruguay.

Los tránsitos destino Brasil serán generalmente transferidos en ascenso hacia su nivel de vuelo final. Será responsabilidad de BAIREs Control garantizar las separaciones. En caso de potencial conflicto entre dos aeronaves, limitará el ascenso, dejando esta información reflejada en la etiqueta.

Los tránsitos en espacio aéreo superior ingresando vía aerovía UM424 estarán en contacto con Ezeiza Centro (SAEF). Esta dependencia transferirá directamente con SUEO al nivel de vuelo de coordinación establecido en la tabla anterior, sin necesidad de pasar por BAIREs. Aun así, SAEF tendrá la obligación de garantizar que no haya conflictos con tránsitos bajo el control de BAIREs, por lo que coordinará con esta dependencia para evitarlos.

Para tránsitos saliendo del TMA Baires, en caso de que el nivel de vuelo solicitado por el piloto sea muy alto (dada la poca distancia entre Buenos Aires y Montevideo/Punta del Este) Baires podrá limitar el ascenso a FL190 (destino SUMU) y FL250 (destino SULS), con el fin de facilitar el flujo de tránsito y las separaciones entre aeronaves.

Llegadas normalizadas de aeropuertos del TMA Baires

En varios de los puntos de coordinación entre Montevideo y Baires inician diferentes Llegadas Normalizadas (STAR) a diferentes aeropuertos. Por esto, al momento de conectarse, el controlador de Argentina deberá informar las pistas en uso, a fin de que las dependencias de Uruguay puedan saber qué STAR se usarán, las que deben ser informadas a los pilotos.

Para el caso de la pista 29 en Ezeiza no existen STARs publicadas, pero VATSIM Argentina si tiene procedimientos propios para ordenar el tránsito hacia esa pista. Para la pista 11 ocurre algo similar, ya que las STAR publicadas llegan al VOR EZE, y la aproximación preferencial es la ILS X que inicia en ARSOT.

El detalle de los procedimientos es el siguiente:

FIX	Aeropuerto	Pista	STAR	Ruta random	Aproximación
KUKEN	SABE	13	KUKEN2Q		ILS Z
		31		KUKEN VERAS	RNP Z
	SAEZ	11		KUKEN TRINI ARSOT	ILS X
		29		KUKEN EZE GESTA NEVLO	RNP
		35	KUKEN6B		ILS Y
	SADP	17/35	KUKEN2Z		ILS Z
	SADF	05		KUKEN VANAR TRINI	ILS Z
		23		KUKEN VANAR	RNP
PAPIX	SABE	13	PAPIX2Q		ILS Z
		31	PAPIX2R		RNP Z
	SAEZ	11		PAPIX TRINI ARSOT	ILS X
		29		PAPIX EZE GESTA NEVLO	RNP
		35	PAPIX6B		ILS Y
	SADF	05		PAPIX VANAR TRINI	ILS Z
		23		PAPIX VANAR	RNP
	SADP	17/35	PAPIX2Z		ILS Z
UGIMI	SABE	13	UGIMI8Q		ILS Z
		31	UGIMI8R		RNP Z
	SAEZ	11	UGIMI6A		ILS W
		29		UGIMI PTA UPOMA	RNP
		35	UGIMI6B		ILS Z
	SADF	05		Aerovía hasta EZE, TRINI	ILS Z
		23		Aerovía hasta EZE, TRINI VANAR	RNP
	SADP	17/35	UGIMI8Z		ILS Z

Nota: El aeropuerto de El Palomar (SADP) no tiene procedimientos instrumentales para pista 35. Es por ello que todas las llegadas consideran realizar aproximación a pista 17 con circulación visual a 35.

Vuelo VFR Controlados en Argentina

En su normativa, Argentina posee diferencias en los vuelos VFR. Todos aquellos vuelos visuales que se realicen dentro de espacio aéreo controlado caen dentro de la categoría de VFR controlado. La principal diferencia es que estos vuelos deben mantener niveles de vuelo similares a los IFR (sobre 3.000ft AGL). Adicionalmente, los planes de vuelo pueden contener aerovías (no así SID/STAR).

Es por esto que los vuelos VFR controlados desde Argentina hacia Uruguay mantendrán niveles IFR, y será responsabilidad de la dependencia argentina dar instrucción al tráfico para que adopte nivel de vuelo VFR (terminado en 5) antes de la transferencia con Uruguay.

De igual manera, Uruguay será responsable de cambiar el nivel de vuelo de los VFR que ingresen a espacio controlado a un nivel de IFR previo a la transferencia con una dependencia argentina.