

CARTA DE ACUERDO (LOA)
ENTRE VATSIM UK Y VATSIM
ARGENTINA
REVISIÓN 2021/08

Carta de Acuerdo (LoA) – VATSIM UK y VATSIM Argentina – Revisión 2021/08

Efectiva desde el 12 de agosto de 2021

DISTRIBUCIÓN Y ALCANCE

Esta carta de acuerdo (LoA) detalla el acuerdo entre Vatsim UK (Reino Unido) y VATSIM Argentina para brindar servicios de tránsito aéreo en las Islas Malvinas/Falklands.

EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD

Los procedimientos detallados en la presente Carta de Acuerdo son para uso exclusivo en la red Vatsim y no deben ser adaptados o utilizados para vuelo real.

La información publicada en el presente documento se pone a disposición sin ningún tipo de garantía. La Organización no acepta ninguna responsabilidad, directa o indirecta, respecto a la vigencia, exactitud o calidad de la información, así tampoco como de cualquier consecuencia de su uso.

Los procedimientos han sido adaptados o creados usando contenido publicado en el AIP/AIS de ambos países. Cualquier información contenida en este documento no constituye un reemplazo de la información oficial para vuelo real y cualquier procedimiento similar descrito en este documento o influenciado por otro contenido online ha sido escrito bajo la Licencia Limitada provista por ambos AIP/AIS.

HISTORIAL DE ENMIENDAS

Revisión	Fecha de efectividad	Notas
2021/08	12 de agosto de 2021	Reescritura completa y actualización de la información
1	10 de mayo de 2008	Primera Publicación

VALIDEZ

Esta carta de acuerdo queda efectiva el 12 de agosto de 2021 (AIRAC 2021/08).

Aceptada por:

- Jack Edwards – VATSIM UK – Director de Operaciones
- Mariano López – VATSIM Argentina – Director de Operaciones
- Daniel García – VATSUR – Director de Operaciones

SECCIÓN 1 GENERAL

El Código de Reglamentos de Vatsim afirma que las Islas Malvinas/Falklands son un componente de la división de VATSIM Sudamérica, dentro de la región Américas. La zona de control RAF Mount Pleasant/Monte Agradable (EGYP) está delimitada y no depende orgánicamente de VATSIM UK o VATSIM Argentina.

Los controladores de VATSIM UK y Vatsim Argentina pueden brindar servicios de tránsito aéreo (ATC) en las Islas sujeto a lo establecido en la presente Carta de Acuerdo.

Este acuerdo también define la coordinación y procedimiento de traspaso de aeronaves que deberá ser aplicado entre la Dependencia de Monte Agradable y el ACC Comodoro al proveer servicio ATC. Estos procedimientos son suplementarios a los establecidos por los anexos de OACI, procedimientos de VATSIM, procedimientos específicos de cada División/Subdivisión o entre dependencias de ATC virtual y/o documentos Nacionales.

Este acuerdo no contiene disposiciones específicas para Operaciones Especiales. Solo aplican las reglas y normas convencionales de Vatsim.

Con el fin de ser lo más breves posibles, futuras referencias a los nombres de lugares/ciudades pueden no incluir los términos en inglés y español. Cuando se realicen referencias en un idioma en particular, la omisión del otro idioma no es premeditado ni intenta transmitir algún segundo sentido.

Si existe una versión de esta Carta de Acuerdo traducida a otro idioma y existiese una diferencia de interpretación, la versión en inglés será la que tenga autoridad superior.

SECCIÓN 1 ÁREAS DE RESPONSABILIDAD PARA BRINDAR SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)

1.1 Estructura y clasificación del Espacio Aéreo

1.1.1 Dependencia de Monte Agradable

Límites laterales: Los límites del área de responsabilidad corresponden al límite de la Zona de Control de las Islas Malvinas/Falklands publicada en el AIP Militar del Reino Unido, sección ENR 2-2¹.

Límite vertical: Hasta FL500

Estructura y clasificación del Espacio Aéreo

Área	Límite Vertical	Clase de Espacio Aéreo
Zona de Control Islas Malvinas	SFC– FL500	D

Nota: Aunque la Zona de Control es del tipo D, la dependencia de Monte Agradable proveerá servicio de información dentro de la misma (ver [Anexo A](#)).

1.1.2 ACC Comodoro Rivadavia

Límites laterales: Los límites del área de responsabilidad corresponden a los límites del FIR Comodoro Rivadavia según figuran en el AIP de la República Argentina.

Límite vertical: SFC hasta UNL

Estructura y clasificación del Espacio Aéreo

Área	Límite vertical	Clase de Espacio Aéreo
FIR Comodoro Rivadavia	FL245 e inferior	G
FIR Comodoro Rivadavia	Entre FL245-450	G (nota 1)
FIR Comodoro Rivadavia	Sobre FL450	G

Nota 1: Clase F dentro de las 100 NM de la costa

Note 2: Aunque el espacio aéreo es generalmente clase G, Comodoro Centro provee control por procedimiento y provee separaciones entre aeronaves. Todas las aerovías son clase A.

¹ Link: <https://www.aidu.mod.uk/aip/aipVolumes.html#>

1.2 Sectorización

La prioridad de cobertura se define de izquierda a derecha.

1.2.1 Sectores del ACC Comodoro Rivadavia ACC

1.2.1.1 Comodoro Centro

Comodoro centro es un FIR no radar y por lo tanto es necesario realizar reportes de posición. Los reportes de posición son similares a los necesarios en el espacio aéreo del Atlántico Norte (NAT HLA). No cubre Islas Radar, Monte Agradable o Stanley (top-down).

SAVF_S_CTR 125.700 MHz	SAVF_CTR 126.750 MHz
----------------------------------	--------------------------------

Nota: Sudamérica Control Sur(SAM-S_FSS) controla todo el espacio aéreo de Comodoro sobre FL245 en ausencia de control local.

1.2.2 Dependencia de Monte Agradable

1.2.2.1 Islas Radar

Islas Radar es una estación que posee radar y provee servicio de Información dentro de la Zona de Control de las Islas Malvinas/Falklands. Cubre Monte Agradable (EGYP) top-down y provee control de aproximación en Stanley (SFAL).

ISLAND_CTR 131.500 MHz

Nota: Islas Radar está clasificado como una posición Militar por lo que los miembros de VATSIM UK necesitan habilitación de Control Militar.

Nota: Miembros de VATSIM Argentina con un rango de al menos C1 pueden controlar esta posición.

1.2.2.2 Monte Agradable Aproximación

EGYP_APP 118.500 MHz

Nota: Monte Agradable Aproximación está clasificada como una posición Militar por lo que los miembros de VATSIM UK necesitan habilitación de Aproximación Militar.

Nota: Miembros de VATSIM Argentina con un rango de al menos S3 pueden controlar esta posición.

Carta de Acuerdo (LoA) – VATSIM UK y VATSIM Argentina – Revisión 2021/08

Efectiva desde el 12 de agosto de 2021

1.2.2.3 Monte Agradable Talkdown (solo aproximaciones PAR/SRA)

EGYP_P_APP 125.950 MHz

Nota: Monte Agradable Talkdown está clasificada como una posición Militar por lo que los miembros de VATSIM UK necesitan habilitación de Aproximación Militar.

Nota: Miembros de VATSIM Argentina con un rango de al menos S3 pueden controlar esta posición.

1.2.2.4 Monte Agradable Torre

EGYP_TWR 133.350 MHz

Nota: Monte Agradable Torre está clasificada como una posición de control Militar por lo que los miembros de VATSIM UK deben tener habilitación de control de Torre/Superficie Militar.

Nota: Miembros de VATSIM Argentina con un rango de al menos Ss pueden controlar esta posición.

1.2.2.5 Monte Agradable Superficie

EGYP_GND 130.300 MHz

Nota: Monte Agradable Torre está clasificada como una posición de control Militar por lo que los miembros de VATSIM UK deben tener habilitación de control de Torre/Superficie Militar.

Nota: Miembros de VATSIM Argentina con un rango de al menos S1 pueden controlar esta posición.

1.2.3 Puerto Argentino (Stanley) - SFAL

Stanley es un aeropuerto no controlado en la costa este de las Islas y solo posee servicio de Información de Vuelo.

1.2.3.1 Puerto Argentino Información

SFAL_I_TWR 118.100 MHz

Nota: Puerto Argentino información está clasificado como un Servicio de Información de Aeródromo (AFIS) por lo que los miembros de VATSIM UK con un rango de S1 deben tener habilitación de AFIS/AGS. Quienes tengan rango de S2 o superior no necesitan esta habilitación.

Nota: Miembros de VATSIM Argentina con un rango de al menos S2 pueden controlar esta posición.

SECCIÓN 2 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN

1.3 Condiciones generales para la aceptación de vuelos

- a) La coordinación de vuelos debe tener lugar en referencia al punto de coordinación (COP) de acuerdo a los niveles de vuelo apropiados para la ruta (referidos como **RFL** -Requested Flight Level- de ahora en más).
- b) Los vuelos deben asumirse como manteniendo el nivel de vuelo coordinado a menos que condiciones de ascenso o descenso sean establecidas previamente de manera verbal (o Chat en Euroscope).
- c) Si la dependencia que recibe el vuelo no puede aceptarlo de acuerdo con las condiciones establecidas en los puntos anteriores deberá indicarlo claramente y establecer las condiciones bajo las cuales el vuelo será aceptado.
- d) Para cualquier desviación propuesta a las condiciones establecidas en esta Carta de Acuerdo (por ejemplo, COP, ruta o nivel de vuelo) la dependencia que transfiere debe coordinar a través del software de control.
- e) La dependencia que recibe el tránsito no deberá notificar a la dependencia que recibe que ha establecidos Comunicaciones Tierra/Aire con la aeronave a menos que sea solicitado de ese modo. Se deberá notificar en caso de que no se tenga contacto con la aeronave.

1.4 Rutas ATS, Puntos de Coordinación (COP) y niveles de vuelo

Al ser transferidos, los tránsitos IFR deben utilizar niveles de vuelo estándar OACI (o nivel de vuelo coordinado si este es diferente), incorporando la Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) y también las direcciones de las aerovías publicadas en el respectivo AIP.

1.4.1 Coordinación esperada de tránsitos en ruta

Excepto que se especifique de otra manera, los tránsitos en ruta que han alcanzado su nivel de vuelo solicitado en su plan de vuelo se consideran coordinados siempre que:

- La aeronave está en un nivel de vuelo correcto respecto a su dirección de vuelo; y
- El controlador que recibe el tránsito no ha presentado objeción.

1.4.2 Transferencia de control y comunicaciones

Nota: El presente procedimiento está diseñado para funcionar en un entorno de poco tráfico. Durante Eventos o períodos de tráfico inusualmente alto Comodoro Centro e Islas Radar pueden realizar una coordinación específica para esa situación que garantice la separación lateral y vertical entre todos los tráficos en la misma ruta.

1.4.2.1 Desde el ACC Comodoro Rivadavia ACC a la Dependencia Monte Agradable

- Transferencia de Control: según la tabla inferior.
- Transferencia de comunicaciones -dentro de las 250nm DME MTP y antes del límite de la Zona de Control para todos los COP.

Nota: El tráfico puede ser autorizado a descender previo a la transferencia de control, sujeto al tránsito conocido.

Nota: Para facilitar la eficiencia de los arribos, los tránsitos hacia las Islas deberán ser transferidos idealmente a Islas Radar a 250nm de MTP. Si existe conflicto entre tráficos desconocidos para Islas Radar (tráfico que no ingresa o sale de la Zona de Control), Comodoro Centro puede mantener el tránsito hasta el límite de la Zona de Control o coordinar con Islas Radar para asegurar la separación.

Ruta ATS	COP	Nivel de Vuelo	Transferencia de Control
W/UW50	LOMIN	RFL	LOMIN
W/UW54	DIGIS	RFL	DIGIS
	ATOKI	RFL	ATOKI
	OTAGI	RFL	OTAGI
	MOSKA	RFL	MOSKA
	Otros	RFL	Límite de la Zona de Control

1.4.2.2 Desde Monte Agradable al ACC Comodoro Rivadavia

- Transferencia de Control: según la tabla inferior.
- Transferencia de Comunicaciones – en o antes del límite de la Zona de Control.

Nota: Aeronaves por el mismo COP deben tener una separación de 3 minutos.

Ruta ATS	COP	Nivel de Vuelo	Transferencia de Control
W/UW50	LOMIN	RFL	LOMIN
W/UW54	DIGIS	RFL	DIGIS
	ATOKI	RFL	ATOKI
	OTAGI	RFL	OTAGI
	MOSKA	RFL	MOSKA
	Otros	RFL	Límite de la Zona de Control

SECCIÓN 2 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN BAJO VIGILANCIA RADAR

1.5 Procedimientos de coordinación

1.5.1 General

Islas Radar posee radar de aproximación y puede proveer dicho servicio a todos los tránsitos en la Zona de Control.

Comodoro Centro es una dependencia no radar y brinda servicio por procedimiento. Por lo tanto, no es posible realizar transferencia de identidad, por lo que Islas Radar debe realizar identificación radar a todos los tránsitos provenientes de Comodoro.

La transferencia de información entre sectores será sujeta a la disponibilidad de los respectivos equipos usados por los controladores y la información de la red VATSIM que sea suficiente para el intercambio de información. En caso de ser necesaria mayor coordinación será posible realizarla por texto.

Si es necesario reducir o suspender la transferencia de control se deberá dar un aviso con 5 minutos de antelación, excepto en situaciones de emergencia.

1.6 Mínimas de separación

Las siguientes mínimas de separación serán aplicadas:

- Dependencia de Monte Agradable: 5 NM
- ACC Comodoro Rivadavia: 3 minutos

ANNEXO A - SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO DEL REINO UNIDO

1.6.1.1 General

Los servicios de información del Reino Unido son::

- Servicio Básico (tráficos IFR y VFR);
- Servicio de Tráfico (tráficos IFR y VFR);
- Servicio de Deconfliction (**solo tráfico IFR**); y
- Servicio por Procedimiento (**solo tráfico IFR**) – *no incluido en este documento.*

Todos estos servicios pueden ser ofrecidos en **cualquier** condición meteorológica. Aun así, se espera que los pilotos acepten las recomendaciones recibidas bajo el servicio específico y no deben solicitar control que no sea acorde a su calificación/capacidad/situación, eligiendo siempre las condiciones más apropiadas a su situación.

Fuente: CAP 774 Capítulos 1, 2, 3 and 4.

1.6.1.2 Servicio Básico (BS)

El Servicio Básico es un servicio de tránsito aéreo provisto con el propósito de dar avisos e información importante para la operación segura y eficiente de los vuelos. Esto puede incluir brindar información meteorológica, cambios en la disponibilidad de equipos y aeropuertos, condiciones en los aeródromos, actividad especial en los diferentes espacios aéreos y cualquier otra información que pueda impactar la seguridad. La separación con otros tráfico es exclusiva del piloto.

Servicio Básico	Notas
Tipo	No es un servicio de vigilancia
Provisión	Controladores y estaciones AFIS pueden proveer Servicio Básico
Reglas de vuelo	IFR y VFR
Identificación	El controlador puede identificar a los tráficos
Información de Tráfico	Información de tráfico genérica
Deconfliction	El Deconfliction no es provisto dentro del servicio básico. Si un piloto pide información de Deconfliction fuera de espacio controlado, debe solicitar Servicio de Deconfliction.
Terreno	El servicio básico está disponible en todos los niveles y el piloto es el responsable de la separación con el mismo en todo momento.
Rumbos	A menos que el piloto haya coordinado un curso de acción específico, el piloto puede cambiar su rumbo sin avisar al control.
Niveles	A menos que el piloto haya acordado un nivel o block de niveles específico, el piloto puede cambiar su altitud/nivel sin avisar al controlador.

1.6.1.3 Servicio de Tráfico (TS)

El Servicio de Tráfico es un servicio de vigilancia, donde el controlador provee información de tráfico para asistir al piloto en evitar otras aeronaves. Los controladores pueden proveer rumbos y/o niveles de vuelo con el propósito de ubicar y/o secuenciar. Aun así, el controlador no es responsable de mantener mínimas de separación y el piloto mantiene la responsabilidad en todo momento de evitar colisiones.

Servicio de Tráfico	Notas
Tipo	Servicio basado en vigilancia
Provisión	Solo provisto por un controlador con acceso a un sistema de vigilancia radar.
Reglas de vuelo	IFR y VFR
Identificación	El controlador debe identificar a la aeronave, informar al piloto de dicha identificación y mantenerla en todo momento.
Información de tráfico	El tráfico se considera relevante cuando el controlador la trayectoria de vuelo de la aeronave que va a pasar a 3nm ó 3.000ft de la aeronave bajo Servicio de Tráfico, o su block de niveles, en caso de que tenga uno autorizado. Pero, los controladores pueden también usar su juicio para decidir en ocasiones cuando el tráfico no sea relevante, por ejemplo, cuando este pase por detrás o dentro de parámetros, pero en trayectoria divergente. Los controladores deben aspirar a brindar información de posibles conflictos dentro de las 5 NM. (CAP 774 capítulo 3, párrafo 3.5).
Deconfliction	No se provee Deconfliction dentro del Servicio de Tráfico. Si un piloto desea sugerencias de Deconfliction fuera del espacio aéreo controlador, debe solicitar Servicio de Deconfliction.
Terreno	El servicio de tráfico puede ser provisto bajo la MSA. Aun así, el piloto mantiene la responsabilidad en todo momento de su separación con el terreno.
Rumbos	El piloto puede mantener su propia navegación o el controlador puede brindar rumbos con el fin de posicionar, secuenciar o brindar ayudas a la navegación.
Niveles	Los pilotos podrán elegir sus niveles de vuelo o podrán recibir asistencia respecto a los niveles disponibles por el controlador con el fin de posicionar, secuenciar o brindar ayudas a la navegación.

1.6.1.4 Servicio de Deconfliction (DS)

El Servicio de Deconfliction es un servicio basado en vigilancia donde, junto con brindar Servicio Básico, el controlador provee información de tránsito basada en un equipo de vigilancia y puede brindar rumbos y/o niveles de vuelo con el fin de lograr la mínima separación. Aun así, la responsabilidad de la separación con otros tráficos recae en el piloto.

Servicio de Deconfliction	Notas
Tipo	Servicio basado en equipo de vigilancia
Provisión	Only provided by a controller with access to an ATS surveillance system.
Flight Rules	Solo IFR
Identificación	El controlador debe identificar a la aeronave, informar dicha identificación y mantenerla en todo momento.
Información de tráfico Deconfliction	El controlador puede, sujeto al tránsito, brindar información de Deconfliction para mejorar la conciencia situacional del piloto. <u>Las mínimas de Deconfliction en relación a tráficos no coordinados o desconocidos son:</u> <ul style="list-style-type: none">- 5NM lateralmente; o- 3000ft verticalmente, a menos que el Modo-C haya sido verificado. <u>Las mínimas de Deconfliction en relación a tráficos bajo un servicio del mismo controlador o que hayan sido previamente coordinados:</u> <ul style="list-style-type: none">- 3NM lateralmente; o- 1000ft verticalmente- 500ft verticalmente (sujeto a aprobación de la Autoridad)
Terreno	El Servicio de Deconfliction será provisto solo a tráficos volando sobre la MSA. Si un piloto solicita descender bajo la, el controlador no podrá proveer Servicio de Deconfliction, pero, sujeto a tráfico, podrá aplicar Servicio de Tráfico e informar al piloto.
Rumbos	Un piloto puede operar bajo su propia navegación o el controlador proveerá de rumbos con el propósito de posicionar, secuenciar y brindar asistencia a la navegación.
Niveles	Los controladores brindarán niveles de vuelos para posicionar, secuenciar o brindar ayudas a la navegación, o para lograr mínimas de Deconfliction.

1.6.1.5 Previsión y cambios de servicios

Cuando un piloto es provisto de un servicio, el controlador debe informar el tipo de servicio que se entregará. Si este servicio debiese cambiar el piloto debe ser informado para que tengan conciencia del tipo de información que recibirá.