



# Carta de Acuerdo Operacional (LoA)

## Revisión: Junio 2026

*Efectiva desde el 01 de Julio del 2026*

## AVISO

Esta carta representa un acuerdo operacional entre las subdivisiones de VATSIM Argentina y FIR Montevideo. Este documento ha sido elaborado exclusivamente para su uso en actividades de simulación aérea dentro del entorno de la red VATSIM.net

<b>Propósito.....</b>	<b>3</b>
<b>Generalidades.....</b>	<b>3</b>
<b>Revisión de plan de vuelo.....</b>	<b>3</b>
<b>Transferencias.....</b>	<b>3</b>
Transferencias vía DORVO.....	4
Transferencias IFR.....	4
Transferencias VFR Controlado.....	6
Transferencias VFR vía Isla Martin Garcia.....	6
Isla Martin Garcia.....	7
Operaciones TMA BAIREES/TMA CARRASCO.....	7
<b>Llegadas normalizadas a aeropuertos del TMA BAIREES.....</b>	<b>7</b>
TMA BAIREES con pista 13 en Aeroparque (SABE).....	8
<b>Coordinaciones adicionales.....</b>	<b>8</b>

## Propósito

Establecer los procedimientos operativos de coordinación, enrutamiento y transferencia entre ambas subdivisiones. De esta forma se busca la estandarización de los procedimientos, generando así una operación segura, ágil y ordenada.

## Generalidades

El presente documento establece los procedimientos de coordinación y las responsabilidades operacionales entre las siguientes dependencias de control: SUEO\_CTR/SUMU\_APP/SUCA\_TWR pertenecientes al FIR Montevideo y SAEF\_CTR/SARR\_CTR/BAIRES\_CTR/SABE\_TWR pertenecientes a VATSIM Argentina

Con las herramientas de control actuales es posible realizar coordinaciones de manera rápida y efectiva ya sea vía texto o utilizando coordinaciones silenciosas vía Euroscope.

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.

Las disposiciones contenidas en este acuerdo serán aplicables a todos los controladores que operen posiciones dentro de ambas subdivisiones.

## Revisión de plan de vuelo

Ambas subdivisiones tienen la responsabilidad de verificar, aceptar o modificar planes de vuelo respetando los puntos de transferencia correctos y respectivos de cada FIR.

De esta manera se respetan los procedimientos SID/STAR propios de cada subdivisión y las direcciones de las aerovías.

## Transferencias

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

En ciertas ocasiones los tráficos 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 mínimo/máximo establecido en esta carta.

## Transferencias 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, Brasil y Europa. Se presentan varias aerovías con sentidos diferentes, tráficos provenientes de distintos aeropuertos, con diferentes trayectorias, y a diferentes destinos en Uruguay.

Los tránsitos que posterior DORVO continúen hacia 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 Control (SAEF). Esta dependencia transferirá directamente con Montevideo Control (SUEO) al nivel de vuelo de coordinación establecido en las siguientes tablas, sin necesidad de pasar por BAIRES Control. Aun así, SAEF tendrá la obligación de garantizar que no haya conflictos con tránsitos bajo el control de BAIRES Control, 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.

## Transferencias IFR

Las siguientes tablas establecen las pautas de transferencia con los FIX limítrofes entre los espacios aéreos para vuelos instrumentales y sus altitudes correspondientes.

Transferencias desde **SUEO\_CTR/SUMU\_APP** a **BAIRES\_CTR**:

Fijo	Aerovía	FL mínimo autorizado	FL autorizado recomendado	Dependencia que acepta	Notas
UGIMI	A306	FL060	FL240 MAX	BAIRES	
PAPIX	UN741	FL100	FL100	BAIRES	
	A314	FL060	FL100	BAIRES	
SURBO	-	3000ft	FL050 MAX	SABE TWR	<b>SOLO tráficos desde SUCA</b>
KUKEN	UL324	FL140	FL140	BAIRES	

- *Los vuelos con destino a la TMA de BAIRES con el descenso planificado a FL240 o inferior serán transferidos directamente con BAIRES durante el descenso, aun cuando no hayan alcanzado el nivel de descenso planificado y se encuentren por encima de FL240.*

Transferencias desde **SUEO\_CTR** a **SAEF\_CTR/SARR\_CTR**:

Fijo	Aerovía	FL mínimo autorizado	FL autorizado recomendado	Dependencia que acepta	Notas
UGIMI	UL405	FL250	n/a	SAEF	<b>NO SEA DESTINO DENTRO TMA BAIRES</b>
DARKA	A310	FL080	n/a	SAEF	
	UM792	FL250	n/a	SAEF	
PAPIX	UN741	FL250	n/a	SAEF	<b>NO SEA DESTINO DENTRO TMA BAIRES</b>
KUKEN	UL324	FL250	n/a	SAEF	<b>NO SEA DESTINO DENTRO TMA BAIRES</b>
GUA	UL417	FL250	n/a	SAEF	
	B555	FL050	n/a	SAEF	
SUGRA	UM534	FL250	n/a	SAEF	
RODOV	UM418	FL250	n/a	SAEF	
GEMSU	UP526	FL250	n/a	SARR	
	W19	FL060	n/a	SARR	

- *Los vuelos con destino fuera del TMA BAIRES con nivel de crucero planificado igual o superior a FL250 serán transferidos directamente con SAEF durante el ascenso, aun cuando no hayan alcanzado el nivel de crucero y se encuentren por debajo de FL250.*

Transferencias desde **SAEF\_CTR** a **SUEO\_CTR**:

Fijo	Aerovía	FL mínimo autorizado	FL autorizado recomendado	Dependencia que acepta	Notas
DARKA	UM792	FL250	FL100 MIN	SUEO	<b>Transfiere a SUMU_APP si el destino es TMA CARRASCO</b>
	A310	FL070	FL100	SUMU APP	
DORVO	A305	FL070	FL230 MAX	SUEO	
	UM424	FL250	FL250	SUEO	
	UN857	FL250	FL250	SUEO	
SURBO	-	3000ft	n/a	SUCA TWR	<b>Solo si va de CTR SABE a SUCA</b>
KUKEN	UM654	FL250	FL250	SUEO	
	UL324	FL250	FL250	SUEO	
GUA	UW2	FL250	n/a	SUEO	También aplica para aerovías: UL793, UL417, UN785
	G680	FL070*	n/a	SUEO	También aplica para aerovías: N785, A428, Z110, B555, W785, W74
SUGRA	UM534	FL250	n/a	SUEO	

Fijo	Aerovía	FL mínimo autorizado	FL autorizado recomendado	Dependencia que acepta	Notas
RODOV	UM418	FL250	n/a	SUEO	
GEMSU	UP526	FL250	n/a	SUEO	También aplica para aerovías: UT667, UN785, UZ120
	P526	FL070	n/a	SUEO	También aplica para aerovías: N785, Z120

- Los vuelos con destino a la TMA de CARRASCO via DARKA con el descenso planificado a FL240 o inferior serán transferidos directamente con SUMU\_APP durante el descenso, aun cuando no hayan alcanzado el nivel de descenso planificado y se encuentren por encima de FL240.

## Transferencias VFR Controlado.

### Hacia Argentina:

En su normativa, Argentina posee diferencias para los vuelos VFR Controlado. 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).

**FIR Montevideo** será responsable de cambiar el nivel de vuelo de los tráficos VFR que ingresen a espacio controlado Argentino a un nivel de IFR previo a la transferencia con una dependencia argentina.

El encaminamiento vía la Isla Martín García se considera como VFR NO Controlado siempre y cuando la altitud de transferencia sea a o por debajo de 2000ft.

### Hacia Uruguay

En Uruguay los vuelos VFR operan sin diferencias con la normativa ICAO.

**VATSIM Argentina** será responsable de cambiar el nivel de vuelo de los tráficos VFR que ingresen a espacio aéreo Uruguayo con un nivel de vuelo VFR estándar ICAO (terminado en 5. Ej: FL035) antes de la transferencia al **FIR Montevideo**.

## Transferencias VFR vía Isla Martín García

Las aeronaves con FPL VFR que se inicien en el TMA BAIRES (destino un aeródromo dentro de la FIR Montevideo), o en el TMA Carrasco (Destino un Aerodromo dentro de la TMA BAIRES) deberán ser transferidos vía la **Isla Martín García**.

Si vuelan hacia **Argentina** luego de la isla se incorporan por el corredor visual N° 2 AERODROMO ISLA MARTÍN GARCÍA - ESTACIÓN BENAVIDEZ, altitud máxima 2000ft.

Si vuelan hacia **Uruguay**, no hay restricciones de ruta posterior Martín García.

## Isla Martin Garcia

La isla Martin Garcia es jurisdicción de VATSIM Argentina, pero es un aeródromo NO controlado. Los vuelos provenientes del FIR Montevideo con destino a la isla, deberán ser instruidos a alcanzar 5NM antes de la isla con una altitud máxima de 1000ft y liberado a frecuencia "advisory" para información de tránsito. Si por alguna razón el tráfico quisiera afectar el espacio aéreo controlado de la TMA BAIRES/CTR Aeroparque. Deberá ser coordinado previamente por el controlador del FIR Montevideo con la dependencia correspondiente de VATSIM Argentina.

## Operaciones TMA BAIRES/TMA CARRASCO

Todos los vuelos IFR realizados entre la TMA de BAIRES y los aeropuertos SUMU y SUAA correspondientes a la TMA de Carrasco tendrán que seguir las siguientes pautas:

1. Se utilizarán las aerovías de baja (A305 con destino hacia Uruguay) y (A306 con destino hacia Argentina)
2. El nivel de vuelo máximo permitido es FL240 (Se recomienda no superar FL200)
3. Los tráficos serán transferidos con 2 minutos de diferencia o 10nm como mínimo (no incluye transferencias realizadas por SAEF)
4. Vuelos originados en la TMA BAIRES con destino SULL podrán usar aerovías superiores.

## Llegadas normalizadas a aeropuertos del TMA BAIRES

En varios de los puntos de coordinación entre la FIR Montevideo y TMA BAIRES inician diferentes Llegadas Normalizadas (STAR) a diferentes aeropuertos.

*NOTA: Para el caso de la pista 29 en Ezeiza no existen STARs publicadas, pero VATSIM Argentina sí 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 Y 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
	SAEZ	11		KUKEN TRINI ARSOT	ILS Y
		29		KUKEN EZE GESTA NEVLO	RNP
		35	KUKEN7B		ILS
	SADP	17/35	KUKEN2Z		ILS Z
	SADF	05		KUKEN VANAR TRINI	ILS Z
		23		KUKEN VANAR	RNP

<b>PAPIX</b>	SABE	13	PAPIX2Q		ILS Z	
		31	PAPIX2R		RNP	
	SAEZ	11		PAPIX TRINI ARSOT	ILS Y	
		29		PAPIX EZE GESTA NEVLO	RNP	
		35	PAPIX7B		ILS	
	SADF	05		PAPIX VANAR TRINI	ILS Z	
		23		PAPIX VANAR	RNP	
	SADP	17/35	PAPIX2Z		ILS Z	
	<b>UGIMI</b>	SABE	13	UGIMI8Q		ILS Z
			31	UGIMI8R		RNP
SAEZ		11	UGIMI7A		ILS Y	
		29		UGIMI PTA UPOMA	RNP	
		35	UGIMI7B		ILS	
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.*

## **TMA BAIREES con pista 13 en Aeroparque (SABE)**

Las llegadas vía PAPIX cuando en Aeroparque se encuentra la pista en uso 13 generan complejidad con las operaciones dentro del TMA ya que afectan las salidas de Aeroparque y Ezeiza.

En caso que BAIREES/SAEF y SUEO se encuentren conectados, se acepta y se promueve como práctica de control que BAIREES/SAEF solicite a SUEO DCT VANAR vía coordinación silenciosa de Euroscope. El descenso se mantendrá a FL100 al menos que se realice otra coordinación entre servicios.

## **Coordinaciones adicionales.**

Se promueve el uso de coordinaciones entre las distintas posiciones de control, ya sea utilizando las herramientas de coordinación de EuroScope o por mensaje directo entre controladores.

### **Validez**

Esta carta de acuerdo queda efectiva el 01 de Julio de 2026.

Aceptada por:

Christian Delbono - Director FIR Montevideo

Matías Fernández - Director de Operaciones FIR Montevideo

Javier Escandarani - Director VATSIM Argentina

Agustin Miglino - Director de Operaciones VATSIM Argentina

Matías Fernández - Director de Operaciones VATSUR