

CARTA DE ACUERDO

TMA TIJ

APP MXL

FECHA EFECTIVIDAD: 03 DE AGOSTO DEL 2006.

ASUNTO: PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES, DE COORDINACIÓN Y DE COMUNICACIÓN.

1. PROPOSITO.

Establecer los procedimientos operacionales, de coordinación y de comunicación para el flujo de tránsito IFR que opera entre el TMA TIJ y APP MXL dentro de la jurisdicción establecida en el PIA para el Área de Control Terminal de TIJUANA y el Área de Control Terminal de MEXICALI. Estos procedimientos son complementarios a las Leyes, Reglamentos, Normas y Disposiciones que rigen la prestación de los Servicio de Tránsito Aéreo.

2. CANCELACION.

Este documento cancela la carta de acuerdo celebrada el 01 de MAYO del 2004 entre ADA MXL y APP TIJ.

3. DISTRIBUCION:

Dirección General Adjunta de Tránsito Aéreo,
Dirección de Tránsito Aéreo,
Gerencia Regional Noroeste y Subgerencia Regional Tijuana
Subgerencias de los STA TIJ
Jefatura Área Radar Terminal TIJ
Jefatura de Estación MXL,
Personal de Controladores de TMA Radar Terminal TIJ y APP MXL.

4. PROCEDIMIENTOS

4.1 Operacionales.

4.1.1 Ambas Dependencias:

4.1.1.1 En caso de saturación del TMA-TIJ y/o APP-MXL, ambas unidades se coordinaran para establecer temporalmente la secuencia de flujo.

4.1.1.2 TMA TIJ avisará cuando no se cuente con servicio radar.

4.1.1.3 Transferirán el tránsito aéreo volando en la misma dirección y ruta a la misma altitud garantizando una separación longitudinal mínima de 20 millas DME o 5 minutos, según sea el caso.

4.1.1.4 Asignarán códigos transponder según el Plan Nacional de códigos.

4.1.1.5 Intercambiarán información de tránsito aéreo conocido en V3 y V40 que pueda afectar las operaciones.

4.1.2 APP MXL:

- 4.1.2.1 Proporcionará a TMA TIJ las autorizaciones de las aeronaves IFR que propongan penetrar el espacio aereo de TMA MXL.
- 4.1.2.2 Retransmitirá las autorizaciones emitidas por TMA TIJ a las aeronaves IFR que propongan penetrar el espacio aereo de TMA TIJ, incluyendo el código transponder asignado por esta, cuando el destino de estas aeronaves sean los aeropuertos de Tijuana y/o Ensenada, autorizará a las aeronaves IFR al VOR/DME/TIJ o al NDB ENS respectivamente.
- 4.1.2.3 Retransmitirá a las aeronaves la autorización proporcionada por ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) incluyendo el código transponder, autorizando a las aeronaves, en coordinación con TMA TIJ que el ascenso inicial sea dentro de espacio aéreo mexicano vía la aerovía V5 hacia VOR/DME TIJ con limite de autorización 50 DME de VOR/DME TIJ.
- 4.1.2.4 En el caso de inciso anterior 4.1.2.3, en caso de que APP MXL prevea que las aeronaves penetraran el espacio aereo de TMA TIJ, APP MXL mantendrá a las aeronaves dentro del espacio aereo de TMA MXL hasta obtener la autorización de TMA TIJ.

4.1.3 TMA TIJ:

- 4.1.3.1 Proporcionará a APP MXL las autorizaciones y el código transponder correspondiente de las aeronaves IFR que propongan penetrar el espacio aereo de TMA TIJ.
- 4.1.3.2 Retransmitirá las autorizaciones emitidas por APP MXL a las aeronaves IFR que propongan penetrar el espacio aereo de TMA MXL, cuando el destino de estas aeronaves sea el aeropuerto de Mexicali, autorizará a las aeronaves IFR al VOR/DME MXL
- 4.1.3.3 Retransmitirá oportunamente a APP MXL las autorizaciones recabadas de ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) que le sean solicitadas por APP MXL para el transito IFR que proponga penetrar su espacio aéreo, indicando que el ascenso inicial de las aeronaves sea a una altitud no menor a la MEA y no mayor de 18000 pies dentro de espacio aéreo mexicano vía la aerovía V5 hasta 50 DME de VOR/DME TIJ.
- 4.1.3.4 Retransmitirá a APP MXL vía los circuitos orales la información de transito IFR que le sea coordinado de llegada o de sobrevuelo procedente del espacio aéreo de ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) hacia el TMA MXL.

4.1.4 Falla de Radio Ayudas.

- 4.1.4.1 En caso de falla de VOR TIJ y el sistema RADAR TIJ y NDB-ENS opera normal:
 - a) APP-MXL canalizará a las aeronaves IFR para que penetren la TMA Tijuana vía V58 al NDB-ENS como limite de autorización, para esperar vectores radar a su destino.
- 4.1.4.2 En caso de falla de VOR TIJ y el sistema RADAR TIJ inoperativo:
 - a) TMA TIJ no aceptará tránsitos IFR de llegada y/o sobrevuelos.
- 4.1.4.2 En caso de falla de VOR MXL:
 - a) APP MXL no aceptará tránsitos IFR de llegada y/o sobrevuelos.

4.2 De Coordinación.

4.2.1 **Procedimientos Automatizados.**

4.2.1.1 Ambas Dependencias aplicaran los siguientes procedimientos:

- a) La coordinación de estimados se llevará a cabo por el **SISTEMA AUTOMATIZADO** vía las líneas de intercomunicación externa **RED AFTN**.
- b) Observaran que la coordinación ha sido realizada por el sistema automatizado, verificando que en la ventana **CPL/LAM** de la **PLANNING WINDOW** aparezca la leyenda **CPL LAM OK**.
- c) Cuando la coordinación automatizada no se haya efectuado de manera correcta aparecerá en la ventana **CPL/LAM** de la **PLANNING WINDOW** la leyenda **NO CPL LAM** en cuyo caso la unidad transferidora es responsable de coordinar por los circuitos orales con la unidad

aceptante, para revisar y corregir los datos erróneos que existan con la finalidad de llevar a cabo la coordinación.

- d) En caso de falla de la **RED AFTN** en la ventana **CPL/LAM** de la **PLANNING WINDOW** aparecerá la leyenda **NO CPL LAM**, siendo responsabilidad de la unidad transferidora verificar por medio de los circuitos orales, que la información de plan de vuelo y ETO ha sido recibida correctamente en la unidad aceptante.
- e) En caso de falla de los sistemas automatizados, las coordinaciones se llevaran acabo vía los circuitos orales, conforme a los procedimientos no automatizados descritos en el punto **4.2.2**.
- f) Ambas unidades se responsabilizan de mantener la ruta, tipo de aeronave y equipo de navegación actualizada en la **PLANNING WINDOW**.

4.2.2 **Procedimientos No Automatizados.**

4.2.2.1 Ambas Dependencias aplicaran los siguientes procedimientos:

- a) Notificaran los planes de vuelo, cuando menos 30 minutos antes de penetrar el limite del área adyacente.
- b) Informaran los estimados a las respectivas radioayudas que sirven los aeropuertos dentro de las TMA's por lo menos 10 minutos antes de que el tráfico cruce los limites de ambas áreas de control.
- c) Informaran cuando los ETO's varíen en mas de 3 minutos.
- d) Avisaran de las demoras previstas de 30 minutos o más, así como la separación requerida entre aeronaves.
- e) APP MXL transmitirá por la RED AFTN y verificara con TMA TIJ la recepción de planes de vuelo IFR despegando o sobrevolando Mexicali y que propongan penetrar el espacio aéreo de TMA TIJ o de ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) por lo menos 30 minutos antes del ETD o ETO MXL y Solicitara la autorización IFR para estas aeronaves a TMA TIJ por lo menos 10 minutos antes del ETD o ETO.

- f) APP MXL Notificará oportunamente a TMA TIJ la hora de despegue de las aeronaves de salida que propongan penetrar el espacio aereo de TMA TIJ, indicando además en el caso de las aeronaves que penetraran el FIR ZLA la altitud a mantener.
- g) APP MXL informará a TMA TIJ de las demoras previstas de 60 minutos o más de plan de vuelo de salida para que sean actualizados en el Sistema Eurocat.
- h) TMA TIJ coordinara con ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) los despegues efectivos y la restricción de altitud a mantener por APP MXL a las aeronaves.
- i) TMA TIJ coordinara oportunamente con APP MXL la transferencia de comunicación cuando ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) tenga en contacto RADAR a la aeronave.
- j) TMA TIJ coordinara con las dependencias ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) y/o Southern California Tracon (SOCAL) toda la información de las aeronaves que vayan a penetrar espacio aéreo de los EE.UU.

4.3 De Comunicación.

4.3.1 Frecuencias aire / tierra.

- 4.3.1.1 Las aeronaves que se transfieran a APP MXL serán instruidas para hacer contacto en el limite de la TMA MXL en la siguiente frecuencia:

APP/TWR MXL:
Primaria 118.2 Mhz.

- 4.3.1.2 Las aeronaves que se transfieran a TMA TIJ serán instruidas para hacer contacto en el limite de la TMA TIJ en las siguientes frecuencias:

- 4.3.1.3 TMA TIJ
Primaria 119.5 MHZ
Secundaria 120.3 MHZ

- 4.3.1.4 Ambas dependencias harán la transferencia de comunicación de las aeronaves antes de que penetren sus respectivos espacios aéreos, y

- 4.3.1.5 APP MXL hará la transferencia de comunicación de la aeronave que propone penetrar FIR ZLA en cuanto reciba la información por parte de TMA TIJ, que ZLA ARTCC (Los Angeles Air Route Traffic Control Center) tiene en contacto RADAR a la aeronave.

4.3.2 Comunicación punto a punto:

- 4.3.2.1 La comunicación punto a punto se realizará por el circuito oral ATS TIJ-MXL ó vía enlace con ACC MZT.

- 4.3.2.2 Falla de Comunicación punto a punto.

- 4.3.2.2.1 En caso de falla de comunicación de los circuitos orales señalados en 4.3.2.1 anterior se recurrirá a la siguiente alternativa:

- a) Estación terrena: APP TIJ: 2201
APP MXL: 2207

b) Vía ACC MZT	2311 (triangulación)
c) Teléfono TMA TIJ	(01664) 683-80-18
d) Teléfono SDIV TIJ	(01664) 683-13-14
e) Teléfono APP MXL	(01686) 553-50-72
f) Teléfono OSIV MXL	(01686) 552-85-34

4.3.3.2 En caso de falla de los medios indicados anteriormente, se procederá como sigue:

4.3.3.2.1 Ambas unidades:

- a) Informarán a las aeronaves cuando ocurra falla de comunicación punto a punto solicitándoles que traten de establecer contacto lo antes posible, con la otra dependencia, y avisen cuando esto se logre informando de las instrucciones recibidas.
- b) Autorizarán a las aeronaves respetando las rutas publicadas y las altitudes de vuelo serán apropiados a la derrota magnética de las aeronaves.
- c) Instruirán a las aeronaves a que llamen a la unidad adyacente antes de sus límites respectivos.
- d) La unidad transferidora retendrá el control de las aeronaves y las mantendrá dentro de su espacio aéreo, hasta que las aeronaves informen haber establecido comunicación con la unidad aceptante y que ha sido aprobado el ingreso al espacio aéreo de la unidad aceptante.
- e) Como unidad aceptante, informará con la aeronave que establecieron contacto, y si existe alguna restricción y la disponibilidad de altitudes.
- f) Instruirán a las aeronaves sobre el procedimiento a seguir en caso de no establecer comunicación en el límite de la autorización.
- g) Aplicarán preferentemente separación vertical.
- h) APP TMA TIJ autorizará al tránsito con destino a MXL al límite de su espacio aéreo vía V5.
- i) APP MXL autorizará al tránsito con destino a TIJ vía V41 manteniendo una altitud de 12,000 pies y 14000 vía V3 sin penetrar el espacio aéreo de TMA TIJ hasta recibir instrucciones de TMA TIJ.
- j) Dejarán de aplicar estos procedimientos cuando se presenten deficiencias en las comunicaciones aire / tierra.

5. GENERALIDADES

- 5.1 Ambas unidades deberán de informar cuando el enlace X-25, la AFTN, el RDP ó el FDP se encuentren inoperativos.
- 5.2 Ambas unidades intercambiarán cualquier información para mantener la seguridad, orden y fluidez del tránsito aéreo, asimismo, vigilarán que los procedimientos establecidos en esta carta acuerdo se lleven a cabo y, en caso de omisión de alguna de las partes, será responsabilidad de la unidad afectada el tomar la acción inmediata de coordinar la medida preventiva o correctiva necesaria.
- 5.3 Los supervisores y/o controladores de turno de ambas dependencias deberán coordinar cualquier modificación temporal de los procedimientos descritos en esta carta.

- 5.4 Estos acuerdos no limitan a los controladores y/o supervisores en utilizar su mejor criterio para la resolución de situaciones no previstas.

CTA. Javier Saucedo Soria
Jefe de Estación MEXICALI

CTA. José Javier Camarena Quiñones
Jefe Área Radar Terminal TIJUANA

CTA. Rene Armando Márquez T.
Subgerente de los S.T.A. TIJ

CTA. Miguel Araiza Mabante
Subgerente Regional TIJ

**CARTA ACUERDO
TMA TIJ / APP MXL
ANEXO 1**