

TEL: +56 224392000 AX 4677 +56 224392000 AX 4678 +56 222392000 AX 4680 AFS: SCSCYOYX aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.dgac.gob.cl	<div style="text-align: center;"> CHILE  CHILE </div> CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR	<div style="text-align: center;"> A I C AIP - CHILE NR 08/2025 FECHA PUBLICACIÓN 08 OCT 2025 </div>
--	---	---

Dirección General de Aeronáutica Civil
Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo
Sección AIS/MAP - Oficina Publicaciones AIS

Dirección Comercial / Postal
Commercial / Postal Address
San Pablo 8381 - Código Postal 9020558 Pudahuel,
Santiago - Chile

PLAN DE CONTINGENCIAS NACIONAL DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO DE CHILE

[Esta AIC reemplaza a la AIC 07/2019](#)

1. OBJETIVO.

- 1.1. Establecer los procedimientos a seguir ante situaciones de contingencias que afecten el normal desempeño de las dependencias de control de país en la gestión del tránsito aéreo dentro del territorio nacional.
- 1.2. Garantizar la prestación segura, eficaz, continua y sostenible del servicio de tránsito aéreo a la aviación civil, en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas e Isla de Pascua en caso de situaciones temporales e inesperadas que produzca una degradación o una discontinuidad significativa en los servicios prestados.

2. MATERIA.

- 2.1. Este Plan de Contingencia ATS ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1), el Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo y el PRO ATS01.
- 2.2. La efectiva aplicación del presente Plan supone una estrecha cooperación entre Dependencias de Control de Chile, la colaboración de las autoridades aeronáuticas y de los usuarios del espacio aéreo de referencia.
- 2.3. Para su confección se han establecido procedimientos y rutas de contingencia a utilizar en caso de una degradación de los servicios de tránsito aéreo.
- 2.4. Este plan de contingencia no pretende abarcar todas las magnitudes posibles de degradación en los servicios ATS, pues éstas pueden ser innumerables, sin embargo, en caso de una degradación o una discontinuidad significativa de los servicios ATS en alguna de las FIR de Chile y/o cuando la contingencia así lo demande, el Jefe ATS o quien lo subroge en la dependencia afectada por la interrupción de los servicios, puede coordinar con la Unidad de Contingencia ATM o con la autoridad ATS competente de la DGAC, la implementación de medidas adicionales no contempladas en este documento.

- 2.5. Las partes pertinentes contenidas en el Plan de Contingencia Internacional de Chile, AIP Chile Vol I, ENR 1.15-1, complementarán los procedimientos establecidos en este plan.
- 2.6. Los procedimientos de contingencia contenidos en las Cartas de Acuerdo Operacional entre dependencias, complementarán en las partes que corresponda las disposiciones del presente plan.
- 2.7. Se consideran dos niveles de contingencias ATS:
- a) Contingencia ATS Moderada: Significa que la degradación en los servicios de navegación aérea aún permite mantener el uso de la red de rutas ATS y/o instalaciones. Se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo afectado por una degradación de servicios ATS.
 - b) Contingencia ATS Severa: Significa que la interrupción y/o degradación en los servicios de navegación aérea no permite mantener el flujo rutinario de vuelos en la red de rutas ATS o utilizar las instalaciones. Se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo afectado por una degradación de servicios ATS, se utilizará la red simplificada de rutas ATS y se limitará el uso de instalaciones.
- 2.8. La Unidad de Contingencia ATM de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) para supervisar el presente Plan y los arreglos de coordinación respectivos es:

Nombre de la Unidad de Contingencia ATM :	SUBDEPARTAMENTO ATS
Personas de Contacto:	
PRINCIPAL: JEFE SUBDEPARTAMENTO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.	Sr. Héctor Ibarra Martínez TELEFONO CELULAR: +56 9 42902859 EMAIL: hibarra@dgac.gob.cl
ALTERNO: JEFE SECCIÓN CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.	Sr. Osvaldo Alvarado Oñate TELEFONO CELULAR: +56 9 5708 2678 EMAIL: oalvaradoo@dgac.gob.cl

3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA.

- 3.1. Los procedimientos operacionales específicos a utilizar en caso de contingencias, serán activados por la dependencia de control afectada, por medio de la publicación de los NOTAM respectivos o cualquier otro medio disponible y la correspondiente notificación a la Unidad de Contingencia activando el Plan. Si la interrupción de servicios es previsible, la información deberá emitirse con al menos 48 hrs.de antelación

3.2. La información especificará:

- a) FIR afectadas
- b) Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia.
- c) Nivel de contingencia (moderado o severo) que se está produciendo, así como las causas y las medidas de mitigación que correspondan.
- d) Instalaciones y/o servicios no disponibles.
- e) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- f) Procedimientos a seguir por los pilotos
- g) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

3.3. Los anexos del presente Plan establecen una red simplificada de rutas, puntos de entrada/salida y niveles de vuelo que serán aplicados según la magnitud y desarrollo de la contingencia. Los Supervisores de los ACC o dependencias involucradas podrán acordar, según el nivel de degradación de los servicios e instalaciones, la flexibilización de las limitaciones impuestas.

4. DESACTIVACIÓN DEL PLAN.

Este Plan será desactivado por la Unidad de Contingencia, en coordinación con la dependencia de control afectada, mediante un NOTAM de cancelación informando que la prestación de servicios ATS se ha normalizado.

5. REGIONES DE INFORMACION DE VUELO Y DEPENDENCIAS ATS RESPONSABLES.

Las dependencias ATS responsables de las FIR y de supervisar y apoyar la ejecución del presente Plan de Contingencia son, respectivamente:

FIR Antofagasta	Centro de Control de Área de Iquique.
FIR Santiago	Centro de Control de Área de Santiago.
FIR Puerto Montt	Centro de Control de Área de Puerto Montt.
FIR Punta Arenas	Centro de Control de Área de Punta Arenas.
FIR Isla de Pascua y espacio aéreo delegado del resto de las FIR	Centro de Control de Área Oceánico .

6. DISPOSICIONES PARA LAS DEPENDENCIAS.

- 6.1. Se asignarán solamente niveles de vuelo de acuerdo con la Tabla de Niveles de Crucero de la DAN 91, Anexo C.
- 6.2. No se autorizarán cambios de nivel dentro de los diez (10) minutos anteriores a que la aeronave ingrese a una FIR o espacio aéreo de jurisdicción de una dependencia afectada.
- 6.3. En la asignación de los niveles de crucero, se le dará prioridad a las aeronaves que estén en vuelos internacionales de larga distancia.

- 6.4. Los datos básicos del plan de vuelo que sean necesarios para el control de tránsito aéreo se proporcionarán a la dependencia afectada por la degradación de los servicios ATS con la suficiente antelación, antes que la aeronave penetre en la zona de jurisdicción correspondiente, con el fin de que se preparen para la transferencia de control.
- 6.5. El aviso del vuelo a la dependencia afectada se hará mediante un mensaje de plan de vuelo actualizado que contendrá todos los datos ATS pertinentes o mediante un mensaje de estimada que contendrá las condiciones de transferencia propuestas.
- 6.6. Para lo anterior, las dependencias utilizarán todos los medios de contacto disponibles entre ellos:
- a) Red Oral ATS
 - b) Anexos institucionales
 - c) Teléfonos celulares fiscales
 - d) Teléfonos fijos
 - e) Correos institucionales
 - f) Teléfonos satelitales
 - g) Mensajería AFTN/AMHS
 - h) Red de emergencia institucional HF
 - i) Mensajería de redes sociales registrada (teléfonos celulares fiscales)
- El orden de prioridad en el uso de los distintos enlaces del listado anterior será el que aconseje la contingencia que se esté experimentando.
- 6.7. La dependencia transferidora deberá intentar concretar la coordinación antes que la aeronave penetre en la zona de jurisdicción correspondiente, con las condiciones de transferencia y aceptación por parte de la dependencia aceptante.
- 6.8. De ser necesario, la dependencia afectada por la degradación de los servicios ATS podrá coordinar el ingreso de las aeronaves al espacio aéreo afectado de su jurisdicción con una separación longitudinal en tiempo en el punto de transferencia que corresponda, independiente del nivel de vuelo. El tiempo exigido entre aeronaves será determinado en conjunto con la Unidad de Contingencia y se informará mediante publicación de Notam.
- 6.9. Complementariamente con la medida anterior, para favorecer la seguridad operacional, los supervisores de las dependencias que corresponda podrán coordinar de manera transitoria, medidas o limitaciones específicas y una o más aerovías o puntos de ingreso/salida al espacio aéreo afectado. De ser necesario, estas limitaciones específicas pueden ser incorporadas en información NOTAM.
- 6.10. Si resulta necesario para enfrentar la contingencia, los ACC podrán aplicar las rutas establecidas en los Anexos B,C,D y E de este plan.
- 6.11. La dependencia afectada podrá delegar comunicaciones a la o las dependencias que eventualmente puedan cubrir con sus comunicaciones parte o la totalidad del espacio aéreo de jurisdicción afectado. Estas últimas deberán prestar la mayor colaboración, mantener atención a los posibles llamados de aeronaves y transmitir toda la información necesaria entre aeronaves y la dependencia afectada.
- 6.12. En coordinación con la Unidad de Contingencia, se podrá delegar temporalmente determinados espacios aéreos de la jurisdicción de la dependencia afectada a dependencias adyacentes que tengan los medios para proporcionar los servicios de control correspondientes.
- 6.13. Efectuada la transferencia, no se autorizará ningún cambio de nivel o de velocidad sin antes haber obtenido la aprobación de la dependencia aceptante. De ser posible, no se transferirá tránsito en ascenso o descenso.

- 6.14 La dependencia que transfiere debe instruir a las aeronaves a establecer comunicación con la dependencia ATS adyacente por lo menos **cinco (5) minutos** antes de la hora prevista en el límite común.
- 6.15 En la medida de lo posible, durante el período de contingencia se evitarán las operaciones de sobrevuelo cerca de los límites del espacio aéreo afectado. No obstante, cuando sea imprescindible este tipo de operaciones, deberán ser coordinadas con la dependencia ATC correspondiente.
- 6.16 Si no es posible establecer la coordinación con la dependencia afectada por la degradación de los servicios ATS, se deberá instruir a los pilotos que sobrevuelen el espacio aéreo afectado a mantener el último nivel y velocidad aceptados por la dependencia correspondiente.

7. DISPOSICIONES PARA LOS PILOTOS.

- 7.1 Solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán utilizar los niveles de vuelo entre FL290 y FL410, ambos inclusive. Se exceptúan los vuelos de carácter humanitario.
- 7.2 De ser necesario, de acuerdo a la magnitud y desarrollo de la contingencia, el espacio aéreo comprendido desde FL290 o superior, sólo podrá ser utilizado por aeronaves equipadas con turbinas. Excepto para los ascensos y/o descensos de las aeronaves a reacción, el espacio aéreo comprendido desde el nivel más bajo utilizable de la aerovía de que se trate y FL280, sólo podrá ser utilizado por aeronaves turbohélice y/o pistón.
- 7.3 En caso de pérdida de comunicación Aire-Tierra, los pilotos mantendrán escucha en la frecuencia 123.45 MHz para el intercambio de información entre pilotos, y tratarán de establecer contacto en las frecuencias del Sector o dependencias adyacentes al que se encuentren.
- 7.4 Asimismo, los pilotos deberán mantener escucha continua en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz y cerciorarse de mantener activados sus transpondedores en todo momento durante el vuelo, sin importar que la aeronave esté dentro o fuera del espacio aéreo donde se utiliza radar secundario de vigilancia (SSR) para fines ATS. Los transpondedores deberán mantenerse en el código discreto asignado por ATC o seleccionar el código A 2000 si no le ha sido asignado un código.

8. PROCEDIMIENTO DE AUTOTRANSFERENCIAS.

- 8.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones del tránsito debido a falla en todos los sistemas de comunicaciones, se podrán aplicar los siguientes procedimientos de auto transferencia:
- 8.1.1 La dependencia de origen:
- a) Informará al piloto la no disponibilidad de contacto con la dependencia adyacente debido a la degradación de servicios ATS; y
 - b) Pondrá a disposición la información necesaria e instruirá al piloto a contactar directamente con la dependencia afectada aceptante.

8.1.2 El piloto:

- a) Intentará contacto con la dependencia afectada por la degradación de servicios ATS, en la frecuencia del sector que corresponda o las alternas, con la mayor anticipación posible al punto de transferencia;
- b) Informará a la dependencia afectada aceptante que está llevando a cabo una auto transferencia; y
- c) Transmitirá la siguiente información:
 - 1) Identificación de la aeronave,
 - 2) Procedencia,
 - 3) Destino,
 - 4) Ruta,
 - 5) Nivel de vuelo,
 - 6) Código transpondedor
 - 7) Estado de aprobación RVSM,
 - 8) Estado de aprobación PBN:
 - 9) Estimada al punto o intersección de auto transferencia, y
 - 10) Cualquier otra información relevante.
- d) Informará a la dependencia de origen que ha establecido comunicación con la dependencia afectada por la degradación de los servicios ATS y ha efectuado la auto transferencia.

8.1.3 Las dependencias de control correspondientes deberán orientar a los pilotos respecto al cumplimiento de estos procedimientos.

9. DISPONIBILIDAD DEL PERSONAL ATS.

9.1 En caso de catástrofes naturales, el personal ATS que se encuentre libre, luego de asegurar su propia integridad y la de su familia, deberá contactarse con la unidad por el medio más expedito posible y se pondrá a disposición de la jefatura ATS respectiva.

10. VIGENCIA DEL PLAN.

10.1 Los procedimientos de contingencia indicados en este Plan son provisorios y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones reanuden sus actividades normalmente, lo que se informará con la cancelación correspondiente de acuerdo al punto 4.

10.2 Este Plan será revisado, simulado y/o probado cuando las circunstancias lo hagan aconsejable.

10.3 Las enmiendas y revisiones serán difundidas oportunamente para conocimiento y aplicación de todas las dependencias ATS.

11. DIFUSIÓN.

- 11.1 La difusión del presente Plan será efectuada por la publicación de información aeronáutica correspondiente.

12. ANEXOS.

ANEXO A, PLAN DE CONTINGENCIAS ATS ENTRE CENTROS DE CONTROL.

ANEXO B, PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE LOS ACC DE IQUIQUE Y SANTIAGO.

ANEXO C, PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE LOS ACC DE SANTIAGO Y PUERTO MONTT.

ANEXO D, PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE LOS ACC DE PUERTO MONTT Y PUNTA ARENAS.

ANEXO E, PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE EL ACC OCEÁNICO Y LOS ACC DE IQUIQUE, SANTIAGO, PUERTO MONTT Y PUNTA ARENAS.

ANEXO “A”

PLAN DE CONTINGENCIAS ATS ENTRE CENTROS DE CONTROL

1. PLAN DE CONTINGENCIAS ATS ENTRE LOS SIGUIENTES CENTROS DE CONTROL.

IQUIQUE- SANTIAGO
IQUIQUE - OCEÁNICO
SANTIAGO - PUERTO MONTT
SANTIAGO- OCEÁNICO
PUERTO MONTT - PUNTA ARENAS
PUERTO MONTT - OCEÁNICO
PUNTA ARENAS –OCEÁNICO

2. GENERALIDADES.

2.1 Los mensajes de plan de vuelo FPL (no se contempla la utilización de RPL) se deberán transmitir a los correspondientes ACC a través de la red AFTN de acuerdo a los procedimientos normales. De no ser posible se utilizarán los siguientes medios alternativos:

- a) Red de Circuitos Orales de Coordinación ATS.
- b) Anexos institucionales
- c) Teléfono fijo
- d) Teléfono celular
- e) Teléfono satelital
- f) Correo electrónico
- g) Red de emergencia HF (ARO)
- h) Servicio Móvil Aeronáutico - frecuencias HF establecidas 10.024 KHz - 6.649 KHz y 2.944 KHz. Se mantendrá en escucha dos frecuencias simultáneas, 6.649 KHz durante las 24 horas, y las dos restantes frecuencias se alternarán de la siguiente forma: 2.944 KHz en horario nocturno y 10.024 KHz en horario diurno, efectuándose los cambios a la hora de los crepúsculos.
- i) Redes sociales (de las que quede registro, de preferencia en celulares fiscales).

2.2 Durante el período de contingencia, la dependencia afectada deberá emitir los NOTAM que sean necesarios para mantener la información actualizada respecto del desarrollo de la contingencia y los procedimientos aplicables.

ANEXO “B”

PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE LOS ACC DE IQUIQUE Y SANTIAGO

B.1 De ser necesario, durante la vigencia del presente Plan se utilizarán entre ambos ACC las rutas ATS que figuran a continuación:

B.1.1 Desde FIR ANTOFAGASTA hacia FIR SANTIAGO,

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO TRANSFERENCIA	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL 250	UQ803	MORMI	SUR
	UV200	UPUKU	AMBOS SENTIDOS
a o por debajo de FL 245	Q803	MORMI	SUR
	V200	UPUKU	AMBOS SENTIDOS

B.1.2 Desde FIR SANTIAGO hacia FIR ANTOFAGASTA,

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO TRANSFERENCIA	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL 250	UQ802	VUGUS	NORTE
	UV200	UPUKU	AMBOS SENTIDOS
a o por debajo de FL 245	Q802	VUGUS	NORTE
	V200	UPUKU	AMBOS SENTIDOS

B.2 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

B.2.1 En caso de falla de la radioayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR bajo FL150, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta, en espera de la aplicación de procedimientos radar; si no se dispone de radar, se procederá a la suspensión de las operaciones en la ruta V200.

ANEXO “C”

PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE LOS ACC DE SANTIAGO Y PUERTO MONTT

C.1 De ser necesario, durante la vigencia del presente Plan, se utilizarán entre ambos ACC las rutas ATS que figuran a continuación:

C.1.1 Desde FIR SANTIAGO hacia FIR PUERTO MONTT

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO TRANSFERENCIA	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UQ803	GEDIN	SUR
	UQ805	TOSET	SUR
	UT115	ITAPO	SUR
	UV200	ILNUT	AMBOS SENTIDOS
a o por debajo de FL245	Q803	GEDIN	SUR
	Q805	TOSET	SUR
	T115	ITAPO	SUR
	V109	PUPAR	SUR
	V200	ILNUT	AMBOS SENTIDOS

C.1.2 Desde FIR PUERTO MONTT hacia FIR SANTIAGO

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO TRANSFERENCIA	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UQ802	ELABA	NORTE
	UV200	ILNUT	AMBOS SENTIDOS
a o por debajo de FL245	Q802	ELABA	NORTE
	V200	ILNUT	AMBOS SENTIDOS

C.2 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

C.2.1 En caso de falla de la radio ayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR bajo FL150, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta, en espera de la aplicación de procedimientos radar; si no se dispone de radar, se procederá a la suspensión de las operaciones en la rutas V200/V551.

ANEXO “D”

PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE LOS ACC DE PUERTO MONTT Y PUNTA ARENAS

D.1 De ser necesario, durante la vigencia del presente Plan, se utilizarán entre ambos ACC las rutas ATS que figuran a continuación:

D.1.1 Desde FIR PUERTO MONTT hacia FIR PUNTA ARENAS

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO TRANSFERENCIA	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UQ803 UQ805	TIGNO	SUR
a o por debajo de FL245	Q803 Q805	TIGNO	SUR
	W122 G550	EGOSA	AMBOS SENTIDOS (Requiere coordinación con SAVC)

D.1.2 Desde FIR PUNTA ARENAS hacia FIR PUERTO MONTT.

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO TRANSFERENCIA	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UQ802	SATIN	NORTE
a o por debajo de FL245	Q802	SATIN	NORTE
	W122 G550	EGOSA	AMBOS SENTIDOS (Requiere coordinación con SAVC)

D.2 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

D.2.1 En caso de falla de la radio ayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR bajo FL150, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta, en espera de la aplicación de procedimientos radar.

ANEXO “E”

PLAN DE CONTINGENCIAS ENTRE EL ACC OCEÁNICO Y LOS ACC DE IQUIQUE, SANTIAGO, PUERTO MONTT Y PUNTA ARENAS.

E.1 RUTAS ATS.

E.1.1 Durante la vigencia del Plan, aquellos vuelos que hayan contemplado sobrevolar un área afectada por la degradación de los servicios ATS, podrán recibir una autorización enmendada del ACC Océánico, que los redireccionará por rutas que no se encuentren con interrupción de los servicios ATS y ajustándolos a puntos de ingreso coordinados.

E.1.2 No obstante lo anterior y de ser necesario, durante la vigencia del Plan se podrán utilizar las siguientes rutas ATS:

E.1.3 Desde FIR SANTIAGO hacia FIR ANTOFAGASTA (Espacio aéreo delegado a ACC Océánico)

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UL780	SIKAB	NORTE
	UL401	ANPUK	AMBOS SENTIDOS
a o por debajo de FL245	L780		NO UTILIZABLE

E.1.4 Desde FIR ANTOFAGASTA (Espacio aéreo delegado a ACC Océánico) hacia FIR SANTIAGO

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UL302	NUXUP	SUR
	UL401	ANPUK	AMBOS SENTIDOS
	UT315	TIVGU	SUR
a o por debajo de FL245	L302	NUXUP	SUR
	L780		NO UTILIZABLE

E.1.5 Dentro de la FIR ANTOFAGASTA desde espacio aéreo jurisdicción ACC Océánico hacia espacio aéreo jurisdicción ACC Iquique

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UL650	UTNUN*	SUR ESTE

(*) Punto de coordinación interna para transferencia entre ACC Océánico y ACC Iquique.

E.1.6 Dentro de la FIR ANTOFAGASTA desde espacio aéreo jurisdicción ACC Iquique hacia espacio aéreo jurisdicción ACC Oceánico

NIVEL DE VUELO	AEROVÍA	PUNTO	SENTIDO DE VUELO
a o por encima de FL250	UL650	UTNUN*	NO UTILIZABLE

///

Dejada en blanco intencionalmente