

<p>TEL: +56 222904677 +56 222904678 +56 222904680</p> <p>AFS: SCSCYOYX</p> <p>aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.gob.cl</p>	<p>CHILE</p>  <p>CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONAUTICA <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i></p>	<p>A I C AIP VOLUMEN I</p> <p>NR 04</p> <p>FECHA PUBLICACIÓN 05 FEB 2021</p>
--	---	--

<p>Dirección General de Aeronáutica Civil Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo Sección AIS/MAP - Oficina Publicaciones AIS</p>	<p>Dirección Comercial / Postal Commercial / Postal Address San Pablo 8381 - Código Postal 9020558 - Pudahuel Santiago - Chile</p>
---	---

**DECLARA AP/AD COORDINADOS Y PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN EN LOS AP/AD
PRODUCTO DE REGULACIONES SANITARIAS POR
PANDEMIA DE COVID-19**
[ENTRE EL 05 DE FEBRERO Y 30 DE JUNIO DE 2021](#)

[REEMPLAZA AIC NR 26 DE FECHA 30 DEC 2020](#)

1 PROPÓSITO

- 1.1 Establecer disposiciones y procedimientos para el funcionamiento de Aeródromos Públicos, Aeropuertos y operación de Aeronaves de transporte comercial de pasajeros en el periodo de vigencia de las medidas de mitigación sanitaria dispuestas por la Autoridad de Salud, especificando las reglas y procedimientos referentes a la presentación de los itinerarios o programación de vuelos y horarios de los mismos.

2 ANTECEDENTES

- 2.1.1 Debido al estado de Excepción Constitucional de Catástrofe y Calamidad Pública decretado por el Supremo Gobierno y a lo dispuesto por la Autoridad Sanitaria, en conjunto con los Jefes de la Defensa Nacional, los aeropuertos y aeródromos nacionales, adoptaron estrictas medidas de control, como resultado de la implementación de Cordones Sanitarios y/o Aduanas Sanitarias, lo que trae consigo el aumento de los tiempos en los procesos de embarque y desembarque y la consecuente aglomeración de personas dentro de la infraestructura aeroportuaria, situación esta última, que la autoridad pretende evitar.
- 2.2 Teniendo en consideración que la capacidad de respuesta de los aeropuertos y aeródromos estará limitada-durante el período que dure el estado de excepción frente a la Pandemia de SARS CoV2 o COVID 19, será necesario introducir mecanismos que puedan asegurar que, la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, sea la adecuada a lo solicitado por la autoridad y que, simultáneamente, se pueda garantizar una prestación de Servicios ATS de acuerdo con los estándares y niveles de seguridad establecidos.
- 2.3 Con el propósito de garantizar el correcto funcionamiento de las medidas mencionadas, se asignarán horarios de operación a todos los vuelos regulares y no regulares que tengan como destino o se originen en los aeródromos que se hayan declarado como "Coordinados" por la DGAC e informados mediante NOTAM.

- 2.4 Reviste especial importancia establecer procedimientos para la priorización de los vuelos y criterios de asignación de horarios (EOBT ASIGNADO) para la regulación de llegadas/salidas de vuelos en los AP/AD Coordinados, de manera de garantizar el intervalo de tiempo establecido por la Autoridad Sanitaria para evitar las aglomeraciones de personas en los terminales de pasajeros, así como también para que los Servicios de Tránsito Aéreo y los Operadores puedan enfrentar planificada y colaborativamente la capacidad restringida de los aeródromos afectados.

3 REFERENCIAS

- a) Procedimiento de los servicios de tránsito Aéreo, DAP 11 00 Cap. 3
- b) DOC OACI 9971 3ª edición 2018
- c) AIP Chile VOL I ENR. 1.9-3

4 MATERIA

- 4.1 El presente documento define los procedimientos que los Operadores Aéreos deberán seguir para operar en los Aeropuertos y Aeródromos con restricciones impuestas por la autoridad sanitaria con motivo de la Pandemia por COVID 19. Del mismo, modo define el proceso y forma en que la Oficina de Gestión de Flujos de Tránsito Aéreo, en adelante ATFM, determinará la asignación de horarios de operación, en los Aeródromos y Aeropuertos declarados Coordinados.

4.2 Definiciones

- 4.2.1 Aeropuerto Coordinado: Aeropuerto en que la demanda de operaciones se prevé superará la capacidad de las infraestructuras del aeropuerto en períodos determinados, por lo que se hace necesaria la aplicación de procesos que permitan asignar una prioridad para la operación de los vuelos previstos, para luego serles asignadas y autorizadas horas específicas de operación.

4.3 Medidas

- 4.3.1 Las siguientes medidas para controlar el flujo aéreo, derivadas de recomendaciones de la industria internacional, se pondrán en efecto a partir la publicación de la presente Circular:

- a) Declaración de algunos aeródromos y aeropuertos como "**aeropuertos / aeródromos declarados como coordinados**" durante la duración de la restricción sanitaria informada por NOTAM.
- b) Monitoreo y, si es necesario, declaración de otros aeródromos como coordinados donde se prevea aglomeración en los Terminales de pasajeros o donde la Autoridad facultada lo solicite.
- c) Definición de un tiempo máximo de permanencia de las aeronaves en los aeródromos y aeropuertos declarados como "coordinados".
- d) Para efectos de distribución de horarios disponibles para las salidas y llegadas a los AP/AD Coordinados, se emplearán como referencia, el promedio del porcentaje de vuelos efectivamente operados por la industria entre enero del año 2019 y octubre del 2020, con el propósito de distribuir de manera equitativa, proporcional y eficiente los vuelos.
- e) De ser pertinente, se emplearán parámetros diferentes para los aeródromos de Osorno, Dalcahue y Pto. Natales, los que serán informados con antelación suficiente para la programación de vuelos.

- 4.3.2 Las medidas antes descritas, serán evaluadas permanentemente por la DGAC frente a los requerimientos de las autoridades pertinentes, pudiendo agregarse o restarse aeropuertos o Aeródromos, lo mismo que aumentar o disminuir los parámetros de coordinación aplicables de acuerdo a lo definido en el AIP-CHILE, Página ENR 1.9-1, VOLUMEN I, de fecha 16 AUG 2018, AMDT NR461 que explica la implementación y en especial de la ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM) AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

Link AIP CHILE , pág. ENR 1.9.1

https://www.aipchile.gob.cl/dasa/aip_chile_con_contenido/ais/2%20ENR%20Parte%202/ENR%201%20Reglas%20Generales/1%20ENR%201.9-1%20ATFM.pdf

- 4.3.3 La declaración de otros aeropuertos/ aeródromos, como aeropuertos o aeródromos coordinados, será comunicada por NOTAM, con una antelación mínima de 6 horas.
- 4.3.4 La determinación de la capacidad de atención horaria utilizable para cada aeropuerto/aeródromo coordinado, está basada en los rangos variables de tiempo entre aeronaves que llegan y/o salen del mismo aeródromo dispuestos por la Autoridad de Salud/JEDENA.
- 4.3.5 Se exceptúan de la coordinación para la operación en AP/AD Coordinados, las aeronaves con estatus especiales tales como Aeronaves de Estado, Ambulancias Aéreas, SAR, extinción de incendios y otras que la autoridad determine.

5 REGLAS DE COORDINACIÓN Y PRINCIPIOS APLICABLES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE OPERACIÓN

5.1 Principios:

- a) La autorización de horarios se basará en un proceso de ajustes de la programación establecidos sobre la base del trabajo colaborativo entre las compañías aéreas, ATFM y la unidad aeroportuaria local, para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto (límite técnico). En caso de no acuerdo, prevalecerá el horario facilitado por ATFM.
- b) Se asignarán horarios de operación (EOBT ASIGNADO) para regular las salidas y llegadas a los AP/AD Coordinados, usando como referencia el porcentaje de vuelos efectivamente operados por la industria, de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.3.1 letra d).
- c) Ante aumento progresivo de capacidad en los AP/AD declarados como coordinados, ATFM utilizará como parámetro de incremento de operaciones de la industria, la asignación proporcional de vuelos de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.3.1 letra d) y e).

5.2 Reglas de Operación

- a) Antes de operar hacia un Aeropuerto o Aeródromo Coordinado, las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves deberán informar a ATFM, al correo coordinación-covid19@dgac.gob.cl, todas las operaciones previstas, de acuerdo al formato que se especifica en la letra c) siguiente.
- b) Las compañías aéreas nacionales regulares de pasajeros deberán cargar su programación mensual online de acuerdo a los medios y formatos dispuestos para tales efectos, los que se especifican en el numeral 7.

Nota: La información de vuelos recibida por ATFM por los medios que se han dispuesto para tales efectos, son para efectos de gestión de flujos en AP/AD coordinados y no significan de ninguna manera ADICIÓN, CANCELACIÓN o MODIFICACIÓN al Itinerario presentado por las compañías Aéreas a la DGAC. Por lo tanto, deberán seguir presentando los itinerarios para su aprobación, al correo itinerarios@dgac.gob.cl.

- c) A lo menos dos semanas antes del inicio de las operaciones propuestas para el mes siguiente, ATFM dará acceso a las compañías aéreas por los medios online dispuestos para tales efectos, de la información preliminar de vuelos programados que cuentan con ajustes en los horarios de llegada/salida hacia/desde los AP/AD Coordinados.

d) Los cambios de programación, adición de vuelos, u otros que se originen, deberán realizarse al correo electrónico coordinación-covid19@dgac.gob.cl de acuerdo al siguiente formato solicitud de horario de operación (RQST), Cambio del horario de operación asignado (CHG) y/o Cancelación del horario de operación asignado (CNL):

- Asunto: CHG HORARIOS COVID 19 2021 (se requiere dos datos OLD y NEW)
RQST HORARIOS COVID 19 2021
CNL HORARIOS COVID 19 2021
- Texto:

Ad.Despegue-Ad.Arribo-Identificación- tipo aeronave-año,mes,día y hora-turnaround

- OLD SCEL SCFA PAL026 A320 2102042028 2102042228 0045 (LO PUBLICADO)
- NEW SCEL SCFA PAL026 A320 2102050252 2102050452 0045 (CAMBIO SOLICITADO)

e) Las solicitudes de horarios operación (RQST) y/o Cambio del horario de operación asignado (CHG) recibidas posterior al plazo de entrega establecido, tendrán menos prioridad con respecto a los vuelos enviados en los plazos solicitado o convenidos y los vuelos serán ubicados en el horario disponible más cercano al horario solicitado.

f) Las solicitudes de horarios de operación (RQST) y/o Cambio del horario de operación asignado (CHG) recibidas posterior a la publicación de la programación mensual (PDA) por parte del ATFM serán analizadas y otorgadas de acuerdo a la disponibilidad horaria en el AP/AD que se trate, no garantizándose disponibilidad de operación.

g) Las solicitudes de operación para vuelos especiales o Chárter, deberán ser efectuadas con un mínimo de 24 horas antes de la operación, teniendo en consideración que:

- i. Las autorizaciones de operación aprobadas por ATFM, sólo aplicarán para las operaciones de arribo/salida en aeropuertos o aeródromos coordinados y no implican de forma alguna, adición o modificación al itinerario vigente aprobado por la DGAC, el que se debe regularizar con la Oficina de Itinerarios DGAC, al Correo itinerarios@dgac.gob.cl, para su validación y registro.
- ii. En atención a la capacidad y disponibilidad de estacionamientos en los AP/AD Coordinados, las solicitudes de horario de operación (RQST) y Cambio del horario de operación asignado (CHG), deberán contener información de "Turnaround", con la indicación del período de operación y horario, de acuerdo a lo descrito en el numeral 5.2.

h) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionalmente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada con ATFM.

i) Se considerará que un vuelo se encuentra dentro del horario de operación, si el inicio de horario de operación (EOBT ASIGNADO) se realiza dentro del período de 5 minutos antes y hasta 10 minutos después de lo hora asignada.

j) Las horas previstas de operación se basarán en las horas previstas de retirada de calzos (EOBT) para las salidas y puesta de calzos (EIBT) para las llegadas informadas por la industria a ATFM. Las horas reales podrán variar debido a factores operacionales y otros factores que contribuyan a posibles adelantos y demoras no previstas en la planificación, además de ajustes de horario con respecto a los planes de vuelo (FPL) presentados que pudieran diferir en la duración del vuelo con respecto a lo presentado por itinerario.

k) Si por razones de regulación ATFM, un vuelo que arriba en más de un aeródromo coordinado (misma aeronave), se le asigna un horario diferente a la hora solicitada en uno o varios de estos

aeródromos, la empresa aludida será responsable de evaluar cómo llevar a cabo dicha operación, si es que desea mantenerla.

- l) Los operadores aéreos y ATFM deberán usar los formatos de intercambio de mensajes especificados en el numeral 5.2, a excepción que se coordine de otra manera entre ATFM y el usuario, con el propósito de coordinar de manera más fluida y eficiente.
- m) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en horario UTC y con designadores de aeropuertos en formato OACI.

5.3 Procedimiento para la solicitud y aprobación de asignación de horarios de operación

5.3.1 Se asignarán los siguientes criterios para priorizar la asignación horarios de operación para la llegada/Salida en AP/AD Coordinados:

- a) Operadores regulares, en los itinerarios y horarios informados y aprobados por ATFM en AP/AD coordinados con horario de Servicio restringido (Informado por NOTAM).
- b) Operadores regulares, con modificaciones informadas y aprobadas por ATFM en AP/AD coordinados.
- c) Operadores no - regulares de Transporte Público con aprobación ATFM en AP/AD coordinados.
- d) Operadores regulares, con vuelos no informados a ATFM en AP/AD coordinados.
- e) Otros.

5.3.2 De existir coincidencia en la evaluación de dos o más vuelos, la prioridad se asignará en el siguiente orden, conforme a los criterios señalados:

- a) Mayor tiempo sirviendo la ruta al destino
- b) Mayor número de pasajeros o asientos (oferta ofrecida)
- c) Mayor número de frecuencias servidas al destino

5.3.3 Para vuelos distintos de los informados en 5.2 letra b), los operadores de vuelos nacionales regulares y no regulares, hacia o desde los aeropuertos declarados coordinados por la DGAC, estarán obligados a solicitar horarios de operación respectivos a contar de la publicación de la presente AIC y como mínimo 24 horas antes de su hora estimada de operación.

5.3.4 El operador de un vuelo podrá solicitar modificar su horario de operación asignado (CHG) hasta con 24 horas de antelación, teniendo en consideración lo especificado en el numeral 6.4.

5.3.5 La cancelación de un horario de operación asignado creará un **“horario de oportunidad”**, el que estará a disposición de ATFM como horario de ajuste de operaciones o para poder ser asignado quien lo requiera.

Nota: Los operadores deberán informar al, por medio de sus Centros de Control de Operaciones u otro pertinente, informar al ATFM tan pronto como sea posible, las cancelaciones de vuelos que se encuentran programados, de modo de poder disponer de horarios para ajustes por el dinamismo de operaciones o como “horarios de oportunidad” para vuelos que han perdido su hora de salida por mantenimiento no programado.

5.3.6 La Oficina ATFM responderá toda solicitud a la dirección de correo del operador o agente designado, con una autorización que indicará los horarios de arribo y salida asignados, para el o los aeródromos solicitados.

5.3.7 La modalidad descrita en el numeral 5.3.6 anterior podrá ser reemplazada por un medio de coordinación distinto, en acuerdo con el usuario con el propósito de ser más eficiente el intercambio de información.

5.4 **Período de Validez de un Horario de Operación Asignado**

- 5.4.1 El periodo de validez de un **Horario de Operación Asignado** (EOBT ASIGNADO) **será desde 5 minutos antes hasta 10 minutos después** de la hora señalada por la ATFM Chile.
- 5.4.2 La pérdida de un horario de operación asignado por motivos de Meteorología adversa, será tratada con prioridad para la asignación de un nuevo horario de operación, ya sea por disponibilidad o de oportunidad.
- 5.4.3 La pérdida de un horario de operación asignado derivado de una situación distinta a lo descrito en el numeral 5.4.2 anterior (mantenimiento, chequeo sanitario u otro) en el AP/AD de salida, podría derivar en la asignación de un horario de oportunidad (si existe), quedando sujeto a disponibilidad horaria en el AP/AD respectivo o en una gestión excepcional de parte de ATFM en el AP/AD de destino, no garantizándose la aceptación de esta coordinación por la Autoridad de Salud/JEDENA respectiva.
- 5.4.4 La asignación de un horario de operación (EOBT ASIGNADO) deberá coincidir con la hora del FPL respecto de la puesta o retirada de calzos informada, en la posición de estacionamiento de la aeronave, y será labor del operador aéreo tener en cuenta los tiempos de rodaje de las aeronaves, desde la plataforma de estacionamiento a la pista y viceversa.

5.5 **Supervisión de las Operaciones**

- 5.5.1 ATFM, supervisará las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los casos en que las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada e informada.
- 5.5.2 Si detecta algún caso de este tipo, ATFM se pondrá en contacto con la compañía aérea u operador de aeronaves en cuestión para resolver la anomalía identificada. El uso indebido continuado podrá dar lugar a que la compañía aérea u otro operador de aeronaves reciba una prioridad inferior en los futuros ajustes de la programación.
- 5.5.3 ATFM en caso necesario, solicitará el asesoramiento del gestor aeroportuario u otro organismo competente para que le ayude a resolver las anomalías pendientes.

6 **OTRAS DISPOSICIONES**

- 6.1. Sin perjuicio de lo informado anteriormente, tras la asignación de un horario de operación (EOBT ASIGNADO), los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, garantes del cumplimiento del intervalo dispuesto por la Autoridad de Salud/JEDENA respectivo, podrán generar demoras u otras restricciones de operación por necesidades operacionales, por lo que los operadores aéreos estarán sujetos a estas limitaciones o demoras. Las demoras generadas por gestión ATC no serán consideradas como incumplimientos a los horarios autorizados.
- 6.2. En aquellos aeródromos, en que por restricciones aeroportuarias no sea posible permanecer más allá del tiempo necesario para el aterrizaje y el despegue, se definirá un tiempo máximo de permanencia o tiempo para la operación (Turn Around Time) de acuerdo a la demanda prevista, información que será dada a conocer mediante NOTAM respectivo.
- 6.3. El incumplimiento de las disposiciones y procedimientos aquí señalados, significará la pérdida automática de:
- El o los horarios de operación ya asignados.
 - La prioridad para la asignación de horarios de operación sucesivos, en el caso de operadores de más de un vuelo, hacia uno o más aeródromos coordinados.

6.4. La disponibilidad de Horarios de Operación (límite Técnico) para los AP/AD declarados como Coordinados, así como la distribución horaria de los mismos, será informada por ATFM a los correos electrónicos del o los representantes designados por los operadores, basados en lo descrito en el numeral 5.1 anterior.

6.5. Las solicitudes de horario de operación (RQST) y Cambio del horario de operación asignado (CHG), que sean recibidas por ATFM posterior publicación del programa de vuelos (PDA) correspondiente, estarán supeditadas a la disponibilidad horaria en el AP/AD coordinado que se trate, de acuerdo a los criterios establecidos en el numeral 5.1 anterior.

7. FORMATO DE PRESENTACIÓN (CARGA ONLINE) DE PROGRAMACIÓN DE VUELOS HACIA LOS AP/AD DECLARADOS COMO COORDINADOS

7.1. El formato de presentación la programación mensual de vuelos hacia los Aeropuertos/Aeródromos coordinados, será solamente mediante la carga online de los archivos en el archivo de Google Sheets, que fue compartido a cada compañía aérea (ATFM CDM - [Nombre_Compañía]).

7.2. Para poder acceder a esta planilla de cálculos de Google Drive, la compañía aérea deberá enviar un email a coordinacion-covid2019@dgac.gob.cl, solicitando dar acceso, para lo que se requiere el nombre del email corporativo e indicar cuál será el rol de la persona en la planilla: cargar itinerarios, de lectura, u otro rol, la DGAC asignará el permiso respectivo de acceso a la planilla. Las cuentas personales no serán agregadas.

7.3. El ingreso de la información deberá realizarse en la Hoja Paso1-PropuestaVuelos, de acuerdo al siguiente formato:

- Ingresar los vuelos bajo las columnas de título de fondo verde (a partir de la celda A9).
- Las columnas mínimas requeridas para aceptar el vuelo son las siguientes: FECHA, VUELO, DEP AD., Salida itinerario (EOBT), ARR DEP. y Llegada Itinerario (EIBT)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	Fecha Inicio lun, 01/02		Registros a procesar: 8 Vuelos.						
2	Fecha Fin lun, 01/03		Registros que no se procesan: 3 Vuelos.						
3	Registros Totales: 11 Vuelos.								
4	Registros con advertencias: 5 Vuelos.								
5									
6	PROPUESTAS DE VUELOS [Compañía_Aérea]								
7	FECHA	VUELO	DEP AD.	Salida Itinerario (EOBT)	ARR AD.	Llegada Itinerario (EIBT)	TIPO VUELO	Matricula	OBSERVACIÓN
9	lun, 01/02	DGA0001	SCEL	9:00	SCAR	11:40	PASAJEROS	CCABC	PASAJEROS
10	lun, 01/02	DGA0002	SCCI	19:49	SCNT	21:30	PASAJEROS	CC	CARGA/PAX
11	mar, 02/02	DGA0003	SCEL	21:57	SCCF	0:04	PASAJEROS	CCBCD	CHARTER
12	mié, 03/02	DGA	SCEL	18:45	SCCF	20:52	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
13	jue, 04/02	DGA	SCEL	12:40	SCCF	16:03	PASAJEROS	CC	CARGA
14	sáb, 06/02	DGA	SCEL	22:13	SCCF	0:36	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
15	dom, 07/02	DGA	SCIE	11:56	SCCF	13:06	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
16	jue, 11/02	DGA	SCQP	9:09	SCCF	11:16	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
17	vie, 12/02	CIA0001	SCEL	13:25	SCCF	15:32	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
18	sáb, 13/02	DGA	SCEL	15:33	SCTE	17:40	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
19	mar, 02/03	DGA0001	SCSE	13:10	SCEL	14:05	PASAJEROS	CC	CARGA

- Descripción de las columnas de datos del vuelo:

FECHA (*):	Fecha en la que el vuelo arriba en el aeródromo de destino.
VUELO (*):	Identificación del vuelo.
DEP AD. (*):	Código OACI del aeropuerto/aeródromo del que despegará el vuelo.
Salida itinerario (EOBT) (*):	Estimated Off-Block Time, Hora UTC estimada fuera de calzos.
ARR AD. (*):	Código OACI del aeropuerto/aeródromo que aterrizará el vuelo.
Llegada Itinerario (EIBT) (*):	Estimated Inblock Time, Hora UTC estimada ingreso de calzos.
TIPO VUELO:	Identificación del tipo de vuelo (ej: Pax, carga, charter, otros).
Matrícula:	Identificación única del registro de la aeronave.
OBSERVACIÓN:	Otra información relevante del vuelo (ej: N°.Pax, vuelo vacío).

Nota: Los campos marcados con () son valores mínimos con los que se requiere identificar el vuelo.*

- 7.4. Para facilitar el procesamiento de los vuelos, la planilla de cálculos tiene advertencias visuales y textos que apoyan la comprensión de la advertencia.

Vuelo y hora establecida en franja Crítica	CallSign incorrecto	Solicitud Mismo EIBT	Vuelo Duplicado	Valida EIBT establecido por DGAC	Valida Rango fecha	Vuelo Fuera horario AP/AD DEP	Vuelo Fuera horario AP/AD ARR
Franja Crítica		Existe otro vuelo solicitando el mismo EIBT (18:04) en SCF Existe otro vuelo solicitando el mismo EIBT (18:04) en SCF		EIBT diferente al establecido por DGAC EIBT diferente al establecido por DGAC		Horario SQP 11:30-21:59, Cia. debe gestionar Extensión de Servicio para la Salida	
	Vuelo debe comenzar con DGA						
					Fecha fuera del rango		

- Descripción de las columnas advertencias visuales y textos

- **Vuelo y hora establecida en franja Crítica:** Se escribirá el texto “*Franja Crítica*” cuando mediante cálculo se determine que los valores **FECHA**, **ARR AD.** y **Llegada Itinerario (EIBT)** corresponde a uno de los horarios establecidos como tal.
- **CallSign incorrecto:** se escribirá el texto “*Vuelo debe comenzar con [Acronimo_Cia]*” y fondo de color rojo cuando el valor **VUELO** no corresponde a la compañía y este vuelo no será procesado.
- **Solicitud Mismo EIBT:** se escribirá el texto “*Existe otro vuelo solicitado el mismo EIBT ([hora EIBT]) en [ARR AD.]*” y fondo de color rojo cuando mediante cálculo se determina que para los valores **FECHA**, **ARR AD.** y **Llegada Itinerario (EIBT)**, hay más de un vuelo solicitando llegar al aeródromo a la misma hora.
- **Vuelo Duplicado:** se escribirá el texto “Vuelo duplicado”, cuando mediante cálculo se determina que más1 de un vuelo tienen valores idénticos de **FECHA**, **VUELO**, **DEP AD**, **Salida itinerario (EOBT)**, **Llegada Itinerario (EIBT)** y **ARR AD.**
- **Valida EIBT establecido por DGAC:** se escribirá el texto “*EIBT diferente al establecido por DGAC*” cuando mediante cálculo se determine que, para los valores de **FECHA**, **ARR AD.** y

Llegada Itinerario (EIBT), que la hora se encuentra fuera de las horas establecidas por la DGAC para que el vuelo puede llegar a la hora solicitada en un aeródromo determinado.

- **Valida Rango fecha:** se escribirá el texto “*Fecha fuera del rango*” cuando se determine que el valor **FECHA** del vuelo está fuera del rango de las fechas de inicio y de fin.
- **Vuelo Fuera horario AP/AD DEP:** se escribirá el texto “*Horario [ARR AD] [Horario_funcionamiento_ad], Cía. debe gestionar Extensión de Servicio para la Salida*” cuando mediante cálculo se determine que los valores de **FECHA, DEP AD.** y **Salida itinerario (EOBT)**, que la el horario de despegue del vuelo presentado se quiere realizar antes del inicio de prestación de servicios del Aeródromo.
- **Vuelo Fuera horario AP/AD ARR:** se escribirá el texto “*Horario [ARR AD] [Horario_funcionamiento_ad], Cía. debe gestionar Extensión de Servicio para la Llegada*” cuando mediante cálculo se determine que los valores de **FECHA, ARR AD.** y **Llegada itinerario (EIBT)**, que la el horario de arribo del vuelo presentado se quiere realizar posterior al fin de prestación de servicios del Aeródromo.

8. VIGENCIA

La presente Circular de Información Aeronáutica (AIC) tendrá vigencia entre el 05 de Febrero 2021 y el 30 de Junio de 2021.

Dejada Intencionalmente en Blanco