

ANEXO “B”
AL PLAN DE OPERACIONES DEL EJERCICIO “COOPERACIÓN I”

OPERACIONES.

I.- OBJETIVO.

Este Anexo describe las generalidades relativas a las operaciones que serán llevadas a cabo por las Fuerzas Aéreas participantes del Ejercicio COOPERACIÓN I, incluyendo detalles acerca de otros conceptos operativos tales como Plan de Vuelo propuesto para la SUB FASE Familiarización e Integración (FAM/FIT), coordinaciones del Tránsito Aéreo, In Flight Guide del Área de Operaciones, consideraciones especiales referidas a las actividades de pre y pos vuelo, Restricciones del GO / NO GO referidos a los aspectos Meteorológicos del Área, IFF/Comm, permisos diplomáticos y otros aspectos que pudiesen resultar de interés para alcanzar el mejor resultado durante el Ejercicio.

II.- SITUACIÓN.

El Ejercicio COOPERACIÓN I ha sido planificado en forma combinada para proveer un adecuado adiestramiento dentro de un ámbito simulado de catástrofe, enfatizando en el empleo de medios aéreos para el transporte de carga y asistencia humanitaria.

A. SITUACIÓN DEL EJERCICIO.

Una breve descripción de la situación que enmarca al Ejercicio, es mostrada en el Apéndice 3 Escenario. Este Apéndice muestra también los diferentes escenarios donde se realizarán las operaciones de vuelo de transporte, los que irán evolucionando de acuerdo con el desarrollo del Ejercicio.

Esta Situación es la que movilizará la planificación del JFACC durante el Ciclo de Planeamiento de CUARENTA Y OCHO (48) horas previsto.

Los objetivos a ser alcanzados por los Participantes serán los determinados en la Orden Preliminar del Ejercicio (OROPREJ) y que se encuentran establecidos en el Plan de Operaciones (OPLAN).

III.- EJECUCIÓN.

A. CONCEPTO DE LA OPERACIÓN.

COOPERACIÓN I es un Ejercicio de Ayuda Humanitaria en el que se realizarán operaciones aéreas de transporte de carga y pasajeros, enlace, SAR y de EVACAM de acuerdo a las necesidades y requerimientos que la DIREX solicite a efectos de proveer una adecuada coherencia a las operaciones.

1. Plan Propuesto.

Los detalles referentes al Plan deberán contemplar dos (2) áreas específicas bien diferenciadas entre si:

- SUB FASE DE FAMILIARIZACIÓN E INTEGRACIÓN (FAM/FIT).
- SUB FASE OPERACIONES (LIVEX).

2. SUB FASE DE FAMILIARIZACIÓN E INTEGRACIÓN (FAM/FIT) (05 de Octubre).

El objetivo del Ejercicio dentro de esta SUB FASE es familiarizar a las tripulaciones y personal del Estado Mayor con el Área operacional, normalización y prácticas de los diferentes procedimientos que serán aplicados durante la Sub Fase Operaciones (LIVEX) tanto en el ámbito del JFACC / CAOC como en el de las tripulaciones de los medios aéreos, así como también, introducir a los participantes en el mutuo conocimiento y confianza que debe coexistir.

El esfuerzo a ser desarrollado por cada medio aéreo durante esta SUB FASE será el resultante de lo acordado oportunamente durante las reuniones de planificación.

3. SUB FASE DEL EJERCICIO “OPERACIONES” (LIVEX) (06 al 13 Octubre 2010).

a.- Esta constituye la parte principal del Ejercicio COOPERACIÓN I, durante este periodo tanto las tripulaciones como el JFACC Y CAOC estarán abocadas a dar cumplimiento de los objetivos expuestos por el OPLAN.

b.- A efectos de alcanzar estos objetivos, el Estado Mayor planificará según el ciclo de planeamiento de CUARENTA Y OCHO (48) horas las acciones que deberán ser llevadas a cabo por los medios aéreos de transporte y helicópteros. De este planeamiento se definirán los medios

- aéreos y su carga a trasladar, así como los aeródromos y áreas en las cuales se van a ejecutar las operaciones.
- c.- El esfuerzo a ser desarrollado por cada medio aéreo durante esta FASE, será el resultante de lo acordado oportunamente durante las reuniones de planificación.
 - d.- Un Plan de Control de Aeroespacio (Airspace Control Plan - ACP) será utilizado durante la ejecución del Ejercicio. Este plan será provisto a los participantes al inicio de las operaciones. La actualización de la información al respecto de los cambios que eventualmente pudiese llegar a sufrir, será responsabilidad directa del CAOC.
 - e.- Las medidas de coordinación que fueran necesario incluir en el desarrollo de las operaciones aéreas y que suplementen al ACP, serán detalladas en las SPINS y en la respectiva ACO (Airspace Control Order, Orden de Control del Aeroespacio).
 - f.- La celda AIR SPACE del CAOC será la responsable de mantener actualizada la información referida al espacio aéreo del Ejercicio y de proveer a los Comandantes de Misión (MC) y Estado Mayor Planificador el asesoramiento necesario en la materia.
 - g.- Un representante de la celda ACO confirmará la operación aérea a ser desarrollada DIEZ (10) minutos antes del MASS BRIEF, información que una vez aprobada será convenientemente direccionada a la Agencia ATC para su conocimiento y posterior coordinación. (colocar un diagrama de flujo)
 - h.- La celda COMBAT PLANS del CAOC será la responsable de articular las Directivas del JFACC que lleguen al mismo a través del documento respectivo (AOD – Air Operations Directive - Directiva de Operaciones Aéreas). Con el trabajará el equipo MAOP (Master Operation Plan - Plan Maestro de Operaciones) para generar las operaciones necesarias a cuarenta y ocho (48) horas. (colocar un diagrama de flujo)
 - i.- Simultáneamente el equipo ATO de la celda COMBAT PLANS, será responsable de elaborar y emitir la ATO para una posterior aprobación del Jefe del CAOC, la correspondiente ATO para el cumplimiento de las operaciones previstas para el día siguiente. (colocar un diagrama de flujo)
 - j.- Las ATO tendrán las siguientes características:
 - La ATO será diseminada para cada día de operación, el día anterior a la misma. Esta contendrá la información necesaria para las

operaciones a realizarse en el día y SAR. Asimismo, este documento podrá contener la información VIRTUAL necesaria para dar coherencia a las operaciones reales dentro del marco de planificación a que el CAOC/JFACC se encuentra abocado (esta información es solo a efectos de dar un marco de realismo al Ejercicio).

- La diseminación de la ATO se realizará veinticuatro (24) horas antes de su ejecución. La distribución de la misma se hará a través de la intranet utilizando un formato HTML para permitir a los participantes una rápida y simple lectura de la misma.
- Las Instrucciones Especiales (SPINS) incluidas en las ATO, podrán contener información referida a criterios para la reducción de la fuerza en caso de meteorología adversa, cantidad mínima de carga a trasladar para el logro de los efectos, restricciones ATC, y toda otra información que sea necesario incluir a este nivel de planificación.

k.- Mensaje de Tarea Aérea (Air Task Message - ATM)

- La ATO podrá requerir de actualizaciones o modificaciones a tal cual fue emitida originariamente, para ello se utilizarán DOS (2) métodos dependiendo de la oportunidad en que se deban realizar estos cambios. Si los cambios se realizan con antelación suficiente para permitir la re-planificación de las tareas aéreas de las UUAA, entonces se emplearán las ATO CHANGES N° X, las cuales deberán ser numeradas correlativamente.
- Si los cambios de situación se producen con escaso tiempo, previo a la ejecución de las tareas, entonces los cambios serán notificados directamente al CURRENT OPS, para que pueda efectuar los cambios necesarios directamente a las unidades.

4. Operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR).

Los participantes del Ejercicio COOPERACIÓN I, con el propósito de garantizar la asistencia oportuna en caso de una emergencia real durante el ejercicio, trabajarán también en el objetivo de alcanzar logros comunes dentro del área SAR. Si bien la operación SAR será dirigida y controlada por el CCRC (Celda de Coordinación de Búsqueda y Rescate) del CAOC que depende del JFACC, participará en la planificación de las tareas de SAR tanto en la Sub Fase de FAM/FIT como así también en la Sub Fase Operaciones (LIVEX).

Para estas operaciones, los objetivos a ser alcanzados dentro del periodo Familiarization and Flight Integration Training (FAM/FIT) serán:

- Normalizar y acordar los procedimientos a ser utilizados durante el Ejercicio.
- Desarrollo y distribución de las Instrucciones Especiales (SPINS) del ámbito SAR.
- Coordinar y efectuar los desconflitos necesarios para la realización de las operaciones SAR por parte las fuerzas combinadas.
- Desarrollar una matriz de decisión conjunta de la Fuerza SAR de acuerdo con el análisis del escenario propuesto. (sería bueno tener un modelo ejemplo)
- Familiarizar a las tripulaciones con el Área operacional.

5. Idioma de Operación.

A efectos de proveer adiestramiento acorde a los estándares de operación de los teatros combinados, los briefings, vuelos y debriefings se realizarán íntegramente en idioma español.

Los servicios de Tránsito Aéreo correspondientes a TWR, APP, TMA, FIR Y UIR de Santiago y Puerto Montt tendrán capacidad para ser operados en idioma inglés o español.

Los Aeródromos de alternativa sólo contarán con operadores en idioma español.

IV.- MISIONES Y CONCEPTO DE LAS OPERACIONES.

A. MISIONES.

Se tiene considerado la ejecución del siguiente tipo de misiones:

1. EVACAM.

Se entenderá por misiones EVACAM (MEDEVAC) las misiones de Evacuación Aeromédica, las cuales considerarán el traslado, por vía aérea, de heridos y enfermos desde localidades aisladas a las Sub – Bases de

“Quellón”, “Chaitén” y “Puerto Aysén”, eventualmente se ejecutarán hacia la Base Aérea de “El Tepual”.

En este sentido se debe tener presente que durante el desarrollo de las operaciones, y de acuerdo a lo expresado, se pretende hacer un trabajo integrado de apoyo a la comunidad de estas áreas rurales, con otros Ministerios del Gobierno de Chile, principalmente con los Ministerios de Salud, Educación y Obras Públicas, incluyendo la participación de las otras ramas de la Defensa Nacional (Ejército y Armada de Chile), y Carabineros (Policía Uniformada), de Chile, con el propósito de aprovechar la capacidad de transporte y asistencia médica desplegada, con un operativo a la comunidad civil rural en la Zona de Operaciones.

Los planteamientos descritos anteriormente, permiten cooperar y apoyar a la ciudadanía y organismos relacionados con una catástrofe; logrando con ello contribuir a la integración territorial, a la solidaridad social y mantener una fluida relación con la sociedad chilena.

2. SAR.

Se entenderá por misiones SAR, las misiones de Búsqueda y Rescate en el ámbito correspondiente a catástrofes naturales, cuyas aeronaves actuarán bajo el mando del correspondiente CCRC, dependiente de los Comandantes en Jefe de las Brigadas Aéreas. Mediante este tipo de operaciones, se accede hacia áreas aisladas y de acceso restringido por medios terrestres, producto del corte de las vías de comunicación normales.

Con este tipo de misiones y en coordinación con el Ministerio de Salud de la República de Chile, se materializará un operativo, a la comunidad civil rural de las áreas aisladas afectadas por la catástrofe natural en la Zona de Operaciones.

3. TRANSPORTE LOGÍSTICO.

Se entenderá por misiones de Transporte Logístico, aquellas misiones de Transporte Aéreo que involucren el movimiento por aire de carga y personal militar y civil entre las diferentes Bases Aéreas de operación contempladas en el presente Plan.

Será considerado como Transporte Logístico Estratégico, el realizado entre la Base Aérea de “Pudahuel” (Base de acopio), y la Base Aérea de “El Tepual” (Base de distribución). Este tipo de transporte, se realizará principalmente por el material de vuelo que operará desde la Base Aérea “Pudahuel” y se encuentra descrito en el Apéndice N° 1 “Despliegue de los Medios Aéreos”.

Será considerado como Transporte Logístico Táctico, dentro de una misma Zona de operaciones, el cual será realizado entre la Base Aérea de “El Tepual”, y las Sub – Bases de “Quellón”, “Chaitén” y “Puerto Aysén”, conforme a la maniobra del Plan.

4. ENLACE.

Se entenderá por misiones de Enlace, aquellas misiones de Transporte Aéreo Administrativo las cuales involucran el traslado aéreo de personal y carga, especialmente entre la Base Aérea de “El Tepual” y las Sub – Bases de “Quellón”, “Chaitén” y “Puerto Aysén”, conforme a la maniobra del plan.

Estas misiones serán de especial relevancia por cuanto en los lugares donde se realicen las operaciones de Ayuda Humanitaria a la comunidad civil rural en la Zona de Operaciones, se deberán trasladar diariamente personal especializado en el área de sanidad, desde Puerto Montt hacia las áreas en que estas se realicen.

B. CONCEPTO DE EMPLEO DE LOS MEDIOS.

1. Material de Transporte Pesado.

Se empleará principalmente para realizar misiones de Transporte Logístico Estratégico y eventualmente EVACAM estratégicas si la situación lo amerita, entre la Base Aérea “Pudahuel” y “El Tepual”. Se considerará para ello al material de características de transporte pesado como por ejemplo los aviones C-130 y B-707, que trasladará principalmente los medios materiales y humanos enviados por el Gobierno Central y los de otros organismos, y que se encuentran acopiados en Santiago para ser trasladados hacia Puerto Montt.

2. Material de Transporte Liviano.

Se empleará principalmente para realizar misiones de Transporte Logístico Táctico, EVACAM y Enlace entre la Base Aérea “El Tepual” y las Sub – Bases de “Quellón”, “Chaitén” y “Puerto Aysén”, conforme a la maniobra del plan. Se considerará para ello al material de las características de los aviones C-105, DHC-6, C-212, AN-32 y helicópteros.

Para efectos del traslado de autoridades del país y extranjeros, Gobierno y de Medios de Comunicación que cubrirán las maniobras, la Fuerza Aérea de Chile tiene a disposición en la Base Aérea “Pudahuel” aviones de transporte (99-A, LJ-35 y G-IV), que efectuarán misiones de Enlace entre Santiago y Puerto Montt.

3. Material de Helicópteros.

Se empleará principalmente para realizar misiones de Transporte Logístico Táctico, SAR, EVACAM y Enlace entre la Base Aérea “El Tepual” y las Sub – Bases de “Quellón”, “Chaitén” y “Puerto Aysén”, con los lugares aislados, conforme a la maniobra del ejercicio.

C. ASIGNACIÓN DE ROLES Y TAREAS.

En Apéndice N° 5 al presente Anexo se encuentran detallados la asignación de roles y tareas de cada uno de los medios aéreos, los cuales, conjuntamente con los datos referidos a las configuraciones deberán ser tomados en cuenta por la AOD y MAOP para la planificación de las operaciones.

D. COORDINACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO (AIR TRAFFIC COORDINATION).

Todos los detalles acerca de las coordinaciones referentes a las áreas de operación, restricciones, ACO para el FAM/FIT y el LIVEX, serán efectuadas por el CAOC con el Centro de Control de Tránsito Aéreo de la jurisdicción, las publicaciones de la zona de operaciones se encuentran detalladas en el Apéndice N° 6.

Una In flight guide con la información de tránsito aéreo condensada necesaria para las tripulaciones será provista al arribo de las mismas a la IIIª Brigada Aérea.

E. AREAS DE ESTACIONAMIENTO (PARKING PLAN).

Serán establecidas una vez definidos los medios participantes, de acuerdo al despliegue previsto en el Apéndice N° 1 de este Anexo.

V.- REGLAS PARA EL EJERCICIO

Las reglas a ser aplicadas en el Ejercicio se encuentran detalladas convenientemente en el Anexo “F”, estas comprenden conceptos pormenorizados de los siguientes conceptos:

A. REGLAS DE SEGURIDAD (SAFETY RULES (SR)).

Se establecen en el Anexo “F”, y son importantes para asegurar una óptima condición de seguridad que evite los problemas concernientes al área de las operaciones aéreas.

B. REGLAS DE ENTRENAMIENTO (TRAINING RULES (TR)).

Describe las distintas reglas que aplican a cada una de las operaciones previstas en el ejercicio. Estas reglas se encuentran definidas en detalle a efectos de:

- Mejorar la comprensión entre los distintos integrantes del Ejercicio.
- Asegurar la estandarización de los procedimientos para afrontar las situaciones que puedan producirse durante el ejercicio.
- Evitar malas interpretaciones durante el desarrollo del ejercicio cuando la complejidad del mismo se incrementa.

Detalle de las mismas se encuentran descritas en el Anexo F del presente Plan de Ops.

VI.- GO /NO GO LIMITACIONES Y METEOROLOGÍA.

Este título define las restricciones operacionales a ser aplicadas a los Aeródromos así como en el área serán aplicadas a las operaciones aéreas conforme las diferentes combinaciones de meteorología reinante en el área, Bases y Aeródromos de Alternativa y Emergencia envueltos en el Ejercicio.

A. GO / NO GO LIMITACIONES.

Este título contiene los criterios que deben ser aplicados para limitar las operaciones o definir los criterios de Go / no Go, durante el Ejercicio COOPERACIÓN I. Las limitaciones a las operaciones se encuentran definidas en relación a los siguientes ítems:

- Comando y Control (C2): C2 es la capacidad de seguir en tiempo real las operaciones dentro del área definida para el Ejercicio COOPERACIÓN I.
- Meteorología: es la condición que afecta a las áreas de los Aeródromos de Alternativa y Bases de despliegue.

B. ESTADO DE LOS AERÓDROMOS CONFORME CONDICIÓN METEOROLÓGICA.

ROJA: no se encuentran autorizadas las operaciones. Techo de nubes inferior a 1.500 ft y visibilidad inferior a 5 Km.

AMARILLA: Operación restringida a una cantidad máxima de 15 Aviones, techo de nubes entre 1500 ft y 3000 ft, visibilidad menor de 5 Km.

NEGRA: Techo de nubes mayor de 3000 Ft, visibilidad mayor de 5 Km con otros fenómenos meteorológicos asociados (Ej: Niebla, etc.) que requieran una especial atención al desarrollo de las operaciones.

VERDE: Operaciones sin restricciones.

Esencial para las operaciones aéreas son las condiciones meteorológicas, especialmente en las Sub – Bases, para verificar que los vuelos VFR, se desarrollen de acuerdo a la reglamentación Chilena (DAN 91 Volumen I y II - Se puede descargar desde el sitio www.dgac.cl). Esas disposiciones son consideradas de vital importancia para dar cumplimiento a los aspectos de seguridad de vuelo del Ejercicio, considerando que la variable de la inestabilidad climática de la Zona de Operaciones es muy importante.

C. ESTADO DE LOS AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA Y EMERGENCIA.

Las características de los diferentes aeródromos a utilizar en el Ejercicio se encuentran detallados en el Apéndice N° 3 al presente Anexo.

Estos aeródromos son considerados de emergencia cuando los Aeródromos de alternativa no puedan ser alcanzados.

Si alguna aeronave requiriese el aterrizaje en los aeródromos de alternativa u emergencia, la DIREX será la responsable de efectuar las coordinaciones necesarias para la recuperación del elemento tan pronto haya cesado las condiciones que restringían su operación.

Si la situación requiriese que una o más aeronaves se dirijan a estos aeródromos las siguientes acciones serán tomadas por la DIREX:

- Coordinar con estos aeródromos la disponibilidad de Áreas de Plataformas para el estacionamiento de las Fuerzas.
- Desplegar personal técnico y operativo para asistir en el plan de estacionamiento y recuperación de las aeronaves.

D. CAPACIDAD DE COMANDO Y CONTROL (C2).

El comando y control del Ejercicio será llevado a cabo desde CURRENT OPS y para ello se dispondrá de una serie de redes primarias, secundarias y de alternativa de acuerdo a lo descrito en el Anexo D.

Para las Operaciones Aéreas en particular, el área de operaciones estará cubierta por una RED que operará en frecuencia principal y alternativa proveyendo cobertura en forma integral a los medios empeñados en las operaciones.

En la frecuencia de Control Militar, las tripulaciones podrán de inmediato establecer contacto con las estaciones asignadas al Área y solicitar de ellas el apoyo que necesiten.

Las limitaciones en las capacidades de C2 podrían limitar la complejidad de las operaciones. En este caso el ajuste consistirá:

- Reducción del número de aviones.
- Limitaciones en la Zona de Operación.

1. Comunicaciones del Director de vuelo para asistir a aeronaves en Emergencia.

A los efectos de asistir a las tripulaciones declaradas en emergencia, se instalarán en la Torre de Vuelo Militar DOS (2) equipos en VHF-AM habilitados a tales efectos.

Las frecuencias para asistencia en emergencia serán las mismas asignadas como internas de vuelo de cada escuadrón o sección.

Los Oficiales de seguridad de vuelo correspondientes a cada material aéreo harán uso de dichos equipos para brindarle asistencia a las tripulaciones mediante la lectura de procedimientos de emergencias correspondientes.

2. Fallas en el C2.

En el caso de que el C2 pudiese experimentar fallas en cualquiera de sus sistemas, las mismas deberán ser informadas de inmediato a la DIREX y al CAOC.

CURRENT OPERATIONS (Operaciones Actuales), de acuerdo a la situación dispondrá la transferencia del control a otra estación la cual deberá poder proveer en forma instantánea el apoyo correspondiente a la operación aérea en desarrollo.

Ante la eventual falla total de las estaciones, pero con comunicaciones (COMM) entre el Comandante de Misión (MC) en servicio, las operaciones continuarán con la misión asignada.

Ante la situación de que CURRENT OPERATIONS pierda completamente el Comando y Control (No COMM), se procederá de inmediato conforme a los procedimientos de control de tráfico aéreo, estipulados en la reglamentación OACI.

VII.- IFF/COM.

La información referida a frecuencias IFF/COMM se encontrará detallada oportunamente en las ATO que sean diseminadas para cada evento, asimismo, detalle de este plan se encuentra definido en el ANEXO D de Telecomunicaciones.

Durante el Ejercicio todas las aeronaves deberán obligatoriamente volar con el IFF/transponder ON, en el modo 3 y C en orden a mejorar las capacidades C2.

VIII.- ORGANIZACIÓN.

La Organización de de los diferentes niveles se encuentra detallado en el Apéndice N° 2 al presente Anexo.

IX.- DESPLIEGUE.

El despliegue de los medios aéreos se encuentra detallados en el Apéndice N° 1 al Anexo "B" Operaciones.

APÉNDICES:

Apéndice N° 1: Despliegue de los Medios.

Apéndice N° 2: Estructura de la Organización.

Apéndice N° 3: Descripción del Escenario.

Apéndice N° 4: Funciones de las Celdas de la DIREX/JFACC/CAOC.

Apéndice N° 5: Formulario de características y capacidades de los medios.

Apéndice N° 6: Publicaciones aeronáuticas de la zona de operaciones.

Apéndice N° 7: Composición de la Fuerza, participante en el Ejercicio.

Apéndice N° 8: Abreviaturas y acronismos.