

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE QUINTA

TABLA DE CONTENIDO

REGLAMENTO DEL AIRE

5.1.	APLICACIÓN TERRITORIAL DEL REGLAMENTO DEL AIRE	6
5.2.	CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE	6
	5.2.2. Vuelos nocturnos	7
5.3.	RESPONSABILIDAD RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE.	7
	5.3.1. Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave	7
	5.3.2. Medidas previas al vuelo	7
	5.3.3. Autoridad del piloto al mando de la aeronave	7
	5.3.4. Uso de bebidas alcohólicas, narcóticos y estupefacientes	8
5.4.	PROTECCIÓN DE PERSONAS Y PROPIEDAD.	8
	5.4.1. Operación negligente o temeraria de aeronaves	8
	5.4.2. Alturas mínimas de seguridad	8
	5.4.3. Lanzamiento de objetos rociado	8
	5.4.4. Remolque	9
	5.4.5. Descenso en paracaídas	9
	5.4.6. Vuelo acrobático	9
	5.4.7. Restricciones del espacio aéreo	9
5.5.	PREVENCIÓN DE COLISIONES.	9
	5.5.1. Proximidad	9
	5.5.2. Derecho de paso	9
	5.5.3. Aproximación de frente	9
	5.5.4. Convergencia	10
	5.5.5. Alcance	10
	5.5.6. Aterrizaje.	10
	5.5.7. Aterrizaje de emergencia	11
	5.5.8. Luces que deben ostentar las aeronaves	11

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.5.9. Vuelos simulados por instrumentos	12
5.5.10. Operaciones en los aeródromos	12
5.5.11. MOVIMIENTO DE LAS AERONAVES EN LA SUPERFICIE.	12
5.6. OPERACIONES ACUÁTICAS.	13
5.6.2. Convergencia	13
5.6.3. Aproximación de frente	13
5.6.4. Alcance	13
5.6.5. Acuatizaje o despegue	13
5.6.6. Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua.	14
5.7. INFORMACIÓN SOBRE VUELOS PLANES DE VUELO.	14
5.7.1. Presentación del plan de vuelo	14
5.7.2. Necesidad de presentar un plan de vuelo.	14
5.7.3. Señales.	24

CONTROL DE TRANSITO AÉREO

5.8. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	25
5.8.1. Permisos de control de Tránsito Aéreo	25
5.8.2. Control de Tránsito de Aeródromo	25
5.8.3. Observancia del plan de vuelo	26

REGLAS DE VUELO

5.9. REGLAS DE VUELO VISUAL.	33
5.10. REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS.	35
5.10.1. Disposiciones aplicables a todos los vuelos IFR.	35
5.10.2. Disposiciones aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado.	36
5.10.3. Vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado.	36
5.10.3.1. Niveles de crucero	36
5.10.3. Informes de posición	37

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

NORMAS DE OPERACIÓN PARA GLOBOS

NORMAS DE OPERACIÓN PARA VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

NORMAS DE OPERACIÓN PARA AVIONES LIVIANOS

NORMAS DE OPERACIÓN PARA AERONAVES CATEGORÍA PRIMARIA PARTE QUINTA 42

ANEXO 1 SEÑALES

1.0	Señales de socorro y urgencia	42
1.1.	Señales de socorro	42
1.2.	Señales de Urgencia.	43
1.3.	Señales visuales empleadas	43
2.0.	Señales para el tránsito de aeródromo.	43
2.1.	Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas	43
	2.1.1. Instrucciones	44
	2.1.2. Acuse de recibo por parte de la aeronave.	44
2.2.	Señales visuales en tierra.	45
	2.2.1. Prohibición de aterrizar	45
	2.2.2. Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje	45
	2.2.3. Uso de pistas y calles de rodaje.	46
	2.2.4. Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito	46
	2.2.5. Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.	47
	2.2.6 Transito hacia la derecha	48
	2.2.7. Oficina de información de los servicios de tránsito Aéreo	48
	2.2.8. Planeadores de vuelo	49
3.0	Señales para maniobras en tierra. Del señalero a la aeronave.	49
3.1.	Para continuar bajo la guía del encargado de señales	50

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.2.	A este espacio libre.	50
3.4.	Avance de frente.	51
3.5.	Viraje.	52
3.6.	Alto.	53
3.7.	Frenos	53
3.8.	Calzos.	54
3.9.	Poner motores en marcha.	55
3.10.	Parar motores	55
3.11.	Reducir velocidad.	56
3.12.	Reducir el motor o motores del lado que se indica.	56
3.13.	Retroceda.	57
3.14.	Virajes durante la marcha atrás	57
3.15.	Todo listo.	58
3.16.	Vuelo estacionario.	58
3.17.	Ascienda.	58
3.18.	Descienda.	59
3.19.	Desplace en sentido horizontal.	59
3.20. A	terrice.	59

PARTE QUINTA

ANEXO 2

LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES

1.0	Luces de Navegación.	60
1.1	Las luces de navegación que han de ostentarse de acuerdo con el numeral 5.5.8 son:	60
1.2	Las luces descritas en 1.1 pueden ostentarse ya sea como luces fijas o como luces de destellos.	61

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

1.3	Las intensidades mínimas de las luces especificadas en 1.1 serán las siguientes:	61
2.0	Luces que deben ostentar los aviones en el agua.	61
2.1	Cuando estén en movimiento	62
2.2	Cuando estén anclados	63
2.3	Cuando estén varados	63

PARTE QUINTA

ANEXO N° 3 TABLA DE NIVELES DE CRUCERO

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE QUINTA

REGLAMENTO DEL AIRE

CAPITULO

APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL AIRE

5.1. APLICACIÓN TERRITORIAL DEL REGLAMENTO DEL AIRE

5.1.1. La presente se aplica:

- a) A las aeronaves, cualquiera que sea el estado de matrícula, que transiten por el espacio nacional.
- b) A las aeronaves colombianas que transitan por espacios no sometidos a jurisdicción determinada o en espacios sometidos a jurisdicción de otros estados, siempre y cuando las normas de la presente parte no se opongan a las disposiciones aplicables vigentes en dichos estados.

5.1.2. Cuando las aeronaves de Estado (utilizadas en servicios militares de aduana y de policía) deban por razón de la naturaleza de sus operaciones apartarse de las normas de la presente parte no se opongan a las disposiciones aplicables vigentes en dichos estados.

5.1.3. Cuando una aeronave, por cualquier razón se aparte de las normas aquí prescritas, deberá obtener previamente permiso expreso de los servicios de Control de Tránsito Aéreo y seguir las instrucciones de este último.

5.2. CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de maniobras de los aeródromos se ajustará a las reglas generales, y además durante el vuelo:

- a) A las reglas de vuelo visual, o
- b) A las reglas de vuelo por instrumentos.

5.2.1. En condiciones meteorológicas de vuelo visual, el piloto puede hacer un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos si lo desea, o la autoridad ATS puede exigirle que así lo haga por razones de tráfico.

5.2.2. VUELOS NOCTURNOS

Todas las aeronaves que operen entre la puesta y la salida de sol, dentro de las regiones de información de vuelo de Bogotá y Barranquilla, deben volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o como lo autorice el Control de Tránsito Aéreo. Cuando las condiciones del tiempo lo permitan y no haya la posibilidad de que el tránsito se congestione, el Servicio de Tránsito Aéreo pueda autorizar una aproximación VFR dentro de una zona de control.

5.3. RESPONSABILIDAD RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE.

5.3.1. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con el reglamento del aire, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal cumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

5.3.2. MEDIDAS PREVIAS AL VUELO

Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizara con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

5.3.3. AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El piloto a mando de la aeronave, tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras este al mando de la misma.

5.3.4. USO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, NARCÓTICOS Y ESTUPEFACIENTES

Nadie podrá actuar como miembro de la tripulación de una aeronave, mientras este bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier narcótico o estupefaciente a consecuencia de lo cual disminuya su capacidad para desempeñar sus funciones.

5.4. PROTECCIÓN DE PERSONAS Y PROPIEDAD.

5.4.1. OPERACIÓN NEGLIGENTE O TEMERARIA DE AERONAVES

Ninguna aeronave podrá conducirse negligente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas.

5.4.2. ALTURAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, las aeronaves no volaran:

- a) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o la propiedad que se encuentre en la superficie; esta altura no será menor de 300 metros (1.000pies) sobre el obstáculo mas lato situado dentro de un radio de 600 metros (2.000 pies) desde la aeronave.
- b) En lugares distintos a los especificados a una altura menor de 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua.
- c) Todo globo que opere deberá ajustarse a las reglas de vuelo visual y para ello regirán los siguientes mínimos: visibilidad horizontal de cinco (5) millas náuticas; distancia lateral de nubes una (1) milla náutica; distancia vertical de nubes mil (1.000) pies por debajo de cualquier formación de nubes y a la vista e la superficie terrestre. (res.5824 – Sept.3/80).

5.4.3. LANZAMIENTO DE OBJETOS ROCIADO

No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo, salvo en las condiciones prescritas por la Aerocivil.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.4.4. REMOLQUE

Ninguna aeronave remolcara a otra ni a otro objeto, sin previa autorización de la Aerocivil.

5.4.5. DESCENSO EN PARACAÍDAS

Salvo en casos de emergencia, no se harán descensos en paracaídas sin la autorización por la Aerocivil.

5.4.6. VUELO ACROBÁTICO

Ninguna aeronave realizara vuelos acrobáticos, excepto en las condiciones autorizadas por la Aerocivil.

5.4.7. RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO

Ninguna aeronave volara en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de la restricción o que tenga permiso de autoridad correspondiente.

5.5. PREVENCIÓN DE COLISIONES.

5.5.1. PROXIMIDAD

Ninguna aeronave volara tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

5.5.2. DERECHO DE PASO

La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero ninguna de estas reglas eximirá el piloto al mando de ella de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión. Toda aeronave obligada por las reglas siguientes a apartarse de la trayectoria de otra, evitara pasar por encima o por debajo de ella, o cruzar por delante, a menos que lo haga a suficiente distancia.

5.5.3. APROXIMACIÓN DE FRENTE

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alteraran su rumbo hacia la derecha.

5.5.4. CONVERGENCIA

Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

- a) Aerodinos propulsados mecánicamente, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos.
- b) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos.
- c) Los planeadores cederán el paso a los globos.
- d) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras, o a algún objeto.

5.5.5. ALCANCE

Se denomina "aeronave que alcanza" la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70 grados con el plano de simetría de la que va delante, es decir que esta en tal posición con respecto a la otra aeronave, que de noche no podría ver ninguna de sus luces de navegación. Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho del paso, y la aeronave que alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que este alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

5.5.6. ATERRIZAJE.

Las aeronaves en vuelo y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las otras que estén aterrizando, en las fases final es de una aproximación para aterrizar.

Cuando dos o más aeronaves se aproximen a un aeródromo para aterrizar el que esté a mayor altitud cederá el paso a los que estén más abajo, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté efectuando su aproximación final, ni para alcanzarlo. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente, cederán el paso a los planeadores.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.5.7. ATERRIZAJE DE EMERGENCIA

En todo caso, una aeronave que se vea obligada a aterrizar tendrá el derecho de paso.

5.5.8. LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES

Entre la puesta y la salida del sol, así como en las demás circunstancias que la Aerocivil determine, las luces descritas en el Anexo 2 a la presente parte, deberán estar en funcionamiento.

No podrán emplearse otras luces que puedan fácilmente confundirse con las reglamentarias.

5.5.8.1. Excepto según se dispone en 5.5.8.4. entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la AC:

- a) Todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeropuerto ostentaran luces de navegación, cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentaran otras luces si estas pueden confundirse con las antes mencionadas.
- b) Todas las aeronaves, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio. En el área de movimiento de un aeropuerto. ostentaran luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura.
- c) Todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeropuerto, ostentaran luces destinadas a destacar su presencia.
- d) Todas las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento de un aeropuerto y cuyos motores estén en funcionamiento, ostentarán luces que indiquen este hecho.

5.5.8.2. Salvo lo dispuesto en 5.11.5.8.1. todas las aeronaves en vuelo que estén dotadas de las luces anticolidión necesarias para satisfacer el requisito de la AC, también llevaran encendidas dichas luces fuera del período especificado.

5.5.8.3. Salvo lo dispuesto en 5.5.8.4, todas las aeronaves:

- a) Que operen en el área de movimiento de un aeropuerto y estén dotadas de las luces anticolidión necesarias para satisfacer el requisito de 5.5.8.1 (c), o
- b) Que se encuentren en el área de movimiento de un aeropuerto y estén dotadas de las luces necesarias para satisfacer el requisito de 5.5.8.1. (d)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

También llevarán encendidas dichas luces fuera del periodo especificado en 5.5.8.1.

5.5.8.4. Se permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos de párrafos anteriores si es seguro o probable que:

- a) Afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones.
- b) Expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

(Adición incorp. art. 4 Res. 2929 de May 14/96).

5.5.9. VUELOS SIMULADOS POR INSTRUMENTOS

No se volará ninguna aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

- a) La aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento; y
- b) Un piloto instructor ocupe el otro puesto de mando, con un campo de visibilidad normal.

5.5.10. OPERACIONES EN LOS AERÓDROMOS

Los pilotos de aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, dentro o fuera de una zona de tránsito de aeródromos, deben:

- a) Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones.
- b) Ajustarse al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o evitar interferirlo.
- c) Hacer todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se les ordene lo contrario.
- d) Aterrizar y despegar contra el viento, a menos que sea preferible otra dirección por razones de seguridad de configuración de la pista o de tránsito aéreo.

5.5.11. MOVIMIENTO DE LAS AERONAVES EN LA SUPERFICIE.

5.5.11.1 En el caso de que exista peligro de colisión entre dos aeronaves en rodaje, en el área de movimiento de un aeropuerto se aplicara lo siguiente:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) Cuando dos aeronaves se aproximan de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.
- b) Cuando dos aeronaves se encuentran en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.
- c) Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave.

5.5.11.2. Cuando una aeronave esta en rodaje en el área de maniobras, se detendrá y mantendrá a la espera en todos los puntos de espera en rodaje, a menos que la torre de control del aeropuerto le autorice de otro modo.

5.5.11.3. Cuando una aeronave este en rodaje en el área de maniobras, se detendrá y mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas, y podrá proseguir cuando se apaguen las luces. (Adición incorp. Art. 4 Res. 2929 de Mayo. 14/96.).

5.6. OPERACIONES ACUÁTICAS.

5.6.1. Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.

5.6.2. CONVERGENCIA

Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.

5.6.3. APROXIMACIÓN DE FRENTE

Cuando una aeronave se aproxime de frente a otra o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.

5.6.4. ALCANCE

Toda aeronave o embarcación que sea alcanzada por otra tiene derecho de paso y la que da alcance cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.

5.6.5. ACUATIZAJE O DESPEGUE

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Toda aeronave que acuatice o despegue del agua se mantendrá en cuanto sea factible alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.

5.6.6. LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES EN EL AGUA.

Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la Autoridad Aeronáutica, toda aeronave que se halle en el agua ostentará las luces descritas en el Anexo 2 del presente Capítulo, a menos que se encuentren en un área especialmente exenta de esta obligación. Tales aeronaves no ostentarán otras luces, si éstas se pueden confundir con las luces descritas.

5.6.7. En áreas donde rija el Reglamento Internacional para la prevención de Colisiones en el Mar, las aeronaves que se hallen en el agua cumplirán, además de las disposiciones anteriores, con las demás pertinentes del Reglamento.

5.7. INFORMACIÓN SOBRE VUELOS PLANES DE VUELO.

5.7.1. PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

La información referente al vuelo proyectado o parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo ya sea antes de la salida o durante el vuelo se proporcionará en forma de plan de vuelo.

5.7.2. NECESIDAD DE PRESENTAR UN PLAN DE VUELO.

5.7.2.1. Se presentará un plan de vuelo antes de realizar un vuelo IFR:

- a) Dentro del espacio aéreo controlado.
- b) Dentro de rutas o áreas con servicio de asesoramiento.
- c) Dentro de otras rutas o áreas según lo requieran los servicios de tránsito aéreo.

5.7.2.2. Se presentará un plan de vuelo VFR en los siguientes casos:

- a) Para vuelos internacionales en que no se haya presentado un plan IFR.
- b) Para vuelos nacionales efectuados por aviones particulares.
- c) Para vuelos de aeronaves sin radio.
- d) Cuando la Aerocivil lo requiera.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.7.2.3. Las aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo VFR darán aviso a su llegada a los Servicios de Tránsito Aéreo, tan pronto como sea posible, utilizando cualquier medio de comunicación aún en aquellos casos en que el aeródromo de destino no cuente con servicios de comunicaciones aeronáuticas.

5.7.2.4. La Autoridad Aeronáutica no suministrará servicio de alerta y emergencia a las aeronaves sin radio que no hayan llenado un plan de vuelo VFR, o las que no dieren cumplimiento a lo establecido en el numeral anterior.

5.7.2.5. Se presentará un plan de vuelo antes de realizar un vuelo dentro de áreas designadas:

- a) Antes de entrar en ellas.
- b) A lo largo de rutas designadas.
- c) A través de fronteras internacionales.
- d) Cuando así lo requiera el Control de Tránsito Aéreo.

5.7.2.6. A menos que la autoridad ATS prescriba otra cosa para los vuelos de carácter repetitivos, se presentará un plan de vuelo a una Oficina de información de los servicios de Tránsito Aéreo, antes de la salida o a otra dependencia apropiada de los mismos servicios, durante el vuelo.

5.7.2.7. A menos que la autoridad ATS determine otra cosa, para los vuelos respecto a los cuales haya de suministrarse servicios de control o de asesoramiento, el plan de vuelo debe presentarse con una anticipación no menor de treinta (30) minutos a la salida del vuelo. Si el plan de vuelo se presentare durante el vuelo, deberá hacerse en el momento de que se tenga seguridad de que habrá de recibirlo la autoridad ATS, antes de que la aeronave llegue:

- a) Al punto previsto de entrada a un área de Control o a un área con servicio de asesoramiento.
- b) Al punto de cruce con la aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.
- c) El aviso relativo a un vuelo proyectado, dado por el piloto de un globo dirigido a la autoridad ATS, se considerará como un plan de vuelo, para su posterior aprobación.
- d) Los globos cautivos no presentarán plan de vuelo, el permiso previo solicitado a la Aerocivil para su instalación se registrará por las normas establecidas en la parte 6a. de los Reglamentos Aeronáuticos, relativas a los obstáculos, a la circulación aérea, señalización e iluminación, (Resolución 5824 de Septiembre 3/80).

5.7.2.8. Presentarán un vuelo IFR todas las aeronaves presurizadas que operen dentro de las áreas terminales, con excepción de las que en condiciones meteorológicas VMC,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

soliciten al Control Bogotá autorización para proceder VFR en la ruta EL DORADO/Zipaquirá/Fúquene, siempre que tal ruta, de acuerdo con el criterio del Control, se encuentre en condiciones meteorológicas apropiadas para el vuelo visual.

5.7.2.9. Contenido del plan de vuelo

El plan de vuelo contendrá información respecto a los datos siguientes:

- a) Tipo de plan de vuelo.
- b) Identificación de la aeronave, del piloto y del explotador.
- c) Categoría de vuelo.
- d) Número y tipo de aeronave
- e) Identificación de radio y frecuencias.
- f) Ayudas para la navegación y aproximación.
- g) Radar secundario de vigilancia.
- h) Aeródromo de salida.
- i) Hora de salida.
- j) Horas previstas sobre los límites de la región de información de vuelo
- k) Velocidad relativa verdadera.
- l) Nivel de crucero.
- m) Ruta que ha de seguirse.
- n) Aeródromo de aterrizaje previsto y hora prevista de llegada.
- o) Aeródromo alterna
- p) Autonomía de la Aeronave.
- q) Número total de personas a bordo.
- r) Equipo de emergencia y supervivencia.
- s) Datos adicionales.

5.7.2.10. Formas de Presentación del Plan de Vuelo

El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) en una de las siguientes formas:

- a) En medio físico –papel-
- b) Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo
- c) Vía Internet, conforme a lo establecido en esta parte
- d) Vía fax o teléfono

Cualquiera que sea su forma de presentación; el piloto al mando de la correspondiente aeronave, el despachador o el copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo y el explotador de dicha aeronave, serán los únicos responsables por la información consignada en él y por su correcta ejecución.

(Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.7.2.10.1. Plan de vuelo en medio físico –Papel

Salvo circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, el plan de vuelo en papel estará contenido en el formato establecido, inserto como Anexo 4 de ésta Parte, el cual corresponde al formato previsto en Documento 4444 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En el documento de plan de vuelo deberá consignarse el nombre y número de licencia del piloto al mando y la firma de éste, o la firma del copiloto o despachador que lo hubiera elaborado. En éste último caso, también se anotará el nombre y número de licencia, de quien suscriba, además de los del piloto al mando de la aeronave.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.10.2. Plan de vuelo por radio -AFIL

El plan de vuelo por radio (AFIL) será admisible solo respecto de aeronaves en vuelo. Este plan de vuelo contendrá los datos esenciales respecto del vuelo o parte del vuelo a realizar, incluyendo: identificación de la aeronave, reglas de vuelo, tipo de aeronave, aeródromo de salida, hora, velocidad, nivel, ruta, aeródromo de destino, hora estimada de llegada, aeródromo alterno, autonomía, personas a bordo, color, marca y modelo de la aeronave, piloto al mando y licencia.

El funcionario de la dependencia ATS que reciba un plan de vuelo por radio, lo transcribirá en el formato correspondiente, agregando como información complementaria, información sobre la circunstancia de haber sido recibido “AFIL” y lo remitirá o dictará por sistema conmutado ATS a la dependencia AIS/ARO correspondiente, teniendo en cuenta lo previsto en el numeral 5.7.2.12. de ésta Parte.

Un plan de vuelo por radio de una aeronave que haya despegado desde un aeródromo no controlado, deberá ser dado dentro de los primeros 15 minutos de vuelo, a menos que existan demostrables circunstancias de fuerza mayor que lo impidan.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.10.3. Plan de vuelo vía internet

Podrán presentar Planes de Vuelo por Internet (e-fpl) los pilotos y despachadores conforme a las siguientes condiciones:

a) El interesado será titular de una licencia vigente de piloto (PPA, PPH, PCA, PCH, PTL, PTH) o de despachador (DPA) y estará habilitado para operar o despachar la clase o tipo de aeronave y de vuelo en cuestión.

b) El piloto o despachador interesado en proponer un plan de vuelo por Internet, se habrá

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

registrado previamente en la página www.aerocivil.gov.co, diligenciando el formato publicado para el efecto y habrá obtenido una contraseña asignada por la UAEAC a través de dicho sistema.

c) Los pilotos o despachadores de aeronaves de Estado, igualmente podrán registrarse y proponer planes de vuelo por Internet bajo las condiciones de éste numeral, haciendo uso de las contraseñas que al efecto sean asignadas a la respectiva fuerza.

d) El plan de vuelo vía Internet podrá ser presentado únicamente respecto de vuelos que tengan como origen alguno de los aeropuertos indicados en la circular que al efecto emita la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

e) Recibido el plan de vuelo, el sistema validará automáticamente la información consignada en el mismo, confrontándola con la registrada en los Sistemas de Información ALDIA y PISTA en los ítems:

- Tipo de aeronave
- Matricula
- Número de vuelo (para aviación comercial)
- Aeronavegabilidad
- Explotador
- Aeródromos de origen, destino y alterno (s)
- Horario de Aeródromos,
- Licencia y habilitaciones del Piloto y/o despachador, (si el piloto tuviera más de una licencia, la validación se hará sobre aquella que sea pertinente al tipo de vuelo y aeronave en cuestión)
- Certificado Médico según corresponda
- Ruta
- Reglas de vuelo
- Datos relativos a la operación
- Permisos Especiales
- Los demás que considere pertinente la UAEAC

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.10.4. Plan de vuelo vía fax o teléfono.

El plan de vuelo presentado por fax o telefónicamente, será admisible únicamente respecto de aeronaves civiles del Estado (de Gobierno) y de aeronaves de Estado (de las Fuerzas Armadas -EJC, ARC, FAC, PNC). Estos planes de vuelo, también pueden ser recibidos por circuitos orales.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.11 Modo de complementar el Plan de Vuelo

Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta Aeródromo alterno inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma, para la cual se haya presentado el plan de vuelo.

Contendrá además, la información que corresponda sobre todos los demás datos cuando se presente:

- a) Para facilitar el suministro de servicios de alerta o de búsqueda y salvamento, o
- b) Antes de la salida para un vuelo IFR, a no ser que respecto a vuelos IFR determinen lo contrario los servicios de control de tránsito aéreo

5.7.2.11.1. Para los efectos del plan de vuelo se entenderá:

- c) En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde pueda obtenerse en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.
- d) En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto será la hora real en que la aeronave haya despegado del aeródromo de salida y la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

En este concepto; la palabra “nivel”, excepto en la expresión “nivel de vuelo”, designa la posición vertical de una aeronave, independientemente de la referencia o de las unidades de distancia vertical utilizadas. En las comunicaciones aeroterrestres, el nivel se expresará como “altitudes”, “altura”, o “nivel de vuelo”, de acuerdo con la referencia y el reglaje del altímetro que se utilice en un área determinada.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.12. Aceptación del plan de vuelo.

Cuando el plan de vuelo haya sido recibido por medio físico –papel- el funcionario de la dependencia ARO constatará los datos consignados en el mismo, utilizando las herramientas disponibles y lo aceptará mediante la consignación de su firma y licencia en el documento recibido.

Cuando el plan de vuelo haya sido recibido por radio y transcrito en un formato de plan de vuelo u otro medio (faja de progreso de vuelo, etc.) la aceptación se notificará por el mismo medio radial y se consignará tal aceptación en la forma anotada, por parte del funcionario que lo recibe.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Si los puntos de origen y destino del vuelo proyectado, no están incluidos dentro del mismo sector de espacio aéreo a cargo del funcionario que recibe el plan de vuelo por radio, éste deberá ser transmitido o enviado a la dependencia de AIS/COM/MET pertinente, para ser transmitido a las estaciones a que haya lugar y/o a las dependencias a cargo de los espacios aéreos o aeródromos involucrados en el vuelo, a través de la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas –AFTN.

Cuando la presentación del plan de vuelo haya tenido lugar vía Internet, la confirmación de recepción se notificará mediante un mensaje por el mismo medio. El funcionario de la dependencia AIS/ARO validará y aceptará en el sistema el plan de vuelo recibido, procediendo de inmediato a la generación y envío del respectivo mensaje de aceptación, por correo electrónico.

Un plan de vuelo recibido vía fax o teléfono, se validará y aceptará únicamente cuando el piloto y/o despachador se comunique telefónicamente con la dependencia ARO.

Cuando la ejecución de un vuelo esté supeditada a permisos especiales, el funcionario de la dependencia ARO verificará la existencia de tales permisos antes de proceder a su aceptación.

Al momento de la aceptación, el funcionario correspondiente de la dependencia encargada de la recepción y tramitación del plan de vuelo, verificará que el operador de la aeronave registrada cumpla con los requerimientos relativos al pago por servicios de aeródromo y de protección al vuelo, solicitando en cuanto hubiere lugar, la carta de cargo o la constancia de pago por tales servicios, para la fecha y hora de salida previstas.

La aceptación del plan de vuelo no constituye una autorización o permiso de tránsito aéreo, la cual deberá tener lugar por el conducto debido. Dicha aceptación se entiende condicionada a la operatividad de los aeropuertos de origen, destino y alternos, y demás facilidades requeridas, a las condiciones meteorológicas reinantes y a las condiciones del tránsito aéreo en la ruta solicitada.

La recepción o aceptación de un plan de vuelo, cualquiera que sea su forma de presentación, no implica para los servicios ATS y ARO, compromisos o responsabilidades mas allá de la tramitación de dicho plan de vuelo y la prestación de los servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica disponibles, conforme hayan sido solicitados para la aeronave y el vuelo proyectado.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.12.1. Información aeronáutica y meteorológica.

A solicitud del interesado, a más tardar una vez aceptado el plan de vuelo, se le suministrará la información aeronáutica y meteorológica disponible, pertinente al vuelo proyectado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.13. Rechazo del plan de vuelo.

Si el funcionario que recibe el plan de vuelo por cualquier medio, detectase en él, información incompleta o errónea, o la falta de algún requisito o permiso especial indispensable para el vuelo, requerirá al interesado las correcciones o aclaraciones del caso, como condición para su aceptación. De no haber tales correcciones o aclaraciones, el plan de vuelo será rechazado.

Del mismo modo se rechazará el plan de vuelo, si quien lo presenta no acredita el pago de los derechos de protección al vuelo y aeródromo, o si de las condiciones conocidas, reinantes para el vuelo propuesto, se desprendiera ostensiblemente, que no es posible realizarlo.

Rechazado un plan de vuelo, será devuelto o informado el rechazo por el mismo medio en que se recibe. Un plan de vuelo rechazado podrá ser presentado nuevamente y aceptado, una vez subsanados los defectos o circunstancias que dieron lugar a su rechazo.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.14. Cambios en el plan de vuelo

Las modificaciones presentadas a un plan de vuelo, serán admisibles únicamente cuando se trate de modificar o actualizar planes de vuelo previamente presentados, siempre que la modificación no implique cambios en el equipo de vuelo ni en los aeródromos de destino o alternos previstos.

Se podrán hacer cambios a los datos de un plan de vuelo solamente durante la vigencia del plan de vuelo originalmente presentado.

Las modificaciones podrán efectuarse a través de cualquiera de los medios admisibles para la presentación del plan de vuelo.

Salvo casos de fuerza mayor debidamente demostrados, cuando la modificación se efectúe por radio, no podrá incluir variaciones en el destino previsto, si este no hubiera estado contemplado como alternativo en el plan de vuelo inicial.

De conformidad con lo dispuesto sobre cambios inadvertidos y los cambios importantes en un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR/VFR controlado y/o un vuelo VFR no controlado, todos los cambios realizados deberán notificarse lo antes posible a la dependencia correspondiente de los Servicios de Tránsito Aéreo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.14.1. Si los datos registrados en el plan de vuelo, con respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo son inexactos en el momento de la salida, el piloto o despachador bajo su responsabilidad, deberá notificarlo oportunamente a las dependencias ATS y ARO.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.15. Cancelación del plan de vuelo.

Cuando el explotador de la aeronave o el piloto al mando decidan por alguna circunstancia, no ejecutar el plan de vuelo presentado, lo notificarán a la dependencia AIS/ARO y/o ATS correspondiente que haya recibido el plan de vuelo, para que se proceda a su cancelación.

Si el plan de vuelo cancelado ya hubiera sido encaminado por la Red AFTN a las dependencias pertinentes, se originará el correspondiente mensaje de cancelación de plan de vuelo.

Si dentro de los 30 minutos subsiguientes a la hora propuesta de salida en un plan de vuelo VFR, o dentro de los 60 minutos subsiguientes a la hora propuesta de salida en un plan de vuelo IFR, el vuelo no se iniciare; dicho plan de vuelo se considerará cancelado.

A los efectos de la presente disposición se entenderá como hora de iniciación del vuelo la hora en que se efectuó el primer contacto radial con la dependencia ATS correspondiente.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.16. Arribo y Finalización del plan de vuelo

Efectuando el arribo y tan pronto como sea posible, se dará aviso de llegada personalmente o por radio, a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.16.1. Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de ésta se dará a la dependencia más cercana de control de tránsito aéreo, lo más pronto posible después de aterrizar, por los medios más rápidos de que se disponga.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.7.2.16.2. Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio si es posible un mensaje similar a un informe de llegada a una dependencia apropiada para los servicios de tránsito aéreo.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.2.17. Ejecución del Plan de Vuelo

A menos que la dependencia de Control de Tránsito Aéreo competente autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados se ejecutarán conforme a lo indicado en el plan de vuelo aceptado y en la medida posible:

- a) Cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, operaran a lo largo del eje definido de esa ruta.
- b) Cuando se efectúen en otra ruta, operaran directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.

Con sujeción al requisito previsto en este numeral, una aeronave que opere a lo largo de un tramo de una ruta ATS definida por referencia a su radiofaro omnidireccional VHF, cambiará para su guía de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la que se encuentra por delante de la misma; y este cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de este como sea posible, desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

NOTA: Derogados desde el Numeral 5.7 hasta el 5.7.2.18. según ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 01091 del 13 de Marzo de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.590 del 03 de Abril de 2007)

5.7.2.18. Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC.

Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC de conformidad con su plan de vuelo autorizado, el vuelo VFR que se realice como controlado deberá:

- a) Solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino, o hasta un aeropuerto de alternativa, o a salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC.
- b) Si no se puede obtener una autorización de conformidad con (a), continuar el

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeropuerto apropiado más cercano.

- c) Si se vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial.
- d) Solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Nota: Adicionada conforme al ARTÍCULO 3° de la Resolución N° 02844 del 24 de junio de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.952 del 27 de Junio de 2005)

5.7.3. SEÑALES.

Al observar o recibir cualquiera de las señales indicadas en el Anexo 1 de esta parte, la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que de la señal.

Se utilizarán las señales que aparecen en el Anexo 1, solamente con el objeto allí indicado y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO II

CONTROL DE TRANSITO AÉREO

5.8. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

5.8.1. PERMISOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Antes de realizar un vuelo controlado se obtendrá el permiso de control de tránsito aéreo. Dicho permiso se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.

5.8.1.1. Un plan de vuelo puede incluir únicamente parte de un vuelo según sea necesario para describir la porción del mismo o las maniobras que estén sujetas a control de tránsito aéreo.

5.8.1.2. Un permiso puede afectar solo la parte del plan de vuelo actualizado, según se indique en el límite del permiso o por referencia a maniobras determinadas tales como rodajes, aterrizajes o despegue.

5.8.1.3. Si el permiso expedido por el control de tránsito aéreo no es satisfactorio para un piloto al mando de una aeronave, este puede solicitar su enmienda, y si es factible, se expedirá un permiso enmendado.

5.8.1.4. Siempre que una aeronave haya solicitado un permiso que implique prioridad, se explicará la necesidad de dicha prioridad a la dependencia correspondiente del Control de Tránsito Aéreo, así se le solicita.

5.8.2. CONTROL DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO

Cuando la torre de control de un aeródromo esté en servicio, toda aeronave que forme parte del tránsito de aeródromo, debe:

- a) Mantenerse continuamente a la escucha de la torre de control del aeródromo en la frecuencia apropiada, a menos que se le suministre servicio de control de aproximación por otra dependencia del Control de Tránsito Aéreo, o bien de no ser esto posible, estar alerta a las instrucciones que puedan dársele por medio de señales visuales.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- b) Obtener permiso previo, bien sea por radio o por señales visuales, para cualquier maniobra preparatoria de rodaje de aterrizaje o despegue, o relacionada con estas operaciones.

5.8.3. OBSERVANCIA DEL PLAN DE VUELO

Salvo lo dispuesto sobre cambios inadvertidos, toda aeronave se atenderá al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado presentada para un vuelo controlado, a menos que se haya solicitado un cambio y se haya conseguido el permiso de la dependencia apropiada del Control de Tránsito Aéreo, a menos que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave en cuyo caso tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de Tránsito Aéreo, de las medidas tomadas y del hecho que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.

5.8.3.1. Cambios inadvertidos

En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado se hará lo siguiente:

- a) Desviación respecto al rumbo. Si la aeronave se desvía del rumbo, tomará medidas inmediatamente para rectificarlo con objeto de volver a su trayectoria lo antes posible,
- b) Variación en la velocidad verdadera. Si la velocidad verdadera media al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un 5 por ciento en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- c) Cambio en la hora prevista. Si la hora estimada sobre el próximo punto de notificación aplicable, sobre el límite de la región de información de vuelo o aeródromo de aterrizaje previsto, resulta errónea en más de 3 minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS, o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

5.8.3.2. Cambios que se intentan hacer. Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:

- a) Cambio de nivel de crucero. Identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero y velocidad de crucero a este nivel, hora estimada, revisada, (cuando proceda), sobre los límites de la región de información de vuelos subsiguientes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

b) Cambio de ruta.

1. Sin modificación del punto de destino. Identificación de la aeronave, reglas de vuelo, descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la hora y Posición desde la cual se inicia el cambio de rutas solicitados; hora prevista de llegada revisada al punto de destino, cualquier otra información pertinente
2. Con modificación del punto de destino. Identificación de la aeronave; reglas de vuelo, descripción de la nueva ruta de vuelo hasta el nuevo punto de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la hora y posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado, hora prevista de llegada al punto nuevo de destino; aeródromo(s) alterno (s); cualquier otra información pertinente.

5.8.3.3. Informes de posición

A menos que sea exigido por la autoridad ATS o por las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo bajo las condiciones especificadas por esa autoridad, un vuelo controlado deberá notificar a esas dependencias, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación o líneas de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. Análogamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación o líneas de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo.

5.8.3.4. Terminación de control

Cuando una aeronave que efectúe un vuelo controlado haya aterrizado, o cuando ya no esté sujeta al servicio de control de tránsito aéreo, el hecho se notificará a la dependencia correspondiente de Control de Tránsito Aéreo, tan pronto como sea posible.

5.8.3.5 Escucha permanente

Toda aeronave que realice un vuelo controlado mantendrá una escucha constante en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma, con excepción de lo que pudiera prescribir la autoridad ATS en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de un aeródromo controlado.

El sistema SELCAL o dispositivos similares de señalización automática, satisfacen el requisito de mantener la escucha.

5.8.3.6 Falla de las comunicaciones.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) Si la falla del radio impide cumplir con lo dispuesto en el numeral anterior, la aeronave observará los procedimientos de falla de las radiocomunicaciones. Además la aeronave, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales
- b) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual, la aeronave observará las siguientes fases:
1. Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual.
 2. Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo y,
 3. Notificará su llegada por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de Tránsito Aéreo.
- c) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, y si las condiciones meteorológicas reinantes son tales que no es posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en b) anterior:
1. Proseguirá según el plan de vuelo actualizado hasta el límite especificado en el permiso, y si este límite no es el aeródromo de aterrizaje previsto, de allí en adelante proseguirá según las intenciones especificadas en el plan de vuelo actualizado.
 2. Ajustará su vuelo para llegar sobre la ayuda para la navegación, que corresponda y haya sido designada para servir al aeródromo de aterrizaje previsto, a la hora prevista de llegada como se ha indicado en el plan de vuelo presentado y revisada de acuerdo con el plan de vuelo actualizado, o lo mas cerca posible de dicha hora.
 3. Una vez que haya llegado sobre la ayuda para la navegación especificada en b) iniciará el descenso a la hora prevista de aproximación últimamente recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo mas cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada especificada en b), o lo mas cerca posible de dicha hora.
 4. Realizará el procedimiento normal de aproximación especificado para la ayuda de navegación designada; y
 5. Aterrizará de ser posible, dentro de los treinta minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en b), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

Nota 1. Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas en b) anterior se refiere a todos los vuelos controlados, mientras que el c) anterior comprende únicamente los vuelos IFR.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota 2. Si el permiso relativo a los niveles comprende sólo parte de la ruta, se sobreentiende que la aeronave ha de mantener el último nivel (o los últimos niveles) de crucero asignado(s) y de que se haya acusado recibo, hasta el punto (o puntos) especificado(s) en el permiso, y de allí en adelante el nivel (o niveles) de crucero indicado(s) en el plan de vuelo actualizado.

Nota 3. El suministro de Control de Tránsito Aéreo a otras aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la hipótesis de que una aeronave que experimenta falla de radio, observará las disposiciones de c) anterior.

5.8.3.7. INTERFERENCIA ILÍCITA

Toda aeronave que este siendo objeto de acto de interferencia ilícita, hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho; toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesarias, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir son otras aeronaves.

5.8.3.8. INTERCEPTACIÓN

5.8.3.8.1. La interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas apropiados que los Estados signatarios establezcan en cumplimiento el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del 3 (d) de la OACI, en virtud del cual los Estados signatarios se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado. En consecuencia, al redactar dichos reglamentos y directrices administrativas, los Estados tendrán en cuenta las disposiciones que figuran en el Apéndice 1, Sección 2, y en el Apéndice 2, Sección 1 del Anexo 2 de la OACI.

5.8.3.8.2. En caso de interceptación de una aeronave civil, su piloto al mando cumplirá con las normas que figuran en el Apéndice 2, Secciones 2 y 3 del Anexo 2 de la OACI, interpretando y respondiendo a las señales visuales.

(Adición incorp.art.4 Res.2929 de May.14/96.)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE “A”

CAPITULO II

CLASIFICACIÓN DE LAS DEPENDENCIAS ATS COLOMBIANAS

Para determinar los tiempos y procedimientos de entrenamiento para obtener la habilitación en el puesto de trabajo, se aplicará la siguiente tabla*:

Tipo de Servicio	Categoría I	Categoría II	Categoría III	Categoría IV
SPV RADAR	SKBO	SKBQ, SKCL, SKRG,	SKSP, SKVV	No aplica
ÁREA	SKBO, SKBQ	SKCL, SKRG	No aplica	No aplica
APP	SKBO	SKBQ, SKCL, SKRG	SKBG, SKCC, SKPE, SKSP, SKYP, SKVV	SKIP, SKLT
TWR	SKBO	SKBG, SKBQ, SKCG, SKCL, SKGY, SKMD, SKRG, SKYP, SKVV	SKAR, SKCC, SKIB, SKFL, SKMR, SKMZ, SKNV, SKPE, SKSJ, SKSM, SKSP	SKAS, SKBS, SKCO, SKGO, SKBU, SKCZ, SKEJ, SKGI, SKGP, SKIP, SKLC, SKLT, SKQU, SKMU, SKOC, SKPC, SKPP, SKPV, SKRH, SKSA, SKSV, SKTM, SKUC, SKUI, SKVP, y los demás aeropuertos en donde se implementen servicios ATS.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

* Clasificación de servicios exclusiva para tiempos de entrenamientos, basada en la complejidad, el tipo y la densidad del tránsito. Solamente puede ser modificada por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

Apéndice adicionado conforme al artículo 2º de la Resolución No. 03590 del 05 de Agosto de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 45.996 del 10 de Agosto de 2005.

APÉNDICE “B”

CAPITULO II

HORAS DE ENTRENAMIENTO REQUERIDAS POR LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREO PARA OBTENER HABILITACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO

La duración mínima de los entrenamientos necesarios para obtener habilitación por primera vez en el puesto de trabajo, se registró por lo dispuesto en la siguiente tabla:

Categoría del aeródromo */ tipo de servicio	Aeródromo	Aproximación o Área No-Radar	Aproximación o Área Radar	Supervisor Radar
Categoría I	180 horas	180 horas	180 horas	48 horas
Categoría II	120 horas	150 horas	150 horas	36 horas
Categoría III	90 horas	120 horas	120 horas	30 horas
Categoría IV	48 horas **	No aplica	No aplica	No aplica

* Se considera la categoría **I** como la mayor, y la categoría **IV** como la menor.

** Adicionales a las sesenta (60) horas de observación requeridas para la licencia CTA – Básica.

Estos tiempos de entrenamiento, bajo la supervisión de un Controlador de Tránsito Aéreo entrenador en el puesto de trabajo, deberán cumplirlos aquellos Controladores de Tránsito Aéreo sin experiencia previa en las funciones a las cuales aspiran lograr habilitación, y quienes hayan sido trasladados desde un aeropuerto de menor categoría en la prestación del servicio ATS respectivo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para los Controladores de Tránsito Aéreo, que ya posean la habilitación en otros aeropuertos o dependencias ATC, se aplicará la siguiente tabla porcentual de horas de entrenamiento, así:

Situación	Porcentaje de las horas total de entrenamiento
Controladores trasladados a un aeródromo o sector, de igual categoría	50%
Controladores trasladados a un aeródromo de menor categoría	25%
Controladores trasladados a un aeródromo de mayor categoría	100%

Los turnos de entrenamiento serán programados dentro de la jornada laboral establecida para el Control de Tránsito Aéreo (de lunes a sábado, excluyendo festivos) y no podrán exceder de seis (6) horas diarias.

Los entrenamientos, procesos de capacitación, recertificación y chequeos se registrarán por lo dispuesto en el manual de Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo IPPT, con sus respectivos formatos estandarizados de calificación y seguimiento, validados por la Autoridad ATS Competente colombiana.

En los aeropuertos en donde existan dos (2) o más sectores de Control de Tránsito Aéreo afines a la habilitación que se aspira, el chequeo final de pericia en el puesto de trabajo, deberá realizarse en uno de los sectores y las siguientes habilitaciones corresponderán a procesos locales de entrenamiento. Si por razones operacionales, dos (2) sectores se configuran como uno solo, el chequeo deberá realizarse en la configuración integrada de estos, previo entrenamiento bajo estas condiciones de operación.

Una vez iniciado el proceso de entrenamiento para obtener la habilitación en la licencia CTA y/o en el puesto de trabajo, el Controlador de Tránsito Aéreo, deberá presentar y aprobar el chequeo final práctico de pericia, en un período no mayor de seis (6) meses contados desde el inicio del entrenamiento. Si el aspirante no aprueba este chequeo, se procederá según lo establecido en 2.5.2.8.3.2..

Por solicitud del Jefe del Grupo Operativo Regional, del entrenador, del evaluado y/o del Programa de Aseguramiento de la Calidad ATS; en el chequeo final práctico de pericia en el puesto de trabajo, podrá participar un Inspector de este Grupo.

Apéndice adicionado conforme al artículo 3º de la Resolución No. 03590 del 05 de Agosto de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 45.996 del 10 de Agosto de 2005.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO III **REGLAS DE VUELO**

5.9. REGLAS DE VUELO VISUAL.

5.9.1. A menos que lo autorice de otro modo la dependencia correspondiente del Control de Tránsito Aéreo, por lo que toca a vuelos VFR realizados dentro de zonas de control, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia de las nubes iguales o superiores a las indicadas en la Tabla 5.9.10.

5.9.2. Excepto cuando lo autorice la dependencia de Control de Tránsito Aéreo, en vuelos VFR no se despegará ni aterrizará en ningún aeródromo dentro de una zona de control ni se entrará en la zona de tránsito de aeródromo, o en circuito de tránsito de dicho aeródromo.

- a) Si el techo de nubes es inferior a 300 metros (1.000 pies) o
- b) Si la visibilidad en tierra es menor a 5 Km. (3millas),
- c) En algunas zonas de control, por razón de su topografía, operación nocturna o circunstancias especiales, la Autoridad Aeronáutica podrá establecer mínimos superiores o inferiores a los indicados, los cuales aparecerán publicados en el Manual de Rutas Aéreas Colombianas y en el A.I.P.

5.9.3. A menos que lo autorice la autoridad ATS, los vuelos VFR no operarán:

- a) Entre la puesta y la salida del sol o durante todo otro periodo entre la salida y la puesta del sol, que pueda determinar la autoridad ATS competente.
- b) Por encima del nivel de vuelo 200.

5.9.4. Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

- a) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 metros (1.000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2.000 pies) desde la aeronave.
- b) En cualquier otra parte distinta de las especificadas en a) anterior, a una altura menor de 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

5.9.5. Con excepción de lo dispuesto en 5.9.6, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero, cuando operen por encima de 900 metros (3.000 pies) con respecto al terreno o al agua o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado al rumbo, como se especifica en las tablas de niveles de crucero que figuran en el Anexo 3 de la presente Parte.

5.9.6. Para los vuelos VFR realizados en espacio aéreo controlado (instrumentos/visual), se elegirán los niveles de crucero entre los destinados a los vuelos IFR como se especifica en 5.10.2 b), salvo que la correlación de niveles de trayectorias no se aplicara cuando exista indicación contraria en los permisos de control de tránsito aéreo o se especifique por la autoridad ATS en las publicaciones de información aeronáutica.

5.9.7. Las aeronaves que operen VFR en aerovías o rutas ATS, deberán mantenerse mínimo 500 pies por debajo de la altura mínima IFR publicada.

5.9.8. Los vuelos VFR observarán las disposiciones de 5.8:

- a) Cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o
- b) Cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales; o
- c) Cuando operen en espacio aéreo controlado (instrumentos/visual).

5.9.9. Toda aeronave que opere de acuerdo con las reglas de vuelo visual y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos:

- a) Si ha presentado un plan de vuelo, comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado, o
- b) Como lo establece el numeral 5.7.2 someterá un plan de vuelo a la dependencia apropiada de los servicios de Tránsito Aéreo y deberá obtener permiso antes de proseguir en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

5.9.10.

	Dentro del espacio aéreo controlado:		Fuera del espacio aéreo controlado:	
	A una altura Superior	A una altura Igual o Inf.	A una altura Superior	A una altura Igual o Inf.
	A 900 mts. (3.000 pies) sobre el nivel medio del mar o A 300 mts. (1.000 pies) sobre el terreno lo que resulte mas alto			
Visibilidad	8 Km.(5 millas) 5 Km.(3 millas).	8 Km.(5 millas)	8 Km.(5 millas)	1.5 Km.(1 milla)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Distancia de las nubes				Libre de nubes y a la vista de tierra o de agua.
a) Horizontal.	1.5 Km.(1 milla)	1.5 Km.(1 milla)	1.5 Km.(1 milla)	
b) Vertical	300 mts. (1.000 pies).	300 mts. (1.000 pies).	300 mts. (1.000 pies).	
* A no ser que se especifique un plano de división mas elevado, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea o lo prescriba la autoridad ATS competente. ** Cuando así lo prescribe la autoridad ATS competente. *** Excepto los helicópteros, que pueden operar con una visibilidad de vuelo de menos de 1,5 Km. (1 millas) si se maniobra a una velocidad que de oportunidad adecuada para observar el transito o de cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.				

5.10. REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS.

5.10.1. DISPOSICIONES APLICABLES A TODOS LOS VUELOS IFR.

- a) Equipo de las aeronaves. Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de aparatos de radionavegación apropiados a la ruta en que hayan de volar.
- b) Niveles mínimos. Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por la Autoridad Aeronáutica cuyo territorio se sobrevuela, o en caso de que tal virtud mínima de vuelo no se haya establecido:
 1. Sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 mts. (2.000 pies) por encima del obstáculo mas alto que se halle dentro de un radio de 8 km. (5 millas) con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.
 2. En cualquier otra parte distinta de la especificada en a), a un nivel de por lo menos 300 metros (1.000 pies) por encima del obstáculo mas alto que se halle dentro de un radio de 8 Km. (5 millas) con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.
- c) Cambio de vuelo IFR a VFR. Toda aeronave que decida cambiar el modo en que se efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a la de vuelo visual, si ha sometido un plan de vuelo, notificará específicamente a la dependencia apropiada de los servicios de Transito Aéreo que se cancela el vuelo IFR y le comunicará los cambios que hayan de hacerse en su plan de vuelo vigente.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual, o se encuentre con éstas, no cancelará su vuelo IFR a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable en interrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

5.10.2. DISPOSICIONES APLICABLES A LOS VUELOS IFR EFECTUADOS DENTRO DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.

- a) Los vuelos IFR observarán las disposiciones previstas cuando se efectúen en espacio aéreo controlado.
- b) Los niveles de crucero que han de utilizar los vuelos IFR que aparecen en espacio aéreo controlado se escogerán de:
 - 1. La tabla de niveles de crucero que aparece en el apéndice 3; o
 - 2. Una tabla modificada de niveles de crucero, de conformidad con el apéndice 3, para vuelo por encima del nivel de vuelo 290, con excepción de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en dicho apéndice no se aplicará si otra cosa se indica en los permisos de control de tránsito aéreo o se especifica por la autoridad ATS, en las publicaciones de información aeronáutica.

5.10.3. VUELOS IFR EFECTUADOS FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.

5.10.3.1. NIVELES DE CRUCERO

Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota; tal como se especifica en:

- a) La tabla de niveles de crucero que aparece en el Apéndice 3, excepto cuando la Autoridad Aeronáutica especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectúen a una altitud igual o inferior a 900 metros (3.000 pies) sobre el nivel medio del mar.
- b) Una tabla modificada de niveles de crucero, de conformidad con el Apéndice 3, para vuelos por encima del nivel de vuelo 290.

5.10.3.2. Escucha permanente

Cuando lo prescriba la autoridad ATS competente, un vuelo IFR que opere dentro de áreas especificadas a lo largo de rutas especificadas fuera del espacio aéreo controlado, mantendrá la escucha en la radio-frecuencia apropiada, y establecerá cuando sea

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo.

5.10.3. INFORMES DE POSICIÓN

Un vuelo IFR que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad ATS competente exija que:

- a) Presente un plan de vuelo;
- b) Mantenga la escucha en la radio-frecuencia adecuada y establezca comunicación en ambos sentidos, como sea necesario, con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio de información de vuelo, notificara la posición de acuerdo con lo especificado en 1.10 para vuelos controlados.

NOTA: Las aeronaves que decidan utilizar el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, mientras vuelan con condiciones IFR dentro de áreas especificadas con servicio de asesoramiento, se espera que cumplan las disposiciones del servicio de control de tránsito aéreo, pero el plan de vuelo y los cambios que se hagan en el no están supeditados a permisos y las comunicaciones en ambos sentidos se mantendrán con la dependencia que suministre el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO IV

NORMAS DE OPERACIÓN PARA GLOBOS

[Derogado Según Resolución No.02618 de Julio 7 de 1999]

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO V

NORMAS DE OPERACIÓN PARA VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

[Derogado Según Resolución No.02618 de Julio 7 de 1999]

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO VI

NORMAS DE OPERACIÓN PARA AVIONES LIVIANOS

[Derogado Según Resolución No.02618 de Julio 7 de 1999]

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO VII

NORMAS DE OPERACIÓN PARA AERONAVES CATEGORÍA PRIMARIA

[Derogado Según Resolución No.02618 de Julio 7 de 1999]

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE QUINTA

ANEXO 1

SEÑALES

1.0 SEÑALES DE SOCORRO Y URGENCIA

Ninguna de las disposiciones de esta sección impedirá que toda aeronave en peligro use cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.

1.1. SEÑALES DE SOCORRO

Las señales que siguen, utilizadas conjuntamente o por separado, significan que existe una amenaza de peligro grave e inminente y que se pide ayuda inmediata.

- a) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consiste en el grupo S.O.S. (...-... del Código Morse).
- b) Una señal emitida por radiotelefonía, consistente en la palabra MAYDAY.
- c) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos.
- d) Una luz de bengala roja con paracaídas.

Nota: El Artículo 36 del Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT (Nos. 1163, 1465 y 1466) proporciona información sobre las señales de alarma para accionar los sistemas automáticos de alarma radiotelegráfica o radiotelefónica.

1463 La señal radiotelegráfica de alarma se compone de una serie de doce rayas, de cuatro segundos de duración cada una, transmitidas en un minuto con intervalos de un segundo entre raya y raya. Podrá trasmitirse manualmente, pero se recomienda la transmisión automática.

1465 La señal radiotelefónica de alarma consistirá en dos señales, aproximadamente sinusoidales de audiofrecuencias, transmitidas alternativamente; la primera de ellas tendrá una frecuencia de 2 200/hz y la otra de 1 300/hz. Cada una de ella se transmitirá durante 250 milisegundos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

1466 Cuando la señal radiotelefónica de alarma se genere automáticamente, se transmitirá de modo continuo durante treinta segundos como mínimo, y un minuto como máximo; cuando se produzca por otros medios, la señal se transmitirá del modo mas continuo posible durante un minuto, aproximadamente.

1.2. SEÑALES DE URGENCIA.

- a) Las señales siguientes usadas conjuntamente o por separado significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero no necesitan asistencia inmediata:
1. Apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje; o
 2. Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.
- b) Las señales siguientes usadas conjuntamente o por separado significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgentísimo relativo a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que este a bordo o a la vista:
1. Una señal hecha por radio telegrafía o por cualquier otro método de señales consistentes en el Grupo XXX;
 2. Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en enunciación de la palabra PAN.

1.3. SEÑALES VISUALES EMPLEADAS

Para advertir a una aeronave no autorizada que se encuentra volando en una zona restringida o peligrosa, o que esta a punto de entrar en ella: de día y de noche, una serie de proyectiles disparados a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella y que la aeronave ha de tomar las medidas correctivas que puedan ser necesarias.

Nota: Estas señales pueden hacerse desde tierra o desde otra aeronave.

2.0. SEÑALES PARA EL TRÁNSITO DE AERÓDROMO.

2.1. SEÑALES CON LUCES CORRIENTES Y CON LUCES PIROTÉCNICAS

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2.1.1. INSTRUCCIONES

(Ver gráfica siguiente)

Luz	Desde el Control del Aeródromo	
	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para despegar
Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito.	Alto
Serie de destellos verdes	Regrese para aterrizar	Autorizado para el rodaje
Serie de destellos rojos	No aterrice	Apártese del área de aterrizaje en uso.
Serie de destellos blancos	Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma.	Regrese al punto de partida en el aeródromo.
Roja y verde alternada.	Ejerza extrema precaución.	Ejerza extrema precaución.
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas ha aterrizado por afuera	
<ul style="list-style-type: none">• A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje.		

2.1.2. ACUSE DE RECIBO POR PARTE DE LA AERONAVE.

a) En vuelo

1. Durante las horas de luz diurna:
balanceando las alas de la aeronave;

Nota: Esta señal no debe esperarse que se haga en los tramos básicos ni final de la aproximación.

2. Durante las horas de oscuridad:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.

b) En tierra

1. Durante las horas de luz diurna:
Moviendo los alerones o el timón de dirección;
2. Durante las horas de oscuridad:
Emitiendo destellos dos veces con los faroles de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando las luces de navegación.

2.2. SEÑALES VISUALES EN TIERRA.

2.2.1. PROHIBICIÓN DE ATERRIZAR

Un panel cuadrado, rojo y horizontal con diagonales amarillas (FIG. 2), cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición.



Figura 2

2.2.2. NECESIDAD DE PRECAUCIONES ESPECIALES DURANTE LA APROXIMACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla (FIG. 3), cuando esté colocado en un área de señales indica que debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales durante la Aproximación para aterrizar o durante el aterrizaje.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA



Figura 3

2.2.3. USO DE PISTAS Y CALLES DE RODAJE.

2.2.3.1. Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (FIG. 4) cuando esté colocada en un área de señales indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje.

2.2.3.2. La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en la figura anterior, pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de las porciones circulares (FIG 5), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

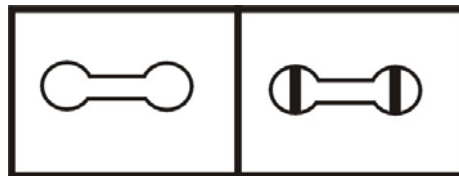


Figura 4

figura 5

2.2.4. PISTAS O CALLES DE RODAJE CERRADAS AL TRANSITO

Cruces de un sólo color que contraste, amarillo o blanco colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o partes de las mismas, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.

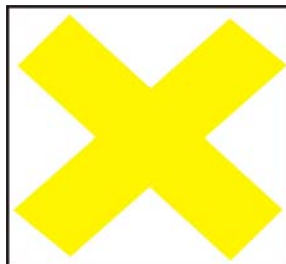


Figura 6

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2.2.5. INSTRUCCIONES PARA EL ATERRIZAJE Y EL DESPEGUE.

2.2.5.1. Cuando se use una o ambas de las señales siguientes, indican la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar o despegar:

- a) Una *T- de aterrizaje horizontal. de color blanco o anaranjado (FIG 7), en dirección paralela al trazo largo de la -T- y hacia su travesaño.

Nota: Cuando se utiliza de noche la T- de aterrizaje está iluminada o bordeada de luces de color blanco.

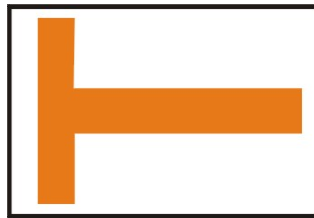


Figura 7

- b) Un tetraedro de color anaranjado o negro por la cara izquierda, y blanco o aluminio por la derecha, visto desde atrás el ápice (FIG.8), en la dirección hacia la cual apunta el tetraedro.

Nota: Cuando se utiliza de noche, el tetraedro se indica visto desde atrás hacia el ápice, bordeando con luces verde la arista superior, la arista derecha y la arista derecha de la base, y con luces rojas la arista de la izquierda y la arista izquierda de la base.

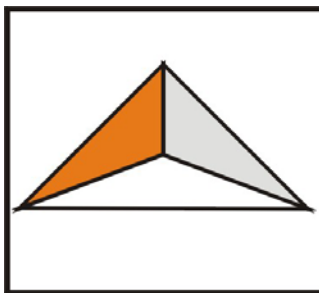


Figura 8

2.2.5.2 Un grupo de dos cifras (FIG.9) colocado verticalmente en la torre de control de Aeródromo, o cerca de allí indica a la aeronaves que están en el área de maniobras, la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA



Figura 9

2.2.6 TRANSITO HACIA LA DERECHA

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en una área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (FIG.10), indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

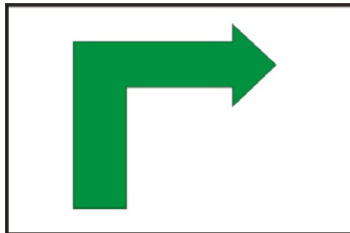


Figura 10

2.2.7. OFICINA DE INFORMACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO

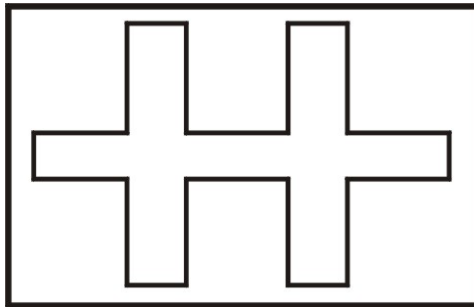
La letra "c" en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (FIG.11), indica a las aeronaves que están el área de maniobras, el lugar donde se dan los informes relativos a los servicios de transito aéreo.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2.2.8. PLANEADORES DE VUELO

Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (FIG.12) el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que están realizando vuelos de esa naturaleza.



3.0 SEÑALES PARA MANIOBRAS EN TIERRA. DEL SEÑALERO A LA AERONAVE.

Nota: Las señales se han ideado para que las haga el señalero con sus manos iluminadas, si es necesario facilitar la observación por parte del piloto y mirando hacia la aeronave desde un punto.

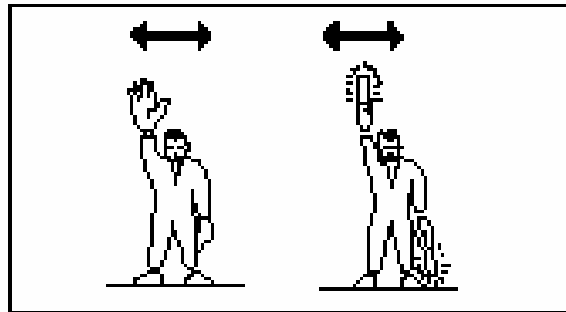
1. Para Aeronaves de ala fija, delante del extremo del ala izquierda y bien a la vista del piloto, y
2. Para helicópteros, en el lugar donde mejor puede ser visto por el piloto.

Nota 2. El significado de estas señales siempre es el mismo, ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

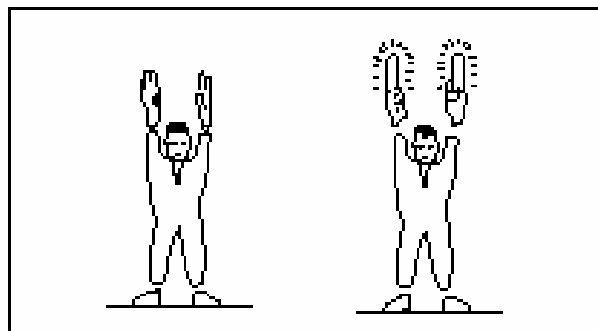
3.1. PARA CONTINUAR BAJO LA GUÍA DEL ENCARGADO DE SEÑALES

El encargado de señales dirige el piloto si las condiciones de tráfico del aeródromo lo requieren.



3.2. A ESTE ESPACIO LIBRE.

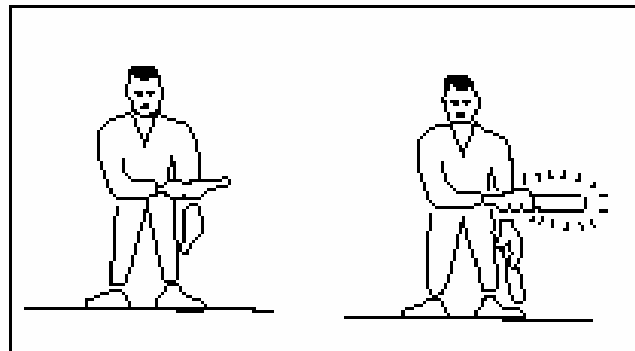
Brazos por encima de la cabeza en posición vertical con las palmas hacia adentro.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

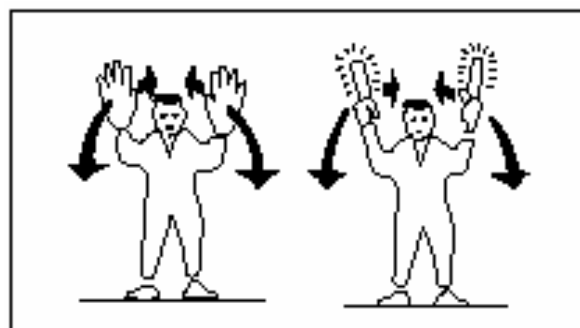
3.3. SIGA HASTA EL SIGUIENTE ENCARGADO DE SEÑALES.

Brazo derecho o izquierdo hacia abajo, el otro brazo extendido transversalmente respecto al cuerpo indicando la dirección del siguiente encargado de señales.



3.4. AVANCE DE FRENTE.

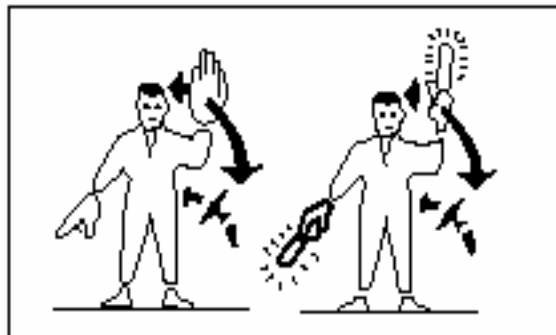
Los brazos algo separados y con las palmas hacia atrás se mueven repetidamente hacia arriba y hacia atrás desde la altura de los hombros.



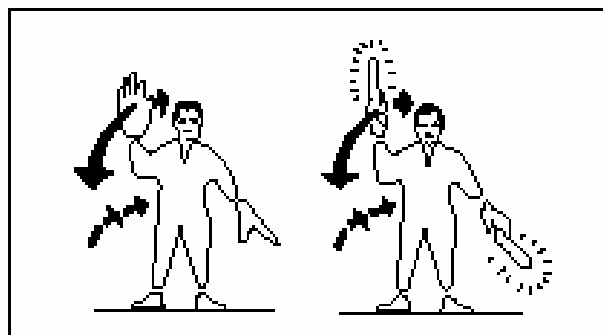
REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.5. VIRAJE.

- a) Viraje a la izquierda: derecho hacia abajo, el izquierdo se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.



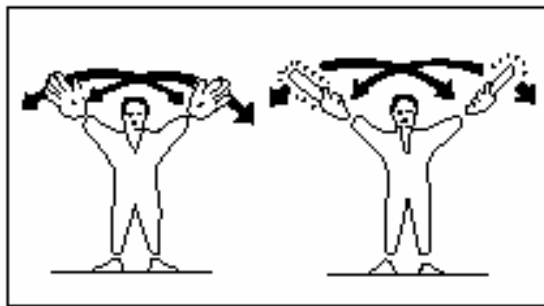
- b) Viraje a la derecha: el brazo izquierdo hacia abajo, el derecho se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6. ALTO.

Se cruzan repetidamente los brazos por encima de la cabeza (la rapidez del movimiento guardara relación con la urgencia del caso, es decir cuanto más rápido sea, más brusca habrá de ser la parada).



3.7. FRENOS

- Accionar frenos: levantar brazo y mano con los dedos extendidos horizontalmente delante del cuerpo, luego cerrar la mano.



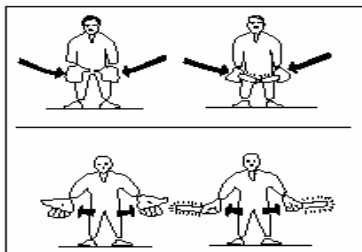
REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- b) Soltar frenos: Levantar brazo con el puño cerrado horizontalmente delante del cuerpo, luego extender los dedos.



3.8. CALZOS.

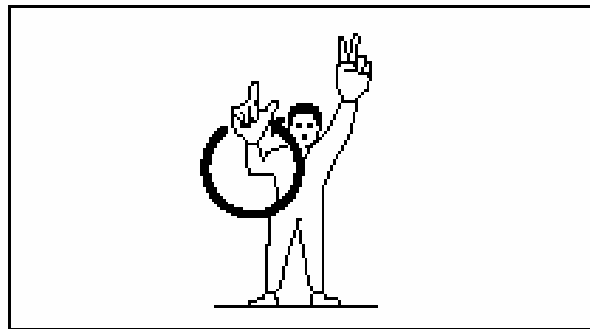
- a) Calzos puestos: Brazos hacia abajo, palmas hacia dentro, moviendo los brazos hacia dentro desde la posición extendida.
- b) Calzos fuera: Brazos hacia abajo, palmas hacia fuera moviendo los brazos hacia fuera.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

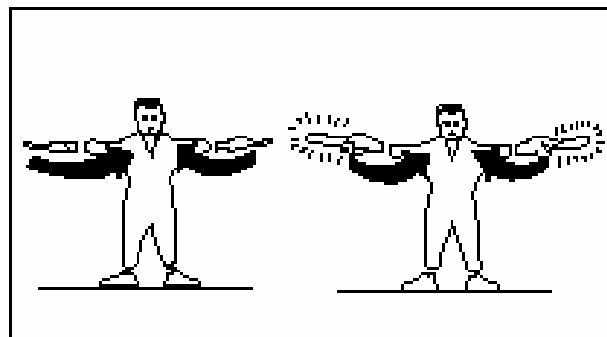
3.9. PONER MOTORES EN MARCHA.

La mano izquierda en alto con el número apropiado de dedos extendidos, para indicar el número del motor que ha de ponerse en marcha, y con movimiento circular de la mano derecha al nivel de la cabeza.



3.10. PARAR MOTORES

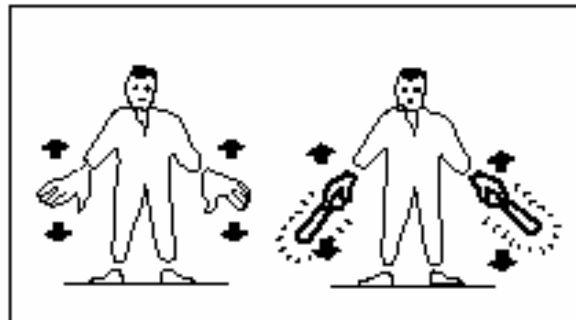
Brazo y mano horizontales, mano frente al cuello, palma hacia abajo. La mano se mueve hacia los lados mientras el brazo permanece doblado.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

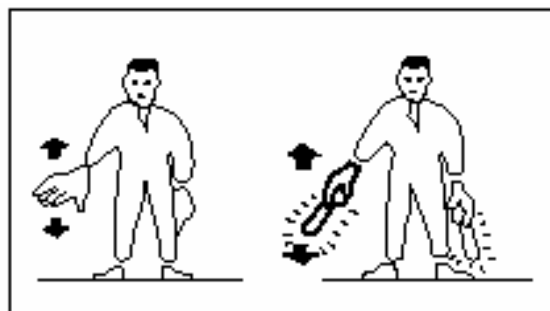
3.11. REDUCIR VELOCIDAD.

Brazos hacia abajo con palmas hacia el suelo se mueven hacia arriba y hacia abajo varias veces.



3.12. REDUCIR EL MOTOR O MOTORES DEL LADO QUE SE INDICA.

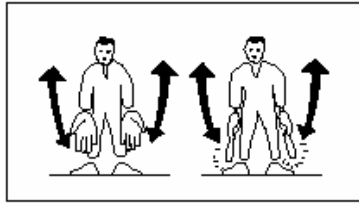
Brazos hacia abajo con la palmas hacia el suelo, después se mueve de arriba abajo, la mano derecha o la izquierda según deba reducirse el motor o motores de la izquierda o de la derecha respectivamente.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

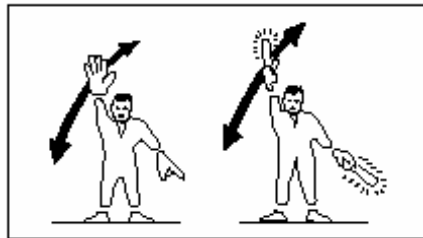
3.13. RETROCEDA.

Brazos a los lados con las palmas hacia delante se mueven adelante y hacia arriba repetidamente, hasta la altura de los hombros.



3.14. VIRAJES DURANTE LA MARCHA ATRÁS

- a) Para virar cola a estribor. Con el brazo izquierdo dirigido hacia abajo, se lleva el derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.



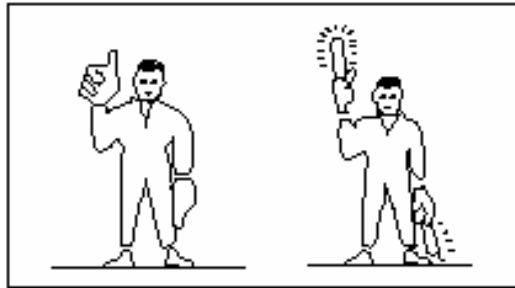
- b) Para virar cola a babor. Con el brazo derecho hacia abajo, se lleva el izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

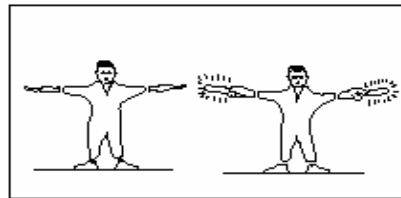
3.15. TODO LISTO.

Brazo derecho levantado a la altura del codo con el pulgar dirigido hacia arriba.



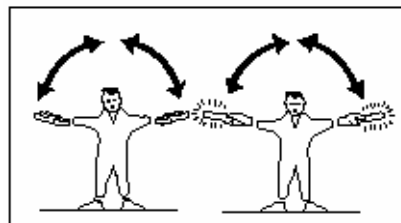
3.16. VUELO ESTACIONARIO.

Brazos extendidos horizontalmente palmas hacia abajo.



3.17. ASCIENDA.

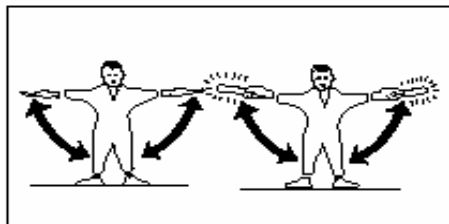
Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia arriba, palmas hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad ascensional.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

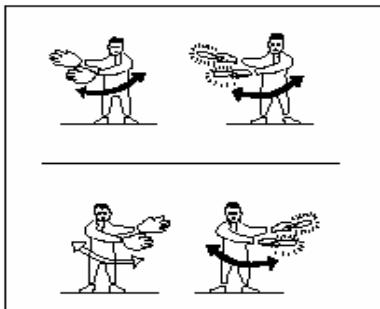
3.18. DESCENDIDA.

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados moviéndose hacia abajo, palmas hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad vertical del descenso.



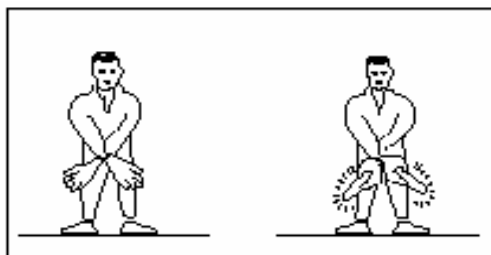
3.19. DESPLACE EN SENTIDO HORIZONTAL.

El brazo que corresponda, extendido horizontalmente, en la dirección del movimiento y el otro brazo se mueve repetidamente delante del cuerpo, en la misma dirección.



3.20. ATERRICE.

Brazos cruzados y extendidos hacia abajo delante del cuerpo.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE QUINTA

ANEXO 2

LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES

Nota 1. Véase numeral 5.5.8

Nota 2. Todavía no se han preparado normas para aeronaves distintas a los aviones.

Nota 3. En esta sección solo se describen las luces que han de ostentar en el aire y en la tierra. Las luces que han de ostentar los aviones en el agua se describen en 2 de este anexo.

Nota 4. Para los fines de este anexo:

- a) Por eje longitudinal del avión se entiende el que se elija paralelo a la dirección de vuelo a la velocidad normal de crucero y que pase por el centro de gravedad del avión.
- b) Por plano horizontal del avión se entiende el que comprende el eje longitudinal y es perpendicular al plano de simetría del avión.
- c) Por planos verticales se entiende los perpendiculares al plano horizontal definido en b).

1.0 LUCES DE NAVEGACIÓN.

1.1 LAS LUCES DE NAVEGACIÓN QUE HAN DE OSTENTARSE DE ACUERDO CON EL NUMERAL 5.5.8 SON:

- a) Una luz roja sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en un ángulo de 110 grados desde la proa hacia la izquierda (babor).
- b) Una luz verde sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en un ángulo de 110 grados desde la proa hacia la derecha (estribor).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- c) Una luz sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, hacia atrás, en ángulo de 140 grados repartidos por igual a la izquierda (babor) y a la derecha (estribor).

1.2 LAS LUCES DESCRITAS EN 1.1 PUEDEN OSTENTARSE YA SEA COMO LUCES FIJAS O COMO LUCES DE DESTELLOS.

- a) Cuando las luces descritas en 1.1 se ostentan con luces de destellos, se podrá ostentar una o ambas de las luces adicionales siguientes:
1. Una luz posterior roja de destellos que alterne con la luz posterior blanca de destellos.
 2. Una luz blanca de destellos visible en todas las direcciones, que alterna con la señal emitida por las luces descritas en 1.1 a), b) y c).
- b) Cuando las luces descritas en 1.1 se ostenten como luces fijas; se podrá ostentar una luz o luces rojas de destellos, adicionales o visibles, en cuanto sea posible, en todas las direcciones dentro de los 30 grados por encima y por debajo del plano horizontal del avión.

Nota: La luz (o luces) roja(s) descrita(s) en b) anterior se denomina(n) comúnmente luz (luces) anticolidión.

1.3 LAS INTENSIDADES MÍNIMAS DE LAS LUCES ESPECIFICADAS EN 1.1 SERÁN LAS SIGUIENTES:

Luz	Intensidad en bujías – Decimales
Luz roja de babor	5
Luz verde de estribor	5
Luz posterior	3

1.4 Además se pueden instalar luces de guarda del ala que son luces fijas de los colores descritos en a) y b) para las luces de navegación, si no hay luces de ésta clase dentro de 1.80 metros (6 pies) de los extremos de las alas.

2.0 LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LOS AVIONES EN EL AGUA.

Nota 1. Véase numeral 5.6.6

Nota 2. Para los fines de esta sección:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) Un avión que se halle sobre la superficie del agua se dice que “esta en movimiento” cuando no está varado ni amarrado a tierra ni a ningún objeto fijo en tierra o en agua;
- b) Un avión que se halle sobre la superficie del agua se dice que está “bajo mando”, cuando puede ejecutar las maniobras exigidas por estas normas, o por el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en el mar.
- c) Un avión sobre la superficie del agua se dice que está “avanzado” cuando se halla en movimiento y tiene una velocidad respecto al agua.
- d) La palabra “visible” aplicada a las luces que se detallan en esta sección quiere decir que se trata de una luz visible en una noche oscura con atmósfera diáfana.

Las luces que deben ostentar de acuerdo con el numeral 5.6.6 son las siguientes:

2.1 CUANDO ESTÉN EN MOVIMIENTO

Las luces fijas descritas en 1.1 como luces fijas y además una luz blanca fija visible por delante en todo un ángulo diedro de 220 grados, cuyo plano bisector sea el vertical que poseen por el eje longitudinal las aeronaves, y visible a una distancia de por lo menos 3 millas marinas, excepto que:

- a) Si remolcan a otra aeronave o embarcación, ostentarán además una segunda luz blanca fina de la misma construcción y carácter que la luz blanca fija adicional ya mencionada, y que se halle situada verticalmente por lo menos a os (2) metros (6 pies) por encima o por debajo de tal luz.
- b) Si van remolcadas, ostentarán solamente las luces fijas descritas en 1.1
- c) Cuando no estén bajo mando, ostentarán dos luces rojas fijas colocadas donde resulten más visibles, una verticalmente sobre la otra a una distancia no menor de un (1) metro (3pies) entre sí, y de tal naturaleza que se vean desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos dos (2) millas marinas, cuando por lo menos dos (2) millas marinas, cuando no estén avanzando no ostentarán las luces roja y verde descritas en 1.1

Nota: Las luces que se ostentaran según el inciso c) anterior, se consideran por otras aeronaves como indicación de que el avión no está bajo mando, y por lo tanto no puede apartarse del lugar que ocupa. No se trata de señales de aviones en peligro que requieren ayuda.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2.2 CUANDO ESTÉN ANCLADOS

- a) Si el avión tiene menos de 50 metros (150 pies) de longitud, ostentará una luz blanca fija en el lugar que sea más visible, desde todos los puntos el horizonte a una distancia de por lo menos 2 millas marinas.
- b) Si el avión tiene 50 metros (150 pies) de longitud, ostentará en los lugares donde pueda verse mejor, una luz blanca fija en la parte delantera y otra luz blanca en la trasera, ambas visibles desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 3 millas marinas.
- c) Si el avión tiene 50 metros (150 pies) o más de envergadura, ostentará una luz blanca fija a cada lado para señalar su envergadura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1 milla marina.

2.3 CUANDO ESTÉN VARADOS

Ostentarán las luces prescritas en 2.2 y además dos luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia no menor de un (1) metro (3 pies) y de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte.

(Anexo No.3)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE QUINTA

ANEXO No. 3

TABLA NIVELES DE CRUCERO EN ESPACIO AEREO RVSM
APLICABLE EN LAS REGIONALES DE INFORMACION DE VUELO
BOGOTA - BARRANQUILLA

DERROTA MAGNETICA											
De 000 a 179°						De 180 a 359°					
VUELOS IFR ALTITUD			VUELOS VFR ALTITUD			VUELOS IFR ALTITUD			VUELOS VFR ALTITUD		
NIVEL DE VUELO	METROS	PIES	NIVEL DE VUELO	METROS	PIES	NIVEL DE VUELO	METROS	PIES	NIVEL DE VUELO	METROS	PIES
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	300	1.000	-	-	-	20	600	2.000	-	-	-
30	900	3.000	035	1.050	3.500	40	1.200	4.000	045	1.350	4.500
50	1.500	5.000	055	1.700	5.500	60	1.850	6.000	065	2.000	6.500
70	2.150	7.000	075	2.300	7.500	80	2.450	8.000	085	2.600	8.500
90	2.750	9.000	095	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	NO ESTAN AUTORIZADOS EN COLOMBIA		
190	5.800	19.000				200	6.100	20.000			
210	6.400	21.000				220	6.700	22.000			
230	7.000	23.000				240	7.300	24.000			
250	7.600	25.000				260	7.900	26.000			
270	8.250	27.000				280	8.550	28.000			
290	8.850	29.000				300	9.150	30.000			
310	9.450	31.000				320	9.750	32.000			
330	10.050	33.000				340	10.350	34.000			
350	10.650	35.000				360	10.950	36.000			
370	11.300	37.000				380	11.600	38.000			
390	11.900	39.000				400	12.200	40.000			
410	12.500	41.000				430	13.100	43.000			
450	13.700	45.000				470	14.350	47.000			
490	14.950	49.000				510	15.550	51.000			

Nota: Los niveles resaltados en esta tabla, se consideran NIVELES DE SEPARACION VERTICAL MINIMA REDUCIDA (RVSM).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Modificado conforme al artículo 1° de la Resolución N°. 05502 del 13 de Diciembre de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 46.123 del 15 de Diciembre de 2005.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ANEXO 4 Formato de Plan de Vuelo OACI

REPUBLICA DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL PLAN DE VUELO Flight plan			
PRIORITY Prioridad <<≡ FF →	DESTINATARIO(S) Addressee(s)		
HORA DE DEPOSITO Filing Time	REMITENTE Originator		<<≡
IDENTIFICACION EXACTA DEL (DE LOS) DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator			
3 TIPO DE MENSAJE Message type <<≡ (FPL)	7 IDENTIFICACION AERONAVE Aircraft identification	8 REGLAS DE VUELO Flight rules	TIPO DE VUELO Type of flight
9 NUMERO Number	TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	CAT. DE ESTELA TURBULENTE Wake turbulence cat	10 EQUIPO Equipment
13 AERODROMO DE SALIDA Departure Aerodrome	HORA Time	<<≡	
15 VELOCIDAD DE CRUCERO Cruising speed	NIVEL Level	RUTA Route	<<≡
<<≡			
16 AERODROMO DE DESTINO Destination Aerodroms	EET TOTAL Total EET MR MN	AERODROMO ALT Alt. Aerodrome	2º AERODROMO ALT 2nd alt. aerodrome
16 OTROS DATOS Other information	<<≡		
) <<≡			
INFORMACION SUPLEMENTARIA (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS) Supplementary information (not to be transmitted in FPL messages)			
19 AUTONOMIA Endurance HR MN	PERSONAS A BORDO Persons on board	EQUIPO RADIO DE EMERGENCIA Emergency radio	
EQUIPO DE SUPERVIVENCIA / Survival Equipment	CHALECOS / Jacket LUZ Light	UHF VHF ELBA	R / U V E
POLAR DESERTICO MARITIMO SELVA	J L	F U V	S / P D M J
BOTES NEUMATICOS / Dinghies NUMERO Number	CAPACIDAD Capacity	CUBIERTA Cover	COLOR Colour
D /	C	<<≡	
COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE Aircraft colour and markings			
A /			
OBSERVACIONES Remarks			
<<≡			
N /			
PILOTO AL MANDO - (NOMBRE COMPLETO) Pilot-in-command - (Full name)			
<<≡			
C /			
PRESENTADO POR / Filed by			
ESPACIO RESERVADO PARA REQUISITOS ADICIONALES Space reserved for additional requirements		FECHA / Date DIA / day MES / month ANO / year	LICENCIA / License

U.A.E.A.C-94. A.I. S.