



Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA
Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

R A C 215

SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Enmienda 1
Septiembre 2020

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

R A C 215

Servicios de Información Aeronáutica

El presente RAC 215, fue modificado mediante Resolución N° 01494 del 06 de Agosto de 2020; Publicada en el Diario Oficial Número 51.446 del 24 de Septiembre de 2020 y se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC - .

El RAC 215 fue adoptado mediante Resolución N° 02131 del 25 de Julio de 2018; Publicada en el Diario Oficial Número 50.684 del 13 de Agosto de 2018. Se incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC, y Derogó la Norma RAC 15.

ENMIENDAS AL RAC 215

Enmienda Número	Origen	Tema	Expedido-Modifica-Adiciona/Surte efecto
Edición original	Enmiendas 1 a la 39 – B Del Anexo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI. Norma LAR 215 Servicios de Información Aeronáutica	Servicios de Información Aeronáutica. Se incorpora como RAC 215	Expedido Res.# 02131 del 24 Jul 2018 Publicada en el Diario Oficial N° 50.684 del 13 Agosto 2018 Surte Efecto 13 Agosto 2018
1	Enmiendas 40 y 41 Del Anexo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI Norma LAR 215 Servicios de Información Aeronáutica	Modificación norma Servicios de Información Aeronáutica - RAC 215	Modifica Res.# 01494 del 06 Agosto 2020 Publicada en el Diario Oficial N° 51.446 del 24 Sept 2020 Surte Efecto 24 Septiembre 2020

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PREAMBULO

La República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, llevado a cabo en Chicago en 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947, y que, como tal, debe dar cumplimiento a lo acordado en dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos.

De conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del mencionado Convenio, los Estados miembros se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a la prestación del servicio de información aeronáutica, para lo cual la OACI adopta y enmienda las normas y métodos recomendados internacionales correspondientes, los cuales se encuentran contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, específicamente el Anexo 15.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 47 de la Ley 105 de 1993, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5º del Decreto 260 de 2004, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Igualmente, es función de la UAEAC armonizar los RAC con las disposiciones que al efecto promulgue la OACI y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, junto con sus Anexos, tal y como se estipula en el artículo 5º del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.

Mediante Resolución número 01091 del 13 de marzo de 2007, la UAEAC, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la norma RAC 15 denominada “Servicios de información aeronáutica”, estableciendo para Colombia los estándares técnicos contenidos en el Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Para facilitar el logro del propósito de uniformidad en sus reglamentaciones aeronáuticas, según el citado Artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944, varios Estados latinoamericanos, a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, implementaron el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), mediante el cual vienen preparando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), también con fundamento en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en espera de que los Estados participantes desarrollen y armonicen sus reglamentos nacionales en torno a tal propuesta.

La UAEAC es miembro del SRVSOP, según el convenio suscrito por la Dirección General de la Entidad el día 26 de julio de 2011, mediante el cual se acordó la armonización de los RAC con los LAR propuestos por el Sistema a sus miembros, con lo cual se lograría, también, mantenerlos armonizados con los Anexos promulgados por la OACI, con los reglamentos aeronáuticos de los demás Estados suscriptores del Convenio de Chicago y, especialmente, con los de los demás Estados latinoamericanos miembros del SRVSOP.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Mediante Resolución número 02131 del 25 de julio de 2018, la UAEAC, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la norma RAC 215 denominada “Servicios de información aeronáutica” dentro del proceso de armonización de las regulaciones locales con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR propuestos por el SRVSOP.

La OACI promulgó las enmiendas 40 y 41 al Anexo 15, mediante las cuales ha definido el alcance mínimo de datos para intercambios de datos digitales interoperables, reforzando la importancia de los controles de calidad en el proceso de datos aeronáuticos y respaldando la integración de productos modernos de información aeronáutica (conjuntos de datos digitales) que permiten procedimientos automáticos de validación y verificación, minimizando la necesidad de la intervención humana, habilitando, además, nuevas capacidades para los usuarios del espacio aéreo, de conformidad con el Plan Mundial de Navegación Aérea propuesto por la Organización, incorporando los conceptos de gestión de la información aeronáutica (AIM) en la reglamentación para facilitar la transición del servicio de información aeronáutica (AIS) basado en los productos de datos para la AIM, razón por la que se hace necesario actualizar y modificar la norma RAC 215 sobre los servicios de información aeronáutica.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ÍNDICE

SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA	8
CAPÍTULO A GENERALIDADES	8
215.000 Documentaciones del AISP	8
215.005 Finalidad	8
215.010 Definiciones y abreviaturas	9
215.012 Aplicación	23
215.015 Sistemas de referencia comunes para la navegación aérea	23
215.020 Especificaciones varias	24
EL AISP debe:	24
CAPÍTULO B RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES	25
215.100 Responsabilidad y funciones del proveedor AIS (AISP)	25
215.105 Requisitos generales para la prestación de servicios de información aeronáutica (AISP)	26
215.110 Responsabilidades de los iniciadores de información aeronáutica y datos aeronáuticos	27
215.115 Intercambio de información aeronáutica y datos aeronáuticos	28
215.120 Derechos de propiedad intelectual	29
215.125 Recuperación de costos	29
215.130 Funciones organizacionales del servicio de información aeronáutica	29
CAPÍTULO C GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA	33
215.200 Requisitos de la gestión de la información	33
215.205 Validación y verificación de información aeronáutica y datos aeronáuticos	33
215.210 Especificaciones sobre la calidad de los datos	33
215.215 Detección de errores en los datos	35
215.220 [Reservado]	35
215.225 [Reservado]	35
215.230 Uso de la automatización	35
215.235 Sistema de gestión de calidad	35
215.240 Consideraciones relativas a los factores humanos	37
CAPÍTULO D ALCANCE DE LOS DATOS AERONÁUTICOS Y LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA	38
215.300 Alcance de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica	38
215.305 Metadatos	39
CAPÍTULO E PRODUCTOS Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA	40
215.400 Generalidades	40
215.405 Información aeronáutica en presentación normalizada	40
215.410 Conjuntos de datos digitales	43
215.415 Servicios de distribución	48
215.420 Servicio de información previa al vuelo	49
215.425 Servicio de información posterior al vuelo	50
CAPÍTULO F ACTUALIZACIONES DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA	51
215.500 Especificaciones generales	51
215.505 Reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC)	51

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

215.510	Actualizaciones de los productos de información aeronáutica.....	53
CAPÍTULO G	PLAN DE VUELO	59
215.600	Generalidades	59
215.605	Formulario de plan de vuelo	59
215.610	Presentación del plan de vuelo	59
215.615	Obligación de presentar un plan de vuelo	60
215.620	Contenido del plan de vuelo	61
215.625	Formas de presentación del plan de vuelo	62
215.630	Modo de completar el plan de vuelo	65
215.635	Aceptación del plan de vuelo	65
215.640	Rechazo del plan de vuelo.....	66
215.645	Cambios en el plan de vuelo	67
215.650	Cambios inadvertidos en el plan de vuelo	67
215.655	Cancelación del plan de vuelo	67
215.660	Arribo y finalización del plan de vuelo	67
215.665	Sistema de plan de vuelo repetitivo (RPL).....	68
215.670	Procesamiento de datos de vuelo (FDP)	68
APÉNDICE 1	CATÁLOGO DE DATOS AERONÁUTICOS	69
APÉNDICE 2	CONTENIDO DE LAS PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP)	71
PARTE 1 —	GENERALIDADES (GEN).....	71
GEN 1.	REGLAMENTOS Y REQUISITOS NACIONALES	72
GEN 2.	TABLAS Y CÓDIGOS.....	74
GEN 3.	SERVICIOS	77
GEN 4.	DERECHOS POR USO DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.....	87
PARTE 2 —	EN RUTA (ENR).....	88
ENR 1.	REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES	88
ENR 2.	ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	92
ENR 3.	RUTAS ATS	93
ENR 4.	RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACIÓN	97
PARTE 3 —	AERÓDROMOS (AD).....	102
AD 1.	AERÓDROMOS/HELIPUERTOS — INTRODUCCIÓN	102
AD 2.	AERÓDROMOS.....	104
AD 3.	HELIPUERTOS.....	117
APÉNDICE 3	FORMATO DE NOTAM	127
	INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE NOTAM	128
APÉNDICE 4	FORMATO DE SNOWTAM [RESERVADO]	132
APÉNDICE 5	FORMATO DE ASHTAM INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE ASHTAM	134
APÉNDICE 6	SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN PREDETERMINADA PARA LOS NOTAM.....	137
APÉNDICE 7	FORMATO OACI PLAN DE VUELO.....	138
2.	INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMATO DE PLAN DE VUELO	140
APÉNDICE 8	GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN MADOR.....	158

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 9	GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN MUNAIS	160
APÉNDICE 10	REQUISITOS PARA LOS DATOS SOBRE EL TERRENO Y LOS OBSTÁCULOS.....	162
	(VÉASE CAPÍTULO E).....	162
APÉNDICE 11	REQUISITOS DE SUMINISTRO DE ATRIBUTOS DE LOS DATOS SOBRE EL TERRENO Y LOS OBSTÁCULOS	
	168	

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

RAC 215

SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

CAPÍTULO A

GENERALIDADES

215.000 Documentaciones del AISP

- (a) El AISP debe contar con un manual descriptivo de la organización del proveedor AISP (MADOR). El Apéndice 8 (*Guía para elaboración de un Manual descriptivo de la organización del AISP-MADOR*) de este reglamento, presenta una guía para la elaboración de dicho manual. El AISP – MADOR en su primera versión y posteriores enmiendas debe recibir la aprobación expresa de la UAEAC Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (SSOAC) o quien haga sus veces.
- (b) El AISP debe elaborar e implantar un Manual de la unidad AIS (MUNAIS), para cada una de sus dependencias de servicios de información aeronáutica; en el 9 (*Guía para la elaboración de un manual de la unidad AIS*) de este reglamento, presenta una guía para la elaboración de dicho manual; el MUNAIS, en su primera versión y posteriores enmiendas, debe recibir la aprobación expresa de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (SSOAC) o quien haga sus veces.
- (c) El AISP debe emplear este reglamento conjuntamente con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión de la Información aeronáutica PANS-AIM*, Documento OACI 10006.

215.005 Finalidad

- (a) El AISP debe proveer el servicio de información aeronáutica (AIS) con la finalidad de garantizar que se distribuya la información aeronáutica y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad, economía y eficiencia del sistema de la gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial de un modo ambientalmente sostenible. Si la información aeronáutica o los datos aeronáuticos se alteran, son erróneos, tardíos o inexistentes, la seguridad operacional de la navegación aérea puede resultar afectada.
- (b) La función y la importancia de los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica cambiaron significativamente con la implantación de la navegación de área (RNAV), la navegación basada en la performance (PBN), los sistemas de navegación de a bordo computarizados, la comunicación basada en la performance (PBC) y la vigilancia basada en la performance (PBS), los sistemas de enlace de datos y las comunicaciones orales por satélite (SATVOICE).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) Para lograr la uniformidad y coherencia que requiere el suministro de información/datos aeronáuticos de uso operacional con sistemas de navegación automatizados, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) evitará, en la medida de lo posible, la utilización de normas y procedimientos distintos de los aquí establecidos.
- (d) Las cartas aeronáuticas oficiales serán preparadas y elaboradas por el área funcional que tenga a cargo el establecimiento de procedimientos ATM o quien haga sus veces y publicadas oficialmente por el área funcional que tenga a cargo los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) o quien haga sus veces.

Nota. – Los textos de orientación sobre la organización y funcionamiento de los servicios de información aeronáutica se hallan contenidos en el Manual para los servicios de información aeronáutica (Documento OACI 8126).

215.010 Definiciones y abreviaturas

- (a) Los términos y expresiones indicados a continuación, que figuran en las normas y métodos recomendados para los servicios de información aeronáutica, tienen el significado siguiente:

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto Internacional. Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional y que el Estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola y demás procedimientos similares, requeridos.

AIRAC. Sigla (reglamentación y control de información aeronáutica) que significa el sistema que tiene por objeto la notificación anticipada, basada en fechas comunes de entrada en vigor, de las circunstancias que requieren cambios importantes en los métodos de operaciones.

Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos (MOCA). Altitud mínima para un tramo definido de vuelo que permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

Altitud mínima en ruta (MEA). Altitud para un tramo en ruta que permite la recepción apropiada de las instalaciones y servicios de navegación aérea y de las comunicaciones ATS pertinentes cumple con la estructura del espacio aéreo y permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

Altura. Distancia vertical de un nivel, punto u objeto considerado como punto, medido desde una referencia específica.

Altura elipsoidal (altura geodésica). La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Altura ortométrica. Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

Aplicación. Manipulación y procesamiento de datos en apoyo de las necesidades de los usuarios (ISO 19104).

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas LAR 215.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Arreglos de tránsito directo. Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado contratante puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

Aseguramiento de la calidad. (Garantía de la calidad). Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9000).

ASHTAM. Serie especial de NOTAM que notifica por medio de un formato específico un cambio de importancia para las operaciones de las aeronaves debido a la actividad de un volcán, una erupción volcánica o una nube de cenizas volcánicas.

Atributo de característica. Distintivo de una característica. El distintivo de una característica tiene un nombre, un tipo de datos y un ámbito de valores relacionados con él (ISO 19101).

Base de datos. Colección generalmente amplia de datos, almacenados en formato digital, estructurado de manera que las aplicaciones informáticas correspondientes puedan extraerlos y actualizarlos.

Base de datos cartográficos de aeródromo (AMDB). Colección de datos cartográficos de aeródromo organizados y presentados como un conjunto estructurado.

Boletín de información previa al vuelo (PIB). Forma de presentar información NOTAM vigente, preparada antes del vuelo, que sea de importancia para las operaciones.

Calendario. Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día.

Calendario gregoriano. Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1.582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (ISO 19108).

Nota. – En el calendario gregoriano los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.

Calidad. Grado en que un conjunto de características inherentes a un objeto (producto, servicio, proceso, persona, organización, sistema o recurso) cumple con los requisitos (ISO 9000)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Calidad de los datos. Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución, integridad (o grado de aseguramiento equivalente) trazabilidad, puntualidad, completitud y formato.

Característica. Abstracción de fenómenos del mundo real (ISO 19101).

Capacidad de iniciación de enlace de datos (DLIC). Capacidad de iniciación de enlace de datos.

Carta aeronáutica. Representación de una porción de la Tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

Circular de información aeronáutica (AIC). Aviso que contiene información que no requiera la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en las AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

Clases de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo. Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad. La clasificación se basa en el riesgo potencial que puede conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- datos ordinarios: muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que pueda originar una catástrofe;
- datos esenciales: baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
- datos críticos: alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

Completitud de los datos. Grado de confianza de que los datos que se proporcionan son todos los necesarios para su uso previsto.

Comunicación basada en la performance (PBC). Comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC). Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Conjunto de datos. Colección determinada de datos (ISO19101).

Construcciones. Todas las características artificiales construidas sobre la superficie de la tierra, ciudades, ferrocarriles o canales.

Control de calidad. Parte de la gestión de calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de la calidad (ISO9000).

Cubierta de copas. Suelo desnudo más la altura de la vegetación.

Datos aeronáuticos. Representación de hechos, conceptos o instrucciones aeronáuticos de manera formalizada que permita que se comuniquen, interpreten o procesen.

Datos cartográficos de aeródromo (AMD). Datos recopilados con el propósito de compilar información cartográfica de los aeródromos.

Nota. – Los datos cartográficos de aeródromo se recopilan para diversos fines, por ejemplo, para mejorar la conciencia situacional del usuario, las operaciones de navegación en la superficie y las actividades de instrucción, elaboración de mapas y planificación.

Datos evaluados. Todos aquellos datos relativos a posición (latitud, longitud), elevación, altura, altitud, longitudes, distancias, dimensiones, características de marcación, declinación y variación magnética

Datos de referencia. Toda información/datos relativos a edificaciones, instalaciones, sistemas, equipos y servicios.

Declinación de la estación. Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

Dirección de conexión. Código específico que se utiliza para establecer la conexión del enlace de datos con la dependencia ATS.

Distancia geodésica. La distancia más corta entre dos puntos cualesquiera de una superficie elipsoidal definida matemáticamente.

Enmienda AIP. Modificaciones permanentes de la información que figura en la AIP.

Ensamblar. Proceso por el que se incorpora a la base de datos los datos aeronáuticos procedentes de múltiples fuentes y se establecen las líneas básicas para el tratamiento ulterior, la fase de ensamble comprende verificar los datos y cerciorarse de que se rectifiquen los errores y omisiones detectados.

Espaciado entre puestos. Distancia angular o lineal entre dos puntos de elevación adyacentes.

Especificación de performance de comunicación requerida (RCP). Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la comunicación basada en la performance.

Especificación de performance de vigilancia requerida (RSP). Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la vigilancia basada en la performance.

Especificación del producto de datos. Descripción detallada de un conjunto de datos o de una serie de conjuntos de datos junto con información adicional que permitirá crearlo, proporcionarlo a otra parte y ser utilizado por ella.

Especificación para la navegación. Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación.

Nota. – El Manual sobre la navegación basada en la performance (PBN) (Documento OACI 9613), Volumen II, contiene directrices detalladas sobre las especificaciones para la navegación.

Etapas. Ruta o parte de una ruta que se recorre sin aterrizaje intermedio.

Exactitud de los datos. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

Formato de los datos. Estructura de elementos, registros y ficheros de datos organizados con arreglo a lo previsto en normas, especificaciones o requisitos de calidad de datos.

Función de una característica. Función que puede realizar cada tipo de característica en cualquier momento (ISO 19110).

Geoide. Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental. El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.

Gestión de la calidad. Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad (ISO 9000).

Gestión de la información aeronáutica (AIM). Administración dinámica e integrada de la información aeronáutica mediante el suministro e intercambio de datos aeronáuticos digitales de calidad asegurada en colaboración con todos los interesados.

Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM): Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por el proveedor de servicios ATS.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Gestión de tránsito aéreo (ATM). Administración dinámica e integrada –segura, económica y eficiente– del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra.

Helipuerto. Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Iniciación (datos aeronáuticos o información o aeronáutica). Creación del valor asociado con un nuevo dato o una nueva información, o modificación del valor de datos o información existente.

Iniciador (datos aeronáuticos o información aeronáutica). Entidad responsable de la iniciación de datos o información y/o de la cual la organización a cargo del AIS recibe información aeronáutica y datos aeronáuticos.

Información aeronáutica. Resultado de la agrupación, análisis y formateo de datos aeronáuticos.

Inspector de Servicios a la Navegación Aérea (ANI). Es el Servidor público o particular con funciones públicas otorgadas por la autoridad aeronáutica colombiana y que cumple con los requisitos establecidos por la misma, para ejecutar tareas de seguimiento, inspección y vigilancia a los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). Cuando el inspector sea designado como principal responsable de las operaciones ante un proveedor de servicios a la navegación aérea, recibe el nombre de Inspector Principal ANI; y cuando sea designado como inspector auxiliar, recibe el nombre de Inspector Auxiliar ANI.

Integridad de los datos (nivel de aseguramiento). Grado de garantía de que no se han perdido o alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada.

Manual del inspector de navegación aérea (MINAV). Documento guía que contiene los procedimientos utilizados por los ANI para llevar a cabo las tareas de seguimiento, inspección y vigilancia a los proveedores de los servicios de navegación aérea (ANSP).

Manual descriptivo de la organización del proveedor AISP (MADOR). Manual descriptivo de la organización del proveedor AIS.

Manual de la unidad AIS (MUNAIS). Manual descriptivo de la unidad de servicios de información aeronáutica.

Metadatos. Datos respecto a datos. Descripción estructurada del contenido, la calidad, las condiciones u otras características de los datos (ISO 19115).

Mínimos de utilización de aeródromo. Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (i) el despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- (ii) el aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación;
- (iii) el aterrizaje en operaciones de aproximación y aterrizaje con guía vertical, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H);
- (iv) el aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Modelo de elevación digital (MED). La representación de la superficie del terreno por medio de valores de elevación continuos en todas las intersecciones de una retícula definida, en alusión a una referencia común.

Navegación basada en la performance (PBN). Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Nota. – Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la exactitud, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

Navegación de área (RNAV). Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

Nota. – La navegación de área incluye la navegación basada en la performance, así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

Nivel de confianza. La probabilidad de que el valor verdadero de un parámetro esté comprendido en un intervalo determinado que contenga la estimación de su valor.

NOTAM. Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

NOTAM GNSS. Estos NOTAM tienen por objeto describir la disposición GNSS a los explotadores para la preparación de los vuelos con destino a aeródromos dotados con procedimientos GNSS que permite la aplicación de la navegación de superficie (RNAV) en las fases del vuelo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Obstáculo. Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que:

- esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra; o que
- sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo; o
- quede fuera de esa superficie definida y se haya evaluado como peligro para la navegación aérea.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO). Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

Oficina NOTAM internacional (NOF). Oficina designada por un Estado para el intercambio internacional de NOTAM.

Ondulación geoidal. La distancia del geode por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia, con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

Posición (geográfica). Conjunto de coordenadas (latitud y longitud) con relación al elipsoide matemático de referencia que define la ubicación de un punto en la superficie de la tierra.

Precisión. La mínima diferencia que puede distinguirse con confianza mediante un proceso de medición. Con referencia a los levantamientos geodésicos, es el nivel de afinamiento al realizar una operación o el nivel de perfección de los instrumentos y métodos utilizados al tomar las mediciones.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Producto AIS. Información aeronáutica que se proporciona como elementos del conjunto de información aeronáutica integrada (salvo NOTAM y PIB), incluyendo cartas aeronáuticas, o como medios electrónicos apropiados.

Producto de datos. Conjunto de datos o serie de conjuntos de datos que se ajustan a una especificación de producto de datos (ISO 19131).

Producto de información aeronáutica. Información aeronáutica y datos aeronáuticos suministrados en forma de conjunto de datos digitales o en una presentación normalizada en papel o formato electrónico. Los productos de información aeronáutica incluyen:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Las publicaciones de información aeronáutica (AIP), incluyendo sus suplementos y enmiendas;
- Las circulares de información aeronáutica (AIC);
- Las cartas aeronáuticas;
- Los NOTAM; y
- Los conjuntos de datos digitales

Nota. – *El propósito primordial de los productos de información aeronáutica es responder a las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica.*

Proveedor de servicios de información aeronáutica (AISP). Es una organización que ha sido expresamente autorizada/designada por la UAEAC de Colombia como el responsable de suministrar los servicios de información aeronáutica en el espacio aéreo establecido para tales propósitos.

Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP). La Secretaría de Sistemas Operacionales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), es la dependencia expresamente designada por el Estado colombiano para proveer, en su representación y en concordancia con los Reglamentos correspondientes, los siguientes servicios:

- servicios de tránsito aéreo (ATS);
- servicios de meteorología aeronáutica (MET);
- servicios de información aeronáutica (AIS);
- servicios de diseño de procedimientos de vuelo y cartografía (PANS-OP/MAP);
- servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (C/N/S); y
- servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico (SAR).

Publicación de información aeronáutica (AIP). Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Publicación de información aeronáutica electrónica (e-AIP). Versión de la AIP que es publicada en un formato electrónico estructurado y su contenido puede ser visto en una pantalla de visualización.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Puntualidad de los datos. Grado de confianza de que los datos sean aplicables al período en que se pretenda usarlos.

Red de telecomunicaciones fijas aeronáutica (AFTN). Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico para el intercambio de mensajes y/o de datos digitales entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicación idénticas o compatibles.

Referencia (Datum). Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104).

Referencia geodésica. Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

Relación de la característica. Relación que enlaza los momentos de cada tipo de característica con momentos del mismo tipo de característica o uno diferente (ISO 19101).

Representación. Presentación de información a los seres humanos (ISO 19117).

Requisito. Necesidad o expectativa establecida, generalmente implícita u obligatoria (ISO 9000).

Resolución de los datos. Número de unidades o de dígitos con los que se expresa y se emplea un valor medido o calculado.

SATVOICE. Comunicaciones orales por satélite.

Serie de conjuntos de datos. Colección de conjuntos de datos que comparte la misma especificación de producto (ISO 19115).

Servicio automático de información terminal (ATIS). Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas:

- Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D). Suministro del ATIS mediante enlace de datos;
- Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz). Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

Servicio de información aeronáutica (AIS). Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Servicio de radionavegación. Servicio que proporciona información de guía o datos sobre la posición para la operación eficiente y segura de las aeronaves mediante una o más radioayudas para la navegación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Servicio de vigilancia ATS. Expresión empleada para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS.

Sistema de vigilancia ATS. Expresión genérica que significa según el caso ADS-B, PSR, SSR, o cualquier sistema basado en tierra comparable que permite la identificación de las aeronaves.

Nota. – *Un sistema similar basado en tierra es aquel para el cual se ha comprobado, por evaluación comparativa u otra metodología, que tiene niveles de seguridad operacional y de eficacia iguales o mejores que los del SSR monoimpulso.*

Servicio fijo aeronáutico (AFS): Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

Sistema de calidad. La estructura de organización, procedimientos, procesos y recursos necesarios para realizar la gestión de calidad.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS): Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

Siguiente usuario previsto. Entidad que recibe los datos o la información aeronáuticos del servicio de información aeronáutica.

Suelo desnudo. Superficie de la Tierra que incluye la masa de agua, hielos y nieves eternos y excluye la vegetación y los objetos artificiales.

Superficie de recopilación de datos sobre el terreno/los obstáculos. Una superficie definida con el propósito de recopilar datos sobre obstáculos/terreno.

Suplemento AIP. Modificaciones temporales de la información que figura en las AIP y que se publica en hojas sueltas especiales.

Terreno. Superficie de la Tierra con características naturales de relieve como montañas, colinas, sierras, valles, masas de agua, hielos y nieves eternos, y excluyendo los obstáculos.

Tipo de característica. Clase de fenómenos del mundo real con propiedades comunes (ISO 19110).

Trazabilidad. Capacidad para seguir la historia, la aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración.

Nota. – *Al considerar un producto, la trazabilidad puede estar relacionada con:*

- *el origen de los materiales y las partes;*
- *la historia del procesamiento; y*

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

— la distribución y localización del producto después de su entrega.

Trazabilidad de los datos. Grado en el que un sistema o un producto hecho con datos proporcionan un registro de los cambios que se introdujeron al producto, permitiendo de ese valor desandar el rastro de auditoría desde el usuario final hasta el iniciador (ISO 9000).

Validación. Confirmación mediante la aportación de evidencia objetiva de que se han cumplido los requisitos para una utilización o aplicación específica prevista (ISO 9000).

Verificación. Confirmación mediante la aportación de evidencia objetiva de que se han cumplido los requisitos especificados.

Verificación por redundancia cíclica (CRC). Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona un cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

Vigilancia basada en la performance (PBS). Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

***Nota.** – Una especificación de performance de vigilancia requerida (RSP) comprende los requisitos de performance de vigilancia que se aplican a los componentes del sistema en términos de la vigilancia que debe ofrecerse y del tiempo de entrega de datos, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la exactitud de los datos de vigilancia, la seguridad operacional y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.*

Vigilancia dependiente automática – contrato (ADS-C). Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B). Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos.

VOLMET. Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

- Radiodifusión VOLMET. Suministro, según corresponda, de METAR, SPECI, TAF y SIGMET actuales por medio de radiodifusores orales continuos y repetitivos.
- VOLMET por enlace de datos (D-VOLMET). Suministro de informes meteorológicos ordinarios de aeródromo (METAR) e informes meteorológicos especiales de aeródromo (SPECI) actuales, pronósticos de aeródromo (TAF), SIGMET, aeronotificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET y, donde estén disponibles, AIRMET por enlace de datos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Zona de identificación de defensa aérea (ADIZ). Espacio aéreo designado especial de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben satisfacer procedimientos especiales de identificación y notificación, además de aquellos que se relacionan con el suministro de servicios de tránsito aéreo (ATS).

Zona peligrosa. Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

***Nota.** – La consecuencia de crear una zona peligrosa es la de advertir a los explotadores y/o pilotos de las aeronaves, que no está autorizado en ningún momento y/o bajo ninguna circunstancia, la operación de ninguna aeronave dentro del espacio aéreo designado, debido a las actividades de índole peligrosas que se desarrollan en este espacio aéreo y que comprometerían la seguridad de sus aeronaves.*

Zona prohibida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

***Nota.** – Se usa esta expresión cuando el vuelo de una aeronave civil, dentro del espacio aéreo designado, no está absolutamente prohibido, pero se puede llevar a cabo únicamente, si se cumple con determinadas condiciones. Así, la prohibición del vuelo, excepto a ciertas horas especificadas, lleva a la designación del espacio aéreo como ZONA RESTRINGIDA, en la misma forma que lo sería en ciertas condiciones meteorológicas. La prohibición de los vuelos, a menos que se haya obtenido un permiso especial, lleva a la designación de una zona restringida. Sin embargo, las condiciones de vuelo impuestas como resultado de la aplicación de los métodos y procedimientos del reglamento del Aire o de los Servicios de Tránsito Aéreo (por ejemplo, cumplimiento con las alturas mínimas de seguridad o con las disposiciones dimanantes del establecimiento de un espacio aéreo controlado, no constituyen condiciones que exigen la designación de una zona como restringida).*

***Nota.** – Para cualquier definición que no figure en este reglamento, se consideran las determinadas en el RAC 1 “Definiciones”, RAC 204 “Cartas Aeronáuticas” y las contenidas en el PANS-ABC Documento OACI 8400 Abreviaturas y códigos de la OACI.*

(b) **Abreviaturas.**

AAC	Autoridad de aviación civil.
ACC	Centro de control de área.
ADS	Vigilancia dependiente automática.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

AFS	Servicio fijo aeronáutico
AISP	Proveedor de servicios de información aeronáutica.
AMS	Servicio móvil aeronáutico.
ATC	Control de tránsito aéreo.
ATS	Servicios de tránsito aéreo.
ATSP	Proveedor de Servicios de tránsito aéreo.
DESNASA	Dirección de Estándares de Servicios de Navegación Aérea y Servicios Aeroportuarios.
FDP	Procesador de datos de vuelo.
FL	Nivel de vuelo.
IFR	Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.
IMC	Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
ISO	Organización Internacional de Normalización.
LAR	Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos.
LOA	Carta de acuerdo operacional.
MSL	Nivel medio del mar.
PANS OPS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Diseño de procedimientos de vuelo.
PBC	Comunicación basada en performance.
RNP	Performance de navegación requerida.
SIGMET	Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar la seguridad las operaciones de las aeronaves.
SLA	Acuerdo de nivel de servicio.
SSP	Programa estatal de la seguridad operacional.
SRVSOP	Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

SUPPS	Procedimientos suplementarios regionales.
VAAC	Centro de aviso de cenizas volcánicas.
VFR	Reglas de vuelo visual.
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual.

215.012 Aplicación

- (a) Esta norma promulga los criterios que sigue la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia (UAEAC), sin perjuicio de las facultades y competencias que le otorga el Decreto Ley 410 del 27 de marzo de 1971 (*Código de Comercio, libro V – De la navegación, Segunda Parte – De la aeronáutica, Capítulo V – Infraestructura aeronáutica*), en concordancia con las normas y métodos recomendados de la OACI, para establecer los requisitos que debe cumplir el proveedor del servicio de información aeronáutica designado por el Estado para tal fin.

215.015 Sistemas de referencia comunes para la navegación aérea

El AISP debe adecuar la gestión de su servicio para asegurar que sus dependencias, durante su operación, utilicen los sistemas de referencias comunes aplicables a la navegación aérea, conforme al presente reglamento.

(a) Sistema de referencia horizontal.

- (1) El AISP debe utilizar el Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS-84) como sistema de referencia (geodésica) horizontal para la navegación aérea internacional. Las coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se expresarán en función de la referencia geodésica WGS-84
- (2) En aplicaciones geodésicas precisas y en algunas aplicaciones de navegación aérea, el AISP debe hacer modelos y estimaciones con respecto a cambios provisionales en el movimiento de las placas tectónicas y efectos de las mareas sobre la corteza terrestre. Para que se refleje el efecto provisional, el AISP debe incluir la mención de la época con todo juego de coordenadas de estación absolutas.

(b) Sistema de referencia vertical

- (1) Se utilizará como sistema de referencia vertical el nivel medio del mar (MSL).

Nota. – *Las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad también se denominan alturas ortométricas y las distancias de un punto por encima del elipsoide se denominan alturas elipsoidales.*

- (2) AISP deberá utilizar como modelo gravitatorio mundial para la navegación aérea internacional el modelo gravitacional de la tierra – 1996 (EGM-96).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (3) En las posiciones geográficas en que la exactitud del EGM-96 no cumpla con los requisitos de exactitud para elevación y ondulación geoidal sobre la base de los datos EGM-96 el AISP debe elaborar y utilizar modelos geoidales regionales, nacionales o locales que contengan datos del campo gravitatorio de alta resolución (longitudes de onda corta).
 - (4) Cuando se utilice otro modelo geoidal que no sea el EGM-96 el AISP debe proporcionar en la publicación de información aeronáutica (AIP) una descripción del modelo utilizado, incluso los parámetros requeridos para la transformación de la altura entre el modelo y el EGM-96.
- (c) **Sistema de referencia temporal.**
- (1) El AISP utilizará el calendario gregoriano y el Tiempo Universal Coordinado (UTC) como sistema de referencia temporal.
 - (2) Si se utilizare un sistema de referencia temporal diferente en algunas aplicaciones, el catálogo de características o los metadatos relacionados con un esquema de aplicación o un conjunto de datos, según sea adecuado, el AISP debe incluir una descripción de dicho sistema o la cita del documento que describe ese sistema de referencia temporal.

215.020 Especificaciones varias

EL AISP debe:

- (a) Asegurar que los productos de información aeronáutica que se distribuye internacionalmente contengan la versión en inglés de las partes que se expresen en lenguaje claro;
- (b) Utilizar la ortografía de los nombres de lugar utilizada localmente, y cuando sea necesario, se transcribirá al alfabeto latino ISO.
- (c) Emplear las unidades de medida que hayan sido aprobadas con las que se da cumplimiento al Anexo 5 de OACI (Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres), al iniciar, procesar y distribuir datos aeronáuticos e información aeronáutica.
- (d) Utilizar las abreviaturas OACI que figuran en el Documento OACI 8400 (*Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Abreviaturas y códigos de la OACI*), y el Documento OACI 9713 (*Vocabulario internacional para la aviación civil*), siempre que sean apropiadas y que su utilización facilite la distribución de datos aeronáuticos e información aeronáutica.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO B RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

215.100 Responsabilidad y funciones del proveedor AIS (AISP)

Nota 1. – La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es la Autoridad en materia de información aeronáutica en el territorio nacional, siendo la única responsable de la información publicada. Para tal efecto dicha función será prestada a través del área funcional encargada del servicio de información aeronáutica (AIS) de la Dirección de los Servicios a la Navegación Aérea, o quien haga sus veces, la cual se encarga de poner a disposición, en interés de la seguridad aérea toda la información que sea pertinente para las operaciones de aeronaves que realizan operaciones de aviación civil nacional e internacional dentro, hacia y desde el territorio colombiano.

Nota 2. – La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, o quien haga sus veces, definirá el grado de cobertura, los procedimientos, y horarios de servicio que permitan la adecuada prestación del servicio de información aeronáutica en el territorio colombiano. Cualquier cambio en las horas normales de servicio se notificará, siempre que sea necesario y factible, antes de que tal cambio tenga efecto, a los organismos nacionales e internacionales que hayan designado las demás administraciones interesadas para recibir esta información. Dichos cambios se divulgarán también, siempre que sea necesario y factible, en los NOTAM.

(a) El AISP debe:

- (1) Garantizar a la UAEAC el suministro de datos aeronáuticos e información aeronáutica relativos al área de responsabilidad de la provisión de servicios de tránsito aéreo.
- (2) Garantizar a la UAEAC que la información aeronáutica y los datos aeronáuticos que suministren sean completos, oportunos y de la calidad requerida, de conformidad con lo especificado en la sección 215.210, indicándose siempre claramente que se proporcionan bajo la responsabilidad de la UAEAC.
- (3) Proporcionar la información aeronáutica y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea en forma adecuada a los requisitos operacionales, a disposición de la comunidad ATM, incluidos:
 - (i) aquellos que participan en las operaciones de vuelo, las tripulaciones, personal de planificación de vuelo y de simuladores de vuelo; y
 - (ii) la dependencia de servicios de tránsito aéreo responsable del servicio de información de vuelo y del servicio a cargo de la información previa al vuelo.
- (4) Recibir, cotejar o ensamblar, editar, formatear, publicar/almacenar y distribuir información aeronáutica y datos aeronáuticos relativos al área de responsabilidad de la provisión de servicios de tránsito aéreo. La información aeronáutica y los datos

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeronáuticos se proporcionarán como productos de información aeronáutica. El AISP también puede incluir funciones de iniciación cuando corresponda;

- (5) [Reservado].
- (b) Para suministrar servicios de información previa al vuelo (PIB) y satisfacer las necesidades de información durante el vuelo, el AISP obtendrá datos aeronáuticos e información aeronáutica de:
- (1) los servicios de información aeronáutica de otros Estados; y
 - (2) de otras fuentes disponibles, como la obtenida con la información posterior al vuelo.
- (c) Cuando el AISP distribuya la información aeronáutica y los datos aeronáuticos obtenidos de los servicios de información aeronáutica de otros Estados, se debe indicar claramente que se publica bajo la responsabilidad del Estado iniciador.
- (d) La información aeronáutica y los datos aeronáuticos obtenidos de otras fuentes disponibles deben ser verificados por el AISP antes de distribuirlos, y si ello no es factible, se indicará claramente cuando se los distribuya, que no han sido verificados. De ser entregada por el originador, información confusa o contradictoria con la ya publicada, se debe consultar con el originador antes de su divulgación.
- (e) Será responsabilidad del AISP poner prontamente a disposición de los AISP de otros Estados la información aeronáutica y los datos aeronáuticos que necesiten para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

215.105 Requisitos generales para la prestación de servicios de información aeronáutica (AISP)

El AISP debe:

- (a) Establecer y gestionar su organización de acuerdo con una estructura que respalde una prestación de servicios segura, eficaz y continuada. La estructura organizativa definirá:
- (1) la autoridad, las obligaciones y las responsabilidades de los titulares de los puestos, incluyendo los encargados de seguridad operacional y calidad;
 - (2) las relaciones y estructuras jerárquicas entre las distintas partes y procesos de la organización.
- (b) Emplear a personal debidamente calificado para garantizar la prestación de sus servicios de navegación aérea de forma segura, eficaz, continuada y sostenible. En este contexto deberán establecer las políticas de contratación y formación del personal, oportunas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) Gestionar la seguridad operacional de todos sus servicios. Para ello, establecerán contactos formales con todos los interlocutores que puedan influir directamente en la seguridad de sus servicios
- (d) Suministrar y actualizar los manuales de operaciones relacionados con la prestación de sus servicios para uso y guía de su personal operativo, y debe garantizar como mínimo que:
 - (1) los manuales de operaciones contengan instrucciones y la información que requiere el personal operativo para llevar a cabo sus funciones;
 - (2) el personal interesado pueda acceder a las partes pertinentes de los manuales de operaciones;
 - (3) se informe sin demora al personal operativo de las modificaciones en el manual de operaciones que afecten a sus funciones, así como de su entrada en vigor;
- (e) Establecer un sistema de gestión de la protección para garantizar:
 - (1) la protección de sus instalaciones y de su personal, con el fin de evitar interferencias ilícitas que afecten a la prestación de servicios de navegación aérea;
 - (2) la protección de los datos operativos que reciban, produzcan o empleen, para que su acceso quede restringido a las personas autorizadas.
- (f) Implantar planes de contingencia para los servicios de navegación aérea que presten en caso de sucesos que supongan un deterioro significativo o una interrupción de sus operaciones.

215.110 Responsabilidades de los iniciadores de información aeronáutica y datos aeronáuticos

- (a) Los iniciadores de datos aeronáuticos y de información aeronáutica y el AISP convendrán en la adopción de disposiciones indicadas por la UAEAC, para asegurar un suministro oportuno y completo de los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica.
- (b) Corresponde a cada uno de los servicios técnicos afines iniciadores de la información que tenga relación con las operaciones de aeronaves, suministrar con la calidad requerida, adecuada y oportunamente al Servicio de Información Aeronáutica toda la información necesaria respecto al área de responsabilidad AIS; y son responsables por la autenticidad y mantenimiento actualizado de la información suministrada.
- (c) El AISP y el iniciador de los datos coordinarán la forma de entrega de los mismos, manteniendo siempre la calidad de los datos (exactitud, resolución, integridad, trazabilidad, puntualidad, completitud y formato) necesaria para la prestación de un servicio eficaz.
- (d) El AISP debe desarrollar un procedimiento para informar a los iniciadores de datos e información aeronáutica los requisitos y estructura, contenido y explicación de las tablas

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

electrónicas del catálogo de datos aeronáuticos establecidos en la Circular de Asesoramiento CA ANS/AIM 215-001 que está disponible electrónicamente en el siguiente: <https://www.srvsop.aero/biblioteca/reglamentos/circulares/>.

- (e) El AISP suministrará y mantendrá actualizado, en todas sus enmiendas, el catálogo de datos aeronáuticos, el cual será utilizado por el iniciador de datos e información aeronáutica incluido el AIS.

215.115 Intercambio de información aeronáutica y datos aeronáuticos

- (a) La oficina previamente designada por el AISP debe recibir todos los elementos de los productos de información aeronáutica y los datos aeronáuticos originados por otros Estados. Esta oficina estará calificada para atender las solicitudes de información aeronáutica y datos aeronáuticos suministrados por otros Estados.
- (b) El AISP debe concretar acuerdos formales entre los encargados de proporcionar datos aeronáuticos e información aeronáutica en nombre de los Estados y de sus usuarios respecto a la prestación del servicio.
- (c) [Reservado].
- (d) Se realizarán las coordinaciones necesarias por el AISP, para satisfacer los requisitos operacionales relativos a la expedición y recibo de los NOTAM distribuidos por telecomunicaciones, para lo cual se establecerá un contacto directo entre las Oficinas NOTAM involucradas.
- (e) Siempre que sea posible, se establecerá un contacto directo entre los AISP a fin de facilitar el intercambio internacional de información aeronáutica y de datos aeronáuticos.
- (f) El intercambio de más de un ejemplar de cada uno de los elementos de los productos de información aeronáutica y de otros documentos de navegación aérea, incluso los que contienen legislación y reglamentos de navegación aérea, será establecido en cartas de acuerdo entre las autoridades de aeronáutica civil de otros Estados y la UAEAC.
- (g) Cuando el AISP proporcione datos aeronáuticos e información aeronáutica en forma de conjuntos de datos digitales para uso del AIS, su suministro se debe hacer por acuerdo entre los Estados contratantes intervinientes. El propósito es que los Estados puedan acceder a datos extranjeros para los fines explicitados en el párrafo 215.100(b).
- (h) La adquisición de información aeronáutica y de datos aeronáuticos, incluso los elementos de productos de información aeronáutica y de otros documentos de navegación aérea, incluso los que contienen legislación y reglamentos de navegación aérea, por parte de Estados que no sea Estados contratantes y por otras entidades, debe ser objeto de un acuerdo por separado entre los Estados y entidades participantes.
- (i) El AISP debe utilizar modelos de intercambio de información aeronáutica y modelos de intercambio de datos aeronáuticos diseñados interoperables a escala mundial.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (j) El intercambio de información aeronáutica y datos aeronáuticos con los AISP de otros Estados será gratuito. Se proporcionará un ejemplar de la documentación integrada de información aeronáutica que hayan sido solicitados por el servicio de información aeronáutica de otro Estado, aun cuando los poderes de publicación/almacenamiento y distribución hayan sido delegados a una entidad no gubernamental.
- (1) Publicación de información aeronáutica (AIP), con sus enmiendas y suplementos;
 - (2) Circulares de información aeronáutica (AIC);
 - (3) NOTAM; y
 - (4) Cartas aeronáuticas.

215.120 Derechos de propiedad intelectual

- (a) El AISP se debe asegurar de aplicar los derechos de propiedad intelectual, de conformidad con las leyes nacionales de cada Estado, con el objeto de proteger la inversión en los productos AIS, así como para asegurar un mejor control de su utilización.
- (b) Todo producto de información aeronáutica al que se le haya otorgado la protección de los derechos de propiedad intelectual por parte Estado iniciador y se haya proporcionado a otro Estado de conformidad con el intercambio de información aeronáutica y datos aeronáuticos, se pondrá a disposición de terceros únicamente a condición de que se informe a estos últimos que el producto en cuestión se considera como propiedad intelectual y siempre que lleve una anotación apropiada de que el material está sujeto a los derechos de propiedad intelectual del Estado iniciador.
- (c) Cuando se proporcionen datos aeronáuticos e información aeronáutica a un Estado conforme a lo indicado en el párrafo 215.115(h), el Estado receptor no proporcionará conjuntos de datos digitales del Estado transmisor a terceros sin el consentimiento del Estado transmisor.

215.125 Recuperación de costos

- (a) Los gastos derivados de recopilar y compilar información aeronáutica y datos aeronáuticos se recuperarán como parte de los derechos por el uso de aeropuertos y servicios a la navegación aérea y podrán basarse en los costos de impresión, de producción del material electrónico, así como en los costos de distribución.

215.130 Funciones organizacionales del servicio de información aeronáutica

Las distintas funciones podrán desarrollarse por unidades distintas o agrupadas, según sean las necesidades organizativas del AISP.

- (a) Funciones AISP relativas a las publicaciones:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (1) Verificar y controlar la calidad de los datos aeronáuticos, según los requisitos de calidad definidos.
 - (2) Verificar y controlar la calidad de la información contenida en los productos de información aeronáutica.
 - (3) Producir, mantener y actualizar los productos de información aeronáutica:
 - (i) AIP y sus enmiendas correspondientes;
 - (ii) Suplementos de la AIP;
 - (iii) NOTAM y PIB;
 - (iv) AIC; y
 - (v) Listas de verificación y listas de NOTAM válidos.
 - (4) Tramitar las solicitudes de NOTAM.
 - (5) Mantener un enlace directo y eficiente con los servicios técnicos afines encargados de proporcionar la información a divulgar, para el procesamiento, actualización, suministro y transmisión de la información aeronáutica y datos aeronáuticos.
 - (6) Mantener actualizada la base de datos de los usuarios del servicio de publicaciones.
 - (7) Preparar los envíos y distribuir la información aeronáutica correspondiente a los servicios de enmiendas (ambiente impreso y/o ambiente digital).
 - (8) Mantener actualizada la existencia de páginas vigentes de la AIP, sus suplementos y las AIC (ambiente impreso).
 - (9) Mantener actualizadas las publicaciones de información aeronáutica de otros Estados, sus suplementos, AIC y lista de NOTAM válidos.
 - (10) Brindar un servicio eficiente de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.
 - (11) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la oficina.
- (b) Funciones AISP relativas a las cartas aeronáuticas.
- (1) Publicar, mantener y actualizar las cartas aeronáuticas contenidas en la AIP, según los requisitos establecidos en la norma RAC 204.
 - (2) Verificar y controlar la calidad de la información aeronáutica y datos aeronáuticos, según los requisitos de calidad definidos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (3) Mantener actualizado el sitio web del AISP.
 - (4) Brindar un servicio eficiente de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.
 - (5) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la oficina.
 - (6) Mantener coordinación efectiva con las instituciones geográficas correspondientes.
- (c) Funciones de la oficina NOTAM internacional.
- (1) Verificar y controlar la calidad de los textos y completitud de los datos que se publiquen en NOTAM, que sobre el área de responsabilidad AISP distribuya la oficina.
 - (2) Divulgar con profesionalidad técnica la información NOTAM necesaria, así como las listas de verificación de NOTAM, para contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.
 - (3) Mantener un estricto control sobre los NOTAM nacionales y de otros Estados que se registran en el banco de datos NOTAM.
 - (4) Mantener un enlace directo y eficiente con los servicios técnicos afines, encargados de proporcionar la información a divulgar, para el procesamiento, actualización, suministro y transmisión de la información aeronáutica y datos aeronáuticos.
 - (5) Mantener actualizado el banco de datos NOTAM.
 - (6) Brindar un servicio eficiente de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.
 - (7) Mantener actualizados todos los productos de información aeronáutica de uso de la oficina NOTAM.
 - (8) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la oficina.
- (d) Funciones AISP aeródromo.
- (1) Suministrar un servicio eficiente de información antes y después del vuelo, según los requerimientos establecidos en las regulaciones internacionales y nacionales.
 - (2) Elaborar los PIB para las operaciones nacionales e internacionales que se originen en su aeropuerto.
 - (3) Verificar y controlar la calidad de los textos de los PIB que se oferten a operaciones nacionales e internacionales.
 - (4) Recibir, verificar y controlar la tramitación de los planes de vuelo de las operaciones nacionales e internacionales.
 - (5) Gestionar las solicitudes de NOTAM correspondientes a su área de cobertura.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (6) Verificar y controlar la calidad y completitud de los datos de solicitudes de emisión de NOTAM.
- (7) Mantener actualizados los productos de información aeronáutica.
- (8) Brindar un servicio de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.
- (9) Mantener un enlace directo y eficiente con los servicios técnicos afines, encargados de proporcionar información.
- (10) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la unidad.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO C

GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

215.200 Requisitos de la gestión de la información

- (a) El AISP debe establecer recursos y procesos de gestión de la información suficientes para permitir la recopilación oportuna, el procesamiento, el almacenamiento, la integración, el intercambio y la distribución de datos aeronáuticos e información aeronáutica de calidad asegurada dentro del sistema de ATM.

215.205 Validación y verificación de información aeronáutica y datos aeronáuticos

- (a) Los servicios técnicos afines/iniciadores verificarán exhaustivamente la información aeronáutica y datos aeronáuticos que hayan de expedirse como parte de un producto de información aeronáutica antes de ser presentada al AISP, para cerciorarse de que se haya incluido toda la información necesaria y que la misma sea correcta en todos sus detalles (véase la sección 215.110).
- (b) El AISP debe establecer procedimientos de validación y verificación que aseguren que, al recibirse información aeronáutica y datos aeronáuticos, se cumplan los requisitos de calidad.

215.210 Especificaciones sobre la calidad de los datos

(a) Exactitud de los datos.

- (1) El grado de exactitud de los datos aeronáuticos dependerá del uso para el que se los necesite.

Nota. – En los Procedimientos para los **servicios** de navegación aérea – Gestión de la información aeronáutica (*PANS-AIM, Documento OACI 10066*), *Apéndice 1* y en el *Apéndice 1* de este reglamento, figuran especificaciones acerca del grado de exactitud de los datos aeronáuticos (incluido el nivel de confianza).

(b) Resolución de los datos.

- (1) El AISP debe asegurar que el grado de resolución de los datos aeronáuticos se corresponderá con la exactitud real de los datos.
- (2) El AISP debe tener en cuenta que la resolución de los datos contenidos en la base de datos podrá ser igual o más alta que la resolución de la publicación. El AISP informará a los iniciadores de datos e información aeronáutica sobre las especificaciones acerca de la resolución de los datos aeronáuticos de la forma establecida en 215.110 literal (d).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota. – En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066) y en el Apéndice 1 de este reglamento figuran especificaciones acerca de la resolución de los datos aeronáuticos.

(c) **Integridad de los datos.**

- (1) El AISP debe mantener la integridad de los datos aeronáuticos a lo largo de todo el proceso desde su iniciación hasta su distribución al siguiente usuario previsto.

Nota. – En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066), Apéndice 1, y en el apéndice 1 de este reglamento, figuran especificaciones acerca de la clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad.

- (2) El AISP, según la clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad, debe implantar los procedimientos que permitan:
- (i) para datos ordinarios: evitarán la alteración durante todo el procesamiento de los datos;
 - (ii) para datos esenciales: garantizarán que no haya alteración en etapa alguna del proceso, y podrán incluir procesos adicionales, según sea necesario, para abordar riesgos potenciales en toda la arquitectura del sistema, de modo de asegurar además la integridad de los datos en ese nivel; y
 - (iii) para datos críticos: garantizarán que no haya alteración en etapa alguna del proceso, e incluirán procesos de aseguramiento de la integridad adicionales para mitigar plenamente los efectos de las fallas identificadas mediante un análisis exhaustivo de toda la arquitectura del sistema, como riesgos potenciales para la integridad de los datos.

(d) **Trazabilidad de los datos.**

El AISP debe procurar y conservar la trazabilidad durante todo el tiempo que los datos estén en uso.

(e) **Puntualidad de los datos.**

El AISP debe asegurar que se cumpla con la puntualidad de los datos aeronáuticos poniendo límites al período de vigencia de los elementos de los datos. Estos límites podrán corresponder a un elemento de datos o conjunto de datos en particular. Si un conjunto de datos tiene un período de vigencia definido, ese período servirá para definir las fechas de entrada en vigor de todos los elementos de datos particulares.

(f) **Complejidad de los datos.**

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El AISP debe asegurar la completitud de los datos aeronáuticos para posibilitar su uso previsto.

- (g) Formato de los datos.

Los datos que el AISP proporcione deben estar en un formato adecuado para que se los interprete de manera compatible con su uso previsto.

215.215 Detección de errores en los datos

- (a) El AISP debe utilizar técnicas de detección de errores en datos digitales durante la transmisión o almacenamiento de datos y conjuntos de datos digitales aeronáuticos.
- (b) El AISP debe utilizar técnicas de detección de errores en datos digitales para mantener los niveles de integridad conforme se especifica en el párrafo 215.210(c).

Nota. – En los PANS-AIM (Documento OACI 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de las técnicas de detección de errores en los datos digitales.

215.220 [Reservado]

215.225 [Reservado]

215.230 Uso de la automatización

- (a) El AISP debe usar la automatización para asegurar la calidad, eficiencia y rentabilidad de los servicios de información aeronáutica.
- (b) Los procesos automatizados pueden introducir el riesgo de que se altere la integridad de los datos y la información en el caso de comportamiento imprevisto de los sistemas por lo que el AISP debe tener en cuenta la integridad de los datos y la información al poner en práctica procesos automatizados y medidas de mitigación de los riesgos que se detecten.
- (c) Para cumplir con los requisitos de calidad de los datos, el AISP debe asegurar que la automatización:
- (1) permita el intercambio digital de datos aeronáuticos entre las partes que participan en la cadena de procesamiento de datos; y
 - (2) utilice modelos de intercambio de información aeronáutica y modelos de intercambio de datos aeronáuticos diseñados para ser interoperables a escala mundial.

215.235 Sistema de gestión de calidad

- (a) El AISP debe implantar un sistema de gestión de la calidad certificado que cubra todas las funciones de los servicios de información aeronáutica, según lo indicado en la sección

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

215.105. La ejecución de dicho sistema de gestión de la calidad podrá demostrarse respecto de cada una de las etapas funcionales del servicio.

- (b) El AISP debe asegurar de que el sistema de gestión de la calidad se aplique a toda la cadena de suministro de datos de información aeronáutica desde el momento en que estos últimos se inician hasta su distribución al próximo usuario previsto, teniendo en cuenta su uso previsto.
- (c) El sistema de gestión de la calidad establecido debe ajustarse a la serie ISO 9000 de normas de aseguramiento de la calidad y estar certificado por un organismo de certificación acreditado.
- (d) En el contexto del sistema de gestión de la calidad establecida, el AISP debe identificar las competencias y los conocimientos, habilidades y aptitudes requeridos para cada función y capacitar en forma apropiada al personal asignado para desempeñar esas funciones, para ello el AISP debe asegurar que:
 - (1) Se establezcan procesos para asegurar que el personal tenga las competencias requeridas para desempeñar las funciones específicas asignadas.
 - (2) Las descripciones de los puestos de trabajo necesarios.
 - (3) El programa de instrucción para el personal técnico acorde con el desempeño de sus funciones.
 - (4) Se mantengan registros apropiados de modo que se puedan confirmar las cualificaciones del personal.
 - (5) Se establezcan evaluaciones periódicas en las que se requiera al personal que demuestre las competencias requeridas.
 - (6) Las evaluaciones periódicas del personal se utilicen como medios para detectar y corregir deficiencias en los conocimientos, habilidades y aptitudes.
 - (7) El plan de entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT), con el fin de consolidar los conocimientos, destrezas y habilidades del funcionario.

Nota. – Ningún funcionario podrá ejercer las funciones propias del cargo sin que haya completado y aprobado satisfactoriamente el entrenamiento OJT.

- (e) El AISP debe asegurar que su sistema de gestión de la calidad incluya las políticas, procesos y procedimientos necesarios, comprendidos los que se aplican a la utilización de metadatos, para garantizar y verificar que los datos aeronáuticos puedan rastrearse en todo punto de la cadena de suministro de datos de información aeronáutica, de manera que las anomalías o errores detectados en los datos durante el uso, puedan identificarse según la causa fundamental, corregirse y comunicarse a los usuarios afectados.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (f) El AISP debe asegurar que el sistema de gestión de la calidad establecido proporcione a los usuarios la garantía y confianza necesarias de que la información aeronáutica y los datos aeronáuticos distribuidos satisfacen los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos.
- (g) El AISP debe tomar todas las medidas necesarias para vigilar que se cumpla el sistema de gestión de la calidad implementado, lo cual debe demostrarse con auditoría.
- (h) EL AISP al identificarse una situación de no conformidad, debe determinar y tomar sin demoras injustificadas las medidas necesarias para corregir su causa. Todas las observaciones de auditoría y medidas correctivas se presentarán con pruebas y se deben documentar en forma apropiada.

215.240 Consideraciones relativas a los factores humanos

- (a) En la organización del AISP, así como en el diseño, contenido, procesamiento y distribución de la información aeronáutica y de los datos aeronáuticos, se debe tener en cuenta los principios relativos a factores humanos que permiten una utilización óptima.
- (b) El AISP debe tener debidamente en cuenta la integridad de la información cuando se requiere la interacción humana y debe tomar medidas de mitigación cuando se identifican riesgos. Esto puede lograrse por medio del diseño de sistemas, procedimientos operacionales o mejoras en el entorno operacional.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO D

ALCANCE DE LOS DATOS AERONÁUTICOS Y LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Nota. – *El alcance de los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica es el requisito mínimo para posibilitar los productos y servicios de información aeronáutica, las bases de datos de navegación aérea, las aplicaciones de navegación aérea y los sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM).*

215.300 Alcance de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica

- (a) El AISP debe asegurar que los datos aeronáuticos y la información aeronáutica que han de recibir y gestionar los AIS comprenderán como mínimo los siguientes subcampos:
- (1) reglamentos, normas y procedimientos nacionales;
 - (2) aeródromos y helipuertos;
 - (3) espacio aéreo;
 - (4) rutas ATS;
 - (5) procedimientos de vuelo por instrumentos;
 - (6) radioayudas/sistemas para la navegación;
 - (7) obstáculos;
 - (8) terreno; y
 - (9) información geográfica.

Nota 1. – *En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066), Apéndice 1, figuran especificaciones detalladas acerca del contenido de cada subcampo, así mismo en el Apéndice 1 de este reglamento.*

Nota 2. – *Los datos aeronáuticos y la información aeronáutica de cada subcampo podrán provenir de más de una organización o autoridad.*

- (b) El AISP debe tener en cuenta que los datos aeronáuticos y la información aeronáutica de cada subcampo pueden provenir de más de una organización o autoridad y asegurarse que los requisitos establecidos sobre las especificaciones detalladas acerca del contenido de cada subcampo sean las que figuran en el Catálogo de datos aeronáuticos en todas sus enmiendas (véase el párrafo 215.110(d)).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) El AISP debe asegurar que la determinación y la notificación de los datos aeronáuticos se deben regir por el grado de exactitud y la clasificación de acuerdo con la integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos según los requisitos establecidos en el Catálogo de datos aeronáuticos en todas sus enmiendas (véase el párrafo 215.110 (d)).

Nota. – En los PANS-AIM (Documento OACI 10066), Apéndice 1, y en el apéndice 1 de este reglamento figuran especificaciones acerca de la exactitud y la clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad.

215.305 Metadatos

- (a) El AISP debe recopilar metadatos para los procesos y los puntos de intercambio de datos aeronáuticos.
- (b) El AISP debe asegurar que la recopilación de metadatos se haga en toda la cadena de suministro de datos de información aeronáutica, desde el momento de su iniciación hasta su distribución al siguiente usuario previsto.

Nota. – En los PANS-AIM (Documento OACI 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de los metadatos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO E

PRODUCTOS Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

215.400 Generalidades

- (a) El AISP debe suministrar la información aeronáutica en forma de productos de información aeronáutica y servicios afines con el grado de resolución requerido para los datos aeronáuticos suministrados para cada producto de información aeronáutica.
- (b) Cuando se proporcionen datos aeronáuticos e información aeronáutica en múltiples formatos, el AISP debe aplicar procesos para garantizar que los datos y la información sean uniformes en todos los diversos formatos.

Nota. – En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066), Apéndice 1, y en el Apéndice 1 de este reglamento, figuran especificaciones acerca de la resolución de los datos aeronáuticos suministrados para cada producto de información aeronáutica.

215.405 Información aeronáutica en presentación normalizada

- (a) La información aeronáutica suministrada por el AISP, en presentación normalizada, debe incluir las AIP, las enmiendas AIP, los Suplementos AIP, las AIC, los NOTAM y las Cartas aeronáuticas.

Nota. – En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066), figuran especificaciones detalladas acerca de las AIP, las enmiendas AIP, los suplementos AIP, las AIC y los NOTAM.

- (b) La AIP, la Enmienda AIP, el Suplemento AIP y la AIC se deben suministrar impresos y/o como documentos electrónicos por el AISP. La AIP, la Enmienda AIP, el Suplemento AIP y la AIC suministrados como documentos electrónicos (eAIP) deben estar diseñados para que puedan tanto visualizarse en aparatos electrónicos como imprimirse en papel.
- (c) Publicación de información aeronáutica (AIP).

Nota 1. – Las AIP tienen como objeto principal satisfacer las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica de carácter permanente que es esencial para la navegación aérea.

Nota 2. – Las AIP constituyen la fuente básica de información permanente y de modificaciones temporales de larga duración.

El AISP debe incluir en la AIP:

- (1) una declaración de la autoridad competente responsable de las instalaciones,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- servicios o procedimientos de navegación aérea de los que trata la AIP;
- (2) las condiciones generales en las cuales se pueden utilizar internacionalmente los servicios o instalaciones;
 - (3) una lista de diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI, en forma tal que permita al usuario distinguir fácilmente entre los requisitos de Estado y las disposiciones pertinentes de la OACI;
 - (4) la elección hecha por un Estado en cada caso importante en que las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI prevean una opción.
- (d) Suplemento AIP.
- (1) El AISP debe suministrar periódicamente una lista de verificación de los suplementos AIP válidos de acuerdo con las especificaciones acerca de la frecuencia que se detallan en los PANS-AIM (Documento OACI 10066).
- (e) Circulares de información aeronáutica.
- (1) El AISP debe usar una AIC para suministrar:
 - (i) Un pronóstico a largo plazo respecto a cambios importantes de legislación, reglamentación, procedimientos o instalaciones; o
 - (ii) Información de carácter puramente aclaratorio o de asesoramiento, que pueda afectar a la seguridad de los vuelos o;
 - (iii) Información o notificaciones de carácter aclaratorio o de asesoramiento, sobre asuntos técnicos, legislativos o puramente administrativos.
 - (2) El AISP no debe usar una AIC para suministrar información que corresponda incluir en la AIP o un NOTAM;
 - (3) El AISP debe revisar la validez de las AIC que estén vigentes como mínimo una vez por año;
 - (4) El AISP debe suministrar periódicamente una lista recapitulativa de las AIC que sean válidas de acuerdo con las especificaciones acerca de la frecuencia que se detallan en los PANS-AIM (Documento OACI 10066).
- (f) Cartas aeronáuticas.
- (1) El AISP se debe asegurar que las cartas aeronáuticas que se enumeran alfabéticamente a continuación, cuando estén disponibles para aeropuertos/helipuertos internacionales designados formen parte de las AIP o el AISP las debe suministrar por separado a quienes reciban las AIP:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (i) carta de altitud mínima de vigilancia ATC — OACI;
 - (ii) carta de aproximación por instrumentos — OACI;
 - (iii) carta de aproximación visual — OACI;
 - (iv) carta de área — OACI;
 - (v) carta de llegada normalizada — vuelo por instrumentos (STAR) — OACI;
 - (vi) carta de salida normalizada — vuelo por instrumentos (SID) — OACI;
 - (vii) carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI;
 - (viii) plano de aeródromo/helipuerto — OACI;
 - (ix) plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI;
 - (x) plano de estacionamiento/atraque de aeronaves — OACI;
 - (xi) plano de obstáculos de aeródromo — OACI, Tipo A;
 - (xii) plano de obstáculos de aeródromo — OACI, Tipo B;
 - (xiii) plano topográfico y de obstáculos de aeródromo — OACI (electrónico). Para incluir este plano el AISP puede utilizar una página con sobre en la AIP.
- (2) Cuando esté disponible, la “Carta en ruta — OACI” debe formar parte de la AIP o el AISP la debe suministrar por separado a quienes reciban la AIP.
- (3) Cuando estén disponibles, las cartas aeronáuticas que se indican a continuación ordenadas alfabéticamente el AISP las debe suministrar como productos de información aeronáutica:
- (i) carta aeronáutica — OACI 1:500 000;
 - (ii) carta aeronáutica mundial — OACI 1:1 000 000;
 - (iii) carta de navegación aeronáutica — OACI, pequeña escala;
 - (iv) carta de posición — OACI.
- (4) El AISP a partir de bases de datos digitales y el uso de sistemas de información geográfica debe suministrar cartas aeronáuticas electrónicas.
- (5) El grado de resolución de los datos aeronáuticos en las cartas debe ser el que el AISP especifique para cada carta en particular.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (6) En el Catálogo de datos aeronáuticos figuran especificaciones acerca del grado de resolución de los datos aeronáuticos en las cartas (véase el párrafo 215.110(d)).

Nota. – En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066), figuran especificaciones acerca del grado de resolución de los datos aeronáuticos en las cartas.

- (g) NOTAM. El AISP debe suministrar en forma periódica una lista de verificación de NOTAM válidos.

Nota 1. – En los PANS-AIM (Documento OACI 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de los NOTAM, incluido el formato de ASHTAM.

Nota 2. – En los (PANS-AIM, Documento OACI 10066), figuran especificaciones detalladas acerca de la frecuencia con la que se suministrarán las listas de verificación de NOTAM válidos.

215.410 Conjuntos de datos digitales

- (a) Generalidades.

- (1) El AISP debe suministrar los datos digitales en forma de conjuntos de datos como sigue:

- (i) Conjuntos de datos AIP;
- (ii) Conjuntos de datos sobre el terreno;
- (iii) Conjuntos de datos sobre obstáculos;
- (iv) Conjuntos de datos cartográficos de aeródromo; y
- (v) Conjuntos de datos de procedimientos de vuelo por instrumentos.

Nota. – En los PANS-AIM (Documento OACI 10066) figuran especificaciones detalladas acerca del contenido de los conjuntos de datos digitales.

- (2) El AISP debe suministrar cada conjunto de datos al siguiente usuario previsto junto con un conjunto mínimo de metadatos que aseguren la trazabilidad.

Nota. – En los PANS-AIM (Documento OACI 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de los metadatos.

- (3) El AISP debe proporcionar en forma periódica una lista de verificación de conjuntos de datos válidos.

- (b) Conjunto de datos AIP.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (1) El AISP debe proporcionar un conjunto de datos AIP que comprenda la información que proporciona la AIP. Cuando no sea posible proporcionar un conjunto de datos AIP completo, el AISP debe proporcionar el o los subconjuntos de datos que estén disponibles.
 - (2) El AISP debe asegurar que el conjunto de datos AIP contenga la representación digital de la información aeronáutica de carácter duradero (información permanente y cambios transitorios de larga duración) que sea esencial para la navegación aérea.
- (c) Conjuntos de datos sobre el terreno y los obstáculos.
- (1) El AISP debe:
 - (i) Aplicar los requisitos numéricos de los conjuntos de datos sobre el terreno y sobre obstáculos que figuran en el catálogo de datos aeronáuticos [véase el párrafo 215.110 (d)] y en el Apéndice 8 de los PANS-AIM (Documento OACI 10066) y apéndice 9 de este reglamento.
 - (ii) Aplicar los requisitos de las superficies de recopilación de datos sobre el terreno y los obstáculos que figuran en el Apéndice 8 de los PANS-AIM (Documento OACI 10066) y el Apéndice 10 de este reglamento.
 - (iii) Asignar las áreas de cobertura de los conjuntos de datos sobre el terreno y los obstáculos como sigue:
 - (A) Área 1: todo el territorio de un Estado;
 - (B) Área 2: área situada en la proximidad del aeródromo, subdividida como sigue;
 - (C) Área 2a: área rectangular alrededor de una pista, que comprende la franja de pista y toda zona libre de obstáculos que exista;
 - (D) Área 2b: área que se extiende a partir de los extremos del Área 2a en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado;
 - (E) Área 2c: área que se extiende por fuera de las Áreas 2a y 2b a una distancia que no exceda los 10 km con respecto a los límites del Área 2a; y
 - (F) Área 2d: área que se extiende por fuera de las Áreas 2a, 2b y 2c hasta una distancia de 45 km con respecto al punto de referencia del aeródromo, o hasta el límite del área de control terminal (TMA) existente, si este límite es más cercano;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (G) Área 3: área que bordea el área de movimiento de un aeródromo, que se extiende horizontalmente desde el borde de pista hasta 90 m con respecto al eje de pista y hasta 50 m con respecto al borde de todas las otras partes del área de movimiento del aeródromo; y
 - (H) Área 4: área que se extiende hasta 900 m antes del umbral de pista y hasta 60 m a cada lado de la prolongación del eje de pista en la dirección de aproximación de las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría II o III.
- (iv) El AISP debe tener en cuenta que cuando el terreno situado a una distancia superior a 900 m (3.000 ft) del umbral de pista sea montañoso o importante por alguna otra razón, la longitud del Área 4 se debe prolongar hasta una distancia que no exceda los 2000 m (6.500 ft) respecto al umbral de pista.
- (d) Conjuntos de datos sobre el terreno.
- (1) El AISP debe asegurar que los conjuntos de datos sobre el terreno contienen la representación digital de la superficie del terreno en forma de valores de elevación continuos en todas las intersecciones (puntos) de una retícula definida, en relación con referencias comunes.
 - (2) El AISP debe proporcionar datos sobre el terreno del Área 1.
 - (3) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar datos sobre el terreno correspondientes a las siguientes áreas:
 - (i) Área 2a;
 - (ii) Área de la trayectoria de despegue; y
 - (iii) Área delimitada por las extensiones laterales de las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo.
 - (4) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar datos adicionales sobre el terreno dentro del Área 2 correspondientes a:
 - (i) La zona que se extiende hasta una distancia de 10 km del ARP; y
 - (ii) El interior de la zona entre los 10 km y los límites del TMA o un radio de 45 km (el que sea menor) donde el terreno penetre una superficie horizontal de recopilación de datos sobre el terreno ubicada 120 m por encima de la elevación más baja de la pista.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (5) El AISP debe hacer los arreglos necesarios para la coordinación del suministro de datos sobre el terreno cuando las áreas de cobertura respectivas de aeródromos adyacentes se superponen, a fin de garantizar la exactitud de los datos concernientes al mismo terreno.
 - (6) En el caso de los aeródromos situados cerca de fronteras territoriales, el AISP se debe asegurar que se hagan los arreglos necesarios entre los Estados en cuestión para compartir los datos sobre el terreno.
 - (7) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar los datos sobre el terreno del área 3.
 - (8) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar datos sobre el terreno del Área 4 para todas las pistas para las que se hayan establecido las operaciones de aproximación de precisión de Categorías II o III y cuando los explotadores requieran información detallada sobre el terreno para poder evaluar el efecto del terreno en la determinación de la altura de decisión mediante el uso de radio-altímetros.
 - (9) Cuando el AISP recopile datos sobre el terreno adicionales para responder a otras necesidades aeronáuticas, los conjuntos de datos sobre el terreno deben ampliarse para incluir dichos datos adicionales.
- (e) Conjunto de datos de sobre los obstáculos.
- (1) El AISP debe asegurar que los conjuntos de datos sobre los obstáculos contengan la representación digital de la extensión vertical y horizontal de los obstáculos.
 - (2) El AISP no debe incluir los datos sobre los obstáculos en los conjuntos de datos sobre el terreno.
 - (3) El AISP debe proporcionar datos sobre los obstáculos situados en el Área 1 que tengan una altura igual o superior a 100 m sobre el nivel del terreno.
 - (4) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar datos sobre obstáculos respecto a todos los obstáculos situados en el Área 2, que se hayan evaluado como un peligro para la navegación aérea.
 - (5) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar datos sobre obstáculos de lo siguiente:
 - (i) Obstáculos situados en el Área 2a que penetren una superficie de recopilación de datos sobre obstáculos definida como el área rectangular alrededor de una pista que comprende la franja de pista y toda zona libre de obstáculos que exista. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2a se encontrará a una altura de tres metros por encima de la elevación de la pista

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- más cercana medida a lo largo del eje de pista, y para las partes relacionadas con una zona libre de obstáculos, si la hubiere, a la elevación del extremo de pista más próximo;
- (ii) Objetos en el área de la trayectoria de despegue que sobresalgan de una superficie plana que tenga una pendiente de 1,2 % y el mismo origen que el área de la trayectoria de despegue; y
 - (iii) Penetraciones de las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo.
- (6) El AISP empleará las referencias para las áreas de la trayectoria de despegue que se especifican en el RAC204 (sección 204.235 (b)) y las referencias para las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo que se especifican en el Apéndice 4 – *Planos de zona de protección* del Anexo 14, Volumen 1, Capítulo 4.
- (7) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, el AISP debe proporcionar datos sobre los obstáculos situados en las Áreas 2b, 2c y 2d que penetren la superficie de recopilación de datos sobre obstáculos apropiada, definida como:
- (i) Área 2b: área que se extiende a partir de los extremos del Área 2a en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2b sigue una pendiente de 1,2% que se extiende a partir de los extremos del Área 2a a la elevación del extremo de pista en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado.
 - (ii) Área 2c: área que se extiende por fuera del Área 2a y del Área 2b hasta una distancia que no exceda los 10 km con respecto al límite del Área 2a. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2c sigue una pendiente de 1,2% que se extiende por fuera de las Áreas 2a y 2b a una distancia que no exceda los 10 km con respecto al límite del Área 2a. La elevación inicial del Área 2c será la elevación del punto del Área 2a en que comienza; y
 - (iii) Área 2d: área que se extiende por fuera de las Áreas 2a, 2b y 2c hasta una distancia de 45 km con respecto al punto de referencia del aeródromo, o hasta el límite de TMA existente, si este límite es más cercano. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2d se encuentra a una altura de 100 m sobre el terreno. Salvo que no sea necesario recopilar los datos sobre obstáculos de menos de 3 m de altura por encima del terreno en el Área 2b y de menos de 15 m de altura por encima del terreno en el Área 2c.
- (8) El AISP debe hacer los arreglos necesarios para la coordinación del suministro de datos sobre obstáculos cuando las áreas de cobertura respectivas de aeródromos adyacentes se superpongan, a fin de garantizar la exactitud de los datos concernientes a los mismos obstáculos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (9) El AISP, en el caso de los aeródromos situados cerca de fronteras territoriales, debe asegurar que se realicen los arreglos necesarios entre los Estados en cuestión para compartir los datos sobre obstáculos.
 - (10) El AISP, en el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, debe proporcionar datos sobre los obstáculos situados en el Área 3 que penetren la superficie de recopilación de datos sobre obstáculos apropiada, que se extiende medio metro (0,5 m) sobre el plano horizontal pasando a través del punto más cercano en la zona de movimiento del aeródromo.
 - (11) El AISP, en el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, debe proporcionar datos sobre los obstáculos del Área 4 para todas las pistas para las que se hayan establecido las operaciones de aproximación de precisión de Categorías II o III.
 - (12) Cuando el AISP recopile datos sobre obstáculos adicionales para responder a otras necesidades aeronáuticas, los conjuntos de datos sobre obstáculos deben ampliarse para incluir dichos datos adicionales.
- (f) Conjuntos de datos cartográficos de aeródromo
- (1) El AISP debe asegurar que los conjuntos de datos cartográficos de aeródromo contengan la representación digital de las características del aeródromo. Estas características de aeródromo constan de atributos y geometrías, que se caracterizan como puntos, líneas o polígonos. Ejemplos de características son: los umbrales de pista, las líneas de guía de las calles de rodaje y las zonas de plataformas de estacionamiento de aeronaves.
 - (2) El AISP debe poner a disposición conjuntos de datos cartográficos de aeródromo para los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional.
- (g) Conjuntos de datos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos
- (1) El AISP debe asegurar que los conjuntos de datos de procedimientos de vuelo por instrumentos contengan la representación digital de los procedimientos de vuelo por instrumentos.
 - (2) El AISP debe poner a disposición conjuntos de datos de procedimientos de vuelo por instrumentos para los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional.

215.415 Servicios de distribución

- (a) Generalidades. El AISP debe:
- (1) Distribuir los productos de información aeronáutica a los usuarios autorizados que los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

soliciten;

- (2) Distribuir por el medio más rápido del que se disponga las AIP, Enmiendas AIP, y Suplementos AIP y AIC;
- (3) Siempre que sea posible, emplear las redes mundiales de comunicaciones y los servicios web para el suministro de productos de información aeronáutica.

(b) Distribución de NOTAM

- (1) El AISP debe:
 - (i) Distribuir los NOTAM sobre la base de una solicitud;
 - (ii) Preparar los NOTAM de conformidad con las disposiciones correspondientes de los procedimientos de comunicaciones de la OACI;
 - (iii) Siempre que sea posible, debe emplear el servicio fijo aeronáutico (AFS) para la distribución de los NOTAM;
 - (iv) Emplear un grupo de seis dígitos de fecha y hora que indique la fecha y la hora de iniciación del NOTAM y la identificación del iniciador, que precederá al texto cuando el AISP envíe un NOTAM por algún medio que no sea el AFS. El Estado que inicia los NOTAM debe determinar cuáles deben distribuirse internacionalmente.
- (2) El intercambio internacional de NOTAM debe tener lugar solamente por acuerdo mutuo entre las oficinas NOTAM internacionales interesadas y entre las oficinas NOTAM y las dependencias multinacionales de procesamiento de NOTAM.
- (3) El AISP deberá solicitar autorización a la SSOAC para la distribución de otras series de NOTAM fuera de las distribuidas en forma internacional cuando se le solicite.
- (4) El AISP, cuando sea posible, debe utilizar las listas de distribución selectiva.

215.420 Servicio de información previa al vuelo

- (a) En el caso de los aeródromos/helipuertos usados para operaciones aéreas internacionales, el AISP debe suministrar información aeronáutica relativa a las etapas de la ruta que partan del aeródromo/helipuerto al personal de operaciones de vuelo, incluidas las tripulaciones de vuelo, y los servicios encargados de dar información antes del vuelo.
- (b) La información aeronáutica facilitada por el AISP para el planeamiento previo al vuelo debe incluir información de importancia para las operaciones proveniente de los elementos de los productos de información aeronáutica. Los elementos de los productos de información aeronáutica pueden limitarse a publicaciones nacionales y, de ser posible, a las de Estados lindantes, a reserva de que se disponga de una biblioteca completa de información

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeronáutica en un emplazamiento central y existan medios de comunicación directa con dicha biblioteca.

- (c) El AISP puede poner a disposición de las tripulaciones de vuelo una recapitulación de los NOTAM válidos significativos para las operaciones y demás información de carácter urgente en forma de boletines de información previa al vuelo (PIB) en lenguaje claro.
- (d) El AISP pondrá a disposición las cartas aeronáuticas en pantallas para consulta del personal de operaciones de vuelo en las oficinas AIS/ARO.

215.425 Servicio de información posterior al vuelo

- (a) En el caso de los aeródromos/helipuertos usados normalmente para operaciones aéreas internacionales, el AISP debe tomar las medidas necesarias para que se reciba información respecto al estado y condiciones de funcionamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea que observen las tripulaciones de vuelo.
- (b) El AISP debe tomar las medidas necesarias previstas en el párrafo 215.420(a) para que el AIS disponga de tal información para distribuirla según lo requieran las circunstancias.
- (c) En el caso de los aeródromos/helipuertos usados normalmente para operaciones aéreas internacionales, el AISP debe tomar las medidas necesarias para que se reciba información respecto a peligros por la presencia de fauna silvestre que observen las tripulaciones de vuelo.
- (d) El AISP debe poner a disposición del servicio de información aeronáutica la información sobre peligros por presencia de fauna silvestre para distribuirla según lo requieran las circunstancias.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO F

ACTUALIZACIONES DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

215.500 Especificaciones generales

- (a) El AISP debe mantener los datos aeronáuticos y la información aeronáutica al día.

215.505 Reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC)

- (a) El AISP debe distribuir mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, la información relativa a las circunstancias siguientes:

- (1) Límites (horizontales y verticales), reglamentos y procedimientos aplicables a:

- (i) Regiones de información de vuelo;
- (ii) Áreas de control;
- (iii) Zonas de control;
- (iv) Áreas con servicio de asesoramiento;
- (v) Rutas de servicios de tránsito aéreo (ATS);
- (vi) Zonas permanentemente peligrosas, prohibidas y restringidas (comprendidos el tipo y períodos de actividad cuando se conozcan) y zonas de identificación de defensa aérea (ADIZ); y
- (vii) Zonas o rutas o partes de las mismas en las que, con carácter permanente, existe la posibilidad de interceptación.

- (2) Posiciones, frecuencias, distintivos de llamada, identificadores, irregularidades conocidas y período de mantenimiento de radioayudas para la navegación e instalaciones de comunicaciones y vigilancia;

- (3) Procedimientos de espera y aproximación, de llegada y de salida, de atenuación de ruido y cualquier otro procedimiento ATS pertinente;

- (4) Niveles de transición, altitudes de transición y altitudes mínimas de sector;

- (5) Instalaciones y servicios meteorológicos (comprendidas las radiodifusiones) y procedimientos;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (6) Pistas y zonas de parada;
 - (7) Calles de rodaje y plataformas;
 - (8) Procedimientos de aeródromo para operaciones en tierra (incluyendo procedimientos para escasa visibilidad);
 - (9) Luces de aproximación y de pista; y
 - (10) Mínimos de utilización de aeródromo, si los publica el Estado.
- (b) El AISP no debe modificar de nuevo la información notificada usando el sistema AIRAC hasta por lo menos 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.
 - (c) El AISP debe asegurar que la información proporcionada usando el sistema AIRAC es puesta a disposición por el servicio de información aeronáutica (AIS) para que los destinatarios la reciban por lo menos 28 días antes de su fecha de entrada en vigor.
 - (d) La información AIRAC debe ser distribuida por la dependencia AIS por lo menos con 42 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor del AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de dicha fecha.
 - (e) Cuando no se haya presentado ninguna información en la fecha del AIRAC, el AISP debe distribuir la notificación NIL no más tarde de un ciclo antes de la fecha de entrada en vigor del AIRAC de que se trate.
 - (f) El AISP no debe fijar fechas de aplicación distintas a las fechas de entrada en vigor del AIRAC respecto a modificaciones planeadas que sean importantes para las operaciones y que exijan trabajos cartográficos ni para actualizar las bases de datos de navegación.
 - (g) El AISP debe tener en cuenta que sistema reglamentado (AIRAC) debe emplearse para el suministro de información relativa al establecimiento, eliminación y cambios importantes premeditados en las circunstancias mencionadas a continuación:
 - (1) Posición, altura e iluminación de obstáculos para la navegación;
 - (2) Horas de servicio de aeródromos, instalaciones y servicios;
 - (3) Servicios de aduanas, inmigración y sanidad;
 - (4) Zonas peligrosas, prohibidas y restringidas con carácter temporal y peligros para la navegación, ejercicios militares y movimientos en masa de aeronaves; y
 - (5) Zonas o rutas o partes de las mismas en las que temporalmente existe la posibilidad de interceptación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (h) Siempre que el AISP prevea modificaciones de importancia y cuando sea conveniente y factible suministrar notificación anticipada, el AIS debe poner a disposición la información para que los destinatarios la reciban con una antelación de por lo menos 56 días con respecto a la fecha de entrada en vigor. Esto se debe aplicar al establecimiento de las circunstancias que se enumeran a continuación y a las modificaciones importantes introducidas en forma premeditada en dichas circunstancias, así como a otras modificaciones mayores que se consideren necesarias:
- (1) Nuevos aeródromos para operaciones con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) internacionales;
 - (2) Nuevas pistas para operaciones IFR en aeródromos internacionales;
 - (3) Diseño y estructura de la red de rutas ATS;
 - (4) Diseño y estructura de un conjunto de procedimientos de terminal (incluyendo cambio de marcaciones del procedimiento debido a cambio en la variación magnética); y
 - (5) Las circunstancias mencionadas en (a)(1) de esta sección, si todo el Estado o una parte considerable del mismo está afectado o si se requiere coordinación transfronteriza.

215.510 Actualizaciones de los productos de información aeronáutica

- (a) Actualizaciones de la AIP.
- (1) El AISP debe:
 - (i) Enmendar o publicar las *Publicaciones de información aeronáutica* (AIP) a intervalos regulares con la frecuencia necesaria para mantenerlas al día;
 - (ii) Publicar las modificaciones permanentes de las AIP como Enmiendas AIP; y
 - (iii) Publicar como Suplementos AIP las modificaciones temporales de larga duración (de tres meses o más) y la información de corta duración que sea extensa o que contenga gráficos.
- (b) NOTAM.

Nota. – *En el Capítulo 6 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066) figuran especificaciones relativas a la promulgación oportuna de información por medio de NOTAM.*

- (1) Cuando el AISP publique una Enmienda AIP o un Suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, debe iniciar un NOTAM “iniciador” de acuerdo con las especificaciones detalladas acerca de los NOTAM iniciadores que se establecen en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Documento OACI 10066).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (2) El AISP debe iniciar un NOTAM y se debe expedir prontamente cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos.
- (3) El AISP debe iniciar y expedir los NOTAM en relación con la información siguiente:
- (i) Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromos, helipuertos o pistas;
 - (ii) Establecimiento, eliminación o cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos, aeródromos, AIS, ATS, comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), meteorología (MET), búsqueda y salvamento (SAR), etc.;
 - (iii) Establecimiento, eliminación o cambios importantes de capacidad operacional de los servicios de radionavegación y de comunicaciones aeroterrestres. Esto comprende: interrupción o reanudación de cualquier servicio, cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas direccionales), cambio de ubicación, aumento o disminución en un 50% o más de la potencia, cambios en los horarios de las radiodifusiones o en su contenido, irregularidad o inseguridad de operación de cualquier servicio de radionavegación y de comunicaciones aeroterrestres o cualquier limitación de las estaciones retransmisoras con indicación de su repercusión en las operaciones, servicio afectado, frecuencia y área;
 - (iv) Indisponibilidad de sistemas de reserva y secundarios que repercutan directamente en las operaciones;
 - (v) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales;
 - (vi) Interrupción o reanudación del funcionamiento de los componentes importantes de los sistemas de iluminación de los aeródromos;
 - (vii) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea;
 - (viii) Presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras;
 - (ix) Modificaciones y limitaciones en el suministro de combustible, lubricantes y oxígeno;
 - (x) Cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (xi) Establecimiento, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos para la navegación aérea;
- (xii) Cambios en las disposiciones que requieran medidas inmediatas, por ejemplo, respecto a zonas prohibidas debido a actividades de SAR;
- (xiii) Presencia no promulgada de otra manera de peligros para la navegación aérea (comprendidos los obstáculos, maniobras y operaciones militares, interferencias en las radiofrecuencias intencionales y no intencionales, lanzamiento de cohetes, exhibiciones y competiciones, fuegos artificiales, linternas voladoras, escombros de cohetes, carreras y actividades importantes de paracaidismo);
- (xiv) Zonas de conflicto que afecten a la navegación aérea (debiendo incluirse información tan específica como sea posible sobre la naturaleza y magnitud de las amenazas que entraña el conflicto y sus consecuencias para la aviación civil);

Nota. – *En el Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto cerca de estas zonas (Documento OACI 10084) figura orientación sobre las zonas de conflicto.*

- (xv) Emisiones o exhibiciones programadas con luces láser y luces de búsqueda que puedan afectar a la visión nocturna de los pilotos;
- (xvi) Erección, eliminación o modificación de obstáculos para la navegación aérea en las áreas de despegue/ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista;
- (xvii) Establecimiento o suspensión (incluso la activación o desactivación), según sea aplicable, de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, o cambios en su carácter;
- (xviii) Establecimiento o suspensión de zonas, rutas o partes de las mismas en las que existe la posibilidad de interceptaciones y en las que se requiere mantenerse a la escucha en la frecuencia VHF de emergencia de 121,5 MHz;
- (xix) Asignación, anulación o cambio de indicadores de lugar;
- (xx) Cambios en la categoría de servicios de salvamento y extinción de incendios que presta el aeródromo/helipuerto;

Nota. – *Ver Anexo 14, Volumen I, Capítulo 9 y el Adjunto A, Sección 17.*

- (xxi) Presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo, material radiactivo, sustancias químicas tóxicas, depósito de cenizas volcánicas o agua en el área de movimiento;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (xxii) Aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a vacunas y cuarentenas;
- (xxiii) Observación o pronósticos de fenómenos meteorológicos espaciales, con fecha y hora del suceso y niveles de vuelo si se suministran, y las partes del espacio aéreo que puedan verse afectadas por los fenómenos;
- (xxiv) Cambios de importancia para las operaciones en la actividad volcánica, lugar, fecha y hora de erupciones volcánicas o extensión horizontal y vertical de nubes de cenizas volcánicas, comprendidos el sentido en que se mueven, los niveles de vuelo y las rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados;
- (xxv) Liberación a la atmósfera de materiales radiactivos o productos químicos tóxicos como consecuencia de un incidente nuclear o químico, lugar, fecha y hora del incidente, niveles de vuelo y rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados, así como dirección del movimiento;
- (xxvi) Establecimiento de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las naciones unidas, junto con los procedimientos o limitaciones que afectan a la navegación aérea; y
- (xxvii) Aplicación de procedimientos de contingencia a corto plazo en casos de perturbación, o perturbación parcial de los ATS o de los servicios de apoyo correspondientes.

Nota. – Véanse la sección 211.410 y el Apéndice 13 de la norma RAC 211.

- (4) El AISP no debe notificar por NOTAM la información siguiente:
 - (i) Trabajos habituales de mantenimiento en plataformas y calles de rodaje que no afecten a la seguridad de movimiento de las aeronaves;
 - (ii) Trabajos de señalización de pistas, cuando las operaciones de aeronaves puedan efectuarse de manera segura en otras pistas disponibles, o el equipo utilizado pueda ser retirado cuando sea necesario;
 - (iii) Obstáculos temporales en la vecindad de los aeródromos/ helipuertos, que no afecten a la operación segura de las aeronaves;
 - (iv) Falla parcial de las instalaciones de iluminación en el aeródromo/helipuerto cuando no afecte directamente a las operaciones de aeronaves;
 - (v) Falla parcial temporal de las comunicaciones aeroterrestres cuando se sepa que están disponibles y pueden utilizarse frecuencias adecuadas de alternativa;
 - (vi) La falta de servicios relativos a los movimientos de plataforma y al control de tránsito de carretera;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (vii) El hecho de que no estén en servicio los letreros para indicar un emplazamiento o destino u otra información en el área de movimiento del aeródromo;
- (viii) Actividades de paracaidismo en el espacio aéreo no controlado en condiciones VFR [véase el literal (xiii) en el numeral anterior], o en emplazamientos promulgados o dentro de zonas peligrosas o prohibidas en el espacio aéreo controlado;
- (ix) Actividades de instrucción por parte de unidades en tierra;
- (x) Indisponibilidad de sistemas de reserva y secundarios cuando no repercuta en las operaciones;
- (xi) Limitaciones en las instalaciones o servicios generales aeroportuarios que no tengan repercusión en las operaciones;
- (xii) Reglamentos nacionales que no afecten a la aviación general;
- (xiii) Anuncios o avisos sobre posibles limitaciones sin repercusión alguna en las operaciones;
- (xiv) Recordatorios generales sobre la información ya publicada;
- (xv) Disponibilidad de equipo para unidades en tierra que no incluya información sobre su repercusión operacional para los usuarios del espacio aéreo y de las instalaciones y servicios;
- (xvi) Información sobre emisiones de luces láser que no tengan repercusión en las operaciones y fuegos artificiales por debajo de las alturas mínimas de vuelo;
- (xvii) Cierre de partes del área de movimiento por obras programadas con una duración menor de una hora que se hayan coordinado localmente;
- (xviii) Cierre, o cambios, o indisponibilidad de aeródromos/helipuertos fuera de sus horarios de funcionamiento; y
- (xix) Otra información no operacional de naturaleza análogamente temporal.

Nota. – Toda información referida a un aeródromo y sus zonas aledañas que no afecte a su condición de funcionamiento podrá distribuirse en forma local durante la exposición verbal previa al vuelo o en cualquier otro contacto local con la tripulación de vuelo.

(c) Actualizaciones de conjuntos de datos

- (1) El AISP debe modificar o volver a difundir los conjuntos de datos con la periodicidad que sea necesaria para mantenerlos actualizados.
- (2) Los cambios permanentes y los cambios temporales de larga duración (tres meses o

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

más) que se pongan a disposición, por el AISP, en forma de datos digitales se deben difundir como un conjunto de datos completo o un subconjunto en el que únicamente figuren las diferencias respecto del conjunto de datos completo que se haya difundido previamente.

- (3) Cuando se pongan a disposición como versión totalmente nueva del conjunto de datos, el AISP debe indicar las diferencias respecto del conjunto de datos completo difundido anteriormente.
- (4) Cuando el AISP ponga a disposición los cambios temporales de corta duración en forma de datos digitales (NOTAM digitales) se debe usar el mismo modelo de información aeronáutica que el usado en el conjunto de datos completo.
- (5) El AISP debe sincronizar las actualizaciones de las AIP y los conjuntos de datos digitales.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO G PLAN DE VUELO

215.600 Generalidades

- (a) La recepción, aceptación y procesamiento de planes de vuelo, para operaciones que hayan de originarse en el territorio nacional, estará a cargo de los servicios de información aeronáutica de aeródromo (AIS/AD) y/o procesamiento de planes de vuelo (FDP) según el caso. En aquellos aeropuertos controlados donde no exista una oficina de información aeronáutica de aeródromo (AIS/AD) el servicio será prestado por los servicios de tránsito aéreo a cargo de dicho aeródromo.

215.605 Formulario de plan de vuelo

- (a) Debería proporcionarse un formulario de plan de vuelo basado en el modelo contenido en el Apéndice 7 con objeto de que lo utilicen los explotadores y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo para preparar los planes de vuelo.
- (b) El formulario de plan de vuelo debería estar impreso y, además del idioma o idiomas del Estado de que se trate, debería incluirse el texto en inglés.
- (c) Los explotadores y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deberían observar:
 - (1) Las instrucciones para llenar los formularios de plan de vuelo y los de las listas de planes de vuelo repetitivos que figuran en el Apéndice 5; y
 - (2) Toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).
- (d) Los explotadores, antes de la salida:
 - (1) Se asegurarán de tener, cuando el vuelo esté destinado a realizar operaciones a lo largo de una ruta o en un área en la que se prescribe una especificación de navegación, una aprobación para RNP adecuada y que se satisfarán todas las condiciones aplicables a tal aprobación;
 - (2) Se asegurará de tener, cuando se prevén operaciones en un espacio aéreo de separación vertical mínima reducida (RVSM), la aprobación requerida para la RVSM;

215.610 Presentación del plan de vuelo

- (a) Es obligación de presentar 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, la cual se proporcionará en forma de plan de vuelo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:
- (1) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;
 - (2) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;
 - (3) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;
 - (4) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación; y
 - (5) Todo vuelo a través de fronteras internacionales.

215.615 Obligación de presentar un plan de vuelo

- (a) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida o se transmitirá durante el vuelo a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.
- (b) Se presentará un plan de vuelo antes de realizar un vuelo IFR:
- (1) Dentro del espacio aéreo controlado;
 - (2) Dentro de rutas o áreas con servicio de asesoramiento; y
 - (3) Dentro de otras rutas o áreas según lo requieran los servicios de tránsito aéreo.
- (c) Se presentará un plan de vuelo VFR en los siguientes casos:
- (1) Para vuelos internacionales en que no se haya presentado un plan IFR;
 - (2) Para vuelos nacionales efectuados por aviones particulares;
 - (3) Para vuelos de aeronaves sin radio; y
 - (4) Cuando la UAEAC lo requiera.

Nota. – Las aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo VFR avisarán a su llegada a los servicios de tránsito aéreo, tan pronto como sea posible, utilizando cualquier medio

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de comunicación aún en aquellos casos en que el aeródromo de destino no cuente con servicios de comunicaciones aeronáuticas.

- (d) Antes de la salida
- (1) Los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 de horas de anticipación respecto a la hora prevista de fuera calzos de un vuelo.
 - (2) Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos, la presentación de plan de vuelo antes de la salida debería hacerse a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida, si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo debería transmitirse a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida.
 - (3) En el caso de que haya una demora de más de (30) treinta minutos respecto a la hora de fuera calzos, para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo debería enmendarse o debería presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo según se proceda.

(e) Durante el vuelo

- (1) A menos que la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:
 - (i) Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o
 - (ii) Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento

Nota. – *Los globos cautivos no presentarán plan de vuelo, el permiso previo solicitado a la UAEAC para su instalación se registrará por las normas establecidas en el RAC 211, de los Reglamentos Aeronáuticos, relativas a los obstáculos, a la circulación aérea, señalización e iluminación,*

215.620 Contenido del plan de vuelo

- (a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinente:
- (1) Identificación de aeronave;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (2) Reglas de vuelo y tipo de vuelo;
- (3) Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta;
- (4) Equipo;
- (5) Aeródromo de salida (ver nota 1);
- (6) Hora prevista de fuera calzos (ver nota 2);
- (7) Velocidades de crucero;
- (8) Niveles de crucero;
- (9) Ruta que ha de seguirse;
- (10) Aeródromo de destino y duración total prevista;
- (11) Aeródromos de alternativa;
- (12) Autonomía;
- (13) Número total de personas a bordo;
- (14) Equipo de emergencia y de supervivencia; y
- (15) Otros datos.

Nota 1. – En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.

Nota 2. – En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

215.625 Formas de presentación del plan de vuelo

- (a) El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) o en las TWR de control en los aeródromos controlados donde no figure la dependencia AIS/AD, en una de las siguientes formas:
 - (1) Plan de vuelo en medio físico–papel.
 - (i) Salvo circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, el plan de vuelo en papel estará contenido en el formato establecido, inserto como apéndice 7 de este reglamento. En el formato de plan de vuelo deberá consignarse el nombre y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

- (2) Plan de vuelo por radio – AFIL.
 - (i) 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 alternativo, autonomía, personas a bordo, color, marca y modelo de la aeronave, piloto al mando y licencia.
 - (ii) Encontrándose la aeronave en tierra, el plan de vuelo AFIL solo se aceptará a aeronaves de Estado, en misión de orden público
 - (iii) El funcionario de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo ATS, que reciba un plan de vuelo por radio - AFIL, lo transcribirá en el formato (OACI) correspondiente, agregando como información complementaria (otros datos) información sobre la circunstancia de haber sido recibido “AFIL” y lo remitirá o dictará por sistema conmutado ATS a la dependencia AIS/ARO o FDP correspondiente.
 - (iv) Un plan de vuelo por radio – AFIL, de una aeronave que haya despegado desde un aeródromo no controlado, deberá ser dado dentro de los primeros 10 minutos de vuelo, a menos que existan demostrables circunstancias de fuerza mayor que lo impidan.
- (3) Plan de vuelo vía internet.
 - (i) Podrán presentar planes de vuelo por Internet (e-FPL) los pilotos y/o despachadores conforme a las siguientes condiciones:
 - (ii) El interesado será titular de una licencia vigente de piloto (PPA, PCA, PTL) o de despachador (DPA) y estará habilitado para operar o despachar la clase o tipo de aeronave y de vuelo en cuestión.
 - (iii) El piloto o despachador interesado en proponer un plan de vuelo por Internet, se habrá 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.
 - (iv) Los pilotos o despachadores de aeronaves de Estado igualmente podrán registrarse y proponer planes de vuelo por Internet bajo las condiciones de éste

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

numeral, haciendo uso de las contraseñas que al efecto sean asignadas a la respectiva fuerza.

- (v) 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, o quien haga sus veces.
- (vi) Recibido el plan de vuelo, el sistema validará automáticamente la información consignada en el mismo, confrontándola con la registrada en los sistemas de información vigentes (o en los sistemas de contingencia establecidos) en los ítems:
 - (A) Tipo de aeronave;
 - (B) Matricula;
 - (C) Número de vuelo (para aviación comercial);
 - (D) Aeronavegabilidad;
 - (E) Explotador;
 - (F) Aeródromos de origen, destino y alterno(s);
 - (G) Horario de aeródromos;
 - (H) 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);
 - (I) Certificado médico según corresponda;
 - (J) Ruta;
 - (K) Reglas de vuelo;
 - (L) Datos relativos a la operación;
 - (M) Permisos especiales; y
 - (N) Los demás que considere pertinente la UAEAC.
- (4) Plan de vuelo vía telefónica.
 - (i) El plan de vuelo presentado telefónicamente será admisible en las oficinas AIS/AD y/o FDP, únicamente respecto de aeronaves civiles del Estado y de aeronaves de Estado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (5) Plan de vuelo vía FILING.
- (i) La UAEAC implemento el plan de vuelo FILING, para que los operadores aéreos transmitan los mensajes de movimiento de tipo: plan de vuelo – FPL, demora – DLA, cambio – CHG y cancelación – CNL, a todos los destinatarios interesados, a través de la red AMHS – AFTN de sus operaciones aéreas para el servicio regular en vuelos internacionales.
 - (ii) Cualquiera que sea su forma de presentación, el piloto al mando de la aeronave correspondiente, 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.

215.630 Modo de completar el plan de vuelo

- (a) Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.
- (b) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando este prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

215.635 Aceptación del plan de vuelo

- (a) La dependencia ATS y/o AIS/ARO que reciba un plan de vuelo, o un cambio del mismo:
 - (1) Comprobará que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas
 - (2) Comprobará que ha sido completado, y en la medida de lo posible que ha sido completado con exactitud
 - (3) Tomará las medidas oportunas cuando sea necesario para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo; y
 - (4) Indicará al remitente la aceptación del plan de vuelo o cambio del mismo.
- (b) Cuando el plan de vuelo haya sido recibido por medio físico–papel el funcionario de la dependencia AIS/ARO constatará los datos consignados en el mismo, utilizando las herramientas disponibles y las bases de datos, aceptándolo conforme haya lugar mediante la consignación de su firma y licencia en el documento recibido.
- (c) 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 recibido y se consignará tal aceptación en la forma anotada, por parte del funcionario que lo recibe.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (d) 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 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.
- (e) 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 o el Internet.
- (f) Un plan de vuelo recibido vía teléfono se validará y aceptará únicamente cuando el piloto y/o despachador se comunique telefónicamente con la dependencia AIS/ARO y/o FDP.
- (g) Cuando la ejecución de un vuelo esté supeditada a permisos especiales, el funcionario de la dependencia AIS/ARO verificará la existencia de tales permisos antes de proceder a su aceptación.
- (h) 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.
- (i) 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.
- (j) La recepción o aceptación de un plan de vuelo, cualquiera que sea su forma de presentación, no implica para los servicios ATS y AIS/ARO, compromisos o responsabilidades más 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.

215.640 Rechazo del plan de vuelo

- (a) 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, o una restricción en una base de datos 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) 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.
- (c) 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.

215.645 Cambios en el plan de vuelo

- (a) Todos los cambios de un Plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, deben notificarse, por el piloto al mando, de inmediato a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del Plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

215.650 Cambios inadvertidos en el plan de vuelo

- (a) Todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado se notificarán, lo antes posible, a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (b) 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 al mando o despachador bajo su responsabilidad, deberá notificarlo oportunamente a las dependencias ATS y AIS/ARO.

215.655 Cancelación del plan de vuelo

- (a) 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.
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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.

215.660 Arribo y finalización del plan de vuelo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) 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.
- (b) 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.
- (c) 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.

215.665 Sistema de plan de vuelo repetitivo (RPL)

- (a) Los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustan al Documento 4444 de la OACI en su capítulo 16, ítem 16.4 "Uso de los planes repetitivos (RPL):
 - (1) Los RPL se utilizarán exclusivamente en vuelos del servicio aéreo regular (S) de itinerario con reglas de vuelo IFR
 - (2) Los elementos de cada plan de vuelo deberán tener un alto grado de estabilidad
 - (3) Los RPL comprenderán todo el vuelo desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino
 - (4) Los RPL comprenderán únicamente vuelos con operación desde aeródromos en Colombia hacia aeródromos nacionales e internacionales
 - (5) Los Estados no aplicaran los RPL para vuelos Internacionales, a menos que los Estados contiguos afectados ya los usen o vayan a usarlos al mismo tiempo.

215.670 Procesamiento de datos de vuelo (FDP)

- (a) El servicio de procesamiento de datos de vuelo será suministrado por el servicio de información aeronáutica (AIS/COM) o por el control de tránsito aéreo cuando corresponda y su propósito será el de agilizar el tráfico de mensajes de la facilidad asociada y de los planes de vuelo hacia los sistemas automatizados, corregir aquellos que sean rechazados por el sistema, actualizar las bases de datos de los planes de vuelo repetitivos y en general contribuir con el objetivo de gestionar la información asociada a la facilidad que apoye.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 1

Catálogo de datos aeronáuticos

Nota 1. – *El catálogo de datos aeronáuticos está disponible electrónicamente y se proporcionará como parte de los PANS-AIM.*

Nota 2. – *El catálogo de datos contiene una descripción general del alcance de los datos de gestión de la información aeronáutica (AIM) y consolida todos los datos que el servicio de información aeronáutica (AIS) puede recopilar y mantener. Proporciona una referencia con respecto a los requisitos de iniciación y publicación de los datos aeronáuticos*

Nota 3. – *El catálogo de datos constituye un medio que permite a los Estados facilitar la identificación de las organizaciones y autoridades responsables de la iniciación de datos e información aeronáuticos. Asimismo, establece una lista de términos comunes y facilita los acuerdos formales entre los iniciadores de datos y el servicio de información aeronáutica. Incluye los requisitos de calidad de los datos aplicables, desde la iniciación hasta la publicación.*

Nota 4. – *El catálogo de datos contiene los asuntos, propiedades y subpropiedades de los datos aeronáuticos con la organización siguiente:*

Tabla A1-1 Datos de aeródromo;

Tabla A1-2 Datos sobre espacio aéreo;

Tabla A1-3 ATS y otros datos sobre rutas;

Tabla A1-4 Datos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos;

Tabla A1-5 Datos sobre ayudas y sistemas de radionavegación;

Tabla A1-6 Datos sobre obstáculos;

Tabla A1-7 Datos geográficos;

Tabla A1-8 Datos sobre el terreno;

Tabla A1-9 Tipos de datos; y

Tabla A1-10 Información sobre reglamentos, servicios y procedimientos nacionales y locales.

Nota 5. – *El catálogo de datos proporciona descripciones detalladas de todos los asuntos, propiedades y subpropiedades, los requisitos de calidad de los datos y los tipos de datos.*

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota 6. – Los tipos de datos describen el carácter de la propiedad y subpropiedad y especifican los elementos de datos que han de recopilarse.

Nota 7. – Las tablas del catálogo de datos están compuestas de las columnas siguientes:

- (1) Asunto respecto del cual pueden recopilarse datos.
- (2) y (3) Propiedad es una característica identificable de un asunto que puede definirse más a fondo en subpropiedades. La clasificación de un elemento de catálogo, como asunto, propiedad o subpropiedad, no impone un modelo de datos determinado.
- (4) Los datos se clasifican en tipos diferentes. Véase la Tabla A1-9 en la que figura más información sobre los tipos de datos.
- (5) Descripción del elemento de datos.
- (6) Las notas proporcionan información adicional o condiciones para proporcionarla.
- (7) Los requisitos de exactitud relativos a los datos aeronáuticos se basan en un nivel de confianza del 95 %. Para los puntos de referencia y los puntos que sirven un propósito doble, p. ej., punto de espera y punto de aproximación frustrada, se aplica la exactitud más elevada. Los requisitos de exactitud para los datos sobre los obstáculos y el terreno se basan en un nivel de confianza del 90%.
- (8) Clasificación de integridad.
- (9) Tipo de origen. Los datos de posición se identifican como levantamiento topográfico, calculado, o declarado.
- (10) Resolución de publicación. Las resoluciones de publicación para los datos de posición geográfica (latitud y longitud) se aplican a las coordenadas formateadas en grados, minutos y segundos. Cuando se utiliza un formato diferente (como grados con decimales para los conjuntos de datos digitales) o cuando el lugar está significativamente más hacia el norte/sur, la resolución de publicación debe corresponder a los requisitos de exactitud.
- (11) Resolución de carta.

Nota 8. – El catálogo de datos contiene requisitos de calidad de los datos aeronáuticos como se dispuso originalmente en el Anexo 4 — Cartas aeronáuticas, Apéndice 6; el Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo, Apéndice 5; el Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos, Apéndice 4 y Volumen II — Helipuertos, Apéndice 1; el Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica, Apéndices 7 y 8, y en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, Documento OACI 8168), Volumen II — Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos. El marco del Catálogo de datos está concebido para ajustarse a los futuros requisitos de calidad para tener en cuenta las demás propiedades y subpropiedades de los datos aeronáuticos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 2

Contenido de las publicaciones de información aeronáutica (AIP)

PARTE 1 — GENERALIDADES (GEN)

Cuando una AIP se produzca en un solo volumen, el prefacio, el registro de enmiendas, el registro de suplementos, la lista de verificación de páginas AIP y la lista actualizada de las enmiendas hechas a mano aparecerán únicamente en la Parte 1 – GEN, mientras que la anotación “no se aplica” se ingresará en cada una de esas subsecciones en las Partes 2 y 3.

Cuando las AIP se publiquen y distribuyan en más de un volumen y cada uno de ellos tenga un servicio separado de enmiendas y suplementos, se incorporará en cada volumen su propio prefacio, registro de Enmiendas AIP, registro de Suplementos AIP, lista de verificación de páginas AIP, más una lista actualizada de las enmiendas hechas a mano.

GEN 0.1 Prefacio

Breve descripción de la AIP, con indicación de:

1. el nombre de la autoridad que la pública;
2. los documentos OACI aplicables;
3. el medio de publicación (formato impreso, en línea, otros medios electrónicos);
4. la estructura de la AIP y el intervalo regular establecido para las enmiendas;
5. la política de propiedad intelectual, si correspondiera; y
6. el servicio a contactar en caso de detectarse errores u omisiones en la AIP.

GEN 0.2 Registro de enmiendas AIP

Registro de enmiendas AIP y enmiendas AIP AIRAC (publicadas con arreglo al sistema AIRAC) que contenga:

1. el número de la enmienda;
2. la fecha de publicación;
3. la fecha en que se insertó la enmienda (para las enmiendas AIP AIRAC, la fecha en que surte efecto); y
4. las iniciales del funcionario que insertó la enmienda.

GEN 0.3 Registro de suplementos AIP

Registro de suplementos AIP publicados que contenga:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

1. el número del suplemento;
2. el asunto del suplemento;
3. las secciones de la AIP afectadas;
4. el período de validez; y
5. el registro de cancelaciones.

GEN 0.4 Lista de verificación de páginas de la AIP

Lista de verificación de las páginas de la AIP que contenga:

1. el número de la página/título de la carta; y
2. la fecha (día, mes y año) de publicación o entrada en vigor de la información aeronáutica.

GEN 0.5 Lista de enmiendas de la AIP hechas a mano

Lista de las enmiendas en vigor a la AIP hechas a mano que contenga:

1. las páginas de la AIP afectadas;
2. el texto de la enmienda; y
3. el número de la enmienda AIP por la cual se introdujo la enmienda a mano.

GEN 0.6 Índice de la Parte 1

Lista de secciones y subsecciones contenidas en la Parte 1 — Generalidades (GEN).

Nota. – *Las subsecciones pueden ordenarse alfabéticamente.*

GEN 1. REGLAMENTOS Y REQUISITOS NACIONALES

GEN 1.1 Autoridades designadas

Las direcciones de las autoridades designadas que se ocupan de la facilitación de la navegación aérea internacional (aviación civil, meteorología, aduana, inmigración, sanidad, derechos por servicios en ruta y de aeródromo/helipuerto, cuarentena agrícola e investigación de accidentes aéreos) con indicación, para cada autoridad, de:

1. la autoridad designada;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2. el nombre de la autoridad;
3. la dirección postal;
4. el número telefónico;
5. el número de telefax;
6. la dirección de correo electrónico;
7. la dirección del servicio fijo aeronáutico (AFS); y
8. la dirección de sitio web, si tuviera.

GEN 1.2 Entrada, tránsito y salida de aeronaves

Reglamentos y requisitos relativos a la notificación anticipada y las solicitudes de permiso para la entrada, tránsito y salida de aeronaves civiles en vuelos internacionales.

GEN 1.3 Entrada, tránsito y salida de pasajeros y tripulación

Reglamentos (incluidos los de aduana, inmigración y cuarentena y los requisitos de notificación anticipada y solicitudes de permiso) relativos a la entrada, tránsito y salida de pasajeros no inmigrantes y tripulación.

GEN 1.4 Entrada, tránsito y salida de carga

Reglamentos (incluidos los de aduana y los requisitos de notificación anticipada y solicitudes de permiso) relativos a la entrada, tránsito y salida de carga.

Nota. – *Las disposiciones tendientes a facilitar la entrada y salida (de personal y material) para búsqueda, salvamento, investigación, reparación o recuperación de aeronaves extraviadas o averiadas se detallan en la Sección GEN 3.6, Búsqueda y salvamento.*

GEN 1.5 Instrumentos, equipo y documentos de vuelo de las aeronaves

Descripción breve de los instrumentos, equipo y documentos de vuelo de la aeronave, con indicación de:

1. los instrumentos, equipo (de comunicaciones, navegación y vigilancia de aeronaves, etc.) y documentos de vuelo que hayan de llevarse a bordo, incluidos los requeridos especialmente además de lo dispuesto en el Anexo 6, Parte I, Capítulos 6 y 7; y
2. el transmisor de localización de emergencia (ELT), dispositivos de señales y equipos salvavidas que se presentan en el Anexo 6, Parte I, 6.6 y en la Parte II, 2.4.5, cuando así se disponga por acuerdos regionales de navegación aérea para los vuelos sobre zonas terrestres designadas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

GEN 1.6 Resumen de reglamentos nacionales y acuerdos/convenios internacionales

La lista de títulos y referencias y, cuando corresponda, los resúmenes de los reglamentos nacionales que interesen a la navegación aérea, con una lista de los acuerdos/convenios internacionales ratificados por el Estado.

GEN 1.7 Diferencias respecto de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI

La lista de las diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes disposiciones de la OACI, con indicación de:

1. la disposición afectada (número de Anexo y edición, párrafo); y
2. el texto completo de la diferencia.

Todas las diferencias importantes se indicarán en esta subsección. Todos los Anexos se indicarán en orden numérico, aun cuando no existan diferencias con respecto a un Anexo, en cuyo caso se incluirá la notificación NIL. Las diferencias nacionales o el grado de no aplicación de los procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) se notificarán inmediatamente a continuación del Anexo con el que se relaciona el procedimiento suplementario en cuestión.

GEN 2. TABLAS Y CÓDIGOS

GEN 2.1 Sistema de medidas, marcas de aeronave y días feriados

GEN 2.1.1 Unidades de medida

Descripción de las unidades de medida utilizadas, incluyendo una tabla de unidades de medida.

GEN 2.1.2 Sistema de referencia temporal

Descripción del sistema de referencia temporal (sistema calendario y horario) utilizado, indicando si se utiliza o no la hora de verano y la forma en que el sistema de referencia temporal se presenta en toda la AIP.

GEN 2.1.3 Sistema de referencia horizontal

Breve descripción del sistema de referencia horizontal (geodésica) utilizado que comprenda:

- 1) nombre/designación del sistema de referencia;
- 2) determinación y parámetros de la proyección;
- 3) determinación del elipsoide utilizado;
- 4) determinación de la referencia utilizada;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 5) áreas de aplicación; y
- 6) explicación, cuando corresponda, del asterisco empleado para identificar las coordenadas que no satisfacen los requisitos de exactitud.

GEN 2.1.4 Sistema de referencia vertical

Breve descripción del sistema de referencia vertical utilizado que comprenda:

1. nombre/designación del sistema de referencia;
2. descripción del modelo geoidal utilizado (incluso los parámetros requeridos para la transformación de la altura entre el modelo utilizado y el EGM-96); y
3. una explicación, cuando corresponda, del asterisco utilizado para identificar las elevaciones/ondulaciones geoidales que no satisfacen los requisitos de exactitud.

GEN 2.1.5 Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves

Indicación de las marcas de nacionalidad y matrícula de aeronave adoptadas por el Estado.

GEN 2.1.6 Días feriados

La lista de los días feriados con indicación de los servicios afectados.

GEN 2.2 Abreviaturas utilizadas en los productos de información aeronáutica

Lista ordenada alfabéticamente de las abreviaturas, con sus respectivos significados, utilizadas por el Estado en sus AIP y en la distribución de la información aeronáutica y los datos aeronáuticos, con las indicaciones correspondientes en las abreviaturas nacionales que difieran de las que figuran en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Abreviaturas y códigos de la OACI* (PANS-ABC, Documento OACI 8400).

Nota. – También puede incluirse una lista de definiciones o un glosario de términos en orden alfabético.

GEN 2.3 Símbolos de las cartas aeronáuticas

Lista de símbolos utilizados en las cartas ordenados según las series de cartas en las que se aplican.

GEN 2.4 Indicadores de lugar

Una lista alfabética de los indicadores de lugar asignados a los emplazamientos de estaciones fijas aeronáuticas para utilizar con fines de cifrado y descifrado. Se proporcionará una indicación con respecto a los lugares no conectados con el servicio fijo aeronáutico (AFS).

GEN 2.5 Lista de radioayudas para la navegación

#AIP-DS# Lista alfabética de las radioayudas para la navegación, con indicación de:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

1. el identificador;
2. el nombre de la estación;
3. el tipo de instalación/ayuda; y
4. indicación de si se trata de una ayuda en ruta (E), de aeródromo (A) o ambas (AE).

GEN 2.6 Conversiones de unidades de medida

Tablas de conversión o fórmulas para la conversión de:

1. millas marinas a kilómetros y viceversa;
2. pies a metros y viceversa;
3. minutos decimales de arco a segundos de arco y viceversa; y
4. otras conversiones, según corresponda.

GEN 2.7 Salida y puesta del sol

Información sobre la hora de salida y puesta del sol, con una breve descripción de los criterios utilizados para determinar las horas indicadas y una tabla o fórmula simple que permita calcular las horas de salida y puesta del sol en cualquier lugar dentro de su territorio o área de responsabilidad, o bien una lista alfabética de los lugares para los que se indican las horas con mención de la página correspondiente de la tabla y de las tablas de salida y puesta del sol para las estaciones y los lugares seleccionados, con indicación de:

1. el nombre de la estación;
2. el indicador de lugar OACI;
3. las coordenadas geográficas en grados y minutos;
4. las fechas para las que se indican las horas;
5. la hora de comienzo del crepúsculo civil matutino;
6. la hora de salida del sol;
7. la hora de puesta del sol; y
8. la hora del final del crepúsculo civil vespertino.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

GEN 3. SERVICIOS

GEN 3.1 Servicios de información aeronáutica

GEN 3.1.1 Servicio responsable

Descripción de los servicios de información aeronáutica suministrados y sus principales componentes, con indicación de:

1. el nombre del servicio/dependencia;
2. la dirección postal;
3. el número telefónico;
4. el número de telefax;
5. la dirección de correo electrónico;
6. la dirección del AFS;
7. la dirección de sitio web, si tuviera;
8. mención de los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas; y
9. indicación si el servicio no es H24.

GEN 3.1.2 Área de responsabilidad

El área de responsabilidad del AIS.

GEN 3.1.3 Publicaciones aeronáuticas

Descripción de los elementos de los productos de información aeronáutica, que comprenda:

1. las AIP y el servicio de enmiendas correspondiente;
2. los Suplementos AIP;
3. las AIC;
4. los NOTAM y boletines de información previa al vuelo (PIB);
5. listas de verificación y listas de NOTAM válidos; y
6. la forma en que pueden obtenerse.

Cuando se utilice una AIC para promulgar precios de publicación, se indicará adecuadamente

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

en esta sección de la AIP.

GEN 3.1.4 Sistema AIRAC

Breve descripción del sistema AIRAC proporcionado, incluyendo una tabla de fechas AIRAC actuales y del futuro cercano.

GEN 3.1.5 Servicio de información previa al vuelo en los aeródromos/helipuertos

Una lista de los aeródromos/helipuertos en los que se dispone regularmente de información previa al vuelo que puede comprender:

1. los elementos de los productos de información aeronáutica de que se dispone;
2. los mapas y cartas que hay; y
3. la zona general que cubren esa información.

GEN 3.1.6 Conjuntos de datos digitales

Descripción de los conjuntos de datos disponibles, incluyendo:

1. título del conjunto de datos;
2. descripción breve;
3. asuntos de los datos incluidos;
4. alcance geográfico; y
5. si corresponde, limitaciones relativas a su uso.
6. detalles del para informarse sobre la forma en que pueden obtenerse conjuntos de datos, que incluyan:
 - a) nombre de la persona, servicio u organización responsable;
 - b) dirección postal y dirección de correo electrónico de la persona, servicio u organización responsable;
 - c) número de telefax de la persona, servicio u organización responsable;
 - d) número de teléfono de contacto de la persona, servicio u organización responsable;
 - e) horas de servicio (período de tiempo incluyendo la zona horaria en que puede establecerse contacto);
 - f) información en línea que puede utilizarse para contactar a la persona, servicio u organización responsable; y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- g) información adicional, de ser necesaria, acerca de cómo y cuándo contactar a la persona, servicio u organización responsable.

GEN 3.2 Cartas aeronáuticas

GEN 3.2.1 Servicios responsables

Descripción del servicio o los servicios responsables de la producción de cartas aeronáuticas, con indicación de:

- a) el nombre del servicio;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) la dirección de correo electrónico;
- f) la dirección del AFS;
- g) la dirección de sitio web, si tuviera;
- h) mención de los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas; y
- i) indicación si el servicio no es H24.

GEN 3.2.2 Mantenimiento de las cartas

Breve descripción de la forma en que se revisan y enmiendan las cartas aeronáuticas.

GEN 3.2.3 Adquisición de las cartas

Detalles de cómo pueden obtenerse las cartas, con indicación de:

- a) el servicio o agencia de ventas;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) la dirección de correo electrónico;
- f) la dirección del AFS;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- g) la dirección de sitio web, si tuviera.

GEN 3.2.4 Series de cartas aeronáuticas disponibles

Lista de las series de cartas aeronáuticas disponibles, seguida de una descripción general de cada serie y una indicación del uso previsto.

GEN 3.2.5 Lista de cartas aeronáuticas disponibles

Lista de las cartas aeronáuticas disponibles, con indicación de:

- a) el título de la serie;
- b) la escala de la serie;
- c) el nombre o número de cada carta o de cada hoja de la serie;
- d) el precio por hoja; y
- e) la fecha de la revisión más reciente.

GEN 3.2.6 Índice de la carta aeronáutica mundial (WAC) — OACI 1: 1 000 000

Carta índice donde figuren la cobertura y la disposición de las hojas de la carta WAC 1:1 000 000 producida por el Estado. Si en vez de la WAC 1:1 000 000 se produce la carta aeronáutica OACI 1:500 000, deberán utilizarse cartas índice para indicar la cobertura y la disposición de la carta aeronáutica OACI 1:500 000.

GEN 3.2.7 Mapas topográficos

Detalles de cómo pueden obtenerse los mapas topográficos, con indicación de:

- a) el nombre del servicio/agencia de ventas;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) la dirección de correo electrónico;
- f) la dirección del AFS;
- g) la dirección de sitio web, si tuviera.

GEN 3.2.8 Correcciones de las cartas que no figuren en la AIP

Lista de las correcciones de las cartas aeronáuticas que no figuren en la AIP o indicación de dónde puede obtenerse dicha información.

GEN 3.3 Servicios de tránsito aéreo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

GEN 3.3.1 Servicio responsable

Descripción del servicio de tránsito aéreo (ATS) y de sus principales componentes, con indicación de:

- 1) el nombre del servicio;
- 2) la dirección postal;
- 3) el número telefónico;
- 4) el número de telefax;
- 5) la dirección de correo electrónico;
- 6) la dirección del AFS;
- 7) la dirección de sitio web, si tuviera;
- 8) mención de los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas; y
- 9) indicación si el servicio no es H24.

GEN 3.3.2 Área de responsabilidad

Breve descripción del área de responsabilidad para la que se suministran los ATS.

GEN 3.3.3 Tipos de servicio

Breve descripción de los principales tipos de ATS.

GEN 3.3.4 Coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo

Condiciones generales en que se lleva a cabo la coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo.

GEN 3.3.5 Altitud mínima de vuelo

Criterios aplicados para determinar las altitudes mínimas de vuelo.

GEN 3.3.6 Lista de direcciones de dependencias de ATS

Lista alfabética de las dependencias de ATS y sus correspondientes direcciones, con indicación de:

- 1) el nombre de la dependencia;
- 2) la dirección postal;
- 3) el número telefónico;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 4) el número de telefax;
- 5) la dirección de correo electrónico;
- 6) la dirección del AFS;
- 7) la dirección de sitio web, si tuviera.

GEN 3.4 Servicios de comunicaciones y navegación

GEN 3.4.1 Servicio responsable

Descripción del servicio responsable del suministro de instalaciones de telecomunicaciones y navegación, con indicación de:

- 1) el nombre del servicio;
- 2) la dirección postal;
- 3) el número telefónico;
- 4) el número de telefax;
- 5) la dirección de correo electrónico;
- 6) la dirección del AFS;
- 7) la dirección de sitio web, si tuviera;
- 8) mención de los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas; y
- 9) indicación si el servicio no es H24.

GEN 3.4.2 Área de responsabilidad

Breve descripción del área de responsabilidad para la que se suministran los servicios de telecomunicaciones.

GEN 3.4.3 Tipos de servicio

Breve descripción de los principales tipos de servicios e instalaciones proporcionadas, con indicación de:

- 1) los servicios de radionavegación;
- 2) los servicios orales y/o de enlace de datos;
- 3) el servicio de radiodifusión;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 4) el idioma o los idiomas empleados; y
- 5) dónde puede obtenerse información detallada.

GEN 3.4.4 Requisitos y condiciones

Breve descripción de los requisitos y condiciones que rigen para el servicio de comunicación.

GEN 3.4.5 Varios

Toda información adicional (p.ej., estaciones de radiodifusión seleccionadas, diagrama de telecomunicaciones).

GEN 3.5 Servicios meteorológicos

GEN 3.5.1 Servicio responsable

Breve descripción del servicio meteorológico encargado de facilitar la información meteorológica, con indicación de:

- 1) el nombre del servicio;
- 2) la dirección postal;
- 3) el número telefónico;
- 4) el número de telefax;
- 5) la dirección de correo electrónico;
- 6) la dirección del AFS;
- 7) la dirección de sitio web, si tuviera;
- 8) mención de los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas; y
- 9) indicación si el servicio no es H24.

GEN 3.5.2 Área de responsabilidad

Breve descripción del área o de las rutas aéreas para las cuales se suministra el servicio meteorológico.

GEN 3.5.3 Observaciones e informes meteorológicos

Descripción detallada de las observaciones e informes meteorológicos proporcionados para la navegación aérea internacional, con indicación de:

- 1) el nombre de la estación e indicador de lugar OACI;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 2) el tipo y frecuencia de las observaciones, incluyendo una indicación del equipo automático de observación;
- 3) los tipos de informes meteorológicos (p. ej., METAR) y disponibilidad de pronósticos de tendencia;
- 4) el tipo específico de sistema de observación y número de emplazamientos de observación utilizados para observar y notificar el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la base de nubes, la temperatura y, cuando corresponda, la cortante del viento (p. ej., anemómetro en la intersección de las pistas, transmisómetro en las proximidades de la zona de toma de contacto, etc.);
- 5) las horas de funcionamiento; y
- 6) la información climatológica aeronáutica disponible.

GEN 3.5.4 Tipos de servicio

Breve descripción de los principales tipos de servicio proporcionados, con detalles de las exposiciones verbales, consultas, presentación de la información meteorológica y documentación de vuelo disponible para explotadores y miembros de la tripulación de vuelo y de los métodos y medios que se emplean para proporcionar la información meteorológica.

GEN 3.5.5 Notificación requerida de los explotadores

El tiempo mínimo de preaviso que exija la autoridad meteorológica a los explotadores para las exposiciones verbales, las consultas, la documentación de vuelo y otra información meteorológica que necesiten o cambien.

GEN 3.5.6 Informes de aeronave

Según sea necesario, los requisitos de la autoridad meteorológica para la formulación y transmisión de informes de aeronave.

GEN 3.5.7 Servicio VOLMET

Descripción del servicio VOLMET y/o D-VOLMET, con indicación de:

- a) el nombre de la estación transmisora;
- b) el distintivo de llamada o identificación y abreviatura para la emisión de la radiocomunicación;
- c) la frecuencia o las frecuencias utilizadas para la radiodifusión;
- d) el período de radiodifusión;
- e) las horas de funcionamiento;
- f) la lista de los aeródromos/helipuertos para los cuales se incluyen notificaciones o

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

pronósticos; y

- g) las notificaciones, pronósticos e información SIGMET incluidos y las observaciones que correspondan.

GEN 3.5.8 Servicio SIGMET y AIRMET

Descripción de la vigilancia meteorológica proporcionada dentro de las regiones de información de vuelo o áreas de control para las cuales se facilitan servicios de tránsito aéreo, incluyendo una lista de las oficinas de vigilancia meteorológica con indicación de:

- 1) el nombre de la oficina de vigilancia meteorológica y el indicador de lugar OACI;
- 2) las horas de funcionamiento;
- 3) las regiones de información de vuelo o áreas de control a las que se presta servicio;
- 4) los períodos de validez de la información SIGMET;
- 5) los procedimientos específicos que se aplican a la información SIGMET (p. ej., para cenizas volcánicas y ciclones tropicales);
- 6) los procedimientos aplicados a la información AIRMET (de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea pertinentes);
- 7) las dependencias de servicios de tránsito aéreo a las que se proporciona información SIGMET y AIRMET; y
- 8) otra información (p. ej., relativa a cualquier limitación del servicio).

GEN 3.5.9 Otros servicios meteorológicos automáticos

Descripción de los servicios automáticos disponibles para facilitar información meteorológica (p. ej., servicio automático de información previa al vuelo accesible por teléfono o módem de computadora), con indicación de:

- 1) el nombre del servicio;
- 2) la clase de información que proporciona;
- 3) las zonas, rutas y aeródromos que cubre; y
- 4) los números de teléfono y fax, la dirección de correo electrónico y la dirección del sitio web, si tuviera.

GEN 3.6 Búsqueda y salvamento

GEN 3.6.1 Servicio responsable

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Breve descripción del servicio o los servicios responsables de las actividades de búsqueda y salvamento (SAR), con indicación de:

- 1) el nombre del servicio/dependencia;
- 2) la dirección postal;
- 3) el número telefónico;
- 4) el número de telefax;
- 5) la dirección de correo electrónico;
- 6) la dirección del AFS;
- 7) la dirección de sitio web, si tuviera; y
- 8) mención de los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas.

GEN 3.6.2 Área de responsabilidad

Breve descripción del área de responsabilidad dentro la cual se proporcionan los servicios de búsqueda y salvamento.

Nota. – *Podrá incluirse una carta como complemento de la descripción del área.*

GEN 3.6.3 Tipos de servicio

Breve descripción y ubicación geográfica, cuando corresponda, del tipo de servicio y medios que se proporcionan, incluyendo indicación de los lugares donde la cobertura aérea de los servicios de búsqueda y salvamento dependa de un despliegue considerable de aeronaves.

GEN 3.6.4 Acuerdos de servicios de búsqueda y salvamento

Breve descripción de los acuerdos de servicios de búsqueda y salvamento en vigor, señalando las disposiciones que permitan la entrada y salida de aeronaves de otros Estados para fines de búsqueda, salvamento, reparación o recuperación de aeronaves perdidas o averiadas, ya sea con notificación en vuelo solamente o después de la notificación del plan de vuelo.

GEN 3.6.5 Condiciones de disponibilidad

Breve descripción del dispositivo de búsqueda y salvamento, incluyendo las condiciones generales en que se prestan los servicios y los medios para uso internacional, con mención de si existe un servicio para búsqueda y salvamento que se especialice en las técnicas y funciones de SAR o si está especialmente destinado a otros fines pero se adapta para SAR con instrucción y equipo o solo está disponible ocasionalmente y no tiene instrucción ni preparación particular para tareas de búsqueda y salvamento.

GEN 3.6.6 Procedimientos y señales que se utilizan

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Breve descripción de los procedimientos y señales que utilizan las aeronaves de salvamento, con una tabla que indique las señales que han de utilizar los sobrevivientes.

GEN 4. DERECHOS POR USO DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Nota. – Se los derechos no se publican en forma pormenorizada en este capítulo, puede hacerse referencia al lugar donde se dé esa información.

GEN 4.1 Derechos por uso de aeródromo/helipuerto

Breve descripción de los tipos de derechos que pueden aplicarse en los aeródromos/helipuertos de uso internacional, con indicación de los correspondientes por:

- 1) aterrizaje de aeronaves;
- 2) estacionamiento, uso de hangares y custodia a largo plazo de aeronaves;
- 3) servicios a los pasajeros;
- 4) servicios de seguridad de la aviación (protección);
- 5) cuestiones relacionadas con el ruido;
- 6) otros (aduanas, sanidad, inmigración, etc.);
- 7) exenciones y descuentos; y
- 8) métodos de pago.

GEN 4.2 Derechos por servicios de navegación aérea

Breve descripción de los derechos que pueden aplicarse por servicios de navegación aérea de uso internacional, con indicación de los correspondientes por:

- 1) control de aproximación;
- 2) servicios de navegación aérea en ruta;
- 3) base de costos para los servicios de navegación aérea y exenciones/descuentos; y
- 4) métodos de pago.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE 2 — EN RUTA (ENR)

Cuando las AIP se publiquen y distribuyan en más de un volumen y cada uno de ellos tenga un servicio separado de enmiendas y suplementos, se incorporará en cada volumen su propio prefacio, registro de Enmiendas AIP, registro de Suplementos AIP, lista de verificación de páginas AIP, más una lista actualizada de las enmiendas hechas a mano. Cuando las AIP se publiquen en un solo volumen, se anotará “no aplicable” en cada una de las subsecciones.

ENR 0.1 Índice de la Parte 2

Lista de secciones y subsecciones contenidas en la Parte 2 — En ruta (ENR).

Nota. – Las subsecciones pueden ordenarse alfabéticamente.

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

ENR 1.1 Reglas generales

Se exige publicar las reglas generales que se apliquen en el Estado.

ENR 1.2 Reglas de vuelo visual

Se exige publicar las reglas de vuelo visual que se apliquen en el Estado.

ENR 1.3 Reglas de vuelo por instrumentos

Se exige publicar las reglas de vuelo por instrumentos que se apliquen en el Estado.

ENR 1.4 Clasificación y descripción del espacio aéreo ATS

ENR 1.4.1 Clasificación del espacio aéreo ATS

La descripción de las clases de espacio aéreo ATS siguiendo la tabla de clasificación del espacio aéreo ATS que figura en el Anexo 11, Apéndice 4, con las anotaciones correspondientes para señalar aquellas clases de espacio aéreo que no sean utilizadas por el Estado.

ENR 1.4.2 Descripción del espacio aéreo ATS

Otras descripciones del espacio aéreo ATS pertinentes, incluyendo descripciones textuales generales.

ENR 1.5 Procedimientos de espera, aproximación y salida

ENR 1.5.1 Generalidades

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Se exige exponer los criterios con arreglo a los cuales se establecen los procedimientos de espera, aproximación y salida. Si estos criterios difieren de las disposiciones de la OACI, se exige presentarlos en forma de tabla.

ENR 1.5.2 Vuelos que llegan

Se exige presentar a los vuelos que llegan los procedimientos (ordinarios, de navegación de área, o ambos) que se aplican a todos los vuelos hacia o dentro del mismo tipo de espacio aéreo. Si en un espacio aéreo terminal se aplican procedimientos diferentes, se incluirá una nota a esos efectos conjuntamente con una indicación respecto a dónde pueden encontrarse los procedimientos específicos.

ENR 1.5.3 Vuelos que salen

Se exige presentar los procedimientos (ordinarios, de navegación de área o ambos) para los vuelos que salen y que se apliquen a todos los vuelos que salen de cualquier aeródromo/helipuerto.

ENR 1.5.4 Otras informaciones y procedimientos pertinentes

Breve descripción de información adicional, p. ej., procedimientos de entrada, alineación para la aproximación final, procedimientos y circuitos de espera.

ENR 1.6 Servicios y procedimientos de vigilancia ATS

ENR 1.6.1 Radar primario

Descripción de los servicios y procedimientos del radar primario, con indicación de:

- 1) los servicios complementarios;
- 2) la aplicación del servicio de control radar;
- 3) los procedimientos de falla de radar y de comunicaciones aeroterrestres;
- 4) los requisitos de notificación oral y CPDLC de la posición; y
- 5) una representación gráfica del área de cobertura radar.

ENR 1.6.2 Radar secundario de vigilancia (SSR)

Descripción de los procedimientos de funcionamiento del SSR, con indicación de:

- 1) los procedimientos de emergencia;
- 2) los procedimientos en caso de falla de comunicaciones aeroterrestres e interferencia ilícita;
- 3) el sistema de asignación de claves SSR;
- 4) los requisitos de notificación oral y CPDLC de la posición; y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 5) una representación gráfica del área de cobertura SSR.

Nota. – La descripción del SSR tiene particular importancia en las zonas o rutas en las que hay posibilidad de interceptación.

ENR 1.6.3 Vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B)

Descripción de los procedimientos de funcionamiento de la vigilancia dependiente — radiodifusión (ADS-B), con indicación de:

- 1) los procedimientos de emergencia;
- 2) los procedimientos en caso de falla de comunicaciones aeroterrestres e interferencia ilícita;
- 3) los requisitos de identificación de aeronaves;
- 4) los requisitos de notificación oral y CPDLC de la posición; y
- 5) una representación gráfica del área de cobertura ADS-B.

Nota. – La descripción de la ADS-B tiene particular importancia en las zonas o rutas en las que hay posibilidad de interceptación.

ENR 1.6.4 Otras informaciones y procedimientos pertinentes

Breve descripción de información adicional, p. ej., procedimientos ante fallas de radar y fallas del transpondedor.

ENR 1.7 Procedimientos de reglaje de altímetro

Se exige informar los procedimientos de reglaje de altímetro en uso, con indicación de:

- 1) una breve introducción donde se indiquen los documentos de la OACI en los que se basan los procedimientos y las diferencias que existan respecto a las disposiciones de la OACI, en caso de haberlas;
- 2) los procedimientos básicos de reglaje del altímetro;
- 3) descripción de las regiones de reglaje de altímetro;
- 4) los procedimientos aplicables a los explotadores (incluidos los pilotos); y
- 5) una tabla con los niveles de crucero.

ENR 1.8 Procedimientos suplementarios regionales

Se exige presentar los procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) aplicables a toda el área de responsabilidad.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ENR 1.9 Gestión de la afluencia de tránsito aéreo y gestión del espacio aéreo

Breve descripción del sistema de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y gestión del espacio aéreo, con indicación de:

- 1) la estructura ATFM, el área de servicio, los servicios proporcionados, la ubicación de las dependencias y las horas de funcionamiento;
- 2) los tipos de mensajes de afluencia y descripción de los formatos; y
- 3) los procedimientos que se aplican a los vuelos que salen, incluyendo:
 - a) el servicio responsable del suministro de información sobre las medidas ATFM aplicadas;
 - b) los requisitos del plan de vuelo; y
 - c) la asignación de turnos.
- 4) información sobre la responsabilidad general con respecto a la gestión del espacio aéreo dentro de la(s) FIR, detalles de la asignación de espacio aéreo para uso civil/militar y coordinación de la gestión, estructura del espacio aéreo gestionado (asignación y cambios de asignación) y procedimientos generales de explotación.

ENR 1.10 Planificación de vuelos

Se exige indicar cualquier restricción, limitación o información de asesoramiento relativa a la etapa de planificación de los vuelos que pueda servir al usuario para presentar la operación de vuelo prevista, incluyendo:

- 1) los procedimientos para la presentación de un plan de vuelo;
- 2) el sistema de planes de vuelo repetitivos; y
- 3) cambios al plan de vuelo presentado.

ENR 1.11 Direccionamiento de los mensajes de plan de vuelo

Se exige indicar, en forma de tabla, las direcciones asignadas a los planes de vuelo, indicando:

- 1) la categoría del vuelo (IFR, VFR o ambos);
- 2) la ruta (hacia o por FIR o TMA); y
- 3) la dirección del mensaje.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ENR 1.12 Interceptación de aeronaves civiles

Se exige informar en forma completa los procedimientos y señales visuales que se han de utilizar en las interceptaciones, con una clara indicación de si se aplican o no las disposiciones de la OACI y, en caso negativo, que existen diferencias.

Nota. – En GEN 1.7 se presenta la lista de las diferencias significativas entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes disposiciones de la OACI.

ENR 1.13 Interferencia ilícita

Se exige presentar procedimientos apropiados que se han de aplicar en caso de interferencia ilícita.

ENR 1.14 Incidentes de tránsito aéreo

Descripción del sistema de notificación de incidentes de tránsito aéreo, con indicación de:

- 1) la definición de los incidentes de tránsito aéreo;
- 2) el uso del “Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo”;
- 3) los procedimientos de notificación (incluidos los procedimientos durante el vuelo); y
- 4) el objeto de la notificación y el trámite que sigue el formulario.

Nota. – Se podrá incluir como referencia un ejemplar del formulario “Notificación de incidentes de tránsito aéreo” (PANS ATM, Documento OACI 4444, Apéndice 4).

ENR 2. ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA Y CTA

#AIP-DS# Descripción detallada de las regiones de información de vuelo (FIR), regiones superiores de información de vuelo (UIR) y áreas de control (CTA, incluidas CTA específicas, como la TMA), que comprenda:

- 1) el nombre y las coordenadas geográficas en grados y minutos de los límites laterales de las FIR/UIR y en grados, minutos y segundos de los límites laterales, verticales y clases de espacio aéreo de las CTA;
- 2) la identificación de la dependencia que presta el servicio;
- 3) el distintivo de llamada de la estación aeronáutica que presta servicios a la dependencia

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

e idiomas utilizados, especificando la zona y las condiciones y cuándo y dónde se han de utilizar, si corresponde;

- 4) las frecuencias y, si corresponde, el número SATVOICE, complementados con indicaciones para fines específicos; y
- 5) observaciones.

#AIP-DS# En esta subsección se incluirán las zonas de control en torno a bases aéreas militares que no se hayan descrito en otras partes de la AIP. Se incluirá una declaración con respecto a las áreas o partes de las mismas en las que se aplican a todos los vuelos los requisitos del Anexo 2 relativos a planes de vuelo, comunicaciones en ambos sentidos y notificación de la posición a fin de eliminar o reducir la necesidad de interceptaciones o donde existe la posibilidad de interceptación y se exige mantener la escucha en la frecuencia de 121,5 MHz del canal de emergencia VHF.

Una descripción de las áreas designadas sobre las cuales se exige llevar a bordo transmisores de localización de emergencia (ELT) y en las que las aeronaves deben mantener continuamente la escucha en la frecuencia de emergencia VHF de 121,5 MHz, excepto durante aquellos períodos en que las aeronaves están efectuando comunicaciones en otros canales VHF o cuando las limitaciones del equipo de a bordo o las tareas en el puesto de pilotaje no permiten mantener simultáneamente la escucha en dos canales.

Nota. – *En la sección pertinente a aeródromos o helipuertos se describen otros tipos de espacio aéreo entorno a aeródromos/helipuertos civiles, como zonas de control y zonas de tránsito de aeródromos.*

ENR 2.2 Otros espacios aéreos reglamentados

Cuando se hayan establecido otros tipos de espacio aéreo reglamentado se presentará una descripción detallada de los mismos.

ENR 3. RUTAS ATS

Nota 1.– *Las marcaciones, las derrotas y los radiales se indican normalmente por referencia al norte magnético. En zonas de elevada latitud, en que las autoridades competentes hayan dictaminado que no es práctico hacerlo, puede utilizarse otra referencia más apropiada, como, por ejemplo, el norte verdadero o el norte de cuadrícula.*

Nota 2.– *Si se hace una declaración general acerca de su existencia, no es preciso indicar en cada tramo de ruta los puntos de cambio establecidos en el punto intermedio entre dos radioayudas para la navegación, o en la intersección de los dos radiales en el caso de una ruta con cambio de dirección entre las ayudas para la navegación.*

Nota 3.– *En el Manual para los servicios de información aeronáutica (Documento OACI 8126) figuran textos de orientación sobre la organización de la publicación de rutas ATS.*

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ENR 3.1 Rutas ATS inferiores

#AIP-DS# Descripción detallada de las rutas ATS inferiores, que comprenda:

- 1) el designador de ruta, la designación de las especificaciones de performance de comunicación requerida (RCP), especificaciones para la navegación y/o especificaciones de performance de vigilancia requerida (RSP) aplicables a tramos específicos, nombres, designadores en clave o nombres clave y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación “obligatoria” o “facultativa”;
- 2) las derrotas o radiales VOR redondeados al grado más próximo, la distancia geodésica entre cada punto significativo sucesivo designado redondeada a la décima de kilómetro o la décima de milla marina más próxima y, en el caso de los radiales VOR, los puntos de cambio;
- 3) los límites superiores e inferiores o las altitudes mínimas en ruta, redondeados a los 50 m o 100 ft superiores y la clasificación del espacio aéreo;
- 4) los límites laterales y las altitudes mínimas de franqueamiento de obstáculos;
- 5) la dirección de los niveles de crucero;
- 6) el requisito de precisión de navegación para cada tramo de ruta PBN (RNAV o RNP); y
- 7) observaciones, lo cual comprende señalar la dependencia de control, el canal empleado para las operaciones y, si corresponde, la dirección de conexión y el número SATVOICE, así como cualquier limitación respecto de las especificaciones para la navegación, RCP y RSP.

Nota. – En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera la especificación para la navegación definida como parte integral del designador de ruta.

ENR 3.2 Rutas ATS superiores

#AIP-DS# Descripción detallada de las rutas ATS superiores, que comprenda:

- 1) el designador de ruta, la designación de las especificaciones de performance de comunicación requerida (RCP), especificaciones para la navegación y/o especificaciones de performance de vigilancia requerida (RSP) aplicables a tramos específicos, nombres, designadores en clave o nombres clave y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación “obligatoria” o “facultativa”;
- 2) las derrotas o radiales VOR redondeados al grado más próximo, la distancia geodésica

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

entre cada punto significativo sucesivo designado redondeada a la décima de kilómetro o la décima de milla marina más próxima y, en el caso de los radiales VOR, los puntos de cambio;

- 3) los límites superiores e inferiores y la clasificación del espacio aéreo;
- 4) los límites laterales;
- 5) la dirección de los niveles de crucero;
- 6) el requisito de precisión de navegación para cada tramo de ruta PBN (RNAV o RNP); y
- 7) observaciones, lo cual comprende señalar la dependencia de control, el canal empleado para las operaciones y, si corresponde, la dirección de conexión y el número SATVOICE, así como cualquier limitación respecto de las especificaciones para la navegación, RCP y RSP.

Nota. – En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera la especificación para la navegación definida como parte integral del designador de ruta.

ENR 3.3 Rutas de navegación aérea

#AIP-DS# Descripción detallada de las rutas PBN (RNAV y RNP), que comprenda:

- 1) el designador de ruta, la designación de las especificaciones de performance de comunicación requerida (RCP), especificaciones para la navegación y/o especificaciones de performance de vigilancia requerida (RSP) aplicables a tramos específicos, nombres, designadores en clave o nombres clave y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación “obligatoria” o “facultativa”;
- 2) con respecto a los puntos de recorrido que definen una ruta de navegación de área, se incluirán, además, según corresponda:
 - a) la identificación de la estación del VOR/DME de referencia;
 - b) la marcación redondeada al grado más próximo y la distancia redondeada a la décima de kilómetro o la décima de milla marina más próxima desde el VOR/DME de referencia, si el punto de recorrido no se halla en el mismo emplazamiento; y
 - c) la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos;
- 3) marcación magnética al grado más próximo, la distancia geodésica entre los puntos finales definidos y la distancia entre cada punto significativo sucesivo designado redondeada a la décima de kilómetro o la décima de milla marina más próxima;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 4) los límites superiores e inferiores y la clasificación del espacio aéreo;
- 5) la dirección de los niveles de crucero;
- 6) el requisito de precisión de navegación para cada tramo de ruta PBN (RNAV o RNP); y
- 7) observaciones, lo cual comprende señalar la dependencia de control, el canal empleado para las operaciones y, si corresponde, la dirección de conexión y el número SATVOICE, así como cualquier limitación respecto de las especificaciones para la navegación, RCP y RSP.

Nota. – En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera la especificación para la navegación definida como parte integral del designador de ruta.

ENR 3.4 Rutas para helicópteros

#AIP-DS# Descripción detallada de las rutas para helicópteros que comprenda:

- 1) el designador de ruta, la designación de las especificaciones de performance de comunicación requerida (RCP), especificaciones para la navegación y/o especificaciones de performance de vigilancia requerida (RSP) aplicables a tramos específicos, nombres, designadores en clave o nombres clave y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación “obligatoria” o “facultativa”;
- 2) las derrotas o radiales VOR redondeados al grado más próximo, la distancia geodésica entre cada punto significativo sucesivo designado redondeada a la décima de kilómetro o la décima de milla marina más próxima y, en el caso de los radiales VOR, los puntos de cambio;
- 3) los límites superiores o inferiores y la clasificación del espacio aéreo;
- 4) las altitudes mínimas de vuelo redondeadas a los 50 m o 100 ft superiores;
- 5) el requisito de precisión de navegación para cada tramo de ruta PBN (RNAV o RNP); y
- 6) observaciones, lo cual comprende señalar la dependencia de control, la frecuencia empleada para las operaciones y, si corresponde, la dirección de conexión y el número SATVOICE, así como cualquier limitación respecto de las especificaciones para la navegación, RCP y RSP.

Nota. – En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera la especificación para la navegación definida como parte integral del designador de ruta.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ENR 3.5 Otras rutas

#AIP-DS# Se exige describir otras rutas designadas específicamente que sean obligatorias en las áreas especificadas.

Nota. – No es preciso describir las rutas de llegada, tránsito y salida que se hayan especificado con respecto a los procedimientos de tránsito hacia y desde aeródromos o helipuertos, dado que ya se han descrito en la sección pertinente de la Parte 3 — Aeródromos.

ENR 3.6 Espera en ruta

#AIP-DS# Se exige presentar una descripción detallada de los procedimientos de espera en ruta que contenga:

- 1) la identificación de espera (en caso de haberla) y el punto de referencia de espera (ayuda para la navegación) o punto de recorrido con sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- 2) la derrota de acercamiento;
- 3) la dirección del viraje reglamentario;
- 4) la máxima velocidad aerodinámica indicada;
- 5) los niveles de espera máximo y mínimo;
- 6) el tiempo y la distancia de alejamiento; y
- 7) la dependencia de control y la frecuencia empleada para las operaciones.

Nota. – Los criterios de franqueamiento de obstáculos relativos a los procedimientos de espera, aproximación y salida, figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, Documento OACI 8168), Volúmenes I y II.

ENR 4. RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

ENR 4.1 Radioayudas para la navegación — en ruta

#AIP-DS# Una lista de las estaciones que proporcionan servicios de radionavegación, establecidas para fines en ruta, ordenadas alfabéticamente por nombre de estación, que comprenda:

- 1) el nombre de la estación y la variación magnética redondeada al grado más próximo y cuando se trate de un VOR, la declinación de la estación redondeada al grado más próximo, utilizada para la alineación técnica de la ayuda;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 2) la identificación;
- 3) la frecuencia/canal para cada elemento;
- 4) las horas de funcionamiento;
- 5) las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de la posición de la antena transmisora;
- 6) la elevación de la antena transmisora del DME, redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos; y
- 7) observaciones.

En la columna correspondiente a las observaciones se indicará el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia civil normal del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

ENR 4.2 Sistemas especiales de navegación

#AIP-DS# Descripción de las estaciones asociadas con sistemas especiales de navegación (DECCA, LORAN, etc.) que comprenda:

- 1) el nombre de la estación o cadena;
- 2) el tipo de servicio disponible (principal, subordinado, color);
- 3) la frecuencia (número de canal, régimen básico de impulsos, frecuencia de repetición, según sea el caso);
- 4) las horas de funcionamiento;
- 5) las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de la posición de la estación transmisora; y
- 6) observaciones.

En la columna correspondiente a las observaciones se indicará el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia civil normal del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

ENR 4.3 Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Una lista y la descripción de los elementos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) que proporcionan el servicio de navegación establecidos para las operaciones en ruta y dispuestos alfabéticamente por nombre del elemento, incluyendo:

- 1) nombre del elemento GNSS, p. ej., GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS, etc.;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 2) frecuencia(s), según corresponda;
- 3) coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos en la zona de servicio y la zona de cobertura nominales; y
- 4) observaciones.

Si la autoridad a cargo de la instalación no es una agencia gubernamental designada, el nombre de la autoridad encargada se indicará en la columna de observaciones.

ENR 4.4 Designadores o nombres en clave para los puntos significativos

#AIP-DS# Una lista alfabética de designadores o nombres en clave (“nombre en clave” de cinco letras de fácil pronunciación) establecida para los puntos significativos en las posiciones no indicadas por el emplazamiento de radioayudas para la navegación, que comprenda:

- 1) el designador o el nombre en clave;
- 2) las coordenadas geográficas de la posición en grados, minutos y segundos;
- 3) una referencia al ATS u otras rutas en las que esté ubicado el punto; y
- 4) observaciones, incluida una definición complementaria de las posiciones, cuando sea necesario.

ENR 4.5 Luces aeronáuticas de superficie — en ruta

#AIP-DS# Una lista de las luces aeronáuticas de superficie y otros faros que designen las posiciones geográficas seleccionadas por el Estado como significativas, que comprenda:

- 1) el nombre de la ciudad, población u otra identificación del faro;
- 2) el tipo de faro y la intensidad luminosa, en millares de candelas;
- 3) las características de la señal;
- 4) las horas de funcionamiento; y
- 5) observaciones.

ENR 5.1 Zonas prohibidas, restringidas y peligrosas

#AIP-DS# Descripción, acompañada de representación gráfica cuando corresponda, de las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, conjuntamente con información relativa a su establecimiento y activación, que comprenda:

- 1) la identificación, el nombre y las coordenadas geográficas de los límites laterales en

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

grados, minutos y segundos, si están dentro de los límites de la zona de control/área de control y en grados y minutos si están fuera de éstos;

- 2) los límites superiores e inferiores; y
- 3) observaciones que incluyan las horas de actividad.

En la columna correspondiente a las observaciones se indicará el tipo de restricción o carácter del peligro y el riesgo de interceptación en el caso de penetración.

ENR 5.2 Maniobras militares y zonas de instrucción militar y zona de identificación de defensa aérea (ADIZ)

#AIP-DS# Descripción, acompañada de representación gráfica cuando corresponda, de las zonas de instrucción militar y las maniobras militares que se desarrollen a intervalos regulares, y zona de identificación de defensa aérea (ADIZ), señalando:

- 1) en grados, minutos y segundos las coordenadas geográficas de los límites laterales cuando sea en el interior, y en grados y minutos cuando sea fuera de los límites del área o zona de control;
- 2) los límites superior e inferior y el sistema y los medios de anunciar la iniciación de actividades conjuntamente con toda información pertinente a los vuelos civiles y los procedimientos ADIZ aplicables; y
- 3) observaciones que incluyan las horas de actividad y el riesgo de interceptación en caso de penetración en la ADIZ.

ENR 5.3 Otras actividades de índole peligrosa y otros riesgos potenciales

ENR 5.3.1 Otras actividades de índole peligrosa

#AIP-DS# Descripción, acompañada de mapas cuando corresponda, de las actividades que constituyen un peligro concreto o evidente para las operaciones de aeronaves y que afectan a los vuelos, que comprenda:

- 1) las coordenadas geográficas en grados y minutos del centro y extensión de la zona de influencia;
- 2) los límites verticales;
- 3) las medidas de advertencia;
- 4) la autoridad encargada de suministrar la información; y
- 5) observaciones que incluyan las horas de actividad.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ENR 5.3.2 Otros riesgos potenciales

#AIP-DS# Descripción, acompañada de mapas cuando corresponda, y de otros riesgos potenciales que pudieran afectar a los vuelos (p. ej., volcanes activos, centrales nucleares, etc.) que comprenda:

- 1) las coordenadas geográficas en grados y minutos del lugar de peligro posible;
- 2) los límites verticales;
- 3) las medidas de advertencia;
- 4) la autoridad encargada de suministrar la información; y
- 5) observaciones.

ENR 5.4 Obstáculos para la navegación aérea

#OBS-DS# La lista de los obstáculos que afectan a la navegación aérea en el Área 1 (todo el territorio del Estado), comprende:

- 1) la identificación o designación del obstáculo;
- 2) el tipo de obstáculo;
- 3) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- 4) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana; y
- 5) el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere).

Nota 1.— *Un obstáculo cuya altura está a 100 m o más por encima del suelo se considera un obstáculo para el Área 1.*

Nota 2.— *Las especificaciones relativas a la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones/alturas de los obstáculos en el Área 1 figuran en el Apéndice 1.*

ENR 5.5 Deporte aéreo y actividades recreativas

#AIP-DS# Descripción breve acompañada de representación gráfica cuando corresponda, de las actividades intensivas de deporte aéreo y recreativas, conjuntamente con las condiciones en las cuales se desarrollan, que comprenda:

1. la designación y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

y segundos si están dentro de los límites de la zona de control/área de control y en grados y minutos si están fuera de éstos;

2. los límites verticales;
3. el número telefónico del explotador/usuario; y
4. observaciones que incluyan las horas de las actividades.

Nota. – Se permite subdividir este párrafo en diferentes secciones para cada una de las distintas categorías de actividad, siempre que se den en cada caso los detalles solicitados.

ENR 5.6 Vuelos migratorios de aves y zonas con fauna vulnerable

Descripción, acompañada de mapas en la medida de lo posible, de los movimientos migratorios de las aves, incluyendo las rutas migratorias y las zonas permanentes utilizadas por las aves para posarse, así como de zonas con fauna vulnerable.

6. CARTAS DE EN RUTA

Se exige incluir en esta sección la Carta de en ruta — OACI y las cartas índice.

PARTE 3 — AERÓDROMOS (AD)

Cuando las AIP se publiquen y distribuyan en más de un volumen y cada uno de ellos tenga un servicio separado de enmiendas y suplementos, se incorporará en cada volumen su propio prefacio, registro de Enmiendas AIP, registros de Suplementos AIP, lista de verificación de páginas AIP, más una lista actualizada de las enmiendas hechas a mano. Cuando las AIP se publiquen en un solo volumen, se anotará “no aplicable” en cada una de las subsecciones.

AD 0.1 Índice de la Parte 3

Lista de secciones y subsecciones de la Parte 3 — Aeródromos (AD).

Nota. – Las subsecciones pueden ordenarse alfabéticamente.

AD 1. AERÓDROMOS/HELIPUERTOS — INTRODUCCIÓN

AD 1.1 Disponibilidad de aeródromos/helipuertos y condiciones de uso

AD 1.1.1 Condiciones generales

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Descripción breve de la autoridad estatal encargada de los aeródromos y helipuertos, con indicación de:

- 1) las condiciones generales en que los aeródromos/helipuertos e instalaciones conexas están disponibles para su uso; y
- 2) mención de los documentos de la OACI en los cuales se basan los servicios y del lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas.

AD 1.1.2 Uso de bases aéreas militares

Reglamentos y procedimientos, si los hubiera, relativos al uso civil de las bases aéreas militares.

AD 1.1.3 Procedimientos para escasa visibilidad (LVP)

Las condiciones generales en las que se ponen en práctica los procedimientos para escasa visibilidad aplicables a las operaciones CAT II/III en los aeródromos, en caso de haberlas.

AD 1.1.4 Mínimos de utilización de aeródromo

Detalles de los mínimos de utilización de aeródromo aplicados por el Estado.

AD 1.1.5 Otra información

Otra información de carácter similar, si corresponde.

AD 1.2 Servicios de salvamento y extinción de incendios y plan para la nieve

AD 1.2.1 Servicios de salvamento y extinción de incendios

Descripción breve de los reglamentos relativos al establecimiento de servicios de salvamento y extinción de incendios en los aeródromos y helipuertos disponibles para uso público, conjuntamente con una indicación de las categorías de salvamento y extinción de incendios establecidas por el Estado.

AD 1.2.2 Plan para la nieve

Descripción breve de los preparativos generales para la nieve en aeródromos y helipuertos de uso público en los que normalmente se dan condiciones de nieve, con indicación de:

- 1) la organización del servicio de invierno;
- 2) la vigilancia de las áreas de movimiento;
- 3) los métodos de medición y mediciones que se realizan;
- 4) las medidas adoptadas para mantener las áreas de movimiento en condiciones de funcionamiento;
- 5) el sistema y los medios de notificación;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 6) los casos de cierre de las pistas; y
- 7) la distribución de información sobre las condiciones de nieve.

Nota. – Cuando en los aeropuertos/helipuertos los elementos del plan para la nieve sean diferentes, se permite subdividir este subpárrafo como mejor corresponda.

AD 1.3 Índice de aeródromos y helipuertos

Lista de aeródromos y helipuertos dentro del Estado, acompañada de una representación gráfica, con indicación de:

- 1) el nombre del aeródromo/helipuerto y el indicador de lugar OACI;
- 2) el tipo de tráfico al que se le permite usar el aeródromo/helipuerto (internacional/nacional, IFR/VFR, regular/no regular, de la aviación general, militar y otro); y
- 3) referencia a la subsección de la Parte 3 de la AIP en la que se dan detalles del aeródromo/helipuerto.

AD 1.4 Agrupación de aeródromos y helipuertos

Descripción breve de los criterios que emplea el Estado para agrupar aeródromos/helipuertos para fines de producción, distribución o suministro de información (internacionales/nacionales; primarios/secundarios; principales/otros; civiles/militares; etc.).

AD 1.5 Situación de certificación de los aeródromos

Lista de los aeródromos dentro del Estado, indicándose su situación de certificación, con indicación de:

- 1) el nombre del aeródromo y el indicador de lugar OACI;
- 2) la fecha y, si corresponde, la validez de la certificación; y
- 3) observaciones, si las hubiere.

AD 2. AERÓDROMOS

Nota. – **** se sustituirá por el indicador de lugar OACI que corresponda.

**** AD 2.1 Indicador de lugar y nombre del aeródromo

Se exige incluir el indicador de lugar OACI asignado al aeródromo y el nombre del aeródromo. En todas las subsecciones de la sección AD 2, el indicador de lugar OACI será parte integrante del sistema de referencia.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

**** AD 2.2 Datos geográficos y administrativos del aeródromo

Se exige presentar los datos geográficos y administrativos del aeródromo, incluyendo:

- 1) el punto de referencia del aeródromo (coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos) y su emplazamiento;
- 2) la dirección y distancia al punto de referencia del aeródromo desde el centro de la ciudad o población a la que presta servicio el aeródromo;
- 3) la elevación del aeródromo redondeada al metro o pie más próximo, la temperatura de referencia y la temperatura mínima media;
- 4) cuando corresponda, la ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo redondeada al metro o pie más próximo;
- 5) la declinación magnética redondeada al grado más próximo, fecha de la información y cambio anual;
- 6) el nombre del explotador del aeródromo, dirección, números de teléfono y fax, dirección de correo electrónico, dirección AFS y, si está disponible, dirección de sitio web;
- 7) los tipos de tránsito que pueden utilizar el aeródromo (IFR/VFR); y
- 8) observaciones.

**** AD 2.3 Horas de funcionamiento

Descripción detallada de las horas de funcionamiento de los servicios en el aeródromo, con indicación de:

- 1) el explotador del aeródromo;
- 2) la aduana e inmigración;
- 3) sanidad y servicios sanitarios;
- 4) la oficina de información AIS;
- 5) la oficina de notificación ATS (ARO);
- 6) la oficina de información MET;
- 7) los servicios de tránsito aéreo;
- 8) el abastecimiento de combustible;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 9) servicios de escala;
- 10) servicios de seguridad de la aviación (protección);
- 11) deshielo; y
- 12) observaciones.

**** AD 2.4 Servicios e instalaciones de escala

Descripción detallada de los servicios e instalaciones de escala disponibles en el aeródromo, con indicación de:

- 1) elementos disponibles para el manejo de carga;
- 2) tipos de combustible y lubricantes;
- 3) instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible;
- 4) servicios e instalaciones de deshielo;
- 5) espacio de hangar para las aeronaves de paso;
- 6) instalaciones y servicios de reparación para las aeronaves de paso; y
- 7) observaciones.

**** AD 2.5 Instalaciones y servicios para pasajeros

Instalaciones y servicios para pasajeros disponibles en el aeródromo en una breve descripción o como referencia a otras fuentes de información, como un sitio web, con indicación de:

- 1) hoteles en el aeródromo o en sus proximidades;
- 2) restaurantes en el aeródromo o en sus proximidades;
- 3) posibilidades de transporte;
- 4) instalaciones y servicios médicos;
- 5) banco y oficina de correos en el aeródromo o en sus proximidades;
- 6) oficina de turismo; y
- 7) observaciones.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

**** AD 2.6 Servicios de salvamento y extinción de incendios

Descripción detallada de los servicios y equipo de salvamento y extinción de incendios disponibles en el aeródromo, con indicación de:

- 1) la categoría del aeródromo con respecto a la extinción de incendios;
- 2) el equipo de salvamento;
- 3) medios para el retiro de aeronaves inutilizadas; y
- 4) observaciones.

**** AD 2.7 Disponibilidad según la estación del año — remoción de obstáculos en la superficie

Descripción detallada del equipo y de las prioridades operacionales establecidas para la remoción de obstáculos en las áreas de movimiento del aeródromo, con indicación de:

- 1) tipos de equipo de remoción de obstáculos;
- 2) prioridades de remoción de obstáculos; y
- 3) observaciones.

**** AD 2.8 Datos sobre plataformas, calles de rodaje y emplazamientos/ posiciones de verificación de equipo

Detalles relativos a las características físicas de las plataformas, las calles de rodaje y emplazamientos/posiciones de los puntos de verificación designados, que comprenda:

- 1) designación, superficie y resistencia de las plataformas;
- 2) designación, ancho, superficie y resistencia de las calles de rodaje;
- 3) emplazamiento y elevación redondeados al metro o pie más próximo de los puntos de verificación de altímetros;
- 4) emplazamiento de los puntos de verificación de VOR;
- 5) posición de los puntos de verificación del INS en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo; y
- 6) observaciones.

Si los emplazamientos/posiciones de verificación se presentan en un plano de aeródromo, en esta subsección se incluirá una nota a esos efectos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

**** AD 2.9 Sistema de guía y control del movimiento en la superficie y señales

Descripción breve del sistema de guía y control del movimiento en la superficie y señales de pista y de calles de rodaje, que comprenda:

- 1) uso de señales de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves, líneas de guía de calles de rodaje y sistema de guía visual a muelles/estacionamiento en los puestos de estacionamiento de aeronaves;
- 2) señales y luces de pista y de calle de rodaje;
- 3) barras de parada y luces de protección de pista (en caso de haberlas);
- 4) otras medidas de protección de pista; y
- 5) observaciones.

**** AD 2.10 Obstáculos de aeródromo

#OBS DS# Descripción detallada de los obstáculos que comprenda:

- 1) obstáculos en el Área 2:
 - a) la identificación o designación del obstáculo;
 - b) el tipo de obstáculo;
 - c) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;
 - d) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana;
 - e) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere); y
 - f) la indicación NIL, cuando corresponda.

Nota 1.– En el Anexo 15, Capítulo 5, figura una descripción del Área 2 mientras que el Apéndice 10 de este Reglamento en la Figura A10-2 contiene ilustraciones gráficas de las superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos

Nota 2.– Las especificaciones relativas a la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones/alturas para los obstáculos en el Área 2 figuran en el Apéndice 1.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 2) la ausencia de un conjunto de datos del Área 2 para el aeródromo debe especificarse claramente y deben proporcionarse datos de obstáculos para:
 - a) los obstáculos que penetran las superficies limitadoras de obstáculos;
 - b) los obstáculos que penetran la superficie de identificación de obstáculos del área de la trayectoria de despegue; y
 - c) otros obstáculos considerados como peligrosos para la navegación aérea.
- 3) la indicación de que la información sobre obstáculos en el Área 3 no se proporciona, o si se proporciona:
 - a) la identificación o designación del obstáculo;
 - b) el tipo de obstáculo;
 - c) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;
 - d) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas a la décima de metros o pies más próxima;
 - e) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere);
 - f) si corresponde, una indicación de que la lista de obstáculos está disponible como conjunto de datos digitales y una referencia a GEN 3.1.6; y
 - g) la indicación NIL, cuando corresponda.

Nota 1.— *En el Anexo 15, Capítulo 5, figura una descripción del Área 3 mientras que el Apéndice 8, Figura A8-3 de este documento contiene ilustraciones gráficas de superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos que se utilizan para identificar obstáculos en el Área 3.*

Nota 2.— *Las especificaciones relativas a la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones/alturas de los obstáculos en el Área 3 figuran en el Apéndice 1.*

**** AD 2.11 Información meteorológica suministrada

Descripción detallada de la información meteorológica que se proporciona en el aeródromo y mención de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, con indicación de:

- 1) el nombre de la oficina meteorológica conexas;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 2) las horas de funcionamiento y, cuando corresponda, la designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas;
- 3) la oficina responsable de la preparación de TAF y los períodos de validez e intervalo de expedición de los pronósticos;
- 4) la disponibilidad de pronósticos de tendencias para el aeródromo e intervalos de expedición;
- 5) información sobre cómo se hacen las exposiciones verbales y las consultas;
- 6) el tipo de documentación de vuelo suministrada e idioma o idiomas utilizados en la documentación de vuelo;
- 7) las cartas y otra información expuesta o a disposición para exposiciones verbales o consultas;
- 8) el equipo suplementario de que se disponga para suministrar información sobre condiciones meteorológicas p. ej., radar meteorológico y receptor para las imágenes de satélite;
- 9) la dependencia o dependencias de servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica; y
- 10) otra información (p. ej. limitaciones del servicio).

**** AD 2.12 Características físicas de las pistas

Descripción detallada de las características físicas de cada pista, con indicación de:

- 1) designaciones;
- 2) marcaciones verdaderas en centésimas de grado;
- 3) dimensiones de las pistas redondeadas al metro o pie más próximo;
- 4) resistencia del pavimento (PCN y otros datos afines) y superficie de cada pista y de las zonas de parada correspondientes;
- 5) coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo de cada umbral y extremo de pista y, cuando corresponda, ondulación geoidal de:
 - los umbrales de las pistas de aproximación que no sean de precisión redondeados al metro o pie más próximo; y
 - los umbrales de las pistas de aproximación de precisión redondeados a la décima de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- metro o pie más próximo;
- 6) las elevaciones de:
- los umbrales de las pistas de aproximación que no sean de precisión redondeados al metro o pie más próximo; y
 - los umbrales y la máxima elevación de la zona de toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión redondeados a la décima de metro o pie más próximo;
- 7) la pendiente de cada pista y de sus zonas de parada;
- 8) las dimensiones de las zonas de parada (si las hubiera) redondeadas al metro o pie más próximo;
- 9) las dimensiones de las zonas libres de obstáculos (si las hubiera) redondeadas al metro o pie más próximo;
- 10) las dimensiones de las franjas;
- 11) las dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista;
- 12) ubicación (en qué extremo de pista) y descripción del sistema de parada (de haberlo);
- 13) existencia de zona despejada de obstáculos; y
- 14) observaciones.

**** AD 2.13 Distancias declaradas

Descripción detallada de las distancias declaradas redondeadas al metro o pie más próximo para ambos sentidos de cada pista, que comprenda:

- 1) el designador de pista;
- 2) el recorrido de despegue disponible;
- 3) la distancia de despegue disponible y, si corresponde, distancias declaradas reducidas alternativas;
- 4) la distancia de aceleración-parada disponible;
- 5) la distancia de aterrizaje disponible; y
- 6) observaciones, incluido el punto de entrada o inicio en el que se hayan declarado distancias reducidas alternativas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Si determinado sentido de la pista no puede utilizarse para despegar o aterrizar, o para ninguna de esas operaciones por estar prohibido operacionalmente, ello se indicará mediante las palabras “no utilizable” o con la abreviatura “NU” (Anexo 14, Volumen I, Adjunto A, Sección 3).

**** AD 2.14 Luces de aproximación y de pista

Descripción detallada de las luces de aproximación y de pista, con indicación de:

- 1) el designador de la pista;
- 2) el tipo, longitud e intensidad del sistema de iluminación de aproximación;
- 3) las luces de umbral de pista, color y barras de ala;
- 4) el tipo de sistema visual indicador de pendiente de aproximación;
- 5) la longitud de las luces de zona de toma de contacto en la pista;
- 6) la longitud, separación, color e intensidad de las luces de eje de pista;
- 7) la longitud, separación, color e intensidad de las luces de borde de pista;
- 8) el color de las luces de extremo de pista y barras de ala;
- 9) la longitud y color de las luces de zonas de parada; y
- 10) observaciones.

**** AD 2.15 Otros sistemas de iluminación y fuente secundaria de energía eléctrica

Descripción de otros sistemas de iluminación y de la fuente secundaria de energía eléctrica, con indicación de:

- 1) el emplazamiento, las características y las horas de funcionamiento de los faros de aeródromo/faros de identificación de aeródromo (si los hubiera);
- 2) el emplazamiento e iluminación (en caso de haberla) del anemómetro/indicador de la dirección de aterrizaje;
- 3) las luces de borde de calle de rodaje y de eje de calle de rodaje;
- 4) la fuente secundaria de energía eléctrica, incluyendo el tiempo de conmutación; y
- 5) observaciones.

**** AD 2.16 Zona de aterrizaje para helicópteros

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Descripción detallada de la zona del aeródromo destinada al aterrizaje de helicópteros, con indicación de:

- 1) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo y, cuando corresponda, la ondulación geoidal del centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF), o bien del umbral de cada área de aproximación final y de despegue (FATO):
 - para aproximaciones que no sean de precisión, redondeada al metro o pie más próximo; y
 - para aproximaciones de precisión, redondeada a la décima de metro o pie más próximo;
- 2) la elevación del área TLOF o FATO:
 - para aproximaciones que no sean de precisión, redondeada al metro o pie más próximo; y
 - para aproximaciones de precisión, redondeada a la décima de metro o pie más próximo;
- 3) las dimensiones de las áreas TLOF y FATO redondeadas al metro o pie más próximo, su tipo de superficie, carga admisible y señales;
- 4) marcaciones verdaderas de la FATO redondeadas a centésimas de grado;
- 5) las distancias declaradas disponibles, redondeadas al metro o pie más próximo;
- 6) la iluminación de aproximación y de la FATO; y
- 7) observaciones.

**** AD 2.17 Espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo

#AIP-DS# Descripción detallada del espacio aéreo para los servicios de tránsito aéreo (ATS) organizado en el aeródromo, con indicación de:

- 1) la designación del espacio aéreo y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos;
- 2) los límites verticales;
- 3) la clasificación del espacio aéreo;
- 4) el distintivo de llamada e idioma o idiomas de la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio;
- 5) la altitud de transición;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 6) horas de aplicación; y
- 7) observaciones.

**** AD 2.18 Instalaciones de comunicación de los servicios de tránsito aéreo

Descripción detallada de las instalaciones de comunicación de los ATS establecidas en el aeródromo, con indicación de:

- 1) la designación del servicio;
- 2) el distintivo de llamada;
- 3) el canal o los canales;
- 4) el número o números SATVOICE, si está disponible;
- 5) la dirección de conexión, según corresponda;
- 6) las horas de funcionamiento; y
- 7) observaciones.

**** AD 2.19 Radioayudas para la navegación y el aterrizaje

#AIP-DS# Descripción detallada de las radioayudas para la navegación y el aterrizaje relacionadas con la aproximación por instrumentos y los procedimientos de área terminal en el aeródromo, que comprenda:

- 1) el tipo de ayuda, la variación magnética redondeada al grado más próximo, según corresponda, y tipo de operación apoyada para ILS/MLS, GNSS básico, SBAS y GBAS y, en el caso del VOR/ILS/MLS, la declinación de la estación redondeada al grado más próximo, utilizada para la alineación técnica de la ayuda;
- 2) la identificación, si se requiere;
- 3) la frecuencia o frecuencias, el número o los números de canal, el proveedor de servicios y el identificador de la trayectoria de referencia (RPI), según corresponda;
- 4) las horas de funcionamiento, según corresponda;
- 5) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo de la posición de la antena transmisora, según corresponda;
- 6) la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos y del DME/P redondeada a los 3 m (10 ft) más próximos, la elevación del punto de referencia del GBAS redondeada al metro o al pie más próximo, y la altura elipsoidal del punto redondeada al metro o al pie más próximos. En el caso del SBAS, la altura

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

elipsoidal del punto del umbral de aterrizaje (LTP) o del punto de umbral ficticio (FTP) redondeada al metro o pie más próximo;

- 7) el radio del volumen de servicio desde el punto de referencia del GBAS hasta el kilómetro o milla marina más próximos; y
- 8) observaciones.

Cuando se utilice la misma ayuda para fines de en ruta y de aeródromo, la descripción correspondiente aparecerá también en la sección ENR 4. Si el GBAS presta servicio a más de un aeródromo, la descripción de la ayuda se proporcionará para cada aeródromo. En la columna correspondiente a las observaciones se indicará el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia civil normal del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

**** AD 2.20 Reglamento local del aeródromo

Descripción detallada del reglamento que se aplica a la utilización del aeródromo, con indicación de si pueden realizarse vuelos de instrucción, con aeronaves sin radio y aeronaves microlivianas y similares, y a las maniobras en la superficie y el estacionamiento, pero excluidos los procedimientos de vuelo.

**** AD 2.21 Procedimientos de atenuación del ruido

Descripción detallada de los procedimientos de atenuación del ruido establecidos en el aeródromo.

**** AD 2.22 Procedimientos de vuelo

Descripción detallada de las condiciones y procedimientos de vuelo, incluidos los procedimientos radar y/o ADS-B, establecidos sobre la base de la organización del espacio aéreo en el aeródromo. Descripción detallada de los procedimientos con visibilidad reducida en el aeródromo que se hayan establecido, con indicación de:

- 1) pista(s) y equipo conexo autorizados para uso en procedimientos con visibilidad reducida;
- 2) condiciones meteorológicas definidas para la iniciación, utilización y terminación de los procedimientos con visibilidad reducida;
- 3) descripción de las marcas/luces en tierra que han de utilizarse en los procedimientos con visibilidad reducida; y
- 4) observaciones.

**** AD 2.23 Información suplementaria

Información adicional sobre el aeródromo, p. ej., mención de concentraciones de aves en el

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeródromo e información de los movimientos diarios de importancia entre las zonas utilizadas por las aves para posarse y para alimentarse, en la medida de lo posible.

**** AD 2.24 Cartas relativas al aeródromo

Es necesario incluir cartas relativas al aeródromo, en el orden siguiente:

- 1) Plano de aeródromo/helipuerto — OACI;
- 2) Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves — OACI;
- 3) Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI;
- 4) Plano de obstáculos de aeródromo — OACI Tipo A (para cada pista);
- 5) Plano de obstáculos de aeródromos — OACI Tipo B (cuando está disponible);
- 6) Plano topográfico y de obstáculos de aeródromos — OACI (electrónico);
- 7) Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI (pistas para aproximaciones de precisión de Cat II y Cat III);
- 8) Carta de área — OACI (rutas de salida y tránsito);
- 9) Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI;
- 10) Carta de área — OACI (rutas de llegada y tránsito);
- 11) Carta de llegada normalizada — vuelo por instrumentos — OACI;
- 12) Carta de altitud mínima de vigilancia ATC — OACI;
- 13) Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada pista y cada tipo de procedimiento);
- 14) Carta de aproximación visual — OACI; y
- 15) Concentraciones de aves en las cercanías del aeródromo.
Si algunas de las cartas no se producen, se incluirá en la sección GEN 3.2, una declaración a esos efectos.

Nota. – Podrá utilizarse una página con sobre en la AIP para incluir el Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo — OACI (electrónico) sobre medios electrónicos apropiados.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

AD 3. HELIPUERTOS

Cuando el aeródromo tenga una zona para el aterrizaje de helicópteros, los datos al efecto se presentarán en

**** AD 2.16 únicamente.

Nota. – **** quedará sustituido por el indicador de lugar OACI que corresponda.

**** AD 3.1 Indicador de lugar y nombre del helipuerto

Se exige incluir el indicador de lugar OACI asignado al helipuerto y el nombre del helipuerto. En todas las subsecciones de la sección AD 3, el indicador de lugar OACI será parte integrante del sistema de referencia.

**** AD 3.2 Datos geográficos y administrativos del helipuerto

Se exige presentar los datos geográficos y administrativos del helipuerto, incluyendo:

- 1) el punto de referencia del helipuerto (coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos) y su emplazamiento;
- 2) la dirección y distancia al punto de referencia del helipuerto desde el centro de la ciudad o población a la que presta servicio el helipuerto;
- 3) la elevación del helipuerto redondeada al metro o pie más próximo, la temperatura de referencia y la temperatura mínima media;
- 4) cuando corresponda, la ondulación geoidal en la posición de la elevación del helipuerto redondeada al metro o pie más próximo;
- 5) la variación magnética redondeada al grado más próximo, fecha de la información y cambio anual;
- 6) el nombre del explotador del helipuerto, dirección, números de teléfono y fax, dirección de correo electrónico, dirección AFS y, si está disponible, dirección de sitio web;
- 7) el tipo de tránsito que puede utilizar el helipuerto (IFR/VFR); y
- 8) observaciones.

**** AD 3.3 Horas de funcionamiento

Descripción detallada de las horas de funcionamiento de los servicios en el helipuerto:

- 1) el explotador del helipuerto;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 2) aduana e inmigración;
- 3) sanidad y servicios sanitarios;
- 4) la oficina de información AIS;
- 5) la oficina de notificación ATS (ARO);
- 6) la oficina de información MET;
- 7) los servicios de tránsito aéreo;
- 8) abastecimiento de combustible;
- 9) servicios de escala;
- 10) servicios de seguridad de la aviación (protección);
- 11) deshielo; y
- 12) observaciones.

**** AD 3.4 Servicios e instalaciones de escala

Descripción detallada de los servicios e instalaciones de escala disponibles en el helipuerto, con indicación de:

- 1) elementos disponibles para el manejo de carga;
- 2) tipos de combustible y lubricantes;
- 3) instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible;
- 4) servicios e instalaciones de deshielo;
- 5) espacio de hangar para los helicópteros de paso;
- 6) instalaciones y servicios de reparación para los helicópteros de paso; y
- 7) observaciones.

**** AD 3.5 Instalaciones y servicios para pasajeros

Instalaciones y servicios para pasajeros disponibles en el helipuerto en una breve descripción o como referencia a otras fuentes de información, como un sitio web, con indicación de:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 1) hoteles en el helipuerto o en sus proximidades;
- 2) restaurantes en el helipuerto o en sus proximidades;
- 3) posibilidades de transporte;
- 4) instalaciones y servicios médicos;
- 5) banco y oficina de correos en el helipuerto o en sus proximidades;
- 6) oficina de turismo; y
- 7) observaciones.

**** AD 3.6 Servicios de salvamento y extinción de incendios

Descripción detallada de los servicios y equipo de salvamento y extinción de incendios disponibles en el helipuerto, con indicación de:

- 1) la categoría del helipuerto con respecto a la extinción de incendios;
- 2) el equipo de salvamento;
- 3) medios para el retiro de helicópteros inutilizados; y
- 4) observaciones.

**** AD 3.7 Disponibilidad según la estación del año — remoción de obstáculos en la superficie

Descripción detallada del equipo y de las prioridades operacionales establecidas para la remoción de obstáculos en las áreas de movimiento del helipuerto, con indicación de:

- 1) tipos de equipo de remoción de obstáculos;
- 2) prioridades de remoción de obstáculos; y
- 3) observaciones.

**** AD 3.8 Datos sobre plataformas, calles de rodaje y emplazamientos/ posiciones de verificación de equipo

Detalles relativos a las características físicas de las plataformas, las calles de rodaje y emplazamientos/posiciones de los puntos de verificación designados que comprenda:

- 1) designación, superficie y resistencia de las plataformas y de los puestos de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

estacionamiento de helicópteros;

- 2) designación, ancho y tipo de superficie de las calles de rodaje en tierra para helicópteros;
- 3) ancho y designación de las calles de rodaje aéreo y rutas de desplazamiento aéreo para helicópteros;
- 4) emplazamiento y elevación redondeados al metro o pie más próximo de los puntos de verificación de altímetros;
- 5) emplazamiento de los puntos de verificación de VOR;
- 6) posición de los puntos de verificación del INS en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo; y
- 7) observaciones.

Si los emplazamientos/posiciones de verificación se presentan en un plano de helipuerto, en esta subsección se incluirá una nota a esos efectos.

**** AD 3.9 Señales y balizas

Descripción breve de las señales y balizas del área de aproximación final y despegue y del área de rodaje, con indicación de:

- 1) señales de aproximación final y de despegue;
- 2) señales en calles de rodaje, balizas en calles de rodaje aéreo y balizas de ruta de tránsito aéreo; y
- 3) observaciones.

**** AD 3.10 Obstáculos de helipuertos

#OBS-DS# Descripción detallada de los obstáculos, que comprenda:

- 1) la identificación o designación del obstáculo;
- 2) el tipo de obstáculo;
- 3) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;
- 4) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 5) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere); y
- 6) la indicación NIL, cuando corresponda.

**** AD 3.11 Información meteorológica suministrada

Descripción detallada de la información meteorológica que se proporciona en el helipuerto y mención de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, con indicación de:

- 1) el nombre de la oficina meteorológica conexas;
- 2) las horas de funcionamiento y, cuando corresponda, la designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas;
- 3) la oficina responsable de la preparación de TAF y los períodos de validez de los pronósticos;
- 4) la disponibilidad de pronósticos de tendencias para el helipuerto e intervalos de expedición;
- 5) información sobre cómo se hacen las exposiciones verbales y las consultas;
- 6) el tipo de documentación de vuelo suministrada e idioma o idiomas utilizados en la documentación de vuelo;
- 7) las cartas y otra información expuesta o a disposición para exposiciones verbales o consultas;
- 8) el equipo suplementario de que se disponga para suministrar información sobre condiciones meteorológicas p. ej., radar meteorológico y receptor para las imágenes de satélite;
- 9) la dependencia o dependencias de servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica; y
- 10) otra información (p. ej., limitaciones del servicio, etc.)

**** AD 3.12 Datos del helipuerto

Descripción detallada de las dimensiones del helipuerto e información conexas, con indicación de:

- 1) el tipo de helipuerto (de superficie, elevado o heliplataforma);
- 2) las dimensiones del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) redondeadas al metro o pie más próximo;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 3) las marcaciones verdaderas del área de aproximación final y de despegue (FATO) redondeadas a centésimas de grado;
- 4) las dimensiones de la FATO redondeadas al metro o pie más próximo y tipo de superficie;
- 5) superficie y resistencia del pavimento de la TLOF en toneladas (1 000 kg);
- 6) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo y, cuando corresponda, la ondulación geoidal del centro geométrico de la TLOF o de cada umbral de la FATO:
 - para aproximaciones que no sean de precisión, redondeada al metro o pie más próximo; y
 - para aproximaciones de precisión, redondeada a la décima de metro o pie más próximo;
- 7) la pendiente y la elevación de la TLOF o la FATO:
 - para aproximaciones que no sean de precisión, redondeada al metro o pie más próximo; y
 - para aproximaciones de precisión, redondeada a la décima de metro o pie más próximo;
- 8) las dimensiones del área de seguridad operacional;
- 9) las dimensiones de las zonas libres de obstáculos para helicópteros, redondeadas al metro o pie más próximo;
- 10) la existencia de un sector despejado de obstáculos; y
- 11) observaciones.

**** AD 3.13 Distancias declaradas

Descripción detallada de las distancias declaradas redondeadas al metro o pie más próximo, cuando sean pertinentes a un helipuerto, con indicación de:

- 1) la distancia de despegue disponible y, en su caso, las distancias declaradas reducidas alternativas;
- 2) la distancia de despegue interrumpido disponible;
- 3) la distancia de aterrizaje disponible; y
- 4) observaciones, incluido el punto de entrada o inicio donde se hayan declarado distancias

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

reducidas alternativas.

**** AD 3.14 Luces de aproximación y de FATO

Descripción detallada de las luces de aproximación y de la FATO, con indicación de:

- 1) el tipo, longitud e intensidad del sistema de iluminación de aproximación;
- 2) el tipo de sistema visual indicador de pendiente de aproximación;
- 3) las características y emplazamiento de las luces del área FATO;
- 4) las características y emplazamiento de las luces de punto de visada;
- 5) características y emplazamiento del sistema de iluminación de la TLOF; y
- 6) observaciones.

**** AD 3.15 Otros sistemas de iluminación y fuente secundaria de energía eléctrica

Descripción de otros sistemas de iluminación y de la fuente secundaria de energía eléctrica, con indicación de:

- 1) el emplazamiento, las características y las horas de funcionamiento de los faros del helipuerto;
- 2) el emplazamiento e iluminación del indicador de la dirección del viento (WDI);
- 3) las luces de borde de calle de rodaje y de eje de calle de rodaje;
- 4) la fuente secundaria de energía eléctrica, incluyendo el tiempo de conmutación; y
- 5) observaciones.

**** AD 3.16 Espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo

#AIP-DS# Descripción detallada del espacio aéreo para los servicios de tránsito aéreo (ATS) organizado en el helipuerto, con indicación de:

- 1) la designación del espacio aéreo y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos;
- 2) los límites verticales;
- 3) la clasificación del espacio aéreo;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 4) el distintivo de llamada e idioma o idiomas de la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio;
- 5) la altitud de transición;
- 6) horas de aplicación; y
- 7) observaciones.

****** AD 3.17 Instalaciones de comunicación de los servicios de tránsito aéreo**

#AIP-DS# Descripción detallada de las instalaciones de comunicación de los ATS establecidas en el helipuerto, con indicación de:

- 1) la designación del servicio;
- 2) el distintivo de llamada;
- 3) los canales;
- 4) los números SATVOICE, de haberlos;
- 5) la dirección de conexión, si corresponde;
- 6) las horas de funcionamiento; y
- 7) observaciones.

****** AD 3.18 Radioayudas para la navegación y el aterrizaje**

#AIP-DS# Descripción detallada de las radioayudas para la navegación y el aterrizaje relacionadas con la aproximación por instrumentos y los procedimientos de área terminal en el helipuerto, que comprenda:

- 1) el tipo de ayuda, la variación magnética redondeada al grado más próximo, según corresponda, y el tipo de operación admisible para ILS/MLS, GNSS básico, SBAS y GBAS y también para la declinación de la estación VOR/ILS/MLS, utilizada para la alineación técnica de la ayuda, redondeada al grado más próximo;
- 2) la identificación, si se requiere;
- 3) la frecuencia o frecuencias, el número o los números de canal, el proveedor de servicios y el identificador de la trayectoria de referencia (RPI), según corresponda;
- 4) las horas de funcionamiento, según corresponda;
- 5) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo de la

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

posición de la antena transmisora, según corresponda;

- 6) la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos y del DME/P redondeada a los 3 m (10 ft) más próximos, la elevación del punto de referencia del GBAS redondeada al metro o al pie más próximo, y la altura elipsoidal del punto redondeada al metro o al pie más próximos. En el caso del SBAS, la altura elipsoidal del punto del umbral de aterrizaje (LTP) o del punto de umbral ficticio (FTP) redondeada al metro o pie más próximo;
- 7) el radio del volumen de servicio desde el punto de referencia del GBAS hasta el kilómetro o milla marina más próximos; y
- 8) observaciones.

Cuando se utilice la misma ayuda para fines de en ruta y de helipuerto, la descripción correspondiente aparecerá también en la sección ENR 4. Si el sistema GBAS presta servicio a más de un helipuerto, se proporcionará la descripción de la ayuda para cada helipuerto. En la columna correspondiente a las observaciones se indicará el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia civil normal del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

**** AD 3.19 Reglamento local del helipuerto

Descripción detallada del reglamento que se aplica a la utilización del helipuerto, con indicación de si pueden realizarse vuelos de instrucción, con aeronaves sin radio y aeronaves microlivianas y similares, y a las maniobras en la superficie y el estacionamiento, pero excluidos los procedimientos de vuelo.

**** AD 3.20 Procedimientos de atenuación del ruido

Descripción detallada de los procedimientos de atenuación del ruido establecidos en el helipuerto.

**** AD 3.21 Procedimientos de vuelo

Descripción detallada de las condiciones y procedimientos de vuelo, incluidos los procedimientos radar y/o ADS-B, establecidos sobre la base de la organización del espacio aéreo en el helipuerto. Descripción detallada de los procedimientos con visibilidad reducida en el helipuerto que se hayan establecido, con indicación de:

- 1) las áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) y equipo conexo autorizados para usar en los procedimientos con visibilidad reducida;
- 2) condiciones meteorológicas definidas para la iniciación, utilización y terminación de los procedimientos con visibilidad reducida;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 3) descripción de las marcas/luces en tierra que se utilizarán en los procedimientos con visibilidad reducida; y
- 4) observaciones.

**** AD 3.22 Información suplementaria

Información adicional sobre el helipuerto, p. ej., mención de concentraciones de aves en el helipuerto e información de los movimientos diarios de importancia entre las zonas utilizadas por las aves para posarse y para alimentarse, en la medida de lo posible.

**** AD 3.23 Cartas relativas al helipuerto

Se exige incluir cartas relacionadas con el helipuerto, en el orden siguiente:

- 1) Plano de aeródromo/helipuerto — OACI;
- 2) Carta de área — OACI (rutas de salida y tránsito);
- 3) Carta de salida normalizada — vuelo por instrumentos — OACI;
- 4) Carta de área — OACI (rutas de llegada y tránsito);
- 5) Carta de llegada normalizada — vuelo por instrumentos — OACI;
- 6) Carta de altitud mínima de vigilancia ATC — OACI;
- 7) Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada tipo de procedimiento);
- 8) Carta de aproximación visual — OACI; y
- 9) Concentración de aves en las proximidades del helipuerto.

Si alguna de las cartas no se produce, se incluirá en la sección GEN 3.2, una declaración a esos efectos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 3 Formato de NOTAM

Indicador de prioridad											→	
Dirección												
<<≡												
Fecha y hora de depósito											→	
Indicador del remitente											<<≡(
Serie, número e indicador del mensaje												
NOTAM que contiene nueva información NOTAMN (Serie y número/ año)											
NOTAM que reemplaza un NOTAM anterior NOTAMR..... (Serie y número/ año) (Serie y número/ año del NOTAM reemplazado)											
NOTAM que cancela un NOTAM anterior NOTAMC..... (Serie y número/ año) (Serie y número/ año del NOTAM cancelado)										<<≡	
Calificativos												
	FIR	Código NOTAM	Tránsito	Objetivo	Alcance	Límite inferior	Límite superior	Coordenadas, Radio				
a)	a)											<<≡
Identificación del indicador de lugar OACI correspondiente a la instalación, espacio aéreo o condición notificados								A)				→
Periodo de validez												
Desde (grupo fecha-hora)			B)									→
Hasta (PERM o grupo fecha-hora)			C)									<<≡
Horario (si corresponde)			D)								→	
<<≡												
Texto del NOTAM; Entradas en lenguaje claro (con abreviaturas OACI)												
E)												
Límite inferior		F)									→	
Límite superior		G))<<≡	
Firma												

*Suprimase cuando corresponda

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE NOTAM

1. Generalidades

Se transmitirán la línea de calificativos (casilla Q) y todos los identificadores (casillas A a G inclusive), cada uno seguido del signo de cierre de paréntesis como se indica en el formato, a no ser que no haya ninguna entrada respecto a determinado identificador.

2. Numeración de los NOTAM

A cada NOTAM se le debe adjudicar una serie determinada mediante una letra y un número que debe ser de cuatro cifras seguidas de una barra y de un número de dos cifras para el año (p. ej., A0023/03). Cada serie empezará el 1 de enero con el número 0001.

3. Calificativos Casilla Q)

La casilla Q se subdivide en ocho campos, separados por barras. En cada campo debe incorporarse una entrada. En el Manual para los servicios de información aeronáutica (Documento OACI 8126) se dan ejemplos de cómo deben llenarse los campos. La definición de campo es la siguiente

1) FIR

- a) Si el asunto al que se refiere la información se encuentra geográficamente dentro de una FIR, el indicador de lugar OACI será el de la FIR en cuestión. Cuando el aeródromo está situado dentro de la FIR que se sobrepone, de otro Estado, el primer campo de la casilla Q) contendrá el código de esa FIR (p. ej., Q) LFRR/ ...A) EGJJ); o; si el asunto al que se refiere la información se encuentra geográficamente dentro de más de una FIR, el campo de la FIR consistirá en las letras de nacionalidad OACI del Estado que inicia el NOTAM seguidas de "XX". (El indicador de lugar de la FIR que se sobrepone no debe utilizarse). Los indicadores de lugar OACI de las FIR en cuestión o el indicador del organismo estatal o no estatal responsable de prestar el servicio de navegación en más de un Estado, se indicarán, así, en la Casilla A).
- b) Si un Estado emite un NOTAM que afecte a las FIR de un grupo de Estados, se incluirán las primeras dos letras del indicador de lugar de la OACI del Estado expedidor más "XX". Los indicadores de lugar de las FIR afectadas o el indicador del organismo estatal o no estatal responsable de prestar el servicio de navegación en más de un Estado se indicarán, así, en la casilla A).

2) CÓDIGO NOTAM

Todos los grupos del código NOTAM contienen un total de cinco letras y la primera letra es siempre la "Q". La segunda y tercera letras identifican el asunto y la cuarta y quinta letras indican el estado o la condición del asunto objeto de la notificación. Los códigos de dos letras correspondientes a los asuntos y las condiciones son aquellos que figuran en los PANS-ABC (Documento OACI 8400). Para las combinaciones de segunda y tercera, cuarta y quinta letras,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

véanse los Criterios de selección de los NOTAM contenidos en el Documento OACI8126 o insértese una de las siguientes combinaciones, según corresponda:

- a) Si el asunto no figura en el código NOTAM (Documento OACI 8400) ni en los Criterios de selección de los NOTAM (Documento OACI 8126), insértese “XX” como segunda y tercera letras (p. ej., QXXAK);
- b) Si las condiciones correspondientes al asunto no figuran en el código NOTAM (Documento OACI8400) ni en los Criterios de selección de los NOTAM (Documento OACI 8126), insértese “XX” como cuarta y quinta letras (p. ej., QFAXX);
- c) Cuando se expida un NOTAM que contenga información importante para las operaciones de conformidad con el Apéndice 4 y el Capítulo 6 o cuando se expida para anunciar la entrada en vigor de enmiendas o suplementos AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, insértese “TT” como cuarta y quinta letras del código NOTAM;
- d) Cuando se expida un NOTAM que contenga una lista de verificación de los NOTAM válidos, insértese “KKKK” como segunda, tercera, cuarta y quinta letras; y
- e) Las siguientes cuarta y quinta letras del código NOTAM se utilizarán para cancelar un NOTAM:

AK = REANUDADA LA OPERACIÓN NORMAL

AL = FUNCIONANDO (O DE NUEVO FUNCIONANDO) A RESERVA DE LIMITACIONES/
CONDICIONES ANTERIORMENTE PUBLICADAS

AO = OPERACIONAL

CC = COMPLETADO

CN = CANCELADO

HV = SE HA TERMINADO EL TRABAJO

XX = LENGUAJE CLARO

Nota 1. – Como Q - - AO = Operacional se utiliza para la cancelación de NOTAM, los NOTAM que publican nuevos equipos o servicios utilizan las siguientes cuarta y quinta letras Q - - CS = Instalado.

Nota 2. – Q - - CN = CANCELADO se utilizarán para cancelar actividades planificadas, p.ej., advertencias de navegación; Q - - HV = SE HA TERMINADO EL TRABAJO se utiliza para cancelar un trabajo en curso.

3) TRÁNSITO

I = IFR

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

V = VFR

K = El NOTAM es una lista de verificación

Nota. – Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo TRÁNSITO puede contener calificativos combinados. En el Documento OACI 8126 se proporciona orientación sobre la combinación de calificativos de TRÁNSITO con asunto y condiciones según los Criterios de selección de los NOTAM.

4) OBJETIVO

N = NOTAM seleccionado para que los miembros de la tripulación de vuelo le presten inmediata atención

B = NOTAM significativo para las operaciones seleccionado para una entrada en el boletín de información previa al vuelo (PIB)

O = NOTAM relativo a las operaciones de vuelo

M = NOTAM sobre asuntos varios; no sujeto a aleccionamiento, pero disponible a solicitud

K = El NOTAM es una lista de verificación

Nota. – Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo OBJETIVO puede contener los calificativos combinados BO o NBO. En el Documento OACI 8126 se proporciona orientación sobre la combinación de calificativos de OBJETIVO con asunto y condiciones según los Criterios de selección de los NOTAM.

5) ALCANCE

A = Aeródromo

E = En ruta

W = Aviso Nav

K = El NOTAM es una lista de verificación

Nota. – Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo ALCANCE puede contener calificativos combinados. En el Documento OACI 8126 se proporciona orientación sobre la combinación de calificativos de ALCANCE con asunto y condiciones según los Criterios de selección de los NOTAM. Si el asunto se califica AE, el indicador de ubicación del aeródromo se debe informar en la casilla A).

6) y 7) INFERIOR/SUPERIOR

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los límites INFERIOR y SUPERIOR sólo se expresarán en niveles de vuelo (FL) y expresarán los límites verticales reales del área de influencia sin adición de valores intermedios. Cuando se trate de avisos para la navegación y restricciones del espacio aéreo, los valores introducidos serán consecuentes con los proporcionados en las casillas F) y G).

Si el asunto no contiene información específica sobre la altitud, insértense “000” para INFERIOR y “999” para SUPERIOR como valores por defecto.

8) COORDENADAS, RADIO

La latitud y la longitud con una precisión de un minuto, así como un número de tres cifras para la distancia correspondiente al radio de influencia en NM (p. ej., 4700N01140E043). Las coordenadas representan aproximadamente el centro de un círculo con un radio que abarca toda el área de influencia y si el NOTAM afecta a toda la FIR/UIR o más de una FIR/UIR, introdúzcase el valor de radio por defecto “999”.

4. Casilla A

Con respecto a la instalación, al espacio aéreo, o a las condiciones que son objeto de la notificación, anótese el indicador de lugar del Documento OACI 7910 de la OACI del aeródromo, o de la FIR, en los que están situados. Si corresponde, puede indicarse más de una FIR/UIR. Si no hubiera disponible ningún indicador de lugar OACI, utilícen las letras de nacionalidad de la OACI que figuran en el Documento OACI 7910 de la OACI, Parte 2, más XX y seguida en la casilla E) por el nombre en lenguaje claro.

Si la información se refiere al GNSS, insértese el indicador de lugar de la OACI apropiado asignado a un elemento GNSS o el indicador de lugar común asignado a todos los elementos del GNSS (a excepción del GBAS).

Nota. – En el caso del GNSS, el indicador de lugar puede utilizarse al identificar la interrupción de un elemento GNSS (p. ej., KNMH para una interrupción de satélite GPS).

5. Casilla B

Para el grupo fecha-hora utilícese un grupo de diez cifras representando el año, mes, día, horas y minutos UTC. Esta entrada es la fecha-hora de entrada en vigor del NOTAMN. En los casos de NOTAMR y NOTAMC, el grupo fecha-hora es la fecha y la hora reales de origen del NOTAM. El inicio de un día se indicará con “0000”.

6. Casilla C

Con excepción del NOTAMC, se utilizará un grupo de fecha-hora (un grupo de diez cifras representando el año, mes, día, horas y minutos UTC) que indique la duración de la información, a no ser que la información sea de carácter permanente, en cuyo caso debe insertarse en su lugar la abreviatura “PERM”. El fin de un día se indicará con “2359” (es decir, no se usa “2400”). Si la información relativa a la fecha-hora no es segura, se indicará la duración aproximada utilizando un grupo de fecha-hora seguido de la abreviatura “EST”. Se

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

cancelará o substituirá cualquier NOTAM en el que esté incluida una indicación “EST” antes de la fecha-hora especificadas en la casilla C).

7. Casilla D

Si la situación de peligro, el estado de funcionamiento o condición de las instalaciones notificados continúan conforme a un horario específico entre las fechas-horas indicadas en las casillas B) y C), insértese dicha información en la casilla D). Si la casilla D) excede de 200 caracteres, se considerará la posibilidad de proporcionar tal información en un NOTAM en partes múltiples.

Nota. – En el Documento OACI 8126 se proporciona orientación relativa a la definición armonizada del contenido de la casilla D).

8. Casilla E

Úsese el código NOTAM decodificado, complementado cuando sea necesario por abreviaturas de la OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro. Cuando se selecciona un NOTAM para distribución internacional, se incluirá la versión inglesa de las partes que se expresen en lenguaje claro. Esta entrada será clara y concisa para proporcionar una entrada conveniente al PIB. En el caso de NOTAMC, se incluirá una referencia al asunto y un mensaje de estado para que pueda verificarse con precisión si la condición es plausible.

9. Casilla F y G

Estas casillas son normalmente aplicables a los avisos para la navegación o a las restricciones del espacio aéreo y habitualmente forman parte de la entrada del PIB. Insértese tanto los límites de altura inferior como superior de la zona de actividades o las restricciones, indicando claramente sólo un nivel de referencia y la unidad de medida. Se utilizarán las abreviaturas GND o SFC en la casilla F) para designar tierra y superficie, respectivamente. La abreviatura UNL se utilizará en la casilla G) para designar ilimitado.

Nota. – Para ejemplos de NOTAM véase el Documento OACI 8126 y los PANS-ABC (Documento OACI 8400).

APÉNDICE 4 Formato de SNOWTAM [RESERVADO]

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 5 Formato de ASHTAM

(Encabezamiento COM)	(INDICADOR DE PRIORIDAD)	(INDICADORES DE DESTINATARIO) ¹			
	(FECHA Y HORA DE DEPÓSITO)	(INDICADOR DEL ORIGINADOR)			
(Encabezamiento abreviado)	(NÚMERO DE SERIE VA* ²)				(INDICADOR DE LUGAR)
	V	A	*2	*2	
				FECHA/HORA DE EXPEDICIÓN	(GRUPO FACULTATIVO)

ASHTAM	(NÚMERO DE SERIE)
(REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO AFECTADA)	A)
(FECHA/HORA (UTC) DE LA ERUPCIÓN)	B)
(NOMBRE Y NÚMERO DEL VOLCÁN)	C)
(LATITUD/LONGITUD O RADIAL DEL VOLCÁN Y DISTANCIA DESDE LA AYUDA PARA LA NAVEGACIÓN)	D)
(NIVEL DE CÓDIGO DE COLORES DE ALERTA PARA VOLCANES, INCLUIDOS LOS NIVELES ANTERIORES DE HABERLOS) ³	E)
(EXISTENCIA Y EXTENSIÓN HORIZONTAL/VERTICAL DE LA NUBE DE CENIZAS VOLCÁNICAS) ⁴	F)
(SENTIDO EN QUE SE MUEVE LA NUBE DE CENIZAS) ⁴	G)
(RUTAS AÉREAS O TRAMOS DE RUTAS AÉREAS Y NIVELES DE VUELO AFECTADOS)	H)
(ESPACIO AÉREO O RUTAS O TRAMOS DE RUTAS AÉREAS CERRADOS Y RUTAS ALTERNATIVAS DISPONIBLES)	I)
(FUENTE DE LA INFORMACIÓN)	J)
(OBSERVACIONES EN LENGUAJE CLARO)	K)
<p>NOTAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Véase también el Apéndice 5 por lo que respecta a los indicadores de destinatario utilizados en los sistemas de distribución predeterminada. 2. Pónganse las letras de nacionalidad de la OACI del Doc 7910, Parte 2, de la OACI. 3. Véase el párrafo 3.5. 4. El asesoramiento sobre la existencia, extensión y movimiento de la nube de cenizas volcánicas, casillas G) y H), puede obtenerse de los centros de avisos de cenizas volcánicas responsables de la FIR en cuestión. 5. Los títulos indicados entre paréntesis () no se transmiten. 	

FIRMA DEL ORIGINADOR (no se transmite)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE ASHTAM

1. Generalidades

- 1.1 El ASHTAM proporciona información sobre la situación de la actividad de un volcán cuando un cambio en la actividad volcánica tiene o se prevé que tendrá importancia para las operaciones. La información en cuestión se suministra utilizando el nivel de código de colores de alerta para los volcanes que se indican en 3.5.
- 1.2 En caso de que se produzca una erupción volcánica con nube de cenizas de importancia para las operaciones, el ASHTAM también proporciona información sobre la ubicación, extensión y movimiento de la nube de cenizas y las rutas aéreas y niveles de vuelo afectados.
- 1.3 La expedición de un ASHTAM dando información sobre una erupción volcánica, de conformidad con la sección 3, no debería retrasarse hasta disponer de toda la información completa de A) a K) sino que debería expedirse inmediatamente después de recibir notificación de que ha ocurrido o se prevé que ocurra una erupción, o de que ha ocurrido o se prevé que ocurra un cambio de importancia para las operaciones por la situación de la actividad de un volcán, o de que se haya comunicado la existencia de una nube de cenizas. En caso de que se espere una erupción y por lo tanto no haya evidencia en ese momento de la existencia de nube de cenizas, deberían llenarse las casillas A) a E) e indicar respecto de las casillas F) a I) que “no se aplica”. Análogamente, si se notifica una nube de cenizas volcánicas, por ejemplo, mediante aeronotificación especial, pero no se sabe en ese momento cuál es el volcán originador, el ASHTAM debería expedirse en principio mencionando en las casillas A) a E) las palabras “se desconoce”, y las casillas F) a K) deberían llenarse según corresponda basándose en la aeronotificación especial, hasta que se reciba nueva información. En otras circunstancias, en caso de no disponer de la información concreta para alguna de las casillas A) a K), indíquese “NIL”.
- 1.4 El período máximo de validez de los ASHTAM es de 24 horas. Deben expedirse nuevos ASHTAM cuando cambie el nivel de la alerta.

2. Encabezamiento abreviado

- 2.1 Después del encabezamiento habitual de comunicaciones AFTN, se incluye el encabezamiento abreviado “TT AAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)” para facilitar el tratamiento automático de los mensajes ASHTAM en los bancos de datos computadorizados. La explicación de los símbolos es la siguiente:

TT = designador de datos ASHTAM = VA;

AA = designador geográfico de los Estados, p. ej., NZ = Nueva Zelanda [véase Indicadores de lugar (Documento OACI 7910), Parte 2,

Índice de las letras de nacionalidad para los Indicadores de lugar];

iiii = Número de serie del ASHTAM expresado por un grupo de cuatro cifras;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CCCC = indicador de lugar de cuatro letras correspondiente a la región de información de vuelo en cuestión [véase Indicadores de lugar (Documento OACI 7910), Parte 5, direcciones de los centros a cargo de las FIR/UIR];

MMYYGGgg = fecha/hora del informe, donde:

MM = mes, p. ej., enero = 01, diciembre = 12

YY = día del mes

GGgg = horas (GG) y minutos (gg) UTC;

(BBB) = Grupo facultativo para corregir un mensaje ASHTAM difundido previamente con el mismo número de serie = COR.

Nota. – Los paréntesis en (BBB) significan que se trata de un grupo facultativo.

Ejemplo: Encabezamiento abreviado del ASHTAM correspondiente a la FIR Auckland Oceanic, informe del 7 de noviembre a las 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620

3. Contenido del ASHTAM

- 3.1 Casilla A — Región de información de vuelo afectada, equivalente en lenguaje claro del indicador de lugar anotado en el encabezamiento abreviado, en este ejemplo “FIR Auckland Oceanic”.
- 3.2 Casilla B — Fecha y hora (UTC) de la primera erupción.
- 3.3 Casilla C — Nombre del volcán y número del volcán según figuran en el Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas (Documento OACI 9691), Apéndice H, de la OACI y en el Mapa mundial de los volcanes y de las principales características aeronáuticas.
- 3.4 Casilla D — Latitud/longitud del volcán en grados enteros o radial y distancia desde el volcán hasta la ayuda para la navegación (según se reseña en el Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas (Documento OACI 9691), Apéndice H, de la OACI y en el Mapa mundial de los volcanes y de las principales características aeronáuticas).
- 3.5 Casilla E — Código de colores para indicar el nivel de alerta de la actividad volcánica, incluidos los niveles previos de actividad, expresado así:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nivel de código de colores de alerta	Situación de la actividad del volcán
ALERTA VERDE	Volcán normal, en estado no eruptivo. o, después de un cambio a partir de un nivel de alerta superior: Se considera que la actividad volcánica terminó y el volcán ha vuelto a su estado normal no eruptivo.
ALERTA AMARILLA	El volcán está dando señales de un grado elevado de agitación que sobrepasa niveles de fondo conocidos. o, después de un cambio a partir de un nivel de alerta superior: La actividad volcánica ha disminuido en forma importante, pero sigue vigilándose de manera estrecha para detectar la posibilidad de un nuevo aumento de actividad.
ALERTA NARANJA	El volcán exhibe una agitación intensa que hace aumentar la probabilidad de erupción, o ya se inició la erupción volcánica con poca o ninguna emisión de cenizas [se especifica la altura del penacho de cenizas de ser posible].
ALERTA ROJA	Se pronostica que la erupción será inminente con la posibilidad de emisiones importantes de cenizas a la atmósfera. o, ya se inició la erupción con emisiones importantes de cenizas a la atmósfera [se especifica la altura del penacho de cenizas de ser posible].

Nota. – El código de colores para indicar el nivel de alerta respecto de la actividad del volcán y todo cambio con relación a la situación de actividad anterior debería ser información proporcionada al centro de control de área por el organismo vulcanológico correspondiente del Estado en cuestión, p. ej., “ALERTA ROJA DESPUÉS DE AMARILLA” O “ALERTA VERDE DESPUÉS DE NARANJA

- 3.6 Casilla F – Si se notifica una nube de cenizas volcánicas de importancia para las operaciones, indíquese la extensión horizontal y la base/cima de la nube de cenizas utilizando la latitud/longitud (en grados enteros) y las altitudes en miles de metros (pies) o el radial y la distancia respecto al volcán originador. La información puede basarse inicialmente sólo en una aeronotificación especial pero la información subsiguiente puede ser más detallada en base al asesoramiento de la oficina de vigilancia meteorológica responsable o del centro de avisos de cenizas volcánicas.
- 3.7 Casilla G – Indíquese el sentido pronosticado de movimiento de la nube de cenizas a niveles seleccionados basándose en el asesoramiento de la oficina de vigilancia meteorológica responsable o del centro de avisos de cenizas volcánicas.
- 3.8 Casilla H – Indíquense las rutas aéreas y tramos de rutas y niveles de vuelo afectados, o que se prevé resultarán afectados.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 3.9 Casilla I – Indíquense los espacios aéreos, rutas aéreas o tramos de rutas aéreas cerrados y rutas alternativas disponibles.
- 3.10 Casilla J – Fuente de la información, p. ej., “aeronotificación especial” u “organismo vulcanológico”, etc. la fuente de la información debería indicarse siempre, tanto si ocurrió de hecho la erupción o se notificó la nube de cenizas, como en caso contrario.
- 3.11 Casilla K – Inclúyase en lenguaje claro toda información de importancia para las operaciones además de lo antedicho.

APÉNDICE 6

Sistema de distribución predeterminada para los NOTAM

1. El sistema de distribución predeterminada prevé que los NOTAM que llegan (incluso los SNOWTAM y ASHTAM) sean canalizados directamente por la AFS hacia destinatarios designados, predeterminados por el país receptor interesado, mientras concurrentemente son encaminados hacia la oficina NOTAM internacional para efectos de verificación y control.
2. Los indicadores de destinatario referente a esos destinatarios designados se forman del modo siguiente:
 - 1) Primera y segunda letras:

Las dos primeras letras del indicador de lugar relativo al centro de comunicaciones de la AFS asociado con la oficina NOTAM internacional pertinente del país receptor.
 - 2) Tercera y cuarta letras:

Las letras “ZZ” indicando la necesidad de distribución especial.
 - 3) Quinta letra:

La quinta letra estableciendo diferencia entre NOTAM (letra “N”), SNOWTAM (letra “S”), y ASHTAM (letra “V”).
 - 4) Sexta y séptima letras:

Las letras sexta y séptima, ambas tomadas de la serie A a Z, y denotando las listas de distribución nacional o internacional que han de utilizarse en el centro receptor de la AFS.

Nota. – Las letras quinta, sexta y séptima remplazan al designador YNY de tres letras que, en el sistema de distribución normal, denota una oficina NOTAM internacional.
 - 5) Octava letra:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

La letra en octava posición será la “X” de relleno que sirve para completar el indicador de destinatario de ocho letras.

4. Los Estados informarán a los países de los cuales reciben NOTAM, respecto a las cuales son las letras sexta y séptima que han de emplearse en diferentes circunstancias, a fin de asegurar el encaminamiento correcto.

APÉNDICE 7 Formato OACI plan de vuelo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

REPUBLICA DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL PLAN DE VUELO Flight plan			
A	PRIORITY Prioridad <<< FF >>>	ADDRESSEE(S) Destinatarios	
	FILING TIME Hora de depósito	ORIGINATOR Remitente	<<<≡
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identificación exacta de los destinatarios o del remitente			
3 MESSAGE TYPE Tipo de mensaje <<<< (FPL) >>>>	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identificación de la aeronave	8 FLIGHT RULES Reglas de vuelo	<<<<≡
9 NUMBER Número	TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de estela turbulenta	<<<<≡
13 DEPARTURE AERODROME Aerodromo de salida	TIME Hora	10 EQUIPMENT Equipo	<<<<≡
15 CRUISING SPEED Velocidad de crucero	LEVEL Nivel	ROUTE Ruta	<<<<≡
<<<<≡			
16 DESTINATION AERODROME Aerodromo de destino	TOTAL EET EET Total HR. MIN	ALTN AERODROME Aerodromo alt.	<<<<≡
18 OTHER INFORMATION Otros datos	2ND ALTN AERODROME 2º aerodromo alt.		<<<<≡
) <<<<≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Información suplementaria (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS)			
19 ENDURANCE Autonomía E / HR. MIN	PERSONS ON BOARD Personas a bordo P /	EMERGENCY RADIO Equipo radio de emergencia R / UHF U VHF V ELT E	
SURVIVAL EQUIPMENT/Equipo de supervivencia S / POLAR P DESERT D MARITIME M JUNGLE J	JACKETS/Chalecos J / LIGHT L FLUORES F UHF U VHF V		
DINGHIES/Botes neumáticos D / NUMBER CAPACITY COVER COLOUR	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Color y marcas de la aeronave C /		<<<<≡
REMARKS Observaciones A /	PILOT-IN-COMMAND Piloto al mando N /		<<<<≡
FILED BY / Presentado por C /) <<<<≡
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espacio reservado para requisitos adicionales		DATE / Fecha DAY / Día MONTH / Mes YEAR / Año	LICENSE / Licencia

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2. INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMATO DE PLAN DE VUELO

2.1. Generalidades

Síganse con exactitud los formatos prescritos y la manera de indicar los datos.

Comiéncese insertando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese éste en blanco.

Insértense siempre las horas con 4 cifras UTC.

Insértense las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).

Espacio sombreado que precede a la Casilla 3 — para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

Nota. – *Se tiene el propósito de que el término “aeródromo”, en los planes de vuelo, incluya también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, p. ej., helicópteros o globos.*

2.2. Instrucciones para la inserción de los datos ATS

Complétense las Casillas 7 a 18 como se indica a continuación.

Complétese también la Casilla 19 como se indica a continuación, cuando lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se considere necesario.

Nota 1. – *Los números de las casillas del formulario no son consecutivos, ya que corresponden a los números de los Tipos de campo de los mensajes ATS.*

Nota 2. – *Los sistemas de datos de los servicios de tránsito aéreo pueden imponer restricciones de comunicación o procesamiento en cuanto a la información de los planes de vuelo presentados. Las posibles restricciones pueden ser, por ejemplo, las limitaciones respecto al espacio de las casillas, el número de elementos de la casilla de ruta o el espacio total de las casillas del plan de vuelo. Las restricciones importantes se documentan en la publicación de información aeronáutica pertinente.*

CASILLA 7: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE (MÁXIMO 7 CARACTERES)
--

INSÉRTESE una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres alfanuméricos y sin guiones o símbolos:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NGA213, JTR25) cuando el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25); o
- (b) las marcas de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (p. ej., EIAKO, 4XBCD, N2567GA), cuando:
- 1) el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., BLIZZARD CGAJS);
 - 2) la aeronave no esté equipada con radio;

Nota 1.— Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7, Sección 3.

Nota 2.— Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10, Volumen II, Capítulo 5. Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Documento OACI 8585 — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

CASILLA 8:
REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO
(UNO O DOS CARACTERES)

Reglas de vuelo

INSÉRTESE una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar:

- I si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR
- V si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR
- Y si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo, o
- Z si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Especifíquese en la Casilla 15 el punto o puntos en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Tipo de vuelo

INSÉRTESE una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera la autoridad ATS competente:

- S si es de servicio aéreo regular
- N si es de transporte aéreo no regular
- G si es de aviación general
- M si es militar
- X si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas.

Especifíquese en la Casilla 18 el estado de un vuelo luego del indicador STS, o cuando sea necesario para señalar otros motivos para manejo específico por los ATS, indíquese el motivo después del indicador RMK en la Casilla 18.

CASILLA 9:
NÚMERO Y TIPO DE AERONAVE Y
CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA

Número de aeronaves (1 o 2 caracteres)

INSÉRTESE el número de aeronaves, si se trata de más de una.

Tipo de aeronaves (2 o 4 caracteres)

INSÉRTESE el designador apropiado, según se especifica en el Documento OACI 8643 de la OACI, *Designadores de tipos de aeronave*,

O, si tal designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo,

INSÉRTESE ZZZZ, e **INDÍQUESE** en la Casilla 18 los (números y) tipos de aeronaves, precedidos de TYP/

Categoría de estela turbulenta (1 carácter)

INSÉRTESE una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

H — PESADA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136 000 kg o más;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- M — MEDIA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue inferior a 136 000 kg, pero superior a 7 000 kg;
L — LIGERA, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7 000 kg o menos.

CASILLA 10:
EQUIPO Y NECESIDADES

Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- equipo y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y
- la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

Equipo y capacidades de radiocomunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación

INSÉRTESE una letra, como sigue:

N si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona.

O S si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y si este equipo funciona (*véase la Nota 1*),

Y/O

INSÉRTESE una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponibles y en funcionamiento:

- | | | | |
|----|---|----|--|
| A | Sistema de aterrizaje GBAS | J6 | CPDLC FANS 1/A
SATCOM (MTSAT) |
| B | LPV (APV con SBAS) | J7 | CPDLC FANS 1/A SATCOM
(Iridium) |
| C | LORAN C | K | (MLS) |
| D | DME | L | ILS |
| E1 | FMC WPR ACARS | M1 | ATC SATVOICE (INMARSAT) |
| E2 | D-FIS ACARS | M2 | ATC SATVOICE (MTSAT) |
| E3 | PDC ACARS | M3 | ATC SATVOICE (Iridium) |
| F | ADF | O | VOR |
| G | GNSS. Si se tiene previsto realizar con IFR cualquier porción del vuelo, se refiere a los receptores del GNSS que | P1 | CPDLC RCP 400 (<i>véase la Nota 7</i>) |
| | | P2 | CPDLC RCP 240 (<i>véase la Nota 7</i>) |

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

	cumplen los requisitos del Anexo 10, Volumen I. (Véase la Nota 2)		
H	HF RTF	P3	SATVOICE RCP 400 (véase la Nota 7)
	I Navegación inercial	P4– P9	Reservado para RCP
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (véase la Nota 3)	R	PBN Aprobada (Véase la Nota 4)
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	T	TACAN
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	U	UHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	V	VHF RTF
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	W	RVSM aprobada
		X	MNPS aprobada
		Y	VHF con capacidad de separación de canales de 8,33 kHz
		Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (véase la Nota 5)

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Nota 1. – Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.

Nota 2. – Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la Casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.

Nota 3. – Véase RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

Nota 4. – Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la Casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Documento OACI 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.

Nota 5. – Si se usa la letra Z, especifíquese en la Casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT, según corresponda.

Nota 6. – La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

Nota 7. – El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Documento OACI 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la comunicación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

basada en la performance en los que se prescribe la RCP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.

Equipo y capacidades de vigilancia

INSÉRTESE la letra N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona.

O,

INSÉRTESE uno o más de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, a bordo

SSR en Modos A y C

A Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos)
C Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos) y Modo C

SSR en Modo S

E Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B)
H Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, y la capacidad de vigilancia mejorada
I Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión
L Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada
P Transpondedor — Modo S, comprendida la altitud de presión pero sin capacidad de identificación de aeronave
S Transpondedor — Modo S, comprendida la altitud de presión y la capacidad de identificación de aeronave.
X Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

Nota. – La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S.

ADS-B

B1 ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” de 1 090 MHz

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- B2 ADB-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1 090 MHz
- U1 Capacidad ADS-B “out” usando UAT
- U2 Capacidad ADS-B “out” e “in” usando UAT
- V1 Capacidad ADS-B “out” usando VDL en Modo 4
- V2 Capacidad ADS-B “out” e “in” usando VDL en Modo 4

ADS-C

- D1 ADS-C con capacidades FANS 1/A
- G1 ADS-C con capacidades ATN

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

Nota 1. – La especificación o especificaciones RSP, si procede, se enumerarán en la Casilla 18 luego del indicador SUR/. El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Documento OACI 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la vigilancia basada en la performance en los que se prescribe la RSP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica.

Nota 2. – En la Casilla 18, después del indicador SUR/, como lo requiera la autoridad ATS competente, se enumerarán el equipo o las capacidades de vigilancia adicionales.

CASILLA 13: AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA (8 CARACTERES)

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en Indicadores de lugar (Documento OACI 7910),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE ZZZZ e **INDÍQUESE**, en la Casilla 18, el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEP/,

O, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/..., si la aeronave no ha despegado del aeródromo,

O, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo,

INSÉRTESE AFIL, e **INDÍQUESE**, en la Casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

LUEGO, SIN NINGÚN ESPACIO,

INSÉRTESE para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT),

O, para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo.

CASILLA 15:
RUTA

INSÉRTESE la primera velocidad de crucero como en a) y el primer nivel de crucero como en b), sin espacio alguno entre ellos.

LUEGO, siguiendo la flecha, INSÉRTESE la descripción de la ruta, como en c).

a)

Velocidad de crucero (máximo 5 caracteres)

INSÉRTESE la velocidad verdadera, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de:

Kilómetros por hora, mediante la letra K seguida de 4 cifras (p. ej., K0830), o

Nudos, mediante la letra N seguida de 4 cifras (p. ej., N0485), o
Número de Mach verdadero, cuando la autoridad ATS competente lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (p. ej., M082).

b)

Nivel de crucero (máximo 5 caracteres)

INSÉRTESE el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de:

Nivel de vuelo, expresado mediante una F seguida de 3 cifras (p. ej., F085; F330); o

*Nivel métrico normalizado en decenas de metros, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (p. ej., S1130); o

Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (p. ej., A045; A100); o

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Altitud en decenas de metros, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (p. ej., M0840); o

Respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

* Cuando lo indiquen las autoridades ATS competentes.

c)

Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel o reglas de vuelo)

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas

INSÉRTESE, si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS,

O, si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS ni conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS.

LUEGO

INSÉRTESE cada punto en el cual esté previsto comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS y/o de reglas de vuelo,

Nota. – *Cuando se planee la transición entre una ruta ATS inferior y una ruta ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no será necesario insertar el punto de transición.*

SEGUIDO, EN CADA CASO

Del designador del próximo tramo de rutas ATS, incluso si es el mismo que el precedente,

O, de DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

Vuelos fuera de las rutas ATS designadas

INSÉRTESE los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 km (200 NM), incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo.

O, cuando lo requieran las autoridades ATS competentes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

DEFÍÑASE la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70°N y los 70°S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.

Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección norte-sur, defínase derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

INSÉRTESE DCT entre puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.

ÚSESE SOLAMENTE la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 5) que siguen, y **SEPÁRESE** cada elemento con un espacio.

1)

Ruta ATS (2 a 7 caracteres)

El designador cifrado asignado a la ruta o al tramo de ruta, con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (p. ej., BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Nota. – Las disposiciones relativas a la aplicación de designadores de ruta figuran en el Anexo 11, Apéndice 1.

2)

Punto significativo (2 a 11 caracteres)
--

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (p. ej., LN, MAY, HADDY),

o, si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

— Grados solamente (7 caracteres):

2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de “N” (Norte) o “S” (Sur), seguida de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguida de “E” (Este) o “W” (Oeste).

Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 46N078W.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Grados y minutos (11 caracteres):
4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguida de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W.
- Marcación y distancia con respecto a un punto de referencia:
La identificación del punto de referencia seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de alta latitud en donde las autoridades pertinentes hayan determinado que la referencia a grados magnéticos no es práctica, pueden usarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180º magnéticos y una distancia del VOR "DUB" de 40 NM, debería indicarse así: DUB180040.

3)

Cambio de velocidad o de nivel
(máximo 21 caracteres)

El punto en el cual esté previsto cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel para comenzar, expresado exactamente como en 2) anterior, seguido de una barra oblicua y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresados exactamente como en a) y b) anteriores, sin un espacio entre ellos, aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos.

Ejemplos:

LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

4)

Cambio de reglas de vuelo
(máximo 3 caracteres)

El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) o 3) anteriores, seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes:

VFR si es de IFR a VFR
IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

LN VFR
LN/N0284A050 IFR

5) Ascenso en crucero
(máximo 28 caracteres)

La letra C seguida de una barra oblicua; LUEGO el punto en el cual esté previsto iniciar el ascenso en crucero, expresado como en 2) anterior, seguido de una barra oblicua; LUEGO la velocidad que se piense mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en a) anterior seguida de los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero, cada nivel expresado exactamente como en b) anterior, o el nivel sobre el cual el ascenso en crucero esté previsto, seguido de las letras PLUS, sin un espacio entre ellos:

Ejemplos:

C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620.

CASILLA 16:
AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMOS
DE ALTERNATIVA DE DESTINO

Aeródromos de destino y duración total prevista
(8 caracteres)

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se especifica en Indicadores de lugar (Documento OACI 7910),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE ZZZZ e **INDÍQUESE** en la Casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/.

DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO

INSÉRTESE la duración total prevista.

Nota. – En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo hasta el punto de terminación del plan de vuelo.

Aeródromos de alternativa de destino

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

INSÉRTENSE los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en Indicadores de lugar (Documento OACI 7910), separados por un espacio,

O, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de alternativa de destino,

INSÉRTESE ZZZZ e *INDÍQUESE* en la Casilla 18 el nombre y lugar de los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/.

CASILLA 18: OTROS DATOS

Nota. – El uso de indicadores que no se incluyen en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Los guiones o barras oblicuas sólo deben usarse como se estipula a continuación.

INSÉRTESE 0 (cero) si no hay otros datos,

O, cualquier otra información necesaria en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. ej., misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

ALTRV: para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;
ATFMX: para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;
FFR: extinción de incendios;
FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;
HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;
HEAD: un vuelo con estatus “Jefe de Estado”;
HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;
HUM: para un vuelo que se realiza en misión humanitaria;
MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares;
MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida;
NONRVSM: para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;
SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento;
y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

STATE: para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.

Otros motivos del manejo especial por parte del ATS se denotarán bajo el designador RMK/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

ESPECIFICACIONES RNAV	
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5, todos los sensores permitidos
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS o IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2, todos los sensores permitidos
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1, todos los sensores permitidos
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
ESPECIFICACIONES RNP	
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos
O2	RNP 1 GNSS básica
O3	RNP 1 DME/DME básica
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH con BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)
T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.

- NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/, según lo requiera la autoridad ATS competente. Indíquese la aumentación GNSS bajo este indicador, dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación, p. ej., NAV/GBAS SBAS.
- COM/ Indíquense el equipo y las capacidades de comunicaciones no especificados en la Casilla 10 a).
- DAT/ Indíquense el equipo y las capacidades de comunicaciones de datos no especificados en la Casilla 10 a).
- SUR/ Indíquense el equipo y las capacidades de vigilancia no especificados en la Casilla 10 b). Indíquese la mayor cantidad de especificaciones RSP que se aplican al vuelo utilizando designadores sin espacio. Las especificaciones RSP múltiples se separan mediante un espacio. Ejemplo: RSP180 RSP400.
- DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la Casilla 13, o la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la Casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar como se indica a continuación:
- Con 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra "N" (Norte) o "S" (Sur), seguida de 5 cifras que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W (11 caracteres).
- O, con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como sigue:
- La identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en la forma de 3 cifras que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran altitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, debería indicarse así: DUB180040.
- O, El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.
- DEST/ Nombre y lugar del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la Casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

- DOF/ La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD, donde AA es el año, MM el mes y DD el día).
- REG/ La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la Casilla 7.
- EET/ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente.
- Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204
- SEL/ Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.
- TYP/ Tipos de aeronaves, precedidos, de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la Casilla 9.+
- Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.
- DLE/ Demora o espera en ruta: insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm).
- Ejemplo: DLE/MDG0030
- OPR/ Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la Casilla 7.
- ORGN/ La dirección AFTN de 8 letras del originador u otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad ATS competente.

Nota. – En algunas áreas, los centros de recepción del plan de vuelo pueden insertar automáticamente el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- PER/ Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, Documento OACI 8168), Volumen I — Procedimientos de vuelo, si así lo estipula la autoridad ATS competente.
- ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la Casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- RALT/ Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en Indicadores de lugar (Documento OACI 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- TALT/ Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en Indicadores de lugar (Documento OACI 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.
- RIF/ Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una nueva autorización en vuelo.
- Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RMK/ Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

CASILLA 19:
INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Autonomía

- Después de E/ INSÉRTESE un grupo de 4 cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Personas a bordo

Después de P/ *INSÉRTESE* el número total de personas (pasajeros y tripulación) a bordo, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente.
INSÉRTESE TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

Equipo de emergencia y supervivencia

R/ (RADIO) *TÁCHESE* U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz.
TÁCHESE V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz.
TÁCHESE E si no se dispone de transmisor de localización de emergencia (ELT).

S/ (EQUIPO DE SUPERVIVENCIA) *TÁCHENSE* todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia. *TÁCHESE* P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar. *TACHES* D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto. *TACHES* M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo. *TACHES* J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.

J/ (CHALECOS) *TÁCHENSE* todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas. *TÁCHESE* L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces. *TÁCHESE* F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluoresceína. *TÁCHESE* U o V o ambos, según se señaló en R/, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.

D/ (BOTES) (NÚMERO) (NEUMÁTICOS) *TÁCHENSE* los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo; o *INSÉRTESE* el número de botes neumáticos que se llevan a bordo; y

(CAPACIDAD) *INSÉRTESE* la capacidad total, número de personas, de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo; y

(CUBIERTA) *TÁCHESE* el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos; y

(COLOR) *INSÉRTESE* el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.

A/ (COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE) *INSÉRTESE* el color de la aeronave y las marcas importantes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

N/
OBSERVACIONES *TÁCHESE* el indicador N si no hay observaciones, o *INDÍQUESE* todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.

C/ (PILOTO) *INSÉRTESE* el nombre del piloto al mando.

2.3. Presentado por

INSÉRTESE el nombre de la dependencia, empresa o persona que presenta el plan de vuelo.

2.4. Aceptación del plan de vuelo

Indíquese la aceptación del plan de vuelo en la forma prescrita por la autoridad ATS competente.

2.5. Instrucciones para la inserción de los datos COM

Casillas a completar

COMPLÉTENSE los dos primeros renglones sombreados del formulario, y *COMPLÉTESE* el tercero solo cuando sea necesario, de acuerdo con las disposiciones de los PANS-ATM, Capítulo 11, 11.2.1.2, salvo que el ATS prescriba lo contrario.

APÉNDICE 8 Guía para la elaboración de un MADOR

Manual descriptivo de organización del AISP

En el caso de un AISP, el MADOR debe contener un manual o conjunto de manuales y/o referencias documentales que evidencie como mínimo que la organización ha desarrollado/ implementado lo siguiente:

1. ORGANIZACIÓN

- a) marco legal;
- b) descripción de la estructura organizativa y organigrama;
- c) misión, visión;
- d) posiciones de los principales funcionarios;
- e) títulos y certificados; y
- f) experiencia.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

2. OPERATIVA

- a) descripción de las unidades AIS;
- b) servicio de información aeronáutica, designación, funciones;
- c) coordinaciones con otros proveedores AIS;
- d) coordinaciones con otras unidades internas y externas;
- e) posiciones operativas, descripción de puestos de los AIS; y
- f) horas de operación de cada unidad AIS.

3. TÉCNICA

- a) procesos de preparación, aprobación, enmiendas, control de copias y difusión de documentaciones;
- b) gestión de intercambio de información; y
- c) planes de contingencia y emergencia.

4. RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

- a) políticas y procedimientos de la organización referente a recursos humanos;
- b) política de factores humanos;
- c) programa de instrucción y registros;
- d) procedimientos de la organización para la contratación y retención del personal AIS;
- e) declaración de los deberes y responsabilidades de las posiciones de jefatura y supervisión;
- f) funciones y responsabilidades;
- g) instrucción inicial, periódica y especializada para el personal AIS; y
- h) evaluación competencia del personal.

5. SISTEMAS

- a) Sistemas automatizados;
- b) registro y conservación de datos; y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

c) sistemas de comunicación.

6. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD

- a) política, misión, visión y objetivos de calidad;
- b) estructura organizacional;
- c) planificación;
- d) recursos;
- e) procesos; y
- f) procedimientos.

APÉNDICE 9 Guía para la elaboración de un MUNAIS

Manual de la unidad AIS

El MUNAIS debe contener como mínimo lo siguiente:

- a) Carátula
- b) Acto de aprobación
- c) Contenido

1. Generalidades

- 1.1 Finalidad
- 1.2 Alcance

2. Definiciones y abreviaturas

Definiciones

- 2.1 Abreviaturas

3. Servicios AIS

- 3.1 Unidad AIS y servicios suministrados (insértese la unidad que corresponda)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4. Posiciones y atribuciones operacionales

Jefe de la unidad

4.1 Supervisor de la unidad

4.2 Operador de la unidad

5. Procedimientos operacionales

6. Degradación de los sistemas AIS

6.1 Plan de contingencia.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 10 Requisitos para los datos sobre el terreno y los obstáculos (Véase capítulo E)

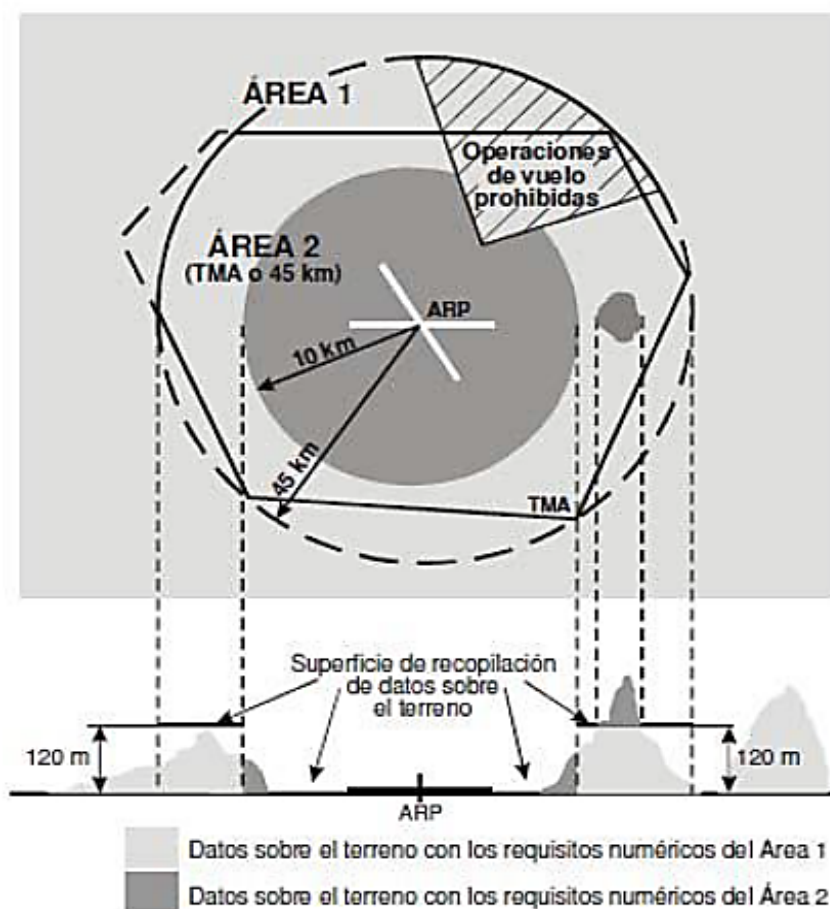


Figura A10-1. Superficies de recopilación de datos sobre el terreno – Área 1 y Área 2

1. En la zona que se abarca dentro de los 10 km de radio desde el ARP, los datos sobre el terreno se ajustarán a los requisitos numéricos del Área 2.
2. En la zona entre los 10 km y los límites del TMA o 45 km del radio (el que sea menor), los datos sobre el terreno que penetran 120 m del plano horizontal por encima de la elevación más baja de la pista se ajustarán a los requisitos numéricos del Área 2.
3. En la zona entre los 10 km y los límites del TMA o 45 km del radio (el que sea menor), los datos sobre el terreno que no penetran 120 m del plano horizontal por encima de la elevación más baja de la pista se ajustarán a los requisitos numéricos del Área 1.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4. En los sectores del Área 2 en que están prohibidas las operaciones de vuelo a causa de terreno muy alto u otras restricciones o reglamentaciones locales, los datos sobre el terreno se ajustarán a los requisitos numéricos del Área 1. — Los requisitos numéricos de datos sobre el terreno para las Áreas 1 y 2 figuran en la Tabla A10-1,— el Apéndice-1 de este Reglamento

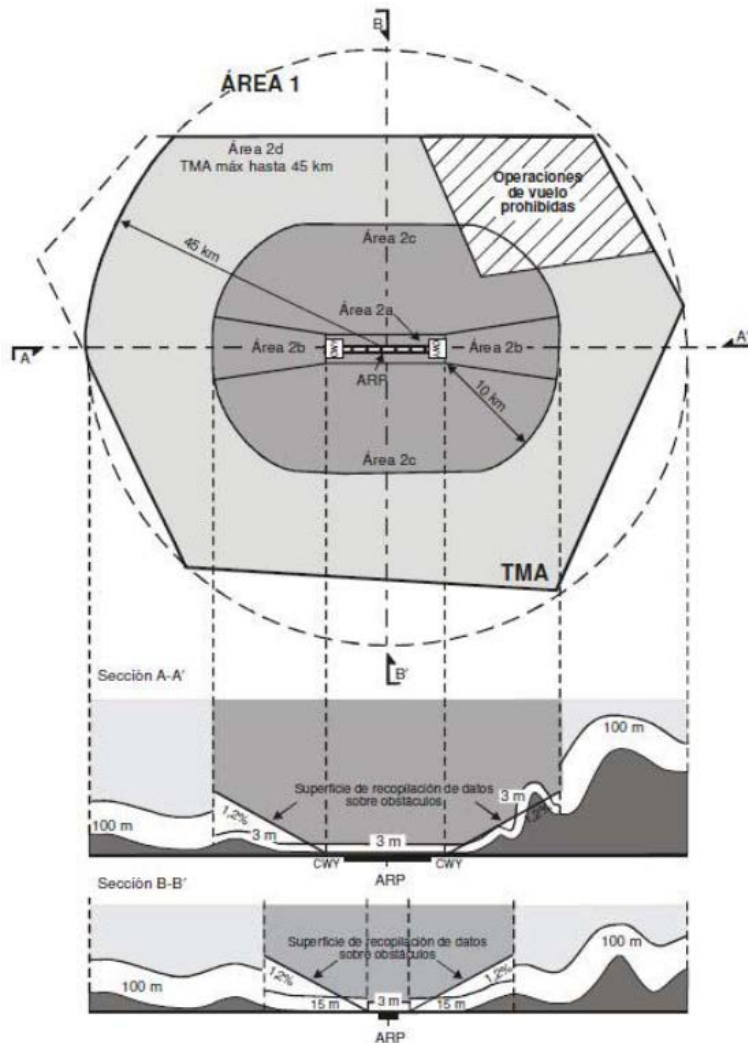


Figura A10-2. Superficies de recopilación de datos sobre obstáculos – Área 1 y Área 2

7. Los datos sobre obstáculos se recopilarán y registrarán de conformidad con los requisitos numéricos del Área 2 que se especifican en la Tabla A10-2 el Apéndice 1 de este Reglamento
- a) Área 2a: área rectangular alrededor de una pista que comprende la franja de pista y toda zona libre de obstáculos que exista. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2a se encontrará a una altura de 3 m por encima de la elevación de la pista más cercana medida a lo largo del eje de pista, y para las partes relacionadas

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- con una zona libre de obstáculos, si la hubiere, a la elevación del extremo de pista más próximo;
- b) Área 2b: área que se extiende a partir de los extremos del Área 2a en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2b sigue una pendiente de 1,2% que se extiende a partir de los extremos del Área 2a a la elevación del extremo de pista en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado. No es necesario recopilar datos sobre obstáculos de menos de 3 m de altura respecto del suelo;
 - c) Área 2c: área que se extiende por fuera del Área 2a y del Área 2b hasta una distancia que no exceda los 10 km con respecto al límite del Área 2a. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2c sigue una pendiente de 1,2% que se extiende por fuera de las Áreas 2a y 2b a una distancia que no exceda los 10 km con respecto al límite del Área 2a. La elevación inicial del Área 2c será la elevación del punto del Área 2a en que comienza. No es necesario recopilar datos sobre obstáculos de menos de 15 m de altura respecto del suelo; y
 - d) Área 2d: área que se extiende por fuera de las Áreas 2a, 2b y 2c hasta una distancia de 45 km con respecto al punto de referencia del aeródromo, o hasta el límite de TMA existente, si este límite es más cercano. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2d se encuentra a una altura de 100 m sobre el terreno.
8. En los sectores del Área 2 en que se prohíben operaciones de vuelo a causa de terrenos muy altos u otras restricciones o reglamentaciones locales, los datos sobre los obstáculos se identificarán y registrarán de conformidad con los requisitos del Área 1.
9. Los datos sobre cada obstáculo dentro del Área 1 que tenga una altura por encima del suelo de 100 m o más, se recopilarán y registrarán en el conjunto de datos de conformidad con los requisitos numéricos del Área 1 especificados en la Tabla A10-2 el Apéndice 1 de este reglamento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

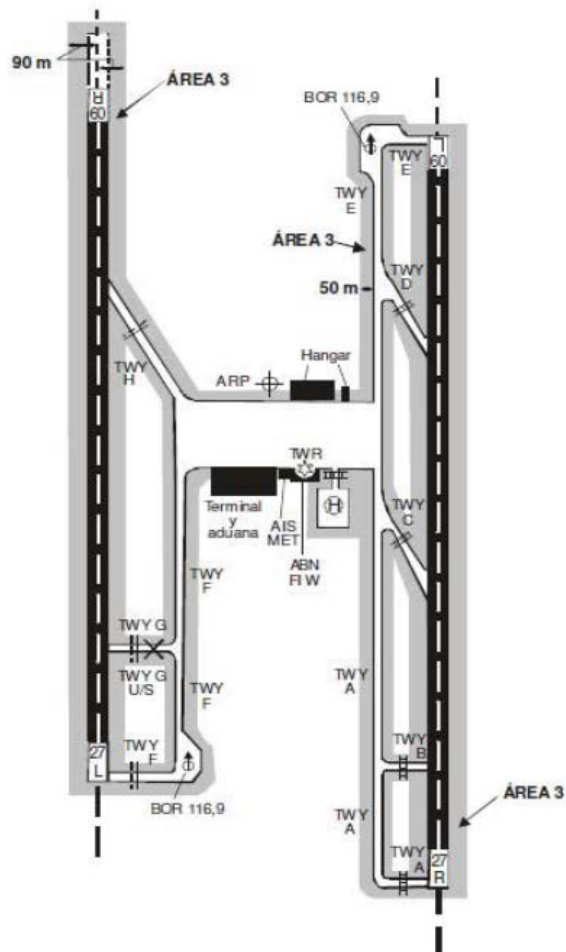


Figura A10-3. Superficie de recopilación de datos sobre el terreno y obstáculos – Área 3

1. La superficie de recopilación de datos sobre el terreno y obstáculos se prolonga medio metro (0,5 m) sobre el plano horizontal pasando a través del punto más cercano en la zona de movimiento del aeródromo.
2. Los datos sobre el terreno y obstáculos en el área 3 se ajustarán a los requisitos numéricos especificados en la Tabla A10-1 y Tabla A10-2, respectivamente.
Los datos sobre el terreno y los obstáculos en el Área 3 se ajustarán a los requisitos numéricos especificados en el apéndice 1 de este Reglamento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

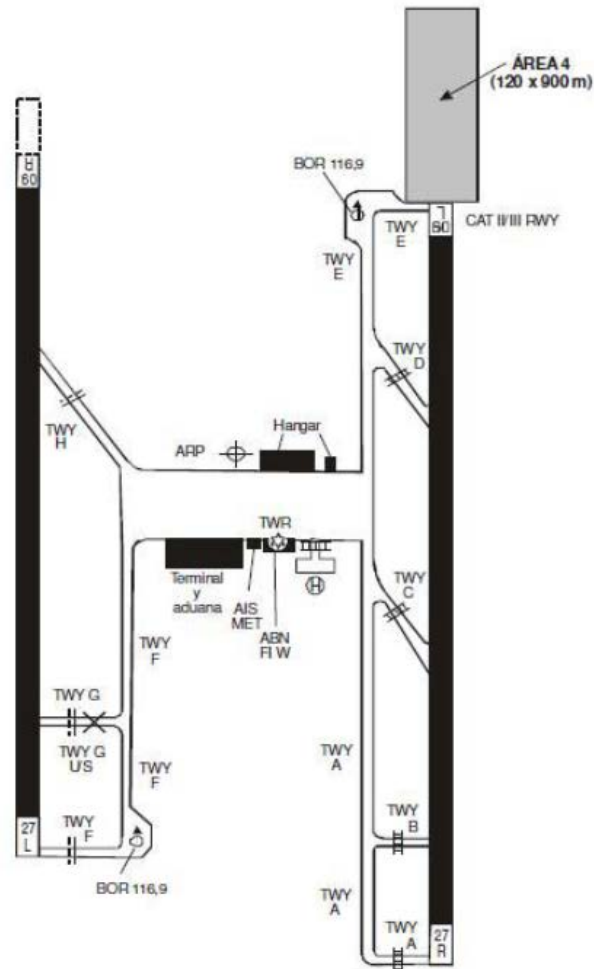


Figura A10-4. Superficie de recopilación de datos sobre el terreno y obstáculos — Área 4

1. Los datos sobre el terreno y obstáculos en el Área 4 se ajustarán a los requisitos numéricos especificados en las Tabla A10-1 y A10-2 respectivamente y el Apéndice 1 de este reglamento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Tabla A10-1. Requisitos numéricos de los datos sobre el terreno

	Área 1	Área 2	Área 3	Área 4
Espaciado entre puestos	3 seg en arco (aprox. 90 m)	1 seg en arco (aprox. 30 m)	0,6 seg en arco (aprox. 20 m)	0,3 seg en arco (aprox. 9 m)
Exactitud vertical	30 m	3 m	0,5 m	1 m
Resolución vertical	1 m	0,1 m	0,01 m	0,1 m
Exactitud horizontal	50 m	5 m	0,5 m	2,5 m
Nivel de confianza	90%	90%	90%	90%
Clasificación de los datos de acuerdo con su integridad	ordinaria	esencial	esencial	esencial
Período de mantenimiento	según sea necesario	según sea necesario	según sea necesario	según sea necesario

Tabla A10-2. Requisitos numéricos de los datos sobre obstáculos

	Área 1	Área	Área	Área
Exactitud vertical	30 m	3 m	0,5 m	1 m
Resolución vertical	1 m	0,1 m	0,01 m	0,1 m
Exactitud horizontal	50 m	5 m	0,5 m	2,5 m
Nivel de confianza	90%	90%	90%	90%
Clasificación de los datos de acuerdo con su integridad	ordinaria	esencial	esencial	esencial
Período de mantenimiento	según sea necesario	según sea necesario	según sea necesario	según sea necesario

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 11

Requisitos de suministro de atributos de los datos sobre el terreno y los obstáculos

Tabla A11-1. Atributos sobre el terreno

Atributo del terreno	Obligatorio/optativo
Zona de cobertura	Obligatorio
Identificador del iniciador de los datos	Obligatorio
Identificador de la fuente de datos	Obligatorio
Método de adquisición	Obligatorio
Espaciado entre puestos	Obligatorio
Sistema de referencia horizontal	Obligatorio
Resolución horizontal	Obligatorio
Exactitud horizontal	Obligatorio
Nivel de confianza horizontal	Obligatorio
Posición horizontal	Obligatorio
Elevación	Obligatorio
Referencia de la elevación	Obligatorio
Sistema de referencia vertical	Obligatorio
Resolución vertical	Obligatorio
Exactitud vertical	Obligatorio
Nivel de confianza vertical	Obligatorio
Tipo de superficie	Optativo
Superficie registrada	Obligatorio
Nivel de penetración	Optativo
Variaciones conocidas	Optativo
Integridad	Obligatorio
Marcación de la fecha y la hora	Obligatorio
Unidad de medida utilizada	Obligatorio

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Tabla A11-2. Atributos de los obstáculos

Atributos de los obstáculos	Obligatorio/optativo
Zona de cobertura	Obligatorio
Identificador del iniciador de los datos	Obligatorio
Identificador de la fuente de datos	Obligatorio
Identificador del obstáculo	Obligatorio
Exactitud horizontal	Obligatorio
Nivel de confianza horizontal	Obligatorio
Posición horizontal	Obligatorio
Resolución horizontal	Obligatorio
Extensión horizontal	Obligatorio
Sistema de referencia horizontal	Obligatorio
Elevación	Obligatorio
Altura	Optativo
Exactitud vertical	Obligatorio
Nivel de confianza vertical	Obligatorio
Resolución vertical	Obligatorio
Sistema de referencia vertical	Obligatorio
Tipo de obstáculo	Obligatorio
Tipo de geometría	Obligatorio
Integridad	Obligatorio
Marcación de la fecha y la hora	Obligatorio
Unidad de medida utilizada	Obligatorio
Operaciones	Optativo
Efectividad	Optativo
Iluminación	Obligatorio

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ENMIENDAS ANEXO 15 OACI Vs ENMIENDAS RAC 215

ENMIENDA OACI No.	ENMIENDA RAC	
	RAC ENMENDADO	OBSERVACIONES
1 a la 32	Parte Quinta Parte Décimo Quinta RAC 15	<p>Las normas sobre Información Aeronáutica (Anexo 15) estuvieron inicialmente incluidas como numerales 5.7.2.18 de la Parte Quinta “Reglamento del Aire” de los RAC, adoptado mediante Res.# 2470 de 1974; reemplazados íntegramente como Parte Décimo Quinta de los RAC con la Res.# 01091 del 2007, que incorporo todas las enmiendas de la 1 a la 32.</p> <p>La Parte Décimo Quinta fue posteriormente Denominada RAC 15</p>
1 a la 39 - B	RAC 215	<p>Res.# 02131 24 julio 2018</p> <p>Reemplazó RAC 15 armonizándolo con LAR 215 como RAC 215 incorporando todas las enmiendas 1 a la 39 - B</p>
40	RAC 215	<p>Res.# 01494 6 agosto 2020</p>
41	RAC 215	<p>Res.# 01494 6 agosto 2020</p>