

**ENR 1.6 SERVICIO Y PROCEDIMIENTO RADAR****1. OPERACIÓN**

Una dependencia radar es parte integral de una dependencia ATS (Centro de Control de Área u Oficina de Control de Aproximación) y suministra servicio radar a las aeronaves, a fin de satisfacer los requisitos operacionales. Muchos factores tales como cobertura radar, el volumen de trabajo de los controladores y las capacidades de los equipos, pueden afectar estos servicios y el controlador radar determinará si puede o no suministrar servicio radar en un determinado caso.

**2. COBERTURA RADAR Y UBICACIÓN**

Para el suministro de los servicios de tránsito aéreo en las áreas de cobertura radar publicadas, se utiliza la información proveniente de dieciséis sensores de radar primario de vigilancia PSR y diecinueve sensores de radar secundario de vigilancia SSR de técnica monopulso, conformando un sistema multiradar, lo cual determina áreas muy extensas de cobertura en el territorio nacional. (Ver ENR 1.6-4)

**3. ESTABLECIMIENTO DE SERVICIOS RADAR**

El empleo del radar para proporcionar servicios de Tránsito Aéreo se hará de acuerdo con lo especificado en el Documento 1200-2 "Manual Guía Servicios de Vigilancia ATS Colombia", estableciéndose las normas complementarias siguientes:

La información procedente del radar secundario SSR puede ser utilizada por sí sola para aplicación de separación horizontal radar de acuerdo con lo especificado en el Documento 7030 de la OACI, "Procedimientos Suplementarios Regionales", numeral 7.2.

La mínima separación radar horizontal aplicable será:

- 8 NM entre aeronaves operando en las UTA Barranquilla y Bogotá y las CTA de Cali y Medellín.
- 5 NM entre aeronaves operando dentro de las áreas de Control Terminal (TMA).
- 3 NM en TMA Bogotá sector Central.  
Tripulaciones de aeronaves categoría H, deben mencionar posterior del distintivo de llamada la palabra pesada durante el tiempo de vuelo en TMA Bogotá.

**4. FALLAS RADAR**

En caso de falla total del equipo radar o pérdida de la identificación radar, se impartirán instrucciones para establecer una separación normal no-radar y se instruirá al piloto para que reasuma su propia navegación si éste se encuentra en guía vectorial radar. Como medida de emergencia, si no pudiere proporcionarse inmediatamente separación normal no-radar, la separación vertical, será aplicada por niveles de vuelo separados 500 pies (150 m por debajo del FL 290 y de 1000 FT (300 m) por encima de FL 290, hasta tanto se logre reordenar el tránsito y aplicar separaciones reglamentarias.

**5. FALLA DE RADIO**

5.1 Falla del radiotransmisor de la aeronave.

Si se pierde la comunicación con una aeronave, el controlador radar debería determinar si el receptor de la aeronave funciona indicándole en la frecuencia usada hasta ese momento, que acuse recibo haciendo una maniobra especificada y observando la derrota o indicando a la

aeronave que accione IDENTIFICACIÓN o que efectúe cambios de código.

**Nota:** Las aeronaves equipadas con respondedor que experimenten una falla de radiocomunicaciones, utilizarán el respondedor en el código 7600 en Modo Alfa

Si la medida prescrita en el numeral anterior no tuviese éxito deberá repetirse en cualquier otra frecuencia disponible en la que se crea que la aeronave pueda estar a la escucha.

En los casos anteriores, las instrucciones de cualquier maniobra serán tales que la aeronave pueda volver a su derrota autorizada, después de haber dado cumplimiento a las instrucciones recibidas.

Cuando se haya establecido, que el radiorreceptor de abordaje funciona y cuando se disponga de SSR, el control continuado de aeronaves equipadas con respondedor puede efectuarse utilizando transmisiones de CAMBIO DE CÓDIGO o IDENTIFICACIÓN, para obtener acuse de recibo de las autorizaciones que se les concedan.

5.2 Falla total de las comunicaciones de la aeronave. Cuando una aeronave controlada que experimente una falla total de las comunicaciones esté operando o se espere que opere en un área y a niveles de vuelo en que se aplica la separación radar, puede continuar usándose tal separación. Pero si la aeronave que experimenta la falla de comunicaciones no está identificada, la separación radar se aplicará entre aeronaves bajo control radar y toda aeronave no identificada que se observe a lo largo de la ruta prevista de la aeronave que tiene la falla de comunicaciones, hasta que se sepa, o pueda establecerse con seguridad que la aeronave que tiene la falla de radio ha atravesado el espacio aéreo en cuestión, ha aterrizado o se dirige hacia otro lugar.

Si la radio de la aeronave se encuentra completamente fuera de servicio, el piloto deberá llevar a cabo los procedimientos correspondientes al fallo de radio, de conformidad con las disposiciones prescritas ENR 1.3.

Si ya se ha establecido identificación radar y no se ha previsto separación vertical, en caso de ser necesario, el controlador radar suministrará guía vectorial a otras aeronaves identificadas, a fin de garantizar la aplicación de separación horizontal, hasta tanto la aeronave en cuestión abandone el área de cobertura radar.

**6. UTILIZACIÓN**

6.1 Servicio de información de vuelo (FIS)

**Nota:** La utilización del radar en la provisión de Servicio de Información de Vuelo no exime al piloto al mando de una aeronave de ninguna responsabilidad, incluyendo la decisión final respecto a cualquier modificación del plan de vuelo que se sugiera.

Funciones

La información expuesta en una presentación radar puede utilizarla el controlador para proporcionar a las aeronaves identificadas lo siguiente:

- a) Información relativa a cualquier aeronave o aeronaves que se observe que siguen trayectorias que van a entrar en conflicto con las de las aeronaves identificadas por radar y sugerencias o asesoramiento referentes a medidas evasivas;

b) Información acerca de la posición del tiempo significativo y, según sea factible, asesoramiento acerca de la mejor manera de circunnavegar cualquiera de esas áreas de fenómenos meteorológicos peligrosos;

c) Información para ayudar a las aeronaves en su navegación.

**Nota:** La información relacionada con el literal b. solamente se suministrará en caso de que en la presentación radar aparezca dichas áreas de fenómenos meteorológicos.

## 6.2 Servicio de control de tránsito aéreo.

### Funciones

La información obtenida en una presentación radar puede usarse para llevar a cabo las siguientes funciones en cuanto al suministro del servicio de control de tránsito aéreo:

a) Proporcionar servicios radar necesarios para mejorar la utilización del espacio aéreo, disminuir las demoras, proporcionar encaminamiento directo y perfiles de vuelo óptimos, así como para mejorar la seguridad;

b) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves que salen, a fin de facilitar una circulación de salida rápida y eficaz y acelerar la subida hasta el nivel de crucero;

c) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves en ruta, con el fin de resolver posibles incompatibilidades de tránsito;

d) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves que llegan a fin de establecer un orden de aproximación expedito y eficaz;

e) Proporcionar guía vectorial radar para prestar ayuda a los pilotos en la navegación, por ejemplo, hacia o desde una Radioayuda para la navegación, alejándose de áreas de condiciones adversas o de los alrededores de las mismas, etc.;

f) Proporcionar separación y mantener la afluencia normal de tránsito cuando una aeronave tenga una falla de comunicaciones dentro del área de cobertura radar;

g) Mantener asistencia radar del tránsito aéreo;

h) Cuando corresponda, mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, para proporcionar al controlador no-radar:

- Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
- Información suplementaria respecto a otro tránsito; e
- Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

**Nota:** Las desviaciones no se considerarán significativas mientras no excedan las tolerancias prescritas respecto a mantenimiento de la derrota, velocidad, posición u hora.

i) Proporcionar guía vectorial radar al tránsito de llegada hasta ayudas para la aproximación final interpretadas por el piloto;

j) Proporcionar asistencia radar en aproximaciones ILS paralelas y dar instrucciones a las aeronaves para que tomen las medidas adecuadas en caso de penetraciones posibles o reales en la zona inviolable (NTZ);

k) Proporcionar guía vectorial radar al tránsito de llegada hasta un punto desde el cual pueda completarse la aproximación visual;

l) Proporcionar separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; entre aeronaves sucesivas a la llegada; y una aeronave que sale y una que llega a continuación.

## 6.3 Servicio de alerta

La información obtenida en una presentación radar puede usarse para Alertar, y/o asesorar los servicios de Búsqueda y Rescate, y/o Servicios de Seguridad del Estado, respecto de aeronaves que hayan declarado o se presume se encuentran en fase de Emergencia; o de aeronaves No identificadas que evolucionan dentro del espacio aéreo bajo responsabilidad y cobertura radar.

El servicio de alerta se proveerá de acuerdo a lo establecido en el "RAC 211 CAPITULO E."

## 7. LIMITACIONES EN EL EMPLEO DEL RADAR

El empleo del radar en los servicios de tránsito aéreo para llevar a cabo las funciones en cuanto al suministro de los servicios de Información de Vuelo (FIS) y Control de Tránsito Aéreo (ATC) se limitará a las áreas de cobertura radar, de la FIR/UTA de Barranquilla y la FIR/UTA de Bogotá, que figuran en la página ENR 1.6-4

## 8. SUMINISTRO DE LOS SERVICIOS RADAR

Los servicios radar se suministrarán de la siguiente manera:

a) En la FIR/UTA de Barranquilla por el Centro de Control de Area ACC de Barranquilla en las frecuencias 128.4 MHz (Sector Norte) y 124.2 MHz (Sector Sur).

**Nota:** Radio 15NM centro coordenadas (VOR/DME MTR) 085002N0754948W servicio radar no disponible hasta 5000ft AMSL.

b) En la TMA de Barranquilla por la Oficina de Control de Aproximación APP de Barranquilla en la frecuencia 119.1 MHz.

c) En la TMA de San Andrés por la Oficina de Control de Aproximación APP de San Andrés en la frecuencia 119.3 MHz.

d) En la FIR/UTA de Bogotá por el Centro de Control de Area ACC de Bogotá en las frecuencias 128.6 MHz (Sector NE), 123.7 MHz (Sector NW), 128.8 MHz (Sector SE) y 125.1 MHz (Sector SW).

e) En la TMA de Bogotá por la Oficina de Control de Aproximación APP de Bogotá en las frecuencias 119.5 MHz (Sector Central), 119.65 MHz (Sector Sur), y 121.3 MHz (Sector Norte).

f) En la TMA de Medellín por la oficina de Control de Aproximación APP de Medellín en frecuencia 121.1 MHz.

g) En el Área de Control CTA de Medellín, en la frecuencia 127.2 MHz.

h) En la TMA de Cali por la oficina de Control de Aproximación en la frecuencia 119.1 MHz.

i) En el Área de Control CTA de Cali, en la frecuencia 126.7 MHz. El servicio se prestara en las rutas ATS a partir del MEA hasta FL-245

j) En la TMA de Villavicencio, por la oficina de Control de Aproximación APP Villavicencio en la frecuencia 119.3 MHz.  
Servicio vigilancia ATS (asistencia, separación y guía vectorial) a partir de las AMA publicadas para el TMA VVC.

k) En la TMA de Pereira, por la oficina de Control de Aproximación APP de Pereira en la frecuencia 120.7MHz. El servicio se prestará a partir de las AMA 's publicadas para el TMA PEREIRA.

l) En la TMA de Bucaramanga, por la oficina de Control de Aproximación APP Bucaramanga en la frecuencia 119.0 MHz. Se presta servicio vigilancia ATS (asistencia, supervisión de trayectoria de vuelo, separación y guía vectorial) a partir de las AMA publicadas para el TMA Bucaramanga.

## 9. HORARIO DE OPERACIÓN

Bogotá	H24
Barranquilla	H24
Cali	H24
Medellín	H24
Villavicencio	1100 - 2300 UTC.
Pereira	1000 - 0500 UTC.
Bucaramanga	1030 - 0430 UTC

## 10. RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA

### 10.1 Procedimientos y utilización.

Uso obligatorio de respondedor.

Todas las aeronaves que operen en espacio aéreo de jurisdicción de Colombia, **deben** estar equipadas con equipo respondedor SSR e indicador automático de altitud Modo C **y mantenerlo activado**. Los respondedores SSR deben disponer de descifrado de 4096 Códigos en Modo A.

El uso de este equipo es de carácter **OBLIGATORIO**. Las dependencias de ATS vigilarán el cumplimiento de dicha norma. Se exceptúan de la obligatoriedad del uso del respondedor las siguientes:

- a) Aeronaves dedicadas a la aviación deportiva (Ultralivianos, planeadores, etc.),
- b) Aeronaves dedicadas a la aviación agrícola (de fumigación),
- c) Aeronaves que procedan de acuerdo con lo establecido en 14 (Fallo del respondedor antes de la salida).

### 10.2 Características operativas del radar secundario de vigilancia (SSR)

El radar secundario SSR asociado con el radar primario tiene capacidad para la interrogación en los modos A y C, con posibilidad de descifrado de 4096 claves en el modo A y lectura directa de las respuestas de transmisión automática de altitud de precisión en el modo C.

La presentación en la pantalla se hace de forma digital con etiquetas alfa numéricas individuales.

## RADARES CIVILES PRIMARIOS (PSR) Y SECUNDARIOS (SSR)

EMPLAZAMIENTO	ID	UBICACIÓN	ALCANCE NM	BARRIDO (SEC)	COORDENADAS	DEPENDENCIA ATC ATENDIDA	TIPO
ARARACUARA	ARA	SOLANO CAQUETA	SSR: 250	4.5	00 36 13 S 072 23 49 W	ACC/FIR BOGOTA TMA VILLAVICENCIO TMA CALI	RTE APCH
BELALCAZAR	BEL	BELALCAZAR CALDAS	SSR: 250	5.0	04 56 23 N 075 49 22 W	ACC/FIR BOGOTA TMA CALI TMA PEREIRA TMA MEDELLIN	RTE APCH
CALI	CLO	PALMIRA VALLE DEL CAUCA	PSR: 80	5.0	03 33 05 N 076 23 07 W	ACC/FIR BOGOTA TMA CALI	RTE APCH
			SSR: 200				
CAREPA	CRP	CAREPA ANTIOQUIA	PSR: 80	5.0	07 49 42 N 076 43 06 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA TMA CALI TMA MEDELLIN	RTE APCH
			SSR: 250				
CARIMAGUA	CAR	PUERTO GAITAN META	PSR: 200	9.6	04 34 16 N 071 20 12 W	ACC/FIR BOGOTA TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
			SSR: 250				
CERRO MACO	CRM	SAN JACINTO BOLIVAR	PSR: 165	8.7	09 53 09 N 075 11 41 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA TMA MEDELLIN	RTE APCH
			SSR: 250				
CERRO VERDE	CRV	RIONEGRO ANTIOQUIA	PSR: 60	4.0	06 11 51 N 075 28 58 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA TMA CALI TMA MEDELLIN	RTE APCH
			SSR: 200				
EL DORADO	EDR	BOGOTA CUNDINAMARCA	PSR: 60	4.0	04 41 45 N 074 08 21 W	ACC/FIR BOGOTA TMA BOGOTA TMA CALI TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
			SSR: 200				
EL TABLAZO	ETL	SUBACHOQUE CUNDINAMARCA	PSR: 80	5.0	05 00 42.35 N 074 12 17 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
			SSR: 250				
FLANDES	FLD	FLANDES TOLIMA	SSR:250	5.0	04 11 28 N 074 51 54 W	ACC/FIR BOGOTA TMA VILLAVICENCIO TMA CALI TMA MEDELLIN	RTE APCH
LETICIA	LET	LETICIA AMAZONAS	PSR: 80	5.0	04 12 04 S 069 56 32 W	ACCC/FIR BOGOTA TMA AMAZONICA TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
			SSR: 250				
PICACHO	BUG	FLORIDABLANCA SANTANER	PSR: 80	5.0	07 06 46 N 072 57 46 W	ACC/FIR BOGOTA TMA MEDELLIN ACC/FIR BARRANQUILLA TMA CALI TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
			SSR: 250				
SANTANA	SAN	CAJIBIO CAUCA	PSR: 165	10.5	02 41 54 N 076 52 19 W	ACC/FIR BOGOTA TMA CALI	RTE APCH
			SSR: 250				
TUBARA	TUB	TUBARA ATLANTICO	PSR: 80	5.0	10 52 42 N 074 58 59 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA TMA BARRANQUILLA	RTE APCH
			SSR: 250				
VILLAVICENCIO	VVC	VILLAVICENCIO META	PSR: 80	5.0	04 09 50 N 073 37 11 W	ACC/FIR BOGOTA TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
			SSR: 250				

## RADARES MILITARES PRIMARIOS (PSR) Y SECUNDARIOS (SSR)

EMPLAZAMIENTO	ID	UBICACIÓN	ALCANCE NM	BARRIDO (SEC)	COORDENADAS	DEPENDENCIA ATC ATENDIDA	TIPO
MARANDUA	MAR	PUERTO CARREÑO VICHADA	PSR: 240 SSR: 240	10	05 31 55 N 068 41 27 W	ACC/FIR BOGOTA TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
RIOHACHA	RHC	RIOHACHA GUAJIRA	PSR: 240 SSR: 240	10	11 30 52 N 072 51 49 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
SAN ANDRES	SPP	SAN ANDRES	PSR: 240 SSR: 240	10	12 31 03 N 081 43 28 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA TMA SAN ANDRES	RTE APCH
SAN JOSE DEL GUAVIARE	SJE	SAN JOSE DEL GUAVIARE GUAVIARE	PSR: 240 SSR: 240	9.3	02 32 38 N 072 37 33 W	ACC/FIR BOGOTA TMA VILLAVICENCIO	RTE APCH
TRES ESQUINAS	TQS	SOLANO CAQUETA	PSR: 240 SSR: 240	9.4	00 44 31 N 075 15 10 W	ACC/ FIR BOGOTA TMA CALI	RTE APCH

## ESTACIONES DE VIGILANCIA RADAR DE AREA TERMINAL – TAR

Emplazamiento	Alcance NM	Barrido - RPM	Dependencia ATC atendida
Cali	PSR 80 SSR 256		

## SISTEMA DE VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMATICA – ADS-B

EMPLAZAMIENTO	ID	UBICACIÓN	ALCANCE NM	BARRIDO (SEC)	COORDENADAS	DEPENDENCIA ATC ATENDIDA	TIPO
TASAJERO	ADSTSJ	CERRO TASAJERO NORTE DE SANTANDER	250	1.0	08 00 57.6 N 072 27 07.2 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
BARRANQUILLA	AD-SBQU	ATLANTICO	250	1.0	10 53 14.00 N 074 46 36 W	ACC/FIR BARRANQUILLA ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
CARIMAGUA	ADSCAR	CARIMAGUA META	250	1.0	04 34 16 N 071 20 10 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE
MITU	ADSMTU	VAUPES	250	1.0	01 15 25.20 N 070 13 55.20 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
SANTA HELENA	ADSSHE	ANTIOQUIA	250	1.0	06 11 38.40 N 075 31 37.20 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
SAN JOSE DEL GUAVIARE	ADSSJE	GUAVIARE	250	1.0	02 32 38 N 072 37 33 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
TUMACO	ADSTCO	TUMACO NARIÑO	250	1.0	01 48 52 N 078 44 56 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE
CAREPA	ADSCRCP	ANTIOQUIA	250	1.0	07 49 02.86 N 076 42 59.33 W	ACC/FIR BOGOTA ACC/FIR BARRANQUILLA	RTE APCH
LETICIA	ADSLET	AMAZONAS	250	1.0	04 12 03.64 S 069 56 31.94 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
SANTANA	ADSSAN	CAUCA	250	1.0	02 41 55.24 N 076 52 17.75 W	ACC/FIR BOGOTA ACC/FIR BARRANQUILLA	RTE
PUERTO INIRIDA	ADSPTI	GUAINIA	250	1.0	03 51 06.84 N 067 54 10.34 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
PUERTO CARREÑO	ADSPTC	VICHADA	250	1.0	06 11 00.09 N 067 17 52.80 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
PUERTO LEGUIZAMO	ADSPTL	PUTUMAYO	250	1.0	00 10 58.08 S 074 46 22.18 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH
ARARACUARA	ADSARA	CAQUETA	250	1.0	00 36 13.08 N 072 23 49.10 W	ACC/FIR BOGOTA	RTE
→ SAN ANDRES ISLA	ADSSPP	SAN ANDRES ISLAS	250	1.0	12 35 01.00 N 081 42 43.00 W	ACC/FIR BARRANQUILLA/ TMA SAN ANDRES ACC/FIR BOGOTA	RTE APCH

**11. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA**

En caso de que una aeronave se encuentre en una situación de emergencia (Fase de peligro) el piloto utilizará el código 7700; si está siendo objeto de interferencia ilícita activará su respondedor en el Código 7500, sin embargo, si el piloto ha sido instruido anteriormente por el ATC para mantener un código específico puede mantener el código asignado.

**12. PROCEDIMIENTO EN CASO DE FALLO DE RADIOCOMUNICACIONES**

En caso de que haya falla de un receptor de radio de la aeronave, los pilotos seleccionarán el modo A/3 código 7600 y seguirán los procedimientos establecidos. El control subsiguiente de la aeronave se basará en dichos procedimientos.

**13. DISTRIBUCIÓN DE CÓDIGO SSR PARA COLOMBIA**

Se establecen los siguientes códigos SSR para ser utilizados por las dependencias radar de Colombia:

CODIGOS DISCRETOS				
FIR SKED				
DEPENDENCIA UAEAC	TRANSITO SALIENDO INTL	TRANSITO SALIENDO DOMESTICO	TRANSITO SALIENDO LOCAL	OPERACIÓN FUERZAS ARMADAS
ACC/BOG	A2201-A2277	A1201-A1277		A7101-A7177
	A2301-A2377	A1301-A1377		A7201-A7277
SALA RNG	A2401-A2437	A1401-A1477		A7301-A7337
SALA CLO	A2440-A2477	A1601-A1677		A7340-A7377
SALA VVC	N/A	A1501-A1577	A0701-A0737	A7601-A7647
FIR SKEC				
DEPENDENCIA UAEAC	TRANSITO SALIENDO INTL	TRANSITO SALIENDO DOMESTICO	TRANSITO SALIENDO LOCAL	OPERACIÓN FUERZAS ARMADAS
ACC/BAQ	A6601-A6667	A1701-A1777		A7520-A7577
SALA SPP	A6670-A6677	A1560-A1577		A7510-A7517

\* Todo tránsito en sobrevuelo que ingrese al espacio aéreo colombiano, mantendrá su código radar.

**TMA en FIR SKED**

TMA BGA	A 1001 - A 1037
TMA PEI	A 1040 - A 1077
TMA CUC	A 0001 - A 0027
TMA EYP	A 0030 - A 0057
TMA LET	A 0060 - A 0077
TMA NVA	A 0740 - A 0777
TMA ANDES	A 7650 - A 7677

**Código SSR para tránsito con prioridad**

Vuelos Hospital	A 2001 - A 2017
Vuelos SAR	A 7711 - A 7717
Misión de Orden Público ACC BOG	A 2020 - A 2047
Misión de Orden Público ACC BAQ	A 2050 - A 2077
Vuelo HEAD	A 7501 - A 7503
Vuelos VIP 2	A 7504 - A 7507

**Códigos SSR para operaciones especiales:**

Interferencia Ilícita	A7500
Fallo de Comunicaciones	A7600
Emergencia	A7700
Aeronaves bajo FL 200, sin código asignado	A0000
Aeronaves a FL 200 o superior sin código asignado	A2000
Verificación del Transpondedor en tierra	A7777
Planeadores	A1000

**14. PROCEDIMIENTOS A SEGUIR EN CASO DE FALLO DEL RESPONDEDOR SSR**

Los procedimientos descritos a continuación son de aplicación en caso de fallo del respondedor SSR

**Fallo antes de la salida.**

En caso de que el RESPONDEDOR se encuentre fuera de servicio y no haya podido ser reparado antes del despegue, el piloto al mando de la aeronave deberá informar a los servicios de tránsito aéreo antes de la presentación del plan de vuelo; deberá planificar su vuelo presentando un plan de vuelo propuesto hasta el aeródromo más cercano donde pueda efectuarse la reparación de dicho equipo. Deberá llenar la casilla 10, apartado SSR del formulario de plan de vuelo OACI, insertando la letra "N" si el fallo del RESPONDEDOR es total. La aceptación de dicho plan de vuelo estará sujeta a aprobación por la autoridad ATS competente o por el supervisor del Centro de Control correspondiente a la FIR dentro de la cual se encuentre ubicado el aeródromo de salida.

**Fallo después de la salida:**

En caso de que el fallo ocurra después de la salida, las dependencias ATC harán todo lo posible para permitir la continuación del vuelo hasta el primer aeródromo de aterrizaje previsto de acuerdo con el plan de vuelo.