

AIS - COLOMBIA

AFS: SKBOYOYX
Teléfono: +57 (1) 2962991
Fax: +57 (1) 2962803
E-mail: ais@aerocivil.gov.co

REPÚBLICA DE COLOMBIA

AERONÁUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



DIRECCIÓN DE SERVICIOS A LA
NAVEGACIÓN AEREA
GRUPO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Centro Nacional de Aeronavegación CNA
Av. El Dorado No. 112-09 Bogotá D.C.

AIC

C06/17

27 AUG 17

APLICACIÓN DEL PROTOCOLO SHEPHERD ONE

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 06 SEPTIEMBRE 2017

ASUNTO

Establecer los procedimientos de comunicación y coordinación aplicables entre las dependencias de los servicios ATS para el manejo específico de la operación SHEPHERD ONE.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. **FECHA DE VIGENCIA:** SEPTIEMBRE 6 AL 11 DE 2017

1.2. OBJETIVO

El objetivo de esta circular es establecer los procedimientos relativos al encaminamiento de tránsito aéreo civil y militar que evoluciona bajo la aplicación del CODIGO SHEPHERD ONE el cual se establece para salvaguardar la seguridad de la aeronave con categoría SHEPHERD ONE-VIP 1 (Prioridad Máxima), evitar incidentes con los demás operadores y facilitar así las labores de SEGURIDAD.

1.3. CAMPO DE APLICACIÓN

Los procedimientos contenidos en esta circular serán aplicados a todo el tránsito aéreo que evolucione desde y hacia los aeropuertos con servicio de control de tránsito aéreo, aeronaves militares y vehículos involucrados en el procedimiento de escolta con la aeronave **SHEPHERD ONE**

2. DEFINICIONES

Aeronave Escolta: Se considera como aeronaves escolta, toda aeronave perteneciente a la Fuerza Aérea Colombiana, armada, equipada y dispuesta para asegurar las inmediaciones del aeropuerto durante la condición **SHEPHERD ONE**.

Alerta Roja: Situación declarada cuando existan razones para suponer que la seguridad de la aeronave protegida y sus pasajeros se encuentra amenazada, en cuyo caso las FFMM y de Policía, encargadas de proporcionar tal seguridad, aplicarán tácticas militares y por lo tanto no estarán sujetas al Control de Tránsito Aéreo, los procedimientos aplicables por parte de las dependencias ATS civiles serán preestablecidos de común acuerdo entre la UAEAC y la FAC

*Nota: Para el aeropuerto ELDORADO, cuando se declare ALERTA ROJA, las dependencias ATS del aeropuerto y las dependencias ATS del Comando de Aéreo de Transporte Militar "CATAM", procederán según lo establecido en el **Anexo 1** de la carta de acuerdo establecida para la aplicación del Código Azul.*

CÓDIGO SHEPHERD ONE: Procedimiento en el cual las entidades militares y de policía realizan desplazamiento de aeronaves y vehículos con el fin de salvaguardar la seguridad de la aeronave protegida que transporte al jefe de estado soberano de la ciudad del vaticano, durante las fases de Aterrizaje, Rodaje y Despegue. Igualmente, por parte de las dependencias ATS se brindarán las mismas medidas establecidas garantizando reducción de tiempo en la operación aérea y maniobras en tierra del vuelo VIP 1 (Prioridad Máxima).

3. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

En condiciones normales, la caravana papal, la aeronave escolta y la aeronave protegida, se ajustarán; a las siguientes normas:

3.1. CARAVANA PAPAL

Todo vehículo que circule por el área de movimiento, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- Al ingresar al área de maniobras deberá hacerlo escoltado por un Inspector de Plataforma (o quien haga sus veces) y el responsable de su conducción tendrá que acatar todas sus instrucciones.
- Ceder el paso a las aeronaves en todo momento.
- Observar los límites de velocidad en el área de movimiento.

3.2. AERONAVE ESCOLTA (En caso de aplicar)

3.2.1. La misión desarrollada por la aeronave escolta se considera como una misión de Orden Público donde se desarrollan diferentes procedimientos para mantener y garantizar la seguridad de la aeronave en categoría SHEPHERD ONE, tal como se hace con el vuelo VIP-1.

3.2.2. La aeronave escolta llevará a cabo los siguientes procedimientos a fin de que el Control de Tránsito Aéreo pueda colaborar en lograr con éxito la misión encomendada, excepto cuando se declare ALERTA ROJA:

3.2.2.1. Comunicaciones

- El tránsito militar con misión de escolta, estará bajo el control de las dependencias ATS, procediendo de acuerdo al permiso de control expedido.
- Deberá mantener una escucha constante en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario o requerido establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma.
- Si ocurriera una falla de radio que impida cumplir con lo anterior, la aeronave observará los Procedimientos de falla de las radiocomunicaciones. Además, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

3.2.2.2. Operación

La aeronave escolta procederá de acuerdo a los siguientes parámetros de operación tendientes a permitir el desarrollo adecuado de la misión y la correcta planeación del tránsito que procede desde y hacia el aeródromo utilizado.

- a. La aeronave escolta deberá llamar en frecuencia de la dependencia que preste el servicio de control en superficie, solicitando la respectiva autorización para desplazarse al punto establecido para efectuar el despegue, con el fin de que el Controlador pueda realizar los ajustes correspondientes al tránsito que se encuentra evolucionando en el área de maniobras.
- b. Establecido en el punto asignado para el despegue, y previa autorización de CONTROL SUPERFICIE, llamará en frecuencia de TORRE (según corresponda) para obtener el permiso de despegue, informando al controlador de aeródromo el sector a sobrevolar

Nota: La aeronave escolta no ingresará en las trayectorias de aproximación y salida sin la debida autorización de la TORRE DE CONTROL.

- c. La aeronave escolta informará a las dependencias ATS cuando se incorpore y establezca, así como cuando abandone el sector previamente solicitado. cualquier maniobra que la aeronave escolta deba realizar en las inmediaciones del aeródromo deberá ser informada a la dependencia ATS correspondiente.
- d. Una vez la aeronave escolta notifique establecido en el sector solicitado, realizará el vuelo de seguridad de acuerdo a la programación emitida por la Fuerza Aérea Colombiana y mantendrá encendido en todo momento su transponder y modo "C" para información del ATS.
- e. Durante el desarrollo de la misión la aeronave escolta mantendrá escucha permanente en frecuencia de TORRE (según corresponda) e informará inmediatamente observe cualquier situación anormal que amerite la declaración de la ALERTA ROJA.

- f. Si, a buen juicio del piloto se requiere transgredir la zona autorizada para el sobrevuelo, éste podrá hacerlo previa declaratoria de la ALERTA ROJA al Controlador de AERÓDROMO en la frecuencia correspondiente, teniendo en cuenta el tránsito que previamente se le haya notificado en la misma frecuencia.

Nota: El piloto al mando de la aeronave será el responsable por la operación de la misma según lo estipulado en el Anexo 2 de OACI numeral 2.3. 1" Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave" y 3.1.1 "Operación negligente o temeraria de aeronaves".

3.3. AERONAVE PROTEGIDA (SHEPHERD ONE)

La aeronave protegida efectuará los procedimientos de llegada, aproximación y salida contemplados en manual básico de Información Aeronáutica (AIP Colombia), excepto bajo la declaratoria de ALERTA ROJA, momento en el cual se aplicarán los procedimientos establecidos por la Fuerza Aérea Colombiana.

3.3.1. Separaciones

Las siguientes separaciones obedecen a la previsión que se deberá tomar para permitir el normal desarrollo de la operación de las aeronaves durante las fases de aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue con código SHEPHERD ONE activo.

3.3.2. Aproximación

Independientemente de las condiciones meteorológicas reinantes control de aproximación garantizará una separación longitudinal mínima de quince (15) NM, entre la aeronave protegida y cualquier otra aeronave aproximando a la misma pista. Esta separación deberá mantenerse durante los tramos de aproximación intermedia y final.

Nota: Para el caso de Bogotá; independientemente de las condiciones meteorológicas reinantes, se garantizará una separación longitudinal mínima de diez (10) NM, entre la aeronave protegida y cualquier otra aeronave aproximando a la pista paralela adyacente. Esta separación deberá mantenerse durante los tramos de aproximación intermedia y final.

3.3.3. Aterrizaje:

El Controlador de Aeródromo tomará las medidas tendientes a garantizar que la última aeronave autorizada para despegar, se encuentre en el aire a más tardar cuando la aeronave con status SHEPHERD ONE se encuentre a 15NM del umbral de la pista a utilizar.

3.3.4. Despegue:

El Controlador de Aproximación tomará las medidas tendientes a garantizar que ninguna aeronave se encuentre a menos de 15NM en aproximación final a la pista en la cual se encuentre la aeronave protegida hasta que esta no inicie la carrera de despegue.

3.3.5. Rodaje:

Para el rodaje de la aeronave protegida el Controlador de Superficie coordinara el servicio de Inspector de Plataforma (en donde aplique), para realizar el "FOLLOW ME" a la aeronave.

El acompañamiento del vehículo de Bomberos a la aeronave protegida durante su rodaje será coordinado directamente por la dependencia pertinente.

El controlador de Superficie vigilara que ningún vehículo o aeronave se acerque a la aeronave protegida a una distancia menor de 150 Mts., durante el rodaje. Excepto los vehículos asignados por seguridad y el vehículo de Bomberos que escoltan la aeronave en coordinación con el vehículo Inspector de Plataforma.

4. PROCEDIMIENTOS DE COORDINACION

4.1. PLAN DE VUELO

- 4.1.1. Toda Aeronave presentará su plan de vuelo (FPL) mediante la Oficina de Información Aeronáutica de la FAC dicho plan de vuelo será coordinado por esta oficina directamente con la oficina de plan de vuelo del Aeropuerto correspondiente informado los datos que la autoridad aeronáutica determine necesarios.
- 4.1.2. Se requiere por parte de las dependencias ATS brindar a las aeronaves de cualquier performance - (Aeronave escolta y aeronave protegida), la MÁXIMA PRIORIDAD posible en el trámite del plan de vuelo, el inicio de motores, rodaje, autorización y despegue, de igual manera se requiere LA MAYOR COLABORACIÓN Y DISCRECIÓN por parte de las dependencias de Control de Tránsito Aéreo.
- 4.1.3. En caso necesario de que el control civil requiera conocer datos adicionales del vuelo o verificar los ya tramitados, dicha información se facilitará en un tiempo máximo de 15 minutos posterior al despegue de la aeronave vía comunicación telefónica interna entre las dependencias y no por medio radial.
- 4.1.4. Previa coordinación con el supervisor de Torre y/o el supervisor del Centro de, la FAC destinara un controlador de tránsito aéreo militar para que coordine todo lo relacionado con el desarrollo de las operaciones, dicho controlador deberá hacer presencia física en la cabina de la Torre de Control o en el Centro de Control según se determine, con una antelación de treinta (30) minutos a la entrada en vigencia de la condición CODIGO SHEPHERD ONE.
- 4.1.5. La notificación de entrada en vigor de la condición CODIGO SHEPHERD ONE, así como las coordinaciones necesarias con las dependencias ATS y la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) se realizarán entre el Controlador asignado por la FAC y el supervisor de Torre y/o el supervisor del Centro de Control, o quién haga sus veces informado la hora de inicio y término de la condición de operación CODIGO SHEPHERD ONE con la mayor antelación posible.

4.2. ASIGNACION DE PISTA EN USO

La asignación de la pista en uso para la aeronave protegida, se hará de conformidad con los requerimientos que realice el personal de seguridad de la Fuerza Aérea Colombiana, dichos requerimientos serán coordinados con las dependencias ATS del aeropuerto.

4.3. MEDIOS DE COORDINACIÓN

Se utilizarán los medios de coordinación contemplados en las respectivas Cartas de Acuerdo vigentes entre las dependencias civiles y militares implicadas.

5. SERVICIOS DE INFORMACION DE VUELO

- 5.1. **INFORMACIÓN SOBRE VUELOS VFR.** Será suministrado conforme a lo estipulado en el documento 4444 ATM501 capítulo 4 numeral 4.2 (Responsabilidad del suministro de servicio de información, de vuelo y de servicio de alerta) y específicamente en el capítulo 9 (Servicio de Información de Vuelo y Alerta.).
- 5.2. **INFORMACION METEOROLÓGICA:** La dependencia de Control que tenga conocimiento de información meteorológica relevante para las operaciones aéreas, informará tales condiciones a la dependencia adyacente para que esta a su vez la retransmita oportunamente a las tripulaciones~ interesadas y cuando sea procedente emita las restricciones de control que se consideren necesarias.

6. TRANSFERENCIA

Para la transferencia de responsabilidad y de comunicaciones se deberá cumplir con lo estipulado en las Cartas de Acuerdo vigentes entre los sectores implicados.

7. CONTINGENCIAS

Se aplicarán los protocolos descritos en las cartas de acuerdo vigentes,

8. SERVICIO DE ALERTA

La dependencia ATS notificara oportunamente a través de cualquier medio disponible de las aeronaves militares que presenten novedades en vuelo, o de las que no se tenga conocimiento según las fases de emergencia con el fin de tomar las medidas pertinentes.

La dependencia de Control que tenga conocimiento que una aeronave se encuentre en condición de riesgo o tenga reporte de balizas de emergencia ELT, informará a la dependencia adyacente para que esta a su vez la retransmita oportunamente a las dependencias correspondientes.

9. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

9.1. ALERTA ROJA

Cuando existan razones para suponer que la seguridad de la aeronave protegida y sus pasajeros se encuentra amenazada, el Controlador Militar presente en las instalaciones ATS (Cabina Torre de Control o Centro de Control) informara al Supervisor de la dependencia acerca de la activación de la ALERTA ROJA. Por su parte; el Supervisor de la dependencia ATS informara de este hecho a las demás dependencias involucradas, cancelara en el aeródromo hasta que se supere la situación y dará instrucciones a los controladores a su cargo para que alejen al tránsito de aeródromo del área en donde maniobra la aeronave escolta.

Nota: Cuando se declare la ALERTA ROJA, las aeronaves encargadas de proporcionar seguridad al vuelo protegido, aplicarán tácticas militares y por lo tanto no estarán sujetas al Control de Tránsito Aéreo.

9.2. CORREDOR WSW

Para el caso de aproximación en Bogotá se cancelará el corredor WSW 30 minutos antes de la hora estimada sobre BOG VOR de la aeronave en código SHEPHERD ONE y hasta tanto la aeronave se encuentre en tierra.

9.3. PELIGRO AVIARIO

Con el fin de mitigar riesgos de impacto con aves, se coordinará con las autoridades competentes, activar los protocolos de dispersión 15 minutos antes de la hora estimada de aterrizaje y 15 minutos antes de la hora estimada de salida de la aeronave en código SHEPHERD ONE.

9.4. RESTRICCIONES EN EL RODAJE DE AERONAVES

Para el caso de Bogotá, una vez la aeronave en código SHEPHERD ONE se encuentre establecida en la plataforma CATAM, y hasta que la caravana haya abandonado las inmediaciones del aeropuerto, se restringirán rodajes en cualquier sentido por la calle de rodaje K entre la plataforma de carga y la calle de rodaje M garantizando que dicha área se encuentre libre de aeronaves y vehículos que pudieran obstaculizar la movilidad de la caravana papal desde CATAM hacia la salida E1.



9.5. MEDIDAS ATFM

Para el caso de Bogotá, independientemente de la configuración operativa en uso (ORIENTE/PISTAS 13 U OCCIDENTE/PISTAS 31) la FCMU COL regulará una capacidad de 25 ARR/HR y 30 DEP/HR en la franja horaria de operación de la aeronave en código SHEPHERD ONE. Lo anterior podrá ser objeto de modificación por parte del manager según configuración y condiciones operacionales o meteorológicas presentes.

Para la aplicación de las medidas ATFM se deben tener en cuenta los NOTAMS de cierres de pista y restricciones de aeródromo:

- Para **BOGOTA**: NOTAM C2632/17, Pista 13L/31R limitada operaciones aéreas entre 2115-2215UTC 06 septiembre 2017.
- Para **CARTAGENA**: NOTAM C2970/17, Aeródromo limitado operaciones aéreas entre 1400-1500 y 2200 -2330UTC.10 septiembre 2017.
- Para **MEDELLIN**: NOTAM D2296/17, Aeródromo cerrado, H24, entre 03 septiembre - 11 septiembre 2017.
- Para **BOGOTA, MEDELLIN, RIONEGRO y VILLAVICENCIO**: NOTAM C2728/17 se prohíbe la operación de aeronaves controladas de forma remota (RPAS) entre 05 septiembre - 11 septiembre 2017.
- Para **CARTAGENA**: NOTAM C2729/17 se prohíbe la operación de aeronaves controladas de forma remota (RPAS) entre 05 septiembre - 11 septiembre 2017.

9.6. DISPONIBILIDAD DEL PERSONAL ATS

Tal como está estipulado en la circular SSO Técnica Reglamentaria 001 para efectos de vuelos de apoyo humanitario, emergencias, desastres naturales, ambulancias, SAR, orden público y VIP1, se incluye el STATUS SHEPHERD ONE siendo de carácter obligatorio la prestación del servicio por parte de los Controladores de Tránsito Aéreo y el personal de apoyo, con dispensa de la jornada diaria máxima permitida, este tiempo suplementario será reconocido con base en la norma legal que lo determine, sin perjuicio de las decisiones tomadas por otras dependencias y bajo el carácter de servidor público.

9.7. PRESENCIA DE PERSONAL EN LAS INSTALACIONES ATS

Se declararán dependencias ATS estériles en bases con vínculo al código SHEPHERD ONE ajustándose a lo establecido en la parte Quinta de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, por lo tanto; al interior de las dependencias solo debe permanecer los Controladores de Tránsito Aéreo programados (en desarrollo de sus funciones), el personal militar y de Seguridad Nacional que desempeñe funciones relacionadas con la Operación SHEPHERD ONE y el personal debidamente autorizado por la autoridad ATS competente.

10. DIVULGACIÓN

La divulgación del presente acuerdo y de toda modificación subsiguiente, se hará a todo el personal de Controladores de Tránsito Aéreo que suministre los servicios ATS en las dependencias correspondientes, debiéndose impartir completa ilustración al personal ATS, y personal de grupo de vuelos especiales de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC).

RPLC AIC C05/17