

ENR 1.10 PLANIFICACIÓN DE VUELOS

1 GENERALIDADES

PREVUELO

La propuesta de plan de vuelo debe cumplir con el formato único de plan de vuelo establecido por OACI. Basado en el modelo contenido en el apéndice 7 de los RAC 215 y/o el PANS-DOC 4444 Apéndice 2; Plan de vuelo.

Las personas autorizadas en Colombia para presentar el plan de vuelo son los miembros de la tripulación de la aeronave (piloto, copiloto, alumno o despachador), que sea titular de una licencia aeronáutica activa y que cuente con el chequeo correspondiente en el caso que lo amerite; quienes serán los únicos responsables de toda la información ahí consignada.

El piloto al mando de la aeronave se asegurará de familiarizarse con toda la información aeronáutica disponible y necesaria para el vuelo proyectado, realizará los procedimientos requeridos para cada fase del vuelo (pre-vuelo, vuelo, post-vuelo) contemplando las medidas alternativas necesarias.

La presentación y aprobación del Plan de Vuelo no exonera el cumplimiento de los requisitos exigidos por otras dependencias aeronáuticas y autoridades nacionales como aduanas, migración, control sanitario, judiciales, policiales, impuestos, etc.

La tripulación de la aeronave se asegurara de cumplir con los requisitos de navegación acorde al área, ruta o espacio aéreo que pretenda utilizar.

NOTA: Los despachadores no deberán contar con habilitación para la presentación de un plan de vuelo.

REQUISITOS PARA PRESENTAR UN PLAN DE VUELO

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar cualquier vuelo IFR/VFR que cruce espacios aéreos controlados.

Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo, y/o servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento.

Todo vuelo a través de fronteras internacionales deberá presentar un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo como mínimo 60 minutos antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo al menos 10 minutos después de su salida o antes de ingresar a una zona de control, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación FSS a la que le corresponda.

Las aeronaves de gobiernos extranjeros, de entidades del gobierno nacional y las militares, deben cumplir con el requisito de presentación del plan de vuelo para toda operación.

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1 GENERAL

PREFLIGHT

The flight plan proposal must comply with the flight plan format established by ICAO. Based on the model contained in Appendix 7 of RAC 215 and/or PANS-DOC 4444 Appendix 2; Flight Plan.

In Colombia, the persons authorized to file a flight plan are the members of the crew (pilot, co-pilot, student or dispatcher), who hold an active aeronautical license and who have the corresponding ratings when needed. They will be ultimately responsible for all the information contained therein.

It is the duty of the pilot in command of the aircraft to ensure familiarity with all pertinent aeronautical information for the intended flight and to follow the necessary procedures for each phase of the flight (pre-flight, flight, post-flight), while considering appropriate alternative options.

The filing and approval of the flight plan does not exonerate the fulfillment of requirements demanded by other aeronautical units and national authorities such as customs, immigration, sanitary control, judicial authorities, police, taxes, etc.

The crew shall ensure that they comply with the navigation requirements applicable to the area, route or airspace they intend to use.

NOTE: For the purpose of filing a flight plan, dispatchers shall not be required to have any ratings attached to their license.

REQUIREMENTS TO FILE A FLIGHT PLAN

A flight plan shall be filed prior to any IFR/VFR flight crossing controlled airspace.

Any flight or portion thereof for which air traffic control service, and/or flight information, alerting and search and rescue services are to be provided.

For every flight across international borders a flight plan shall be submitted to an air traffic services reporting office at least 60 minutes before departure or, if submitted during flight, at least 10 minutes after departure or before entering a control area, to the relevant air traffic services unit or FSS station.

Foreign government, national government and military aircraft must comply with the requirement to file a flight plan for all operations.

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

LUGAR Y FORMAS DE PRESENTACION:

Plan de vuelo vía WEB o e-FPL (Plan de vuelo electrónico)

Plan de vuelo presentado a través de plataforma dispuesta por la entidad vía WEB.

Los planes de vuelo pueden ser presentados a través de la página web de la Aerocivil en el siguiente enlace:

<https://www.aerocivil.gov.co/plan-de-vuelo>

Todos los usuarios operadores de aeronaves en Colombia deben solicitar un usuario y contraseña para presentar los planes de vuelo vía WEB, en caso de no tenerla, deberá solicitarla a la mayor brevedad posible ya que será este el medio principal de presentación de plan de vuelo. El procedimiento para solicitar usuario y contraseña para poder presentar planes de vuelo vía WEB esta descrito en la página WEB de la Aerocivil en el siguiente enlace:

<https://www.aerocivil.gov.co/plan-de-vuelo>

Podrán presentar planes de vuelo vía WEB los pilotos, alumnos y despachadores conforme a las siguientes condiciones:

- a. El interesado será titular de una licencia aeronáutica vigente y activa de piloto privado, comercial, despachador de aeronaves.
- b. El piloto o despachador de aeronave deberá tener un usuario y una contraseña para presentar plan de vuelo vía Web.
- c. Los pilotos o despachadores de aeronaves de Estado igualmente podrán registrarse y proponer planes de vuelo vía WEB bajo las condiciones de este numeral, haciendo uso de las contraseñas que sean asignadas a la respectiva fuerza.
- d. Alumno de escuela de aviación titular de una licencia aeronáutica y que cuenten con el aval de la escuela a la cual pertenecen para esta solicitud.

Plan de vuelo CENTRALIZADO (FILING)

Plan de vuelo presentado vía FILING a través de la red AMHS/AFTN, es un procedimiento para los operadores aéreos que cuenten con el software y estén autorizados.

El mensaje de FPL se transmitirá desde la casilla 3 hasta la casilla 18 y para los mensajes DLA y CNL únicamente las casillas 3, 7, 13, 16 y 18.

Cuando se reciba una solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS), se enviará vía correo electrónico esta solicitud al operador aéreo y este responderá con el envío del plan de vuelo suplementario (SPL) de inmediato,

SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

MECHANISMS FOR FILING A FPL:

Flight plan via WEB portal or e-FPL (electronic flight plan)

Flight plan submitted through a platform provided by Aerocivil via WEB.

Flight plans can be submitted through the Aerocivil website at the following link:

<https://www.aerocivil.gov.co/plan-de-vuelo>

All aircraft operators in Colombia must request a username and a password to file flight plans via WEB. Requesting them at the earliest opportunity is essential, as this serves as the primary mechanism for flight plan submission. The procedure to request them is described in the Aerocivil web page at the following link:

<https://www.aerocivil.gov.co/plan-de-vuelo>

Pilots, students and dispatchers may submit flight plans via WEB under the following conditions:

- a. The interested party shall hold a valid and active aeronautical license as private pilot, commercial pilot, aircraft dispatcher.
- b. The pilot or aircraft dispatcher must have a username and a password to file a flight plan via Web.
- c. Pilots or dispatchers of State aircraft may also register and propose flight plans via WEB under the conditions stated herein, using the passwords assigned to the respective force.
- d. Student of a flight school holding an aeronautical license and who have the endorsement of the school to which they belong for this application.

CENTRALIZED Flight Plan (FILING)

A flight plan submitted via FILING through the AMHS/AFTN network. This is a procedure for air operators who have the software and are authorized.

The FPL message will be transmitted from box 3 to box 18. As for DLA and CNL messages, only boxes 3, 7, 13, 16 and 18 will be transmitted.

When a request for a supplementary flight plan (RQS) is received, this request will be sent via email to the air operator and the air operator will respond by sending the supplementary flight plan (SPL) immediately, either through

ya sea vía AMHS o correo electrónico. Una vez el licenciado OEA reciba el SPL, lo transmitirá vía AMHS/AFTN al área encargada que lo requiera.

Los mensajes de modificación (CHG) de plan de vuelo no son permitidos en plan de vuelo centralizado (FILING), para realizar una modificación (CHG) al FPL inicial, primero se debe realizar su cancelación (CNL) y posteriormente se debe presentar un nuevo plan de vuelo (FPL).

Para el direccionamiento de los planes de vuelo, centralizado (FILING), deben remitirse a la AIP ENR 1.11 "Direccionamiento de los mensajes de plan de vuelo", si no se cumple será motivo de rechazo (REJ).

En caso de no recibir aceptación (ACK) o rechazo (REJ) en los 20 minutos posteriores al envío del plan de vuelo, debe comunicarse a los teléfonos y/o al correo electrónico de la dependencia AIS/ARO correspondiente.

Plan de vuelo vía MEDIO FÍSICO

Plan de vuelo presentado PERSONALMENTE en la Sala AIS-AD del aeródromo de salida. Se hará a través del formato disponible y este deberá ser diligenciado en su totalidad sin enmendaduras ni tachones.

Plan de vuelo vía TELEFÓNICA

Plan de Vuelo vía TELEFONICA será admisible en las dependencias AIS/ARO o estaciones de Servicio de vuelo (FSS), únicamente para aeronaves civil del estado (Aeronave civil explotada por cualquier entidad estatal, siempre que no este destinada a servicios militares, de aduana o de policía), aeronaves de Estado que tengan estatus (STS) (las fuerzas militares colombianas EJC, ARC, FAC, PNC).

Plan de vuelo presentado DESDE EL AIRE (AFIL)

Plan de Vuelo AFIL para aeronaves que estén en vuelo, siempre y cuando no hayan podido gestionar el plan de vuelo por situaciones de conectividad en las formas de presentación existentes.

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, FDP o FSS correspondiente. Se considera la misma circunstancia "AFIL", para aeronaves militares que se encuentren en condición OP1 y OP2 y requieran transmitir su FPL directamente a los ATS.

Si el plan de vuelo se presenta durante el vuelo, deberá hacerse en el momento en que se tenga seguridad de que habrá de recibirlo la dependencia ATS apropiada, con por lo menos 10 minutos de anticipación a la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

AMHS or email. Once the OEA licensee receives the SPL, he/she will transmit it via AMHS/AFTN to the ones requesting it.

Flight plan modification messages (CHG) are not allowed in centralized flight plan (FILING). In order to perform a modification (CHG) to the initial FPL, one must cancel it and then submit a new flight plan (FPL).

For the addressing of flight plans via centralized FPL (FILING), air operators must refer to AIP ENR 1.11 "Addressing of flight plan messages". In case they do not comply with it, a reject message (REJ) will be issued in response.

If the air operator does not receive the FPL acceptance Acknowledgement message (ACK) or a Rejection message (REJ) within 20 minutes after submitting the flight plan, they must contact the corresponding AIS/ARO office by phone and/or e-mail.

PAPER-BASED Flight plan submission

Flight plan filed PERSONALLY through the AIS-AD office of the departure aerodrome. It must be submitted on the FPL form and filled out in its entirety without amendments or erasures.

Flight Plan submission via TELEPHONE

It will be admissible through the AIS/ARO offices or Flight Service Stations (FSS), only for civil state aircraft (civil aircraft operated by any state entity, as long as it is not destined to military, customs or police services), state aircraft with a definite (STS) status (Colombian military forces EJC, ARC, FAC, PNC).

AIR-FILED Flight plan (AFIL)

Flight plan filed while an aircraft is in the air, as long as the crew has not been able to submit the flight plan via any of the existing filing mechanisms due to connection issues.

The officer of the air traffic services unit, who receives a flight plan by radio (AFIL), will transcribe it in the corresponding format (ICAO), adding as complementary information (other data) information about the circumstance of having received "AFIL" and will forward or dictate it by ATS switched system to the corresponding AIS/ARO, FDP or FSS unit. The same circumstance "AFIL" is considered for military aircraft in OP1 and OP2 condition that require to transmit their FPL directly to the ATS.

If the flight plan is submitted during flight, it shall be done at a time that will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least 10 minutes before the aircraft is intended to reach:

1. Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento.

1. the intended point of entry into a control area or advisory area.

2. Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

2. the point of crossing an airway or advisory route .

Para información adicional remitirse a los RAC 91 numeral 91.210, literales (c) y (d).

For additional information, refer to RAC 91 section 91.210, paragraph (c) and (d).

ESTACIÓN DE SERVICIO DE VUELO (FSS) O ÁREA SERVIDA

Las Estaciones de Servicio de Vuelo (FSS) son instalaciones de los servicios de tránsito aéreo que cubren grandes áreas dentro del Estado colombiano, las cuales son atendidas y administradas por Operadores de Estación Aeronáutica (OEA) en las dependencias AIS/ARO encargadas de gestionar los planes de vuelo de los aeródromos controlados y no controlados, además de las pistas y helipuertos de Colombia que no cuentan con dependencia AIS/ARO; adicionalmente se encargan de apoyar a las oficinas AIS/ARO que gestionan y operan determinadas zonas servidas (Véase TABLA 1).

FLIGHT SERVICE STATION (FSS) OR SERVICE AREA

Flight Service Stations (FSS) are air traffic services facilities that cover large areas within the Colombian State, which are attended to and managed by Operadores de Estación Aeronáutica (OEA) in the AIS/ARO offices in charge of managing the flight plans of controlled and non-controlled aerodromes, in addition to the airfields and heliports in Colombia that do not have an AIS/ARO office. Additionally, they are in charge of supporting the AIS/ARO offices that manage and operate some service areas (See TABLE 1).

Las FSS, proporcionarán información previa al vuelo a los operadores aéreos, pilotos y despachadores de aeronave, sobre información meteorológica METAR/SPECI, información NOTAM, horarios de operación de los aeródromos/helipuertos y otra información relevante para la seguridad y regularidad de los vuelos.

The FSS will provide pre-flight information to air operators, pilots and aircraft dispatchers. This is, weather information METAR/SPECI, NOTAM information, aerodrome/heliport operating schedules and other information considered relevant to the safety and regularity of flights.

De igual modo las FSS, podrán recibir información posterior al vuelo relacionada con su área servida por parte de los operadores aéreos, pilotos y despachadores de aeronave, según el procedimiento establecido en la AIP Colombia en su sección GEN 3.1, Información posterior al vuelo.

Likewise, the FSS may receive post-flight information related to their service area from air operators, pilots and aircraft dispatchers, according to the procedure established in the Colombian AIP in its section GEN 3.1, Post-flight information.

El OEA a cargo de la FSS deberá dar trámite a todos los FPL recibidos durante el tiempo que se asumió el servicio de la zona servida, independiente de la hora y fecha de la realización del vuelo.

The OEA licensee responsible for the FSS is required to handle all received FPLs received throughout the duration of service, regardless of the flight date and time.

TIEMPOS DEL PLAN DE VUELO

Los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas (5 días) de antelación respecto de la hora prevista de fuera calzos (EOBT) y por lo menos 60 minutos antes de la salida, según RAC 215 capítulo G; Plan de vuelo; Sección 215.615

SUBMISSION TIME PARAMETERS

Flight plans shall be filed no more than 120 hours (5 days) in advance of the EOBT and at least 60 minutes prior to departure, in accordance with RAC 215 Chapter G; Flight Plan; Section 215.615.

La vigencia del plan de vuelo y sus mensajes asociados será de 60 minutos, si esto no se cumple el FPL se considerara cancelado.

The validity of the flight plan and its associated messages will be 60 minutes. After that time frame, the FPL will be considered cancelled.

Para cualquier forma de presentación, el operador de estación aeronáutica tendrá hasta 20 minutos para responder el plan de vuelo, de lo contrario el operador y/ o encargado del vuelo, se comunicará con la sala AIS-AD asignada para el trámite del plan de vuelo.

For any mechanism of flight plan submission, the OEA licensee will have up to 20 minutes to respond to the flight plan request, otherwise the operator and/or manager of the flight will contact the assigned AIS-AD office to process the flight plan.

Los cambios o adelantos de hora se podrán hacer hasta 30 minutos de antelación con respecto a la EOBT.

Changes to the departure time can be requested up to 30 minutes before the EOBT.

En plan de vuelo centralizado (FILING) el FPL que sea rechazado (REJ) se deberá cancelar (CNL) y presentar nuevamente con 60 minutos (1 hora) antes de la EOBT.

As for centralized flight plan (FILING) the FPL that is rejected (REJ) must be cancelled (CNL) and resubmitted at least 60 minutes (1 hour) before the EOBT.

En el plan de vuelo centralizado (FILING) para realizar un CHG (modificación al FPL) el operador debe transmitir un mensaje de CNL al mensaje FPL inicial y podrá transmitir un nuevo mensaje FPL mínimo 30 minutos antes de la EOBT.

Toda aeronave que tenga un plan de vuelo aceptado, podrá solicitar autorización de control o de iniciar motores con no mas de veinte (20) minutos de antelación respecto a la hora prevista fuera de calzos. (EOBT)

ACEPTACIÓN DE LOS PLANES DE VUELO

La Sala AIS-AD correspondiente, comprobará que la información ha sido completada correctamente e indicará al remitente la aceptación del plan de vuelo o la solicitud de cambio del mismo.

MODIFICACIONES EN EL PLAN DE VUELO

Todas las modificaciones (CHG) en un plan de vuelo presentado deben notificarse de inmediato a la dependencia ARO/AIS del aeródromo de salida, o a la Estación de Servicio de Vuelo (FSS) donde fue presentado el plan de vuelo.

Cuando se realice una modificación (CHG) a un plan de vuelo repetitivo (RPL), este pierde la condición de "repetitivo" y se convierte en un plan de vuelo presentado, motivo por el cual se deben diligenciar de nuevo, todos los campos del plan de vuelo, incluida la información adicional de la casilla 19. Esta reglamentación no aplica para el adelanto de la hora fuera de calzos EOBT.

Las modificaciones (CHG) a los FPL/RPL sólo se podrán realizar hasta 30 minutos antes de la hora fuera de calzos (EOBT), para modificaciones (CHG) con menos tiempo se debe cancelar el plan de vuelo y presentar un nuevo FPL.

Se cancelará el FPL/RPL para el día del vuelo y se presentará un nuevo plan de vuelo cuando haya modificación en:

- La identificación de la aeronave.
- El aeródromo de salida y/o destino.
- Cambio de ruta en vuelos con destinos internacionales y los aeródromos de San Andrés y Providencia.
- Cambio de tipo de aeronave. Ejemplo: Cambiar un A320 por un B737.

Para la forma de presentación WEB el operador realizará el cambio que se verá reflejado en el aplicativo, no sin antes tener un FPL aceptado.

Las modificaciones relativas al nivel de crucero podrán notificarse por radiotelefonía en ocasión del primer intercambio de comunicaciones con la dependencia ATS correspondiente.

Las modificaciones relativas a las salidas normalizadas por instrumentos (SID), podrán realizarse por radiotelefonía entre la tripulación de vuelo y la dependencia ATS

According to the procedure of centralized flight plan (FILING), in order to modify any flight plan the operator must cancel (CNL) the initial FPL and shall submit a new one at least 30 minutes before the EOBT.

Any aircraft with an accepted flight plan may request control clearance to start engines no more than twenty (20) minutes prior to the estimated off-block time (EOBT).

FLIGHT PLAN ACCEPTANCE

The AIS-AD office receiving a flight plan proposal will verify that the information has been correctly completed and will confirm the acceptance of the flight plan or will request any changes if necessary.

MODIFICATIONS TO THE FLIGHT PLAN

All modifications (CHG) to a filed flight plan must be reported immediately to the ARO/AIS office at the departure aerodrome, or to the Flight Service Station (FSS) where the flight plan was submitted.

When a modification (CHG) is made to a repetitive flight plan (RPL), it loses the "repetitive" status and becomes a filed flight plan, for which all the fields of the flight plan, including the supplementary information in box 19, must be filled in again. This rule loses applicability in the event of a proposed change to the EOBT.

Modifications (CHG) to the FPL/RPL can only be submitted up to 30 minutes before the EOBT. In order to modify a filed flight plan at shorter notice, the flight plan must be cancelled and a new FPL must be submitted.

The FPL/RPL shall be cancelled and a new flight plan shall be filed when the modification includes any of the following parameters:

- Aircraft identification.
- Departure or destination aerodrome.
- Route changes for flights to international destinations and San Andres and Providencia airports.
- Change of aircraft type. Example: Replace an A320 with a B737.

As for the WEB filing option, the operator shall await the acceptance of the flight plan proposal in order to file any modification to the FPL.

Modifications to the cruise level may be notified by radiotelephony at the time of the first exchange of communications with the ATS unit concerned.

Modifications related to standard instrument departures (SID) may be made by radiotelephony between the flight crew and the corresponding ATS unit on the occasion of the

correspondiente en ocasión del primer intercambio de comunicaciones, en concordancia con las condiciones operacionales del aeródromo.

first exchange of communications, in accordance with the operational conditions of the aerodrome.

CONTENIDO DEL PLAN DE VUELO

El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad competente considere pertinentes, RAC 91.215;

1. Identificación de aeronave;
2. Reglas de vuelo y tipo de vuelo;
3. Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta;
4. Tipo de aeronave (id oaci doc 8643)
5. Aeródromo o lugar de operaciones de salida;
6. Hora prevista de fuera calzos;
7. Velocidades de crucero;
8. Niveles de crucero;
9. Ruta que ha de seguirse;
10. Aeródromo o lugar de operaciones de destino y duración total prevista;
11. Aeródromos o lugar de operaciones de alternativa;
12. Autonomía;
13. Número total de personas a bordo;
14. Equipo de emergencia y de supervivencia; y
15. Otros datos

Para el llenado de todos los campos contenidos en los formatos de Plan de Vuelo, se debe seguir con exactitud, las formas prescritas y relacionadas en los documentos OACI para inserción de los datos.

Los datos deben ser insertados en cada una de las casillas sin excepción

La hora utilizada será UTC (4 cifras)

FLIGHT PLAN CONTENT

The flight plan shall contain information in relation to the following items deemed relevant by the competent authority, RAC 91.215;

1. Aircraft identification;
2. Flight rules and type of flight;
3. Number and type of aircraft and wake turbulence category;
4. Type of aircraft (ICAO document 8643);
5. Departure aerodrome;
6. Estimated Off-Block Time;
7. Cruising speed;
8. Flight levels;
9. Route;
10. Destination aerodrome and total estimated elapsed time;
11. Alternate aerodromes;
12. Endurance;
13. Persons on board;
14. Emergency radio and survival equipment; and
15. Other information

For the completion of all the boxes contained in the Flight Plan form, one must follow carefully and precisely the prompts prescribed in the ICAO documents for data insertion.

The data must be inserted in each of the boxes without exception.

The time used shall be UTC (4 digits).

El tiempo previsto de vuelo debe ser registrado en cuatro dígitos (horas y minutos)

The estimated flight time must be recorded in four digits (hours and minutes).

CONSIDERACIONES AL MOMENTO DE DILIGENCIAR EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

El formulario presentado deberá contener información de las casillas 7 a la 19, debidamente diligenciados.

El formulario presentado filing, y/o aeronaves no tripuladas, deberá contener información de las casillas 3 a la 18, debidamente diligenciadas.

Para aeronaves con destino a aeródromos no controlados, deberá tenerse en cuenta lo reglamentado en el apéndice 23 del los RAC 91.

Para operación en aeródromos/heliportos privados o de fumigación serán únicos responsables de realizar las coordinaciones el piloto u operador con el propietario o explotador de dicha pista. Cuando no se cumpla con lo anterior, será responsabilidad del propietario o explotador dar aviso inmediato a las autoridades competentes (Aeronáutica Civil, Fuerza Aérea Colombiana y/o Policía Nacional) sobre esta operación.

CONSIDERATIONS WHEN FILLING IN THE FLIGHT PLAN FORM

The submitted form must contain information from boxes 7 to 19, duly filled in.

The form filed via centralized flight plan, and/or for unmanned aircraft, must contain information from boxes 3 to 18, duly filled in.

For aircraft bound for non-controlled aerodromes, the regulations in appendix 23 of RAC 91 must be met.

For operations in private or fumigation airfields/heliports, the pilot or operator is ultimately responsible for coordinating with the owner or operator of such runway. In case there is no coordination, the owner or operator shall immediately notify the competent authorities (Aeronáutica Civil, Fuerza Aérea Colombiana and/or Policía Nacional) about this operation.

REFERENTE A TIPOS DE VUELO

Vuelo Adicional

Es el vuelo adicionado en una ruta autorizada a una empresa de servicio Comercial regular fuera de su itinerario, que se realiza dentro de los horarios de operación de los aeródromos respectivos, de acuerdo con las necesidades de la demanda.

Vuelo de Traslado

operación especial de desplazamiento de una aeronave entre diferentes aeródromos sin derechos de explotación comercial, que se realiza sin pasajeros ni carga.

Vuelo Ferry

operación especial de desplazamiento de una aeronave entre diferentes aeródromos sin derechos de explotación comercial, que se realiza sin pasajeros y sin carga y que no puede cumplir la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que está capacitada para realizar operaciones de vuelo con seguridad.

Escala técnica

Por autonomía de la aeronave en aeropuertos no internacionales: operación especial donde una aeronave procedente del exterior o con destino internacional, aterriza con fines no comerciales en un aeródromo no internacional, que no es su destino final o que va en sobrevuelo a un destino internacional, en el cual no puede bajar o subir tripulación, pasajeros ni carga.

Por emergencias o motivos técnicos: operación especial donde una aeronave de servicio aéreo regular despegando de Colombia con destino un aeródromo nacional o internacional, aterriza con fines no comerciales en un

ABOUT FLIGHT TYPES

Additional Flight

it is the additional flight along an authorized route for a regular commercial service company, occurring outside its regular itinerary and within the operating hours of the respective aerodromes, in response to demand.

Transfer Flight

special operation involving the transfer of an aircraft between various aerodromes without commercial operating rights, executed without any passengers or cargo on board.

Ferry Flight

A specialized flight operation involving an aircraft relocating between different airports without commercial operating rights, carried out without passengers or cargo, and not compliant with all necessary airworthiness regulations, but still capable of safely executing flight operations.

Technical stopover

At non-international airports (due to aircraft endurance): A special operation involving an aircraft arriving from abroad or heading to an international destination, which lands at a non-international aerodrome for non-commercial reasons, but is not its ultimate destination and cannot take off or pick up crew, passengers, or cargo.

For emergencies or technical reasons: An operation involving a scheduled air service aircraft that, after taking off from Colombia and heading towards a national or international destination, makes a non-commercial stop at

aeródromo nacional de operación internacional o nacional, en el cual no puede bajar o subir pasajeros, tripulación y/o carga.

a domestic airport with international or national operations, where it cannot pick up or drop off passengers, crew, or cargo.

VUELOS EN COLOMBIA

FLIGHTS WITHIN COLOMBIA

Vuelos Adicionales

Additional Flights

- a. Aplica para las empresas de servicio aéreo regular.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "S". No requieren autorización.
- c. No usarán en el plan de vuelo los números de vuelo asignados para la operación regular.
- d. Deberán incluir en la casilla 18 del plan de vuelo: RMK/FLT ADDN.

- a. Applicable to scheduled air service companies.
- b. The flight plan must be filed with flight type "S". No authorization is required.
- c. Flight numbers assigned for the regular operation shall not be used in the flight plan.
- d. They must include in box 18 of the flight plan: RMK/ADDN FLT.

Vuelos de Traslado

Transfer Flights

- a. Aplica para las empresas de servicio aéreo regular.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "X".
- c. No requieren autorización.
- d. No usarán en el plan de vuelo los números de vuelo asignados para la operación regular.
- e. Se empleará para su identificación tanto en el plan de vuelo como en el distintivo de llamada, la matrícula de la aeronave.
- f. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/FLT TRASLADO.

- a. Applicable to scheduled air service companies.
- b. The flight plan must be filed with flight type "X".
- c. No authorization is required.
- d. Flight numbers assigned for the regular operation shall not be used in the flight plan.
- e. The aircraft registration number shall be used for identification both in the flight plan and in the call sign.
- f. Box 18 of the flight plan shall contain the following: RMK/TRANSFER FLT.

Vuelos Ferry

Ferry Flights

- a. Aplica para todos los tipos de vuelo.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "X".
- c. Requieren autorización de la Dirección de operaciones de la navegación Aérea (DONA)

- a. Applicable to all flight types.
- b. The flight plan must be filed with flight type "X".
- c. Requires authorization from the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea (DONA).

d. Toda solicitud de autorización de vuelo ferry deberá ser realizada por medio de la matrícula de la aeronave, se identificará en su plan de vuelo y distintivo de llamado por la misma.

e. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/FLT FERRY más el grupo fecha hora y originador del mensaje de autorización, ejemplo: 122314 SKBOYAYO.

Escala técnica

Por emergencias o motivos técnicos:

a. Aplica para las empresas de servicio aéreo regular.

b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "S".

c. No requieren autorización.

d. Para la salida desde el aeródromo en el cual se hizo la escala y con destino el aeródromo inicialmente proyectado como destino final, utilizarán el mismo número de vuelo de la ruta autorizada inicialmente.

e. Para la salida desde el aeródromo en el cual se hizo la escala y con destino el aeródromo de origen deberá acogerse al vuelo de traslado o ferry dentro de Colombia.

f. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/ESCALA TECNICA

VUELOS DESDE COLOMBIA HACIA UN DESTINO INTERNACIONAL

Vuelos Adicionales

a. Aplica para las empresas de servicio aéreo regular.

b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "S".

c. No usarán en el plan de vuelo los números de vuelo asignados para la operación regular, solo utilizarán los aprobados por la Dirección de Transporte Aéreo y asuntos Aerocomerciales (OTA)

d. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/FLT ADDN

d. All requests for ferry flight authorization must be made with reference to the aircraft registration number and it shall be used for its identification both in the flight plan and in the call sign.

e. Box 18 of the flight plan must contain: RMK/FERRY FLT followed by the date-time group and originator of the authorization message, e.g.: 122314 SKBOYAYO.

Technical stopover

For emergencies or technical reasons:

a. Applicable to scheduled air service companies.

b. The flight plan must be submitted with flight type "S".

c. No authorization is required.

d. When departing from the aerodrome where the stopover took place and to the aerodrome initially projected as the final destination, they will use the same flight number of the initially authorized route.

e. When departing from the aerodrome where the stopover took place and back to the aerodrome of origin, they must adhere to the provisions of transfer flights or ferry flight within Colombia.

f. They must include in box 18 of the flight plan: RMK/TECHNICAL STOPOVER.

FLIGHTS FROM COLOMBIA TO INTERNATIONAL DESTINATIONS

Additional Flights

a. Applicable to scheduled air service companies.

b. The flight plan must be filed with flight type "S".

c. The flight plan shall not be submitted using the flight numbers assigned for the regular operation; they must adhere to those approved by the Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales (OTA).

d. Box 18 of the flight plan must contain the following: RMK/ADDN FLT.

Vuelos de Traslado

- a. Aplica para las empresas de servicio aéreo regular.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "X".
- c. Requieren autorización de la Dirección de Operaciones de la Navegación Aérea (DONA)
- d. Toda solicitud de autorización de vuelo de traslado deberá ser realizada por medio de la(s) matrícula(s) de la(s) aeronave(s) y en caso ser necesario, el número de vuelo según la necesidad de cada operador.
- e. No usarán en el plan de vuelo los números de vuelo asignados para la operación regular.
- f. Se empleará para su identificación tanto en el plan de vuelo como en el distintivo de llamada, el número de vuelo o la matrícula de la aeronave según la autorización.
- g. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/FLT TRASLADO más el grupo fecha hora y originador del mensaje de autorización, ejemplo: 152145 SKBOYAYO

Vuelos Ferry

- a. Aplica para todos los tipos de vuelo.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "X"
- c. Requieren autorización de la Dirección de Operaciones de la Navegación Aérea (DONA)
- d. Toda solicitud de autorización de vuelo ferry deberá ser realizada por medio de la matrícula de la aeronave.
- e. Se empleará para su identificación tanto en el plan de vuelo como en el distintivo de llamada, la matrícula de la aeronave.
- f. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/FLT FERRY más el grupo fecha hora y originador del mensaje de autorización, ejemplo: 152145 SKBOYAYO.

Transfer Flights

- a. Applicable to scheduled air service companies.
- b. The flight plan must be filed with flight type "X".
- c. Requires authorization from the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea (DONA).
- d. All requests for transfer flight authorization must be made with reference to the aircraft registration number, and if necessary, the flight number according to the need of each operator.
- e. Flight numbers assigned for the regular operation shall not be used in the flight plan.
- f. Depending on the authorization, the flight number or the registration number of the aircraft shall be used for identification both in the flight plan and in the call sign.
- g. Box 18 of the flight plan must contain: RMK/TRANSFER FLT followed by the date-time group and originator of the authorization message, e.g.: 152145 SKBOYAYO.

Ferry Flights

- a. Applicable to all flight types.
- b. The flight plan must be filed with flight type "X".
- c. Requires authorization from the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea (DONA).
- d. All requests for ferry flight authorization must be made with reference to the aircraft registration number.
- e. The aircraft registration number shall be used for its identification both in the flight plan and in the call sign.
- f. Box 18 of the flight plan must contain: RMK/FERRY FLT followed by the date-time group and originator of the authorization message, e.g.: 152145 SKBOYAYO.

Sobrevuelo al territorio colombiano:

Toda aeronave que sobrevuele el territorio colombiano y se identifique con Call sign deberá registrar la matrícula en la casilla 18 y contar con la autorización de la Fuerza Aérea Colombiana FAC.

Escala Técnica

Por autonomía de la aeronave en aeropuertos domésticos:

- a. Aplica para las empresas de transporte aéreo no regular y aviación general.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "N" o "G", según el tipo de operación autorizada para la aeronave.
- c. Requieren permiso de la Dirección de Operaciones de la Navegación Aérea (DONA)
- d. El operador de la aeronave y el control de tránsito aéreo deben coordinar con los organismos de control de la fuerza pública disponible de este aeródromo, con el fin de garantizar que se cumpla la reglamentación establecida y otras normas vigentes para este tipo de operación.
- e. El control de tránsito aéreo debe ubicar la aeronave en un lugar visible y acorde donde se garantice que la fuerza pública puede mantener el control de la aeronave y sus ocupantes
- f. Se deberá incluir en la casilla 18 del plan de vuelo RMK/ESCALA TECNICA más el grupo fecha hora y originador del mensaje de autorización, ejemplo: 152145 SKBOYAYO

Por emergencias o motivos técnicos:

- a. Aplica para las empresas de servicio aéreo regular.
- b. El plan de vuelo se debe presentar con tipo de vuelo "S".
- c. No requieren autorización.

NOTA: Cuando por cualquier motivo se deban bajar los pasajeros y la carga, con el fin de continuar el vuelo en otra aeronave o porque el tiempo de espera justifica que los pasajeros no puedan estar mucho tiempo dentro de la

Overflights within Colombian territory:

Every aircraft that flies over Colombian territory and uses a call sign is required to include its registration number in box 18 and obtain permission from the Colombian Air Force (FAC).

Technical Stopover

At domestic airports (Due to aircraft endurance):

- a. Applicable to non-scheduled air transport and general aviation companies.
- b. The flight plan must be filed with flight type "N" or "G", depending on the type of operation authorized for the aircraft.
- c. Authorization from the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea (DONA) is required.
- d. The aircraft operator along with the air traffic control must coordinate with the law enforcement authorities available at this aerodrome, in order to ensure compliance with the established regulations and other rules in force for this type of operation.
- e. The air traffic control must place the aircraft in a visible and appropriate location where it is guaranteed that law enforcement authorities can maintain control of the aircraft and its occupants.
- f. Box 18 of the flight plan must contain: RMK/TECHNICAL STOPOVER followed by the date-time group and originator of the authorization message, example: 152145 SKBOYAYO.

Due to emergencies or technical reasons:

- a. Applicable to scheduled air service companies.
- b. The flight plan must be filed with flight type "S".
- c. No authorization required.

NOTE: Should there be a need to offload passengers and cargo to transfer to another aircraft, or if the wait is excessive for passengers to stay on the plane, customs and immigration protocols must be conducted anew at

aeronave, en los aeropuertos de operación internacional se deberá realizar el procedimiento de emigración y aduana nuevamente y en los aeropuertos de operación nacional donde no se cuente con aduana y emigración se tendrá que coordinar con las entidades encargadas de este proceso para el desplazamiento de personal calificado con el fin de realizar este procedimiento. Si no es posible la coordinación del procedimiento de aduana y emigración, la aeronave deberá realizar un vuelo adicional al aeropuerto de origen y así realizar nuevamente este procedimiento

Para la salida desde el aeródromo en el cual se hizo la escala y con destino el aeródromo de origen, deberá acogerse al vuelo traslado o adicional.

Casilla 10 A-B Equipo de navegación y vigilancia

En relación con el requisito de Equipo de vigilancia dependiente automática – difusión (ADS-B) Out en espacio aéreo colombiano, remitirse al RAC 91, sección 91.847

Nota Aclaratoria: Altitudes en Colombia serán hasta A185 y el primer nivel de vuelo será FL190

Ruta (incluyen cambios de velocidad, nivel o reglas de vuelo)

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas

Insértese el designador de la primera ruta ATS; si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, posterior al SID

Ejemplo: TOBK4R VASIL W36

La casilla 15 (ruta) del FPL debe contener según el tipo de tránsito VFR/IFR del aeródromo:

- Una salida normalizada por instrumentos (SID) o una ruta VFR de salida con punto de transición;
- Una ruta, según lo descrito en los RAC 215 en su Apéndice 7 Formato OACI plan de vuelo, casilla 15 Ruta;
- Una llegada normalizada por instrumentos (STAR) o una ruta VFR de llegada con su punto de inicio (transición).

Nota: se utilizar directo (DCT) al inicio o final de la ruta, si el aeródromo de salida o destino no tiene una SID, una STAR o rutas VFR de salida o llegada.

Nota Aclaratoria: Si el aeródromo dispone de salidas normalizadas por instrumentos (SID) o llegadas normalizadas por instrumentos (STAR), es obligatorio insertar el designador cifrado de la SID o STAR respectiva.

Ejemplo: OSUS4R KOVBU / ABL ABL1L

Ejemplo: DCT OTU / OTU DCT

Insértese las letras DCT entre designadores de una radio ayuda o punto de notificación GNSS WP. Cuando no exista un SID, STAR o procedimiento visual debe insertarse las letras DCT iniciando y finalizando la ruta según sea el caso.

international airports. Conversely, for domestic airports lacking these protocols, it is necessary to coordinate with the appropriate authorities to deploy qualified personnel for the necessary procedures. In the event that coordinating customs and immigration procedures is not achievable, the aircraft will have to fly back to the aerodrome of origin and undergo the process again.

When departing from the aerodrome where the stopover took place to return to the original aerodrome, you are required to adhere to a transfer flight or an additional flight.

Box 10 A-B (Navigation and Surveillance Equipment)

Please refer to section 91.847 of RAC 91 for details on the requirement for Automatic Dependence Surveillance - Broadcast (ADS-B) Out equipment in Colombian airspace.

Explanatory Note: In Colombia, altitudes will extend up to A185, and the first flight level will be FL190.

Route (including changes of speed, level and/or flight rules)

Flights along designated ATS routes

After the SID, insert the designator of the first ATS route, if the departure aerodrome is located on or connected to the ATS route.

Example: TOBK4R VASIL W36

Box 15 (Route) of the FPL shall contain the following, depending on the type of traffic VFR/IFR:

- A standard instrument departure (SID) or a VFR departure followed by the significant point of the en-route transition;
- A route, according to the provisions of RAC 215 Appendix 7, ICAO flight plan form, box 15 Route;
- A standard instrument arrival (STAR) or a VFR arrival procedure preceded by the significant point of the en-route transition.

Note: DCT will be inserted at the beginning or at the end of the route if the aerodrome of origin or destination has no SID, STAR or VFR procedures for departure or arrival.

Explanatory Note: If the aerodrome has Standard Instrument Departures (SID) or Standard Instrument Arrivals (STAR), it is mandatory to insert the coded designator of the respective SID or STAR.

Example: OSUS4R KOVBU / ABL ABL1L

Example: DCT OTU / OTU DCT

Insert the letters DCT between the designators of a radio aid or GNSS WP reporting point. When there is no SID, STAR or visual procedure the letters DCT should be inserted starting and ending the route as appropriate.

Para rutas visuales debe insertarse el nombre de la población en texto abierto separado por las letras DCT

Para vuelos internacionales 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 prevea cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota o cambiar de reglas de vuelo o, cuando lo requieran las autoridades ATS competentes

Ejemplo: OSUS4R EVRAK DCT GIKPU DCT DIBAM/N0493F370

Punto importante

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto
Ejemplo: VASIL

Si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes

La identificación de un punto significativo, 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 NM. En áreas de gran latitud en las que 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

Ejemplo: Un punto situado a 240° magnéticos y una distancia del VOR "CTG" de 115 NM, debería indicarse así: CTG240115

Cambio de velocidad o de nivel de crucero o ambos, sobre un punto de coordenadas

0425N07530W/N0450F245

El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes

Y si es de IFR a VFR Ejemplo BUTAL/N0140A055 VFR DCT

Z si es de VFR a IFR Ejemplo ZIPAQUIRA/N0230F190 IFR DCT

Nota: Las aerolíneas que operen hacia los Estados Unidos y que vayan a aplicar las excepciones para el llenado del aeródromo de alternativa de destino, deberán colocar en la casilla 16 del FPL "ZZZZ" y en la casilla 18 especificar ALTN/NIL

El aeródromo de origen podrá enlistarse como aeródromo de alternativa de destino en la casilla 16 del plan de vuelo.

CASILLA 18 - OTROS DATOS

Cualquier información necesaria en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación seguida de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS: Para los estatus STS/ en el plan de vuelo, remitirse al apéndice 22 de los RAC 91.

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 incendio.

For visual routes, the name of the town must be inserted in plain language separated by the letters DCT.

For international flights insert points normally not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM) apart, including each point at which a change of speed or level, a change of track, or a change of flight rules is planned or when required by appropriate ATS authorities.

Example: OSUS4R EVRAK DCT GIKPU DCT DIBAM/N0493F370

Significant point

The coded designator (2 to 5 characters) assigned to the point.

Example: VASIL

If no coded designator has been assigned, one of the following ways:

The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros .

Example: A point 240° magnetic at a distance of 115 nautical miles from VOR "CTG", should be expressed as follows: CTG240115

Change of speed or cruising level or both, over a point expressed as coordinates:

0425N07530W/N0450F245

The point at which a change of flight rules is planned, followed by a space and one of the following indications:

Y if IFR to VFR. Example: BUTAL/N0140A055 VFR DCT

Z if VFR to IFR. Example: ZIPAQUIRA/N0230F190 IFR DCT

Note: Airlines flying to the United States that intend to utilize the exceptions for filling out the destination alternate aerodrome must enter "ZZZZ" in box 16 of the FPL and indicate ALTN/NIL in box 18.

The origin aerodrome may be listed as a destination alternate aerodrome in box 16 of the flight plan.

BOX 18 - OTHER INFORMATION

Any necessary information in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder followed by an oblique stroke and the information to be recorded:

STS/ Reason for special handling by ATS: For STS/ statuses in the flight plan, refer to appendix 22 of RAC 91.

ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation.

ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority.

FFR: fire-fighting.

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 médica

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

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/

Nota: El uso fraudulento de estos designadores podrá ser considerado un quebranto serio de los procedimientos con las consecuencias jurídicas establecidas para tales supuestos por las disposiciones aplicables. Incluidas las medidas disciplinarias o sancionadoras que, en su caso, procedan

DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, 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

Ejemplo: DEP/BN1 CARTAGENA

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 aeronáutica, se debe ingresar la información de la siguiente manera:

Ejemplo: DEST/BN1 CARTAGENA

OPR/ Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7. Si la aeronave es fletada, deberá indicar operador.

En los planes de vuelo presentados por las empresas del servicio aéreo regular (S), transporte aéreo no regular (N) y de aviación militar (M) (en vuelos internacionales), se deberá registrar el operador incluyendo en esta reglamentación los vuelos ferry y de traslado.

Ejemplo: OPR/PANAM OPR/FUERZA AEREA COLOMBIANA

RMK/ Cualesquier otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

Para aeronaves militares, transportando altas autoridades, insertar los códigos si se encuentran en misión de orden público como se describe a continuación:

OP1 debe ir acompañado de STS/STATE amenaza externa contra la nación (máxima prioridad y/o tratamiento especial) desde y hacia cualquier aeródromo.

FLTCK: flight check for calibration of nav aids.

HAZMAT: for a flight carrying hazardous material.

HEAD: a flight with Head of State status.

HOSP: for a medical flight declared by medical authorities.

HUM: for a flight operating on a humanitarian mission.

MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft.

MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation.

NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace.

SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission.

STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

Note: Engaging in fraudulent use of these designators might be deemed a major procedural breach, with established legal consequences according to the relevant provisions. Encompassing all applicable disciplinary measures or sanctions that may arise.

DEP/ Name and location of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, from which supplementary flight plan data can be obtained. If AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location as follows:

Example: DEP/BN1 CARTAGENA

DEST/ Name and location of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location as follows:

Example: DEST/BN1 CARTAGENA

OPR/ ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in item 7. If the aircraft is chartered, indicate operator.

For flight plans submitted by scheduled air service (S) companies, non-scheduled air transport (N) companies, and military aviation (M) (on international flights), the operator must be noted in item 18. This regulation also encompasses Ferry and Transfer flights.

Example: OPR/PANAM OPR/COLOMBIAN AIR FORCE

RMK/ Any other plain-language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary.

For military aircraft, transporting high authorities, enter the codes if they are on a public order mission as outlined below:

OP1 must be accompanied by STS/STATE external threat against the nation (highest priority and/or special treatment) to and from any aerodrome.

OP2 debe ir acompañado de STS/STATE amenaza interna del orden público (prioridad o tratamiento especial por debajo de RMK OP1 o STS/HOSP) no se podrán aceptar los planes de vuelo con origen o destino el aeródromo de SKBO a menos que la Dirección de operaciones de la navegación Aérea (DONA) indique lo contrario

VIP2: Se llamará vuelo VIP2 (STS/STATE) RMK/ casilla 18 únicamente cuando a bordo de la aeronave designada viaje una de las autoridades del Gobierno

Se podrá utilizar una empresa de servicio de escala o FBO (Operadores de base fija) y se indicará en la casilla 18 con un RMK/ el nombre de la misma, de acuerdo con la autorización de permanencia.

Para aeronaves de aviación general, charters o no regulares deben indicar el numero de autorización mas la dependencia que la emite.

Ejemplo: RMK/ AUTH 100423 SKBOYAYO

CASILLA 19 - INFORMACION SUPLEMENTARIA

Personas a bordo

P/ Insértese el número total de personas (pasajeros y tripulación) abordo o TBN

Para el número total de personas (pasajeros y tripulación) a bordo, insértese TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo; Sólo aplica para aviación del servicio aéreo regular (S) y de aviación militar (M).

Ejemplo: 150

C/ PILOTO

Insértese el nombre del piloto al mando y numero de licencia

NOMBRE DEL RESPONSABLE, NÚMERO DE LICENCIA Y FIRMA

Presentado por

Insértese el nombre de persona que presenta el plan de vuelo con su respetivo numero de licencia

Firma del responsable del llenado

Informe de llegada (clausura de un plan de vuelo)

Se notificará la llegada lo antes posible después del aterrizaje a la oficina correspondiente del aeródromo de llegada con respecto a cualquier vuelo para el cual se haya presentado un plan de vuelo, excepto cuando la dependencia ATS local haya dado el visto bueno a la llegada. Después de aterrizar en un aeródromo que no sea el aeródromo de destino (aterrizaje desviado), se informará específicamente en consecuencia a la dependencia ATS local. A falta de una dependencia ATS local en el aeródromo del aterrizaje desviado, el piloto es responsable de transmitir el informe de llegada al aeródromo de destino

Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:

OP2 must be accompanied by STS/STATE internal threat to public order (priority or special treatment below RMK OP1 or STS/HOSP) flight plans to or from SKBO aerodrome cannot be accepted unless specifically authorized by the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea (DONA).

VIP2: A flight will be considered VIP2 (STS/STATE) RMK/ box 18 only when one of the Government authorities is on board the designated aircraft.

The use of a ground handling service provider or fixed base operator (FBO) is allowed and this must be specified in box 18 with a remark indicating the name of the company in accordance with the landing permit.

As for general aviation aircraft, charters or non-scheduled aircraft, they must note the authorization number followed by the originator of the authorization message.

Example: RMK/ AUTH 100423 SKBOYAYO

BOX 19 - SUPPLEMENTARY INFORMATION

Persons on board

P/ Insert the total number of persons (passengers and crew) on board or TBN.

Insert TBN (to be notified) if the total number of persons is not known at the time of filing. Allowed exclusively for scheduled (S) and military (M) aviation.

Example: 150

C/ PILOT

Insert the name of the pilot in command and license number.

NAME OF THE PERSON IN CHARGE, LICENSE NUMBER AND SIGNATURE

Filed by

Insert the name of the person who submits the flight plan with his/her license number.

Signature of the person responsible for the flight plan form completion.

Arrival report (flight plan closure)

After landing, the arrival should be reported promptly to the appropriate office at the airport for any flight that has a filed flight plan, unless clearance has been granted by the local ATS unit. Upon landing at an aerodrome that is not the intended destination (a diverted landing), the local ATS unit must be notified accordingly. If there is no local ATS unit at the aerodrome where the aircraft is diverting, it is the pilot's duty to send the arrival report to the destination aerodrome.

Aircraft arrival reports are required to feature the subsequent details:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de la aeronave;
 • Aeródromo de salida;
 • Aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);
 • Aeródromo de llegada; y
 • Hora de llegada. | <ul style="list-style-type: none"> • Aircraft identification;
 • Departure aerodrome;
 • Destination aerodrome (Only if the landing did not occur at the intended aerodrome);
 • Arrival aerodrome; and
 • Arrival time. |
|--|---|

PLAN DE CONTINGENCIA PARA LA PRESENTACIÓN DE PLANES DE VUELO

Cuando el plan de vuelo se haya presentado en una dependencia AIS/ARO, torre de control, FSS o vía WEB y se encuentre registrado en el sistema, se podrá efectuar, vía telefónica, adelantos de hora de salida (CHG), demoras (DLA) o cancelaciones (CNL), con la dependencia AIS/ARO encargada de gestionar los FPL del aeródromo de salida según la distribución establecida en la tabla 1.

Si alguna de las formas de presentación de plan de vuelo, aquí descritas, no se encuentra disponible, los usuarios podrán acudir a las otras formas de presentación, como por ejemplo, de forma presencial en la dependencia AIS/ARO del aeródromo de salida, FSS o área servida con el formato plan de vuelo en físico.

Se permitirá instalar en el celular Institucional de cada oficina AIS/ARO, el WhatsApp como ultima medida de contingencia y alternativa en caso de perdida total de la conectividad, para la recepción de la información de FPL y mensajes relativos a la seguridad del vuelo, por parte del usuario, esta medida será un medio practico para que el usuario pueda enviar toda la información concerniente a los mensajes relativos a la seguridad de vuelo. Este plan de contingencia se activara con un NOTAM previo, indicando el daño generalizado de la red interinstitucional/corporativa y de aplicativo se desactivara con otro NOTAM.

REGIONALES AERONÁUTICAS AIS

El Servicio de Gestión Información Aeronáutica de La Aeronáutica Civil de Colombia se encuentra dividida en 6 regionales relacionadas a continuación:

REGIONAL	CORREO ELECTRONICO
NORTE	skbqzpx@aerocivil.gov.co
NOROCCIDENTE	skrgzpx@aerocivil.gov.co
CENRO SUR	skbozpx@aerocivil.gov.co
ORIENTE	skvzpx@aerocivil.gov.co
NORORIENTE	skcczpx@aerocivil.gov.co
OCCIDENTE	skclzpx@aerocivil.gov.co

NOROCCIDENTE	NORTE	CENTRO SUR	ORIENTE	NORORIENTE	OCCIDENTE
--------------	-------	------------	---------	------------	-----------

CONTINGENCY PLAN FOR FLIGHT PLAN SUBMISSION

Once the flight plan has been submitted to an AIS/ARO unit, control tower, FSS, or through the web and is acknowledged in the system, you can make changes regarding early departures (CHG), delays (DLA), or cancellations (CNL) by phone with the AIS/ARO unit responsible for the flight plan at the departure aerodrome in accordance with the distribution specified in table 1.

In the event that any of the described flight plan filing methods are not accessible, users can resort to alternative filing methods, for example, by submitting their flight plans in person at the AIS/ARO office of the departure airport, FSS, or service area.

WhatsApp may be installed on the institutional mobile phones of each AIS/ARO office as a fallback option and alternative during scenarios of total connectivity loss. This will aid users in receiving flight plan information and messages on flight safety, while also offering an efficient way for them to convey all safety-related communications. This contingency plan will be initiated by means of a NOTAM that outlines the overall damage to the inter-organizational/corporate network, and it will be deactivated with a subsequent NOTAM.

AIS REGIONAL CONFIGURATION

The Aeronautical Information Management Service, part of Colombian Civil Aeronautics, is organized into six regions as follows:

Antioquia	Atlántico	Boyacá	Casanare	Arauca	Cauca
Caldas	Bolívar	Caquetá	Guainía	Santander	Nariño
Chocó	Cesar	Cundinamarca	Guaviare	Norte de Santander	Quindío
Córdoba	Guajira	Huila	Meta		Risaralda
	Magdalena	Amazonas	Vaupés		Valle del Cauca
	San Andrés y Providencia	Putumayo	Vichada		
	Sucre	Tolima			

TABLA 1

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR
Departamentos: BOYACA, CAQUETA, CUNDINAMARCA, HUILA, AMAZONAS, PUTUMAYO y TOLIMA

Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 2253 – 2254

Teléfono comercial directo: +601 2962253

Celular institucional: 317 517 1035

Correo institucional: SKBOZPZF@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
BOGOTÁ ATS conmutado: 242 - 389 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 2253 – 2254 Teléfono comercial directo: +601 2962253 Celular institucional: 317 517 1035 Correo institucional: SKBOZPZX@aerocivil.gov.co	SKBO	SQPB	SQNV	SQEC	SQWT	SKZS	SKBV	SQIQ	SKDC	SQHG
	SKMA	SQEB	SKTF	SQTA	SQXU	SKPH	SQNF	SKSK	SKOH	SQGB
	SQCC	SKAV	SQBM	SQTF	SQMH	SQBO	SQVM	SKCK	SQFG	SQMA
FLORENCIA ATS conmutado: 559 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 2609 Celular institucional: 3175171210 Correo institucional: SKFLZPZX@aerocivil.gov.co	SKFL	SKTQ	SKLR	SKSV	SKCH	SKYV	SKQW	SQSQ	SKYA	SKOR
	SKAS	SKVG	SKLG	SKAC	SKUY					
GIRARDOT ATS conmutado: 214 Extensión telefónica: +601 4251000 ext.. 2393 - 6359 Celular institucional: 3176354593 Correo institucional: SKGIZPZX@aerocivil.gov.co	SKGI	SKME	SKXL	SKOO	SQCU	SQJF	SKIL	SQFF	SQUE	SKFJ
	SKTI	SKEF								
CHÍA (GUAYMARAL) ATS conmutado: 252 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 2556 - 2563 Celular institucional: 3185863359 Correo institucional: SKGYZPZX@aerocivil.gov.co	SKGY	SKSO	SKVL	SQSY	SQRC	SQTP	SKRM	SQLZ	SKNZ	SKPY
	SKHL	SKAI	SKES	SKUZ	SKAZ	SQMK	SQBJ	SQON	SKHX	SKRB
	SKPA	SKTJ	SKQP	SKFR	SQMW	SKVO	SQCO			
IBAGUÉ ATS conmutado: 461 Extensión telefónica: +601 4251000 ext.. 6311 - 6334 Celular institucional: 3185479912 Correo institucional: SKIBZPZX@aerocivil.gov.co	SKIB	SKGC	SKEE	SQII	SQUO	SQLT	SQWA	SKUS	SKEU	SQFC
	SKHA	SQGZ	SQOV	SQSI	SKGU	SQGT	SQOE	SKGE	SKVU	SQNN
	SKCE	SQGL	SQTV	SQOI	SQHT	SQRF	SQOP	SKJV	SKVQ	SQRK
	SQGC	SQDT	SQHS	SQIT	SKJB	SKLN	SQHD	SKFG	SQBG	SQAV
	SKNS	SKAK	SQTY							

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
LETICIA ATS conmutado: 621 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6408 Teléfono comercial directo: +608 5926579 Celular institucional: 3165221144 Correo institucional: SKLTZPZX@aerocivil.gov.co	SKLT	SKLP	SKRA	SQZN	SQYT	SKHZ	SQQK			
MARIQUITA ATS conmutado: 600 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6481 Celular institucional: 3185165780 Correo institucional: SKQUZPZX@aerocivil.gov.co	SKQU	SKVB	SQEI	SQIB	SQEF	SKGT	SKCT	SQSJ	SKHG	SQPJ
NEIVA ATS conmutado: 695 - 179 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6381 Teléfono comercial directo: +608 8743963 ext. 1817 Celular institucional: 3167422604 Correo institucional: SKNVZPZX@aerocivil.gov.co	SKNV	SKNH	SQOG	SQJN	SKGZ	SQLF	SKOW	SKTS	SQSB	SKHB
	SKPI	SQBV	SKVI	SQAG	SKUH	SKNU	SKAF	SQTD	SKIH	SKPX
	SKFA									

TABLA 2

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA NOROCCIDENTE

Departamentos: ANTIOQUIA, CALDAS, CHOCO y CÓRDOBA

Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6563 – 6564

Teléfono comercial directo: +604 4603284

Celular institucional: 3176465224

Correo institucional: SKRGZPZF@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
RIONEGRO ATS conmutado: 425 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6563 - 6564 Teléfono comercial directo: +604 4603284 ext. 6563 - 6564 +604 4603285 ext. 6563 - 6564 Celular institucional: 317 646 5224 Correo institucional: SKRGZPZX@aerocivil.gov.co	SKRG	SKPR	SKRI	SQKZ	SKBW	SQAQ	SQND	SKPN	SQJQ	SKIE
	SKLC	SKOT	SKVC	SKHP	SQHO	SQRQ	SKAQ	SQVF	SKPT	SKBF
	SKMZ	SKPQ	SQKI	SKZR	SQWU	SQAC	SQOA	SQPX	SQNN	SKHS
	SKCU	SKNC	SQVX	SQJA	SKWE	SKFE	SQOQ	SQHQ	SKRQ	SQIP
	SKUR	SKAM	SKKP	SQNC	SQPQ	SQFQ	SKUQ	SKSF	SQOJ	SKVK
	SKEB	SKTU	SKJZ	SQDR	SQPS	SKIG	SQQT	SKMQ	SQLE	SKVW
MEDELLIN ATS conmutado: 201 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6669 - 6680 Teléfono comercial directo: +604 4603284 ext. 6669 - 6680 +604 4603285 ext. 6669 Celular institucional: 3106488038 - 3153963301 Correo institucional: SKMDZPZX@aerocivil.gov.co	SKMD	SKAN	SQMD	SQWI	SQPP	SKFD	SKFI	SQHI	SKID	SQPL
	SKFN	SQGA	SKZL	SKBL	SQYI					
MONTERÍA ATS conmutado: 675 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6705 - 6707 Teléfono comercial directo: +604 7860051 Celular institucional: 3188508541 Correo institucional: SKMRZPZX@aerocivil.gov.co	SKMR	SKOY	SKBI	SKAY	SQAU	SQGR	SKPO	SKEZ	SQSP	SQRR
	SKML	SKBR	SQNG	SKYT	SKAE	SQHP	SQHU			
QUIBDO ATS conmutado: 673 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6622 Teléfono comercial directo: +604 6713323 Celular institucional: 3175177589 Correo institucional: SKUIZPZX@aerocivil.gov.co	SKUI	SKNQ	SKCA	SKVF	SKCP	SQSC	SKFM	SQCM	SKGX	SKJU
	SKBS	SQZJ	SKCD	SKAD	SQDQ	SKWO	SQEL			

TABLA 3

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA NORTE

Departamentos: ATLÁNTICO, BOLIVAR, CESAR, GUAJIRA, MAGDALENA, SAN ANDRES, SUCRE

Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7436

Teléfono comercial directo: +605 3348020

Teléfono Celular: 315 696 3301

Correo institucional: SKBQZPZF@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
BARRANQUILLA ATS conmutado: 107 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7437 - 7473 Teléfono comercial directo: +605 3348443 Celular institucional: 317 517 1039 Correo institucional: SKBQZPZX@aerocivil.gov.co	SKBQ	SKPB	SQNB	SQUR	SQDI	SQQR	SKOL	SQAS	SKHN	SQCE
	SKRH	SQSL	SQOR	SKBN	SKOP	SKNJ	SKRJ	SKMJ	SKPJ	SQVA
	SKLM	SQKS								
CARTAGENA ATS conmutado: 455 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7671 - 6789 Teléfono comercial directo: +605 6564991 Celular institucional: 3153413225 Correo institucional: SKCGZPZX@aerocivil.gov.co	SKCG	SKMG	SKHI	SQIR	SQHR	SQQP	SQHY	SQBU	SKIO	SQYB
	SKMP	SKCB	SKRS	SKSH	SQPM	SKST	SKHJ	SKEL	SKLV	SQNA
	SKCZ	SKTL	SKCV	SQKK	SQSE	SQAW	SKRR	SQRU	SQGX	
SAN ANDRÉS Extensión telefónica: +601 4251000 ext. ARO: 7509 FDP:7528 Teléfono comercial directo: +608 5122797 Celular institucional: 3182064662 Correo institucional: SKSPZPZX@aerocivil.gov.co	SKSP	SKPV								
SANTA MARTA ATS conmutado: 458 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7605 - 7618 Celular institucional: 3156963301 - 3156966455 Correo institucional: SKSMZPZX@aerocivil.gov.co	SKSM	SQNO	SQFB	SQCG	SKIA	SQVJ	SKJS	SKVR	SQGG	SKVA
	SKVP	SKUU	SKAO	SQBE	SKRL	SQOS	SQAD	SQAE	SQCK	SQFE
	SKLB	SQAI	SQRS	SQTM	SQTS	SQSH	SQCP	SQMR	SQCN	SQ GK
	SKDD	SQFR	SQMB	SQDZ	SQVZ	SKYS	SKIV	SQQU	SKMM	SKNK
	SKBC	SQAB	SQJL	SQLA	SQLI	SKTO	SQMC	SKZC	SKZM	SQOH
	SKAL	SKTT	SKBE	SQPZ	SQLR	SQPR	SQVI	SKGM	SKMY	SQPY
	SQRL	SQPN	SQBA	SQNY	SQBZ	SKEQ	SKEP	SKTG	SKFU	SKPL
	SKJG	SQPF	SQSM	SQGE	SKJI	SKNE	SQIA	SQMI	SQGF	SKDV
	SQKP	SQYF	SKCY	SKHO	SKDP	SKHD	SKVY	SQJG	SQLY	SKLD
	SKFB									

TABLA 4

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA NORORIENTE

Departamentos: ARAUCA, SANTANDER, NORTE DE SANTANDER

Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7740 - 7742 - 7743

Teléfono comercial directo: +607 587 5099

Celular institucional: 3157335754

Correo institucional: SKCCZPZF@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
CÚCUTA ATS conmutado: 193 / ATS satelital: 650 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7740 - 7742 - 7743 Teléfono comercial directo: +607 5875099 Celular institucional: 3157335754 Correo institucional: SKCCZPZX@aerocivil.gov.co	SKCC	SKTM	SKOC	SKBY	SQMT	SQIS	SQTU	SQTW	SKSW	SKTB
BUCARAMANGA ATS conmutado: 215 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7835 - 7836 - 7848 - 7850 Teléfono comercial directo: +607 6569473 Celular institucional: 3175171051 Correo institucional: SKBGZPZX@aerocivil.gov.co	SKBG	SKSR	SKFO	SKFC	SQZF	SQXO	SKRZ	SQBH	SQSO	SKQR
	SKAG	SKLA	SKBZ	SQCL	SQHJ	SKPU	SQIJ	SQRN	SKGD	SQZP
	SKSG	SKCM	SKTX	SQQE	SQSX	SKBA	SKUD	SQUA	SKRU	
BARRANCABERMEJA ATS conmutado: 435 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7795 - 7796 Teléfono comercial directo: +607 6204417 Celular institucional: 3173638805 Correo institucional: SKEJZPZX@aerocivil.gov.co	SKEJ	SQBW	SKDZ	SQLC	SQET	SQEM	SQPO	SQTN	SQEP	SQPW
	SKNL	SQRM	SQAK	SKVZ						
ARAUCA ATS conmutado: 288 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 7871 - 7872 Celular institucional: 3176567229 Correo institucional: SKUCZPZX@aerocivil.gov.co	SKUC	SKCN	SKAT	SQKC	SKOZ	SKGS	SQDL	SQBB	SKFF	SKMK
	SKSA	SKRD	SKRW	SQPA	SKHV	SQED				

TABLA 5

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA OCCIDENTE
Departamentos: CAUCA, NARIÑO, QUINDIO, RISARALDA y VALLE DEL CAUCA
Extensión telefónica: +601 4251000 ext. FSS:7124
Celular institucional: 3175177587
Correo institucional: SKCLZPZX@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
CALI ATS Conmutado FSS: 204 FDP: 334 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. FSS: 7124 ARO: 7080 FDP:7069 -7070 Celular institucional ARO: 3175171047 Celular institucional FSS: 3175177587 Correo institucional: SKCLZPZX@aerocivil.gov.co	SKCL	SKIP	SQGD	SQFM	SQIC	SKYN	SQZV	SQTE	SQOB	SQAR
	SKCO	SQIH	SKJC	SKAH	SKAJ	SKSQ	SKNX	SKSN	SQCV	SKUJ
	SKPP	SQCA	SQDD	SQNL	SQPT	SQST	SKFV	SKEM	SQDC	SKMS
	SKGP	SQIM	SKII	SQIX	SKNB	SQCR	SQNR	SQAL	SKPK	SQML
	SKMB	SKZI	SKIY	SQQC	SQBC	SKDS	SQHC	SQEA	SQIV	SKNG
	SKGB	SKEH	SQVO	SQCB	SQUC	SQRI	SQVE	SQHM	SQEK	SQTB
	SKUL	SQRP	SKTV	SKEG	SKIN	SQKO	SQNH	SQFP	SQEV	SQIZ
	SKBU	SQLG	SKGJ	SQRA	SKTH	SQZH	SKEX	SKPS	SKPE	SKAR
	SQGQ	SQCQ	SQVQ	SQUQ	SQIE	SQKF	SKAX	SQLP	SKDJ	SKDE
	SKGO	SKDA	SQDB	SQYS						
OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
PEREIRA ATS conmutado: 353 Extensión telefónica: +601 4251000 ext.. 7287 - 7288 Celular institucional: Pereira 3183307370 Correo institucional: SKPEZPZX@aerocivil.gov.co	SKPE	SKDE	SKDA	SQDB	SQYS					
OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
ARMENIA ATS conmutado: 158 Extensión telefónica: +601 4251000 ext.. 7227 - 7332 - 7333 - 7334 Celular institucional: 3175171233 Correo institucional: SKARZPZX@aerocivil.gov.co	SKAR	SKDJ	SQLP	SKAX	SQKF	SQIE	SQGQ	SQCQ	SQVQ	SQUQ

TABLA 6

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA ORIENTE
Departamentos: CASANARE, GUAINIA, GUAVIARE, META, VAUPES y VICHADA
Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6855 - 6856
Celular institucional: 317 517 1049
Correo institucional: SKVVZPZF@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
VILLAVICENCIO ATS conmutado: 212 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6855 - 6856 Celular institucional: 3175171049 Correo institucional: SKVVZPZX@aerocivil.gov.co	SKVV	SQLQ	SKTN	SQGV	SQVD	SKLL	SQRV	SQKM	SQYP	SQWR
	SKMH	SQKQ	SQUZ	SQRB	SQHL	SKSZ	SKON	SQPC	SKVS	SQOW
	SKCJ	SQYM	SKDG	SQRV	SKHE	SKTZ	SKVH	SQPD	SKNT	SQOX
	SQKG	SKKG	SKTY	SQUU	SQLB	SKIZ	SKFP	SQSK	SKCF	SKWW
	SQKV	SQJY	SKIS	SQUV	SKUG	SQTZ	SQBI	SQSW	SKQV	SQJP
	SQJM	SQQM	SKRY	SQMM	SKLJ	SQRZ	SKDQ	SQAN	SQGU	SKUA
	SKBM	SKJR	SQJT	SQNU	SQNM	SKYM	SQTC	SQOD	SKLH	SQCW
	SKPD	SQOT	SKFZ	SKSB	SQJS	SKUW	SKAU	SKRF	SKNR	SQTK
	SQDM	SQRE	SQNW	SQVY	SQDV	SKGF	SQNP	SQMF	SQBN	SKUV
	SQQF	SQOO	SQZM	SKSS	SKNA	SKRN	SQTI	SKTE	SKVJ	SKGA
	SQGJ	SQLL	SQKN	SKGW	SQMN	SQUG	SQDA	SQER	SKVD	SQLJ
	SKGG	SQAZ	SQZE	SQYL	SQOZ	SQPG	SKNN	SQIK	SKPM	SKEN
	SKMF	SQSG	SQWH	SQDN	SQSZ	SKSC	SKCR	SKTP	SQZO	SQEO
	SQOF	SQJU	SQXB	SQAQ	SKIR	SQDG	SQBQ	SQYA	SQKA	SKRE
	SKSJ	SQFZ	SQJH	SQUY	SKMT	SQFL	SQVP	SQIF	SKHT	SKUM
	SQTH	SQEE	SKDI	SQGY	SKPF	SKGR	SQHV	SQIU	SQMP	SKPC
	SQTR	SQEH	SKKM	SKDR	SKQJ	SQIN	SQPV	SQGW	SKDM	SKIM
	SKLI	SQNJ	SKXT	SQUF	SKPG	SQSA	SKNF	SKWN	SKYH	SKIQ
	SQLN	SQWN	SQMS	SQBF	SQNT	SQNS	SKGK	SKWS	SQJK	SQCJ
	SKVT	SQCY	SQQB	SKNI	SQRD	SQOL	SQNE	SKYG	SKWV	SQJC
	SQSD	SQAJ	SKAP	SQMJ	SQJI	SKBD	SQBK	SQYV	SQIO	SQVK
	SQFU	SQFN	SKBP	SQHF	SKMO	SQUM	SQIG	SQNX	SQLK	SKRK
	SKLK	SQTQ	SKCI	SQSF	SQID	SKUB	SQTL	SQPK	SQRW	SKSL
	SQHX	SKSY	SQIL	SQGM	SKBH	SKDT	SKWA	SKTR	SQGI	

TABLA 7

Estación de Servicio de Vuelo (FSS) REGIONAL AERONÁUTICA ORIENTE
Departamentos: CASANARE, GUAINIA, GUAVIARE, META, VAUPES y VICHADA
Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6855 - 6856
Celular institucional: 317 517 1049
Correo institucional: SKVVZPZF@aerocivil.gov.co

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA	ZONA DE COBERTURA AERÓDROMOS DE SALIDA									
EL YOPAL ATS conmutado: 617 Extensión telefónica: +601 4251000 ext. 6952 - 6953 Celular institucional: 3186084571 Correo institucional: SKYPZPZX@aerocivil.gov.co	SKYP	SKLY	SQES	SKNM	SQGH	SQLD	SKER	SKET	SKBT	SKTD
	SQQV	SKNO	SQSV	SQGS	SQVB	SQXS	SQGO	SKIC	SQSN	SKFT
	SKAW	SQLO	SQAF	SQBL	SQRX	SQKT	SKZT	SQGN	SKGQ	SKQI
	SQCH	SKSX	SQAP	SQVR	SQWL	SQBS	SQBR	SQAT	SKOE	SKOV
	SQTO	SQKR	SQDO	SQKB	SKBB	SQWW	SKDU	SQPE	SKEA	SQPI
	SKSU	SQHE	SQVG	SQME	SQMX	SQAX	SQAH	SQTG	SKLE	SQLV
	SQLU	SKJJ	SQMV	SKIF	SQTJ	SKDL	SQMQ	SQCT	SQGP	SKLS
	SKLU	SKXO	SQVL	SKGH	SQMO	SKBK	SQHH	SKAB	SKEO	SQCD
	SQLS	SQBX	SQOM	SQDP	SQXM	SQBP	SKCS	SKMN	SKSD	SQUJ
	SKGV	SKBX	SQSU	SKTA	SQXR	SKJF	SQEQ	SQDU	SQEN	SQSR
	SKRV	SQUS	SQMU	SQRH	SQXP	SKQL	SQOC	SKYI	SKLX	SKVN
	SQVN	SKWP	SQTT	SKOM	SQLX	SQQO	SQAY	SKGL	SKZA	SQUN
	SKHY	SKIT	SQVV	SKBJ	SQWM	SKHM	SQRO	SKVE	SKZE	SKRT
	SKRC	SKQA	SQLH	SQEJ	SQKW	SKJX	SQEZ	SKNY	SKEK	SQEG
	SQCZ	SKOB	SKSE	SQVS	SQUP	SKXA	SQVU	SQIY	SKPZ	SKOS
	SKDB	SKMI	SKJP	SKTC	SQXT	SKWM	SQJD	SQFO	SKVM	SQYC
	SQML	SQJR	SKLZ	SQZR	SQWP	SKZB	SQFS	SQVH	SKHR	SKYC
	SKUT	SKAA	SQMZ	SQNK	SQWB	SKXF	SQCI	SQUH	SQAA	SQMY
	SKOA	SKGN	SQEU	SQBT	SQDE	SQPU	SQHA	SKLF	SKMC	SQBY
	SQNI	SKND	SQCF	SQBD	SQKL	SKJM	SKDN	SQOU	SKHU	SKMU
	SQAM	SQEY	SQVT	SQRJ	SQQL	SQHZ	SKHC	SQHB	SKLO	SKEV
	SKMX	SQRT	SQMG	SQNZ	SQUI	SQRG	SKQE	SQDH	SKMV	SKNP
	SQUB	SQSS	SQVC	SKFS	SQFD	SKTK	SQHN	SQPH	SKSI	SQCS
	SKJA	SQFA	SKRO	SQFT	SQZS	SKEY				