

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA Y CTA

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA Y CTA

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
UTA BARRANQUILLA				Aeronaves evolucionando en espacio aéreo de UTA BARRANQUILLA, categoría A o superior a FL290 deberán usar equipo ADS-B. / Aircraft operating in UTA BARRANQUILLA airspace, category A or higher than FL290 must use ADS-B equipment.
SECTOR NORTE Desde 150000N/0772500W; 150000N/0735947W; 141950N/0735947W; 122950N/0712447W; 115950N/0705947W; 115150N/0711947W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 102656N/0725130W; 104748N/0745137W; 101233N/0753024W; 090724N/0772500W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 150000N/0772500W; 150000N/0735947W; 141950N/0735947W; 122950N/0712447W; 115950N/0705947W; 115150N/0711947W then along Frontera con Venezuela up to 102656N/0725130W; 104748N/0745137W; 101233N/0753024W; 090724N/0772500W to point of origin. UNL A FL 195	ACC BARRANQUILLA NORTE	Barranquilla Control Norte ES / EN H24	128.40 MHZ Principal 129.10 MHZ Alterna / Alternative	Toda aeronave ingresando por las rutas UR640 y UA319 llamarán 10 minutos antes de ingresar a la FIR/UTA. Every aircraft entering via routes UR640 and UA319 shall call 10 minutes before entering the FIR/UTA.
SECTOR SUR Desde 090724N/0772500W; 101233N/0753024W;	ACC BARRANQUILLA SUR	Barranquilla Control Sur ES / EN	124.20 MHZ Principal	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
104748N/0745137W; 102656N/0725130W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 083750N/0723917W; 073750N/0745148W; 083450N/0772500W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 090724N/0772500W; 101233N/0753024W; 104748N/0745137W; 102656N/0725130W then along Frontera con Venezuela up to 083750N/0723917W; 073750N/0745148W; 083450N/0772500W to point of origin. UNL A FL 195		H24	124.85 MHZ Alternativa / Alternative	
UTA BOGOTA				Aeronaves evolucionando en espacio aéreo de UTA BOGOTA, categoria A o superior a FL290 deberán usar equipo ADS-B. / Aircraft operating in UTA BOGOTA airspace, category A or higher than FL290 must use ADS-B equipment.
SECTOR NE Desde 075244N/0741906W; 083750N/0723917W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 032400N/0671900W; 040140N/0730053W; 044034N/0740609W; 044212N/0741831W; 044702N/0744603W; 052455N/0741921W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 075244N/0741906W; 083750N/0723917W then along Frontera con Venezuela	ACC/NE BOGOTA	Bogotá control NE ES / EN H24	128.00 MHZ Alternativa / Alternative 128.60 MHZ Principal	Sector NE

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
up to 032400N/0671900W; 040140N/0730053W; 044034N/0740609W; 044212N/0741831W; 044702N/0744603W; 052455N/0741921W to point of origin. <u>UNL</u> A FL 245				
SECTOR NW Desde 083450N/0772500W; 073750N/0745148W; 075244N/0741906W; 052455N/0741921W; 044702N/0744603W; 040524N/0761325W; 060722N/0770015W; 071450N/0775248W siguiendo el límite Frontera con Panama hasta para el punto de origen Area bounded by lines joining points 083450N/0772500W; 073750N/0745148W; 075244N/0741906W; 052455N/0741921W; 044702N/0744603W; 040524N/0761325W; 060722N/0770015W; 071450N/0775248W then along Frontera con Panama up to point of origin. <u>UNL</u> A FL 245	ACC/NW BOGOTA	Bogotá control NW ES / EN H24	123.70 MHZ Principal 123.85 MHZ Alterna / Alternative	Sector NW
SECTOR SE Desde 044034N/0740609W; 040140N/0730053W; 032400N/0671900W siguiendo el límite Frontera con Brasil hasta 041142S/0695626W siguiendo el límite Frontera con Peru hasta 014630S/0731300W; 004245N/0740636W; 044212N/0741831W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 044034N/0740609W; 040140N/0730053W;	ACC/SE BOGOTA	Bogotá control SE ES / EN H24	128.80 MHZ Principal 128.95 MHZ Alterna / Alternative	Tráfico desde Rionegro y Medellín hacia UTA BOGOTA sector SE FL245 ó superior se encaminará vía PEI con conexión a ruta propuesta

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
032400N/0671900W then along Frontera con Brasil up to 041142S/0695626W then along Frontera con Peru up to 014630S/0731300W; 004245N/0740636W; 044212N/0741831W to point of origin. <u>UNL</u> A FL 245				
SECTOR SW Desde 071450N/0775248W; 060722N/0770015W; 040524N/0761325W; 044702N/0744603W; 044212N/0741831W; 004245N/0740636W; 014630S/0731300W siguiendo el límite UTA SKED SE - Frontera con Peru hasta 010000S/0740130W siguiendo el límite UTA SKED SW - Frontera con Peru - Ecuador hasta 012450N/0784947W siguiendo el límite Frontera con Ecuador hasta 012500N/0785000W; 012450N/0825449W; 043150N/0825449W; 042950N/0795948W; 061550N/0790248W; 062750N/0784648W; 064350N/0781748W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 071450N/0775248W; 060722N/0770015W; 040524N/0761325W; 044702N/0744603W; 044212N/0741831W; 004245N/0740636W; 014630S/0731300W then along UTA SKED SE - Frontera con Peru up to 010000S/0740130W then along UTA SKED SW - Frontera con Peru - Ecuador up to 012450N/0784947W then along Frontera con Ecuador up to 012500N/0785000W; 012450N/0825449W; 043150N/0825449W;	ACC/SW BOGOTA	Bogotá control SW ES / EN H24	125.10 MHZ Principal 125.95 MHZ Alternativa / Alternative	Tráfico desde Rionegro y Medellín hacia UTA BOGOTA sector SW FL245 ó superior se encaminará vía PEI con conexión a ruta propuesta

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
042950N/0795948W; 061550N/0790248W; 062750N/0784648W; 064350N/0781748W to point of origin. <u>UNL</u> A FL 245				
FIR BARRANQUILLA				
BARRANQUILLA Desde 101543N/0725859W por un arco de sentido horario de 65NM de radio centrado en 111353N/0722935W 114557N/0713125W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 102230N/0725800W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 101543N/0725859W then along the clockwise arc of a circle of 65NM radius centred on 111353N/0722935W to 114557N/0713125W then along Frontera con Venezuela up to 102230N/0725800W to point of origin. <u>FL 195</u> A 18000 FT	Barranquilla ACC	Barranquilla Informacion ES / EN H24	119.10 MHZ 2300-1100 - 1500 ft / 17500 ft 128.40 MHZ H24 - 18000 ft / FL195	
BARRANQUILLA Desde 150000N/0772500W; 150000N/0735947W; 141950N/0735947W; 122950N/0712447W; 115950N/0705947W; 115150N/0711947W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 090830N/0724930W; 083750N/0723917W; 073750N/0745148W; 083450N/0772500W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 150000N/0772500W; 150000N/0735947W; 141950N/0735947W; 122950N/0712447W;	FIR BARRANQUILLA	Barranquilla Informacion ES / EN H24	127.50 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
115950N/0705947W; 115150N/0711947W then along Frontera con Venezuela up to 090830N/0724930W; 083750N/0723917W; 073750N/0745148W; 083450N/0772500W to point of origin. <u>17500 FT</u> G 1500 FT				
FIR BOGOTA Desde 083450N/0772500W; 073750N/0745148W; 075244N/0741906W; 083750N/0723917W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 032400N/0671800W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 011327N/0665044W siguiendo el límite Frontera con Brasil hasta 041400S/0695630W siguiendo el límite Frontera con Peru hasta 010000S/0740215W siguiendo el límite UTA SKED SW - Frontera con Peru - Ecuador hasta 012500N/0785000W; 012450N/0791648W; 012450N/0825459W; 043150N/0825459W; 042950N/0795948W; 061550N/0790248W; 062750N/0784648W; 064350N/0781748W; 071450N/0775248W siguiendo el límite Frontera con Panama hasta para el punto de origen Area bounded by lines joining points 083450N/0772500W; 073750N/0745148W; 075244N/0741906W; 083750N/0723917W then along Frontera con Venezuela up to 032400N/0671800W then along Frontera con Venezuela up to 011327N/0665044W then along Frontera con Brasil up to 041400S/0695630W then along Frontera con Peru up to	FIR BOGOTA	Bogota Informacion ES / EN 1100-2300	126.75 MHZ Alternativa / Alternative 126.90 MHZ Principal	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
010000S/0740215W then along UTA SKED SW - Frontera con Peru - Ecuador up to 012500N/0785000W; 012450N/0791648W; 012450N/0825459W; 043150N/0825459W; 042950N/0795948W; 061550N/0790248W; 062750N/0784648W; 064350N/0781748W; 071450N/0775248W then along Frontera con Panama up to point of origin. FL 195 G GND				
TMA ANDES Desde 005534N/0781008W por un arco de sentido horario de 30NM de radio centrado en 005144N/0774023W (DME IPI); 002417N/0772815W; 003417N/0773035W por un arco de sentido horario de 20NM de radio centrado en 005144N/0774023W (DME IPI); 005200N/0780023W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 005534N/0781008W then along the clockwise arc of a circle of 30NM radius centred on 005144N/0774023W (DME IPI); to 002417N/0772815W; 003417N/0773035W then along the clockwise arc of a circle of 20NM radius centred on 005144N/0774023W (DME IPI); to 005200N/0780023W to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT D 1500 FT	APP ANDES	Andes Aproximacion ES / EN 1100-2300	126.70 MHZ	Ver ENR 6.2.1 See ENR 6.2.1

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>												
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>												
1	2	3	4	5												
TMA BARRANQUILLA				Ver ENR 6.3-1 SKR23, SKR24 El área de control terminal Barranquilla se divide en dos sectores así: See ENR 6.3-1 SKR23, SKR24 The Barranquilla terminal control area is divided into two sectors as follows:												
BARRANQUILLA - SECTOR NORTE Desde 114104N/0752427W; 113350N/0740348W; 100550N/0740048W; 092949N/0743755W; 093012N/0762236W; 104430N/0762158W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 114104N/0752427W; 113350N/0740348W; 100550N/0740048W; 092949N/0743755W; 093012N/0762236W; 104430N/0762158W to point of origin. <table><tr><td>FL 245</td><td>A</td></tr><tr><td>17500 FT</td><td></td></tr><tr><td>17500 FT</td><td>C</td></tr><tr><td>9500 FT</td><td></td></tr><tr><td>9500 FT</td><td>D</td></tr><tr><td>1500 FT</td><td></td></tr></table>	FL 245	A	17500 FT		17500 FT	C	9500 FT		9500 FT	D	1500 FT		APP BARRANQUILLA NORTE	Barranquilla aproximacion Norte ES / EN H24	119.10 MHZ 120.10 MHZ ALTERNATE	
FL 245	A															
17500 FT																
17500 FT	C															
9500 FT																
9500 FT	D															
1500 FT																
BARRANQUILLA - SECTOR SUR Desde 093012N/0762236W; 092949N/0743755W; 075244N/0741906W; 073754N/0745140W; 081151N/0762243W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 093012N/0762236W; 092949N/0743755W; 075244N/0741906W;	APP BARRANQUILLA SUR	Barranquilla aproximacion Sur ES / EN H24	119.75 MHZ 120.75 MHZ ALTERNATE													

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
073754N/0745140W; 081151N/0762243W to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT C 9500 FT 9500 FT D 1500 FT				
TMA BOGOTA				Ver ENR 6.4-1 El área de control terminal Bogotá se divide en cuadro sectores así: See ENR 6.4-1 The Bogotá terminal control area is divided into four sectors as follows:
BOGOTA LLEGADAS				
BOGOTA TERMINAL NORTE				
BOGOTA TERMINAL OESTE				
BOGOTA TERMINAL SUR				
BOGOTA LLEGADAS A Desde 052120N/0742838W; 050800N/0742400W; 050430N/0741400W; 044243N/0740937W; 044507N/0743037W; 044842N/0744126W; 045100N/0744200W; 045712N/0745400W; 050847N/0744924W; 051257N/0744530W; 051514N/0744424W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 052120N/0742838W; 050800N/0742400W; 050430N/0741400W; 044243N/0740937W;				

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
044507N/0743037W; 044842N/0744126W; 045100N/0744200W; 045712N/0745400W; 050847N/0744924W; 051257N/0744530W; 051514N/0744424W to point of origin. <u>18000 FT</u> A 11500 FT				
BOGOTA LLEGADAS B Desde 052120N/0742838W; 052401N/0742141W; 051412N/0741600W; 050430N/0741400W; 050800N/0742400W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 052120N/0742838W; 052401N/0742141W; 051412N/0741600W; 050430N/0741400W; 050800N/0742400W to point of origin. <u>17000 FT</u> A 11500 FT				
BOGOTA LLEGADAS C Desde 045712N/0745400W; 045100N/0744200W; 044842N/0744126W; 045348N/0745230W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 045712N/0745400W; 045100N/0744200W; 044842N/0744126W; 045348N/0745230W to point of origin. <u>16000 FT</u> A 11500 FT				
BOGOTA TERMINAL NORTE A Desde 055804N/0740614W por un arco de sentido horario	APP CENTRAL	Bogota Radar Llegadas Bogota ES / EN 0501-1059	119.50 MHZ	Por debajo de los límites verticales inferiores, será

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
de 30NM de radio centrado en 053156N/0735131W (DVOR BUV); 054609N/0732506W; 053259N/0733504W por un arco de sentido horario de 40NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 050106N/0731912W; 050106N/0733407W por un arco de sentido horario de 25NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 043744N/0735002W; 042942N/0734241W; 044016N/0740620W; 044243N/0740937W; 051412N/0741600W; 052401N/0742141W; 052750N/0741148W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 055804N/0740614W then along the clockwise arc of a circle of 30NM radius centred on 053156N/0735131W (DVOR BUV); to 054609N/0732506W; 053259N/0733504W then along the clockwise arc of a circle of 40NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 050106N/0731912W; 050106N/0733407W then along the clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 043744N/0735002W; 042942N/0734241W; 044016N/0740620W; 044243N/0740937W; 051412N/0741600W; 052401N/0742141W; 052750N/0741148W to point of origin. FL 245 A 11500 FT	Terminal Norte Bogota	CTR ZONA 4 - BOGOTA TERMINAL NORTE CTR ZONE 4 - BOGOTA TERMINAL NORTH ES / EN	120.30 MHZ ALTERNATE 121.30 MHZ	responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Terminal Norte Bogotá Radar OPR 0000-0500 1100-2300 Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsibility of Bogotá information and the airspace classification is G Terminal North Bogotá Radar OPR 0000-0500 1100-2300
BOGOTA TERMINAL NORTE B Desde 052120N/0742838W; 052401N/0742141W; 051412N/0741600W; 050430N/0741400W;	Terminal Norte Bogota	CTR ZONA 4 - BOGOTA TERMINAL NORTE	120.30 MHZ ALTERNATE 121.30 MHZ	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
050800N/0742400W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 052120N/0742838W; 052401N/0742141W; 051412N/0741600W; 050430N/0741400W; 050800N/0742400W to point of origin. FL 245 A 17500 FT		CTR ZONE 4 - BOGOTA TERMINAL NORTH ES / EN		Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Terminal Norte Bogotá Radar OPR H24 Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsibility of Bogotá information and the airspace classification is G Terminal North Bogotá Radar OPR H24
BOGOTA TERMINAL NORTE D Desde 052120N/0742838W; 050800N/0742400W; 050430N/0741400W; 045234N/0741136W; 044243N/0740937W; 044507N/0743037W; 051514N/0744424W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 052120N/0742838W; 050800N/0742400W; 050430N/0741400W; 045234N/0741136W; 044243N/0740937W; 044507N/0743037W; 051514N/0744424W to point of origin. FL 245 A 18500 FT	Terminal Norte Bogota	CTR ZONA 4 - BOGOTA TERMINAL NORTE CTR ZONE 4 - BOGOTA TERMINAL NORTH ES / EN	120.30 MHZ ALTERNATE 121.30 MHZ	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Terminal Norte Bogotá Radar OPR H24 Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsibility of Bogotá information and the airspace classification is G Terminal North Bogotá Radar OPR H24
BOGOTA TERMINAL OESTE A Desde 060002N/0745840W; 060002N/0744240W; 052326N/0745230W; 051514N/0744424W; 051257N/0744530W; 050847N/0744924W; 045712N/0745400W; 045348N/0745230W; 044842N/0744126W; 044507N/0743037W; 043511N/0743905W;	Terminal Oeste Bogota	Radar Bogota Terminal Oeste ES / EN H24	119.95 MHZ 120.95 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsibility of

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
043000N/0750600W; 043251N/0752948W; 050828N/0752948W; 050920N/0751115W; 051655N/0751114W; 053546N/0751021W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 060002N/0745840W; 060002N/0744240W; 052326N/0745230W; 051514N/0744424W; 051257N/0744530W; 050847N/0744924W; 045712N/0745400W; 045348N/0745230W; 044842N/0744126W; 044507N/0743037W; 043511N/0743905W; 043000N/0750600W; 043251N/0752948W; 050828N/0752948W; 050920N/0751115W; 051655N/0751114W; 053546N/0751021W to point of origin. <u>FL 245</u> 11500 FT				Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL OESTE B Desde 043000N/0750600W; 041748N/0752948W; 043251N/0752948W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 043000N/0750600W; 041748N/0752948W; 043251N/0752948W to point of origin. <u>FL 245</u> A 18500 FT	Terminal Oeste Bogota	Radar Bogota Terminal Oeste ES / EN H24	119.95 MHZ 120.95 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsability of Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL OESTE C Desde 045712N/0745400W; 045100N/0744200W; 044842N/0744126W;	Terminal Norte Bogota	CTR ZONA 4 - BOGOTA TERMINAL NORTE	120.30 MHZ ALTERNATE 121.30 MHZ	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
045348N/0745230W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 045712N/0745400W; 045100N/0744200W; 044842N/0744126W; 045348N/0745230W to point of origin. <u>FL 245</u> A 16500 FT		CTR ZONE 4 - BOGOTA TERMINAL NORTH ES / EN		Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsability of Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL OESTE D Desde 043511N/0743905W; 042636N/0744600W; 042600N/0745200W; 043000N/0750600W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 043511N/0743905W; 042636N/0744600W; 042600N/0745200W; 043000N/0750600W to point of origin. <u>FL 245</u> A 17500 FT	Terminal Oeste Bogota	Radar Bogota Terminal Oeste ES / EN H24	119.95 MHZ 120.95 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsability of Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL OESTE E Desde 051514N/0744424W; 051257N/0744530W; 050847N/0744924W; 045712N/0745400W; 045100N/0744200W; 044842N/0744126W; 044507N/0743037W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 051514N/0744424W; 051257N/0744530W; 050847N/0744924W; 045712N/0745400W; 045100N/0744200W; 044842N/0744126W; 044507N/0743037W to point of origin. <u>FL 245</u> A 18500 FT	Terminal Oeste Bogota	Radar Bogota Terminal Oeste ES / EN H24	119.95 MHZ 120.95 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsability of Bogotá information and the airspace classification is G

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
BOGOTA TERMINAL SUR A Desde 044507N/0743037W; 044243N/0740937W; 044016N/0740620W; 043605N/0735653W; 035207N/0735653W; 035207N/0752948W; 041748N/0752948W; 043000N/0750600W; 042600N/0745200W; 042636N/0744600W; 043500N/0744000W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 044507N/0743037W; 044243N/0740937W; 044016N/0740620W; 043605N/0735653W; 035207N/0735653W; 035207N/0752948W; 041748N/0752948W; 043000N/0750600W; 042600N/0745200W; 042636N/0744600W; 043500N/0744000W to point of origin. FL 245 A 11500 FT	Terminal Sur Bogota	CTR ZONA 3 - BOGOTA TERMINAL SUR CTR ZONE 3 - BOGOTA TERMINAL SOUTH ES / EN H24	119.65 MHZ 120.65 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsability of Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL SUR B Desde 043000N/0750600W; 041748N/0752948W; 043251N/0752948W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 043000N/0750600W; 041748N/0752948W; 043251N/0752948W to point of origin. 18000 FT A 11500 FT	Terminal Sur Bogota	CTR ZONA 3 - BOGOTA TERMINAL SUR CTR ZONE 3 - BOGOTA TERMINAL SOUTH ES / EN H24	119.65 MHZ 120.65 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsability of Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL SUR C Desde 040158N/0735653W; 041422N/0734006W; 042659N/0734007W; 043744N/0735002W por un arco de	Terminal Sur Bogota	CTR ZONA 3 - BOGOTA TERMINAL SUR CTR ZONE 3 - BOGOTA	119.65 MHZ 120.65 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
sentido horario de 25NM de radio centrado en 050105N/0735912W (DVOR ZIP); 043608N/0735653W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 040158N/0735653W; 041422N/0734006W; 042659N/0734007W; 043744N/0735002W then along the clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 050105N/0735912W (DVOR ZIP); to 043608N/0735653W to point of origin. <u>FL 245</u> A 14500 FT		TERMINAL SOUTH ES / EN H24		Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsibility of Bogotá information and the airspace classification is G
BOGOTA TERMINAL SUR D Desde 043511N/0743905W; 042636N/0744600W; 042600N/0745200W; 043000N/0750600W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 043511N/0743905W; 042636N/0744600W; 042600N/0745200W; 043000N/0750600W to point of origin. <u>17000 FT</u> A 11500 FT	Terminal Sur Bogota	CTR ZONA 3 - BOGOTA TERMINAL SUR CTR ZONE 3 - BOGOTA TERMINAL SOUTH ES / EN H24	119.65 MHZ 120.65 MHZ ALTERNATE	Por debajo de los límites verticales inferiores, será responsabilidad de información Bogotá Freq 126.9 Mhz y la clasificación del espacio aéreo es G Below the lower vertical limits, Freq 126.9 Mhz shall be responsibility of Bogotá information and the airspace classification is G
TMA BUCARAMANGA				Ver ENR 6.5.1 See ENR 6.5.1
BUCARAMANGA POLIGONO 1 Desde 082204N/0731430W; 073018N/0724844W; 073018N/0723852W; 061254N/0724404W; 060742N/0724501W; 054609N/0732506W por un arco de sentido anti-horario de 30NM de radio centrado en 053156N/0735131W (DVOR BUV); 055804N/0740614W; 065338N/0735600W; 062938N/0743442W; 070115N/0742611W; 075244N/0741906W; para el punto de origen	APP BUCARAMANGA	Bucaramanga Aproximacion ES / EN 1100-0500	119.00 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
Area bounded by lines joining points 082204N/0731430W; 073018N/0724844W; 073018N/0723852W; 061254N/0724404W; 060742N/0724501W; 054609N/0732506W then along the counter clockwise arc of a circle of 30NM radius centred on 053156N/0735131W (DVOR BUV); to 055804N/0740614W; 065338N/0735600W; 062938N/0743442W; 070115N/0742611W; 075244N/0741906W to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT 1500 FT D				
BUCARAMANGA POLIGONO 2 Desde 060742N/0724501W; 053521N/0725055W; 051901N/0732327W por un arco de sentido anti-horario de 40NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 053259N/0733504W; 054609N/0732506W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 060742N/0724501W; 053521N/0725055W; 051901N/0732327W then along the counter clockwise arc of a circle of 40NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 053259N/0733504W; 054609N/0732506W to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT 14500 FT 14500 FT 1500 FT D G	APP BUCARAMANGA	Bucaramanga Aproximacion ES / EN 1100-0500	119.00 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
TMA CALI Desde 041409N/0770257W; 041557N/0761331W; 041557N/0752948W; 035207N/0752948W; 035208N/0750703W; 031212N/0754401W; 023527N/0754404W por un arco de sentido horario de 63NM de radio centrado en 032403N/0762423W (DME CLO); para el punto de origen Area bounded by lines joining points 041409N/0770257W; 041557N/0761331W; 041557N/0752948W; 035207N/0752948W; 035208N/0750703W; 031212N/0754401W; 023527N/0754404W then along the clockwise arc of a circle of 63NM radius centred on 032403N/0762423W (DME CLO); to to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT D 1500 FT	APP CALI	Cali Aproximacion ES / EN H24	119.10 MHZ 120.40 MHZ ALTERNATE	Ver ENR 6.6 2300-1100 SKR5 See ENR 6.6 2300-1100 SKR5
TMA CUCUTA				Ver ENR 6.6 See ENR 6.6
CUCUTA SECTOR NORTE Desde 082204N/0731430W; 083750N/0723917W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 073018N/0722617W; 073018N/0723852W; 073018N/0724844W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 082204N/0731430W; 083750N/0723917W then along Frontera con Venezuela up to 073018N/0722617W; 073018N/0723852W; 073018N/0724844W to point of origin.	SECTOR NORTE CUCUTA	Cucuta Aproximacion Norte ES / EN 100-0500	119.90 MHZ 120.90 MHZ ALTERNATE	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
FL 245 A 17500 FT 17500 FT D 1500 FT				
CUCUTA SECTOR SUR Desde 073018N/0722617W siguiendo el límite Frontera con Venezuela hasta 065154N/0695906W; 061427N/0700842W; 060206N/0714237W; 061254N/0714341W; 061254N/0724404W; 073018N/0723852W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 073018N/0722617W then along Frontera con Venezuela up to 065154N/0695906W; 061427N/0700842W; 060206N/0714237W; 061254N/0714341W; 061254N/0724404W; 073018N/0723852W to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT D 1500 FT	SECTOR SUR CUCUTA	Cucuta Aproximacion Sur ES / EN 1000-0500	119.60 MHZ 120.60 MHZ ALTERNATE	
TMA EL YOPAL				Ver ENR 6.8 See ENR 6.8
EL YOPAL Desde 061254N/0724404W; 061254N/0714341W; 060206N/0714237W; 052600N/0713903W; 050420N/0713903W; 045117N/0720128W; 050106N/0725838W; 050106N/0731912W por un arco de sentido anti-horario de 40NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 051901N/0732327W;	APP EL YOPAL	El Yopal Aproximacion ES / EN 1100-2359 Y 0000-0200	125.20 MHZ ALTERNATE 126.80 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
053521N/0725055W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 061254N/0724404W; 061254N/0714341W; 060206N/0714237W; 052600N/0713903W; 050420N/0713903W; 045117N/0720128W; 050106N/0725838W; 050106N/0731912W then along the counter clockwise arc of a circle of 40NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 051901N/0732327W; 053521N/0725055W to point of origin. FL 245 A 17500 FT 17500 FT 2000 FT D				
EL YOPAL - POLIGONO Desde 045117N/0720128W; 041750N/0725838W; 050106N/0725838W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 045117N/0720128W; 041750N/0725838W; 050106N/0725838W to point of origin. 17500 FT 2000 FT D	APP EL YOPAL	El Yopal Aproximacion ES / EN 1100-2359 Y 0000-0200	125.20 MHZ ALTERNATE 126.80 MHZ	
TMA LETICIA				
LETICIA - POLIGONO 1 Desde 041142S/0695624W; 040912S/0702210W; 041017S/0704629W; 040554S/0704608W; 035543S/0704416W; 033946S/0703504W; 031042S/0701818W; 024243S/0700117W; 024243S/0693944W;	AMAZONAS APP	Leticia Aproximación ES / EN 1100-0300	119.10 MHZ 120.10 MHZ ALTERNATE	Ver ENR 6.1.1 See ENR 6.1.1

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
034615S/0695138W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 041142S/0695624W; 040912S/0702210W; 041017S/0704629W; 040554S/0704608W; 035543S/0704416W; 033946S/0703504W; 031042S/0701818W; 024243S/0700117W; 024243S/0693944W; 034615S/0695138W to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT D 1500 FT				
LETICIA - POLIGONO 2 Desde 041142S/0695624W; 034615S/0695138W por un arco de sentido horario de 26NM de radio centrado en 041142S/0695624W 040912S/0702210W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 041142S/0695624W; 034615S/0695138W then along the clockwise arc of a circle of 26NM radius centred on 041142S/0695624W to 040912S/0702210W to point of origin. 14500 FT D 3500 FT	AMAZONAS APP	Leticia Aproximación ES / EN 1100-0300	119.10 MHZ 120.10 MHZ ALTERNATE	
TMA MEDELLIN				Ver ENR 6.9 See ENR 6.9
MEDELLIN SECTOR NORTE Desde 075244N/0741906W; 070115N/0742611W; 060002N/0744240W; 060002N/0745840W por un arco de sentido anti-horario de 25NM de radio centrado en 055850N/0752506W (DVOR RNG); 061523N/0754243W; 065020N/0761526W;	SECTOR NORTE MEDELLIN	Medellin Aproximacion Norte ES / EN H24	126.10 MHZ 126.50 MHZ ALTERNATE	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
071319N/0761751W; 075919N/0754857W; 073754N/0745140W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 075244N/0741906W; 070115N/0742611W; 060002N/0744240W; 060002N/0745840W then along the counter clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 055850N/0752506W (DVOR RNG); to 061523N/0754243W; 065020N/0761526W; 071319N/0761751W; 075919N/0754857W; 073754N/0745140W to point of origin. 24500 FT A 14500 FT 14500 FT D 11500 FT 11500 FT G 1500 FT				
MEDELLIN SECTOR SUR Desde 060002N/0745840W; 053546N/0751021W; 051655N/0751114W; 050920N/0751115W; 050828N/0752948W; 050828N/0761331W; 063200N/0761331W; 065020N/0761526W; 061523N/0754243W por un arco de sentido horario de 25NM de radio centrado en 055850N/0752506W (DVOR RNG); para el punto de origen Area bounded by lines joining points 060002N/0745840W; 053546N/0751021W; 051655N/0751114W; 050920N/0751115W; 050828N/0752948W; 050828N/0761331W; 063200N/0761331W; 065020N/0761526W;	SECTOR SUR MEDELLIN	Medellin Aproximacion Sur ES / EN H24	120.10 MHZ ALTERNATE 121.10 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
061523N/0754243W then along the clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 055850N/0752506W (DVOR RNG); to to point of origin. 24500 FT A 14500 FT 14500 FT D 11500 FT 11500 FT G 1500 FT				
TMA NEIVA Desde 035208N/0750703W; 035208N/0741557W; 023936N/0744746W; 023618N/0750044W; 020012N/0751306W; 015307N/0752259W por un arco de sentido horario de 71NM de radio centrado en 030343N/0751521W (VOR NVA); 022201N/0761249W por un arco de sentido anti-horario de 63NM de radio centrado en 032403N/0762423W (VOR CLO); 023527N/0754405W; 031212N/0754401W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 035208N/0750703W; 035208N/0741557W; 023936N/0744746W; 023618N/0750044W; 020012N/0751306W; 015307N/0752259W then along the clockwise arc of a circle of 71NM radius centred on 030343N/0751521W (VOR NVA); to 022201N/0761249W then along the counter clockwise arc of a circle of 63NM radius centred on 032403N/0762423W (VOR CLO); to 023527N/0754405W; 031212N/0754401W to point of origin. FL 245 A	APP NEIVA	Neiva Aproximacion ES / EN 1100 - 0300 Lunes a Vier-nes 1100 - 0100 Sábados, Domingos y Festivos	119.20 MHZ ALTERNATE 127.10 MHZ	Ver ENR 6.10 See ENR 6.10

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
17500 FT 17500 FT D 1500 FT				
TMA PEREIRA Desde 050828N/0761331W; 050828N/0752948W; 041557N/0752948W; 041557N/0761331W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 050828N/0761331W; 050828N/0752948W; 041557N/0752948W; 041557N/0761331W to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT D 6500 FT 6500 FT G GND	APP PEREIRA	Pereira Aproximacion ES / EN 1000-0400	120.00 MHZ ALTERNATE 120.70 MHZ	Ver ENR 6.11 See ENR 6.11
TMA SAN ANDRES				Ver ENR 6.12 See ENR 6.12
SAN ANDRES SECTOR 1 Desde 114315N/0823041W; 113151N/0824236W; 125400N/0824900W; 133330N/0823827W por un arco de sentido horario de 80NM de radio centrado en 123457N/0814219W (DVOR SPP); 120249N/0802725W; 120617N/0803640W por un arco de sentido horario de 70NM de radio centrado en 123457N/0814219W (DVOR SPP); para el punto de origen Area bounded by lines joining points 114315N/0823041W; 113151N/0824236W; 125400N/0824900W; 133330N/0823827W then along the clockwise arc of a circle of 80NM radius centred on 123457N/0814219W (DVOR SPP); to 120249N/0802725W;	APP SAN ANDRES	APP SAN ANDRES San Andres Aproximacion ES / EN 1100-0500	119.30 MHZ 120.30 MHZ ALTERNATE	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
120617N/0803640W then along the clockwise arc of a circle of 70NM radius centred on 123457N/0814219W (DVOR SPP); to to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT D 1500 FT 1500 FT G GND				
SAN ANDRES SECTOR 2 Desde 133330N/0823827W; 150000N/0821509W; 150000N/0810249W por un arco de sentido horario de 150NM de radio centrado en 123457N/0814219W (DVOR SPP); 113741N/0792042W; 120249N/0802725W por un arco de sentido anti-horario de 80NM de radio centrado en 123457N/0814219W (DVOR SPP); para el punto de origen Area bounded by lines joining points 133330N/0823827W; 150000N/0821509W; 150000N/0810249W then along the clockwise arc of a circle of 150NM radius centred on 123457N/0814219W (DVOR SPP); to 113741N/0792042W; 120249N/0802725W then along the counter clockwise arc of a circle of 80NM radius centred on 123457N/0814219W (DVOR SPP); to to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT D 9500 FT 9500 FT G GND	APP SAN ANDRES	APP SAN ANDRES San Andres Aproximacion ES / EN 1100-0500	119.30 MHZ 120.30 MHZ ALTERNATE	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
SAN ANDRES SECTOR 3 Desde 150000N/0810249W; 150000N/0772500W; 105318N/0772500W; 113741N/0792042W por un arco de sentido anti-horario de 150NM de radio centrado en 123457N/0814219W (DVOR SPP); para el punto de origen Area bounded by lines joining points 150000N/0810249W; 150000N/0772500W; 105318N/0772500W; 113741N/0792042W then along the counter clockwise arc of a circle of 150NM radius centred on 123457N/0814219W (DVOR SPP); to to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT 16500 FT 16500 FT GND D G	APP SAN ANDRES	APP SAN ANDRES San Andres Aproximacion ES / EN 1100-0500	119.30 MHZ 120.30 MHZ ALTERNATE	
TMA TMA - PALANQUERO Desde 062938N/0743442W; 065338N/0735600W; 052750N/0741148W; 051514N/0744424W; 052326N/0745230W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 062938N/0743442W; 065338N/0735600W; 052750N/0741148W; 051514N/0744424W; 052326N/0745230W to point of origin. UNL D GND A FL 245 FL 245 D	PALANQUERO CONTROL	CONTROL PALANQUERO ES / EN H24	127.90 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
5000 FT 5000 FT GND	G			
TMA VILLAVICENCIO				Ver ENR 6.13 See ENR 6.13
TMA VILLAVICENCIO 1 Desde 050106N/0733407W; 050106N/0725838W; 035450N/0725838W; 034241N/0722444W; 031208N/0722444W; 031208N/0731810W; 031847N/0732206W; 031847N/0735653W; 040158N/0735653W; 041422N/0734006W; 042659N/0734007W; 043744N/0735002W por un arco de sentido anti-horario de 25NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); para el punto de origen Area bounded by lines joining points 050106N/0733407W; 050106N/0725838W; 035450N/0725838W; 034241N/0722444W; 031208N/0722444W; 031208N/0731810W; 031847N/0732206W; 031847N/0735653W; 040158N/0735653W; 041422N/0734006W; 042659N/0734007W; 043744N/0735002W then along the counter clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to to point of origin. FL 245 A FL 175 FL 245 A 17500 FT 17500 FT D	FIS VILLAVICENCIO	Villavicencio Aproximacion ES / EN 1100-2300	119.30 MHZ 119.70 MHZ ALTERNATE 127.00 MHZ Sector Oriente / East Sector 127.30 MHZ Sector Sur / South Sector	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
1500 FT				
TMA VILLAVICENCIO 2 Desde 050106N/0725838W; 045117N/0720128W; 041750N/0725838W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 050106N/0725838W; 045117N/0720128W; 041750N/0725838W to point of origin. <u>FL 245</u> A 17500 FT	FIS VILLAVICENCIO	Villavicencio Aproximacion ES / EN 1100-2300	119.30 MHZ 119.70 MHZ ALTERNATE 127.00 MHZ Sector Oriente / East Sector 127.30 MHZ Sector Sur / South Sector	
TMA VILLAVICENCIO 3 Desde 040158N/0735653W; 041422N/0734006W; 042659N/0734007W; 043744N/0735002W por un arco de sentido horario de 25NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 043608N/0735653W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 040158N/0735653W; 041422N/0734006W; 042659N/0734007W; 043744N/0735002W then along the clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 043608N/0735653W to point of origin. <u>14500 FT</u> D 1500 FT	FIS VILLAVICENCIO	Villavicencio Aproximacion ES / EN 1100-2300	119.30 MHZ 119.70 MHZ ALTERNATE 127.00 MHZ Sector Oriente / East Sector 127.30 MHZ Sector Sur / South Sector	
TMA VILLAVICENCIO 4 Desde 035450N/0725838W; 034241N/0722444W; 031208N/0722444W; 031208N/0712903W; 044543N/0712903W; 045117N/0720128W; 041750N/0725838W; para el punto de origen	FIS VILLAVICENCIO	Villavicencio Aproximacion ES / EN 1100-2300	119.30 MHZ 119.70 MHZ ALTERNATE 127.00 MHZ Sector Oriente /	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
Area bounded by lines joining points 035450N/0725838W; 034241N/0722444W; 031208N/0722444W; 031208N/0712903W; 044543N/0712903W; 045117N/0720128W; 041750N/0725838W to point of origin. FL 245 A FL 175 FL 245 A 17500 FT 17500 FT G 1500 FT			East Sector 127.30 MHZ Sector Sur / South Sector	
CTA BARRANQUILLA				
BARRANQUILLA SECTOR NORTE Desde 094310N/0762214W; 090724N/0772500W; 150000N/0772500W; 150000N/0740000W; 141842N/0740000W; 122950N/0712447W; 115950N/0705947W; 115150N/0711947W; 102656N/0725130W; 103916N/0740157W; 113350N/0740348W; 114104N/0752427W; 104430N/0762158W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 094310N/0762214W; 090724N/0772500W; 150000N/0772500W; 150000N/0740000W; 141842N/0740000W; 122950N/0712447W; 115950N/0705947W; 115150N/0711947W; 102656N/0725130W; 103916N/0740157W; 113350N/0740348W;	CONTROL BARRANQUILLA NORTE	Barranquilla Control Norte ES / EN H24	128.40 MHZ Principal 129.10 MHZ Alterna / Alternative	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
114104N/0752427W; 104430N/0762158W to point of origin. <u>FL 245</u> A 17500 FT				
BARRANQUILLA SECTOR SUR				
BARRANQUILLA SECTOR SUR PARTE DERECHA Desde 083750N/0723917W; 075244N/0741906W; 092949N/0743755W; 100550N/0740048W; 103916N/0740157W; 102656N/0725130W; 103916N/0740157W; 102656N/0725130W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 083750N/0723917W; 075244N/0741906W; 092949N/0743755W; 100550N/0740048W; 103916N/0740157W; 102656N/0725130W; 103916N/0740157W; 102656N/0725130W to point of origin. <u>FL 245</u> 17500 FT	CONTROL BARRANQUILLA SUR	Barranquilla Control Sur ES / EN H24	124.20 MHZ Principal 128.40 MHZ ALTERNATE Alterna / Alternative	
BARRANQUILLA SECTOR SUR PARTE IZQUIERDA Desde 081151N/0762243W; 083450N/0772500W; 090724N/0772500W; 094310N/0762214W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 081151N/0762243W; 083450N/0772500W; 090724N/0772500W; 094310N/0762214W to point of origin. <u>FL 245</u> 17500 FT	CONTROL BARRANQUILLA SUR	Barranquilla Control Sur ES / EN H24	124.20 MHZ Principal 128.40 MHZ ALTERNATE Alterna / Alternative	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>												
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>												
1	2	3	4	5												
CTA CALI Desde 043150N/0825449W; 042950N/0795948W; 061550N/0790248W; 062750N/0784648W; 064350N/0781748W; 071450N/0775248W; 060616N/0773149W; 044651N/0761331W; 041557N/0761331W; 041406N/0770255W por un arco de sentido anti-horario de 63NM de radio centrado en 032403N/0762423W (DME CLO); 022331N/0760649W; 002119N/0772328W siguiendo el límite Frontera con Ecuador hasta 012528N/0785027W; 012450N/0825449W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 043150N/0825449W; 042950N/0795948W; 061550N/0790248W; 062750N/0784648W; 064350N/0781748W; 071450N/0775248W; 060616N/0773149W; 044651N/0761331W; 041557N/0761331W; 041406N/0770255W then along the counter clockwise arc of a circle of 63NM radius centred on 032403N/0762423W (DME CLO); to 022331N/0760649W; 002119N/0772328W then along Frontera con Ecuador up to 012528N/0785027W; 012450N/0825449W to point of origin. <table><tr><td>FL 245</td><td>A</td></tr><tr><td>17500 FT</td><td></td></tr><tr><td>17500 FT</td><td>E</td></tr><tr><td>500 FT</td><td></td></tr><tr><td>500 FT</td><td>G</td></tr><tr><td>GND</td><td></td></tr></table>	FL 245	A	17500 FT		17500 FT	E	500 FT		500 FT	G	GND		CONTROL CALI	Cali Control ES / EN H24	125.70 MHZ ALTERNATE 126.70 MHZ	
FL 245	A															
17500 FT																
17500 FT	E															
500 FT																
500 FT	G															
GND																

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
CTA MEDELLIN				
MEDELLIN Desde 083454N/0772458W; 075915N/0754849W; 071319N/0761751W; 063200N/0761331W; 044651N/0761331W; 060616N/0773149W; 071450N/0775248W siguiendo el límite Frontera con Panama hasta para el punto de origen Area bounded by lines joining points 083454N/0772458W; 075915N/0754849W; 071319N/0761751W; 063200N/0761331W; 044651N/0761331W; 060616N/0773149W; 071450N/0775248W then along Frontera con Panama up to point of origin. 24500 FT A 14500 FT 14500 FT D 11500 FT 11500 FT G 1500 FT	CONTROL MEDELLIN	Medellín Control ES / EN H24	127.20 MHZ 127.40 MHZ ALTERNATE	Servicio de control de aproximación, para los aeródromos controlados que se encuentran dentro de la CTA-MDE, No disponible, únicamente se presta servicio de control de aeródromo dentro de los límites de los CTR o ATZ y servicio de información de vuelo y alerta, en la medida de lo posible, por fuera de los mismos. Ninguna aeronave puede ingresar al CTA-MDE, sin antes haber recibido y colacionado la correspondiente autorización de control y el reglaje altimétrico Approach control service, for controlled aerodromes that are within the CTA-MDE, Not available, only aerodrome control service is provided within the limits of the CTR or ATZ and flight information and alert service, in as far as possible, outside of them. No aircraft can enter the CTA-MDE, without first having received and collated the corresponding control clearance and altimetry setting.
SECTOR CENTRAL	APP CENTRAL	Bogota Radar Llegadas Bogota	119.50 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
Desde 060002N/0745840W; 060002N/0744240W; 062938N/0743442W; 065338N/0735600W; 061048N/0740354W; 061048N/0731909W; 052026N/0734310W por un arco de sentido horario de 25NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 043605N/0735653W; 035207N/0735653W; 035207N/0752948W; 050827N/0752948W; 050828N/0751115W; 051637N/0751115W; 053546N/0751021W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 060002N/0745840W; 060002N/0744240W; 062938N/0743442W; 065338N/0735600W; 061048N/0740354W; 061048N/0731909W; 052026N/0734310W then along the clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 043605N/0735653W; 035207N/0735653W; 035207N/0752948W; 050827N/0752948W; 050828N/0751115W; 051637N/0751115W; 053546N/0751021W to point of origin. 11500 FT D 1500 FT FL 195 G 12000 FT		ES / EN 0501-1059		
SECTOR VILLAVICENCIO E Desde 070450N/0720547W; 035110N/0673850W; 032620N/0713903W; 035450N/0725838W; 031844N/0725838W; 031844N/0735653W;	FIC SECTOR VILLAVICENCIO	Villavicencio Informacion ES / EN	126.50 MHZ ALTERNATE 127.00 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
043605N/0735653W por un arco de sentido horario de 25NM de radio centrado en 050106N/0735913W (DVOR ZIP); 051445N/0733806W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 070450N/0720547W; 035110N/0673850W; 032620N/0713903W; 035450N/0725838W; 031844N/0725838W; 031844N/0735653W; 043605N/0735653W then along the clockwise arc of a circle of 25NM radius centred on 050106N/0735913W (DVOR ZIP); to 051445N/0733806W to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT G 1500 FT				
SECTOR VILLAVICENCIO SE Desde 033050N/0745157W; 035207N/0735653W; 031844N/0735653W; 031844N/0725838W; 035450N/0725838W; 032620N/0713903W; 035110N/0673850W; 012450S/0692347W; 003618S/0722347W; 001043S/0744632W; 023350N/0743030W; 023350N/0745157W; para el punto de origen Area bounded by lines joining points 033050N/0745157W; 035207N/0735653W; 031844N/0735653W; 031844N/0725838W; 035450N/0725838W; 032620N/0713903W; 035110N/0673850W; 012450S/0692347W; 003618S/0722347W; 001043S/0744632W;	FIC SECTOR VILLAVICENCIO	Villavicencio Informacion ES / EN	126.20 MHZ ALTERNATE 127.30 MHZ	

<i>Nombre y límites laterales Límites verticales Clasificación</i>	<i>Unidad ATS</i>	<i>Distintivo de llamada (Idioma) OPR HR</i>	<i>FREQ</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
<i>Name Lateral limits Vertical limits Class of Airspace</i>	<i>Unit providing service</i>	<i>Call sign languages area and conditions of use hours of service</i>	<i>Frequency and Purpose</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
023350N/0743030W; 023350N/0745157W to point of origin. FL 195 A 17500 FT 17500 FT G 1500 FT				

INFORMACION GENERAL

GENERAL INFORMATION

1 ÁREA DE CONTROL TERMINAL LETICIA

1 TERMINAL CONTROL AREA LETICIA

1.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

1.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

- 1.1.1. La TMA Leticia es un espacio aéreo controlado clase “D” desde 1.500 ft AGL hasta 17.500 ft y clase “A” desde 17.500 ft hasta FL245; la clasificación del espacio aéreo sombreado será clase “D” desde 3.500 ft hasta 14.500 ft
- 1.1.2. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la utilización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.
- 1.1.3. **Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual**, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y
- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
- b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos que las condiciones meteorológicas son tales que

- 1.1.1. TO BE TRANSLATED
- 1.1.2. TO BE TRANSLATED
- 1.1.3. TO BE TRANSLATED
- a. TO BE TRANSLATED
- b. TO BE TRANSLATED

razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

1.1.4. La Autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

1.1.5. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

1.1.6. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Leticia, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

1.1.7. Servicio de información y alerta se prestará en frecuencia 118,35 Mhz Alfredo Vásquez Cobo Torre

1.2 PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN EN LETICIA

Se aplicará la reglamentación descrita en el Manual Guía de Servicios de Vigilancia ATS Numeral 10. Empleo del Sistema de Vigilancia ATS en el Servicio de Control de Aeródromo

Obligatoriedad de funcionamiento y uso del sistema anticollisión de a bordo (ACAS)

Frecuencia Leticia Aproximación 119.1 Mhz será utilizada por la dependencia de Torre (Alfredo Vásquez Cobo).

La finalidad de la transmisión Radiodifusión de Información en Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA) consiste en que los pilotos difundan informes y datos complementarios pertinentes, en la frecuencia VHF 123.45 MHz, para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en las proximidades, este procedimiento deberá ser realizado en idioma Inglés

1.2.1 Activación del procedimiento

Los procedimientos operacionales específicos para las UTA/CTA SECTOR SE BOGOTÁ y TMA LET en caso de contingencias serán activados por medio de la publicación del NOTAM específico o cualquier otro medio disponible. Si la interrupción de los servicios es previsible, se emitirán dos NOTAM que deberán ser publicados con una antelación de doce horas (12).

Descripción de la información en los NOTAM:

a. Activación del Plan de contingencia

- Espacios Aéreos afectados
- Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia
- Instalaciones y/o servicios no disponibles

1.1.4. TO BE TRANSLATED

1.1.5. TO BE TRANSLATED

1.1.6. TO BE TRANSLATED

1.1.7. TO BE TRANSLATED

1.2 CONTINGENCY PLAN FOR THE APPROACH CONTROL SERVICE IN LETICIA

Regulations described in the ATS Surveillance Services Guide Manual - Numeral 10- will be applied. Use of the ATS Surveillance System in Aerodrome Control Service

Mandatory operation and use of the on-board anti-collision system (ACAS).

Amazon Approach Frequency 119.1Mhz will be used by the TWR unit (Alfredo Vásquez Cobo)

The purpose of the Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) consists on pilots disseminating pertinent complementary reports and data on VHF frequency 123.45 MHz, to alert pilots of other aircraft in the vicinity, this procedure must be carried out in English

1.2.1 Procedure activation

The specific operational procedures for the UTA / CTA BOGOTÁ SE SECTOR and TMA LET in case of contingencies will be activated through the publication of the specific NOTAM or any other available means. If the interruption of services is foreseeable, two NOTAMs will be issued that must be published twelve hours in advance (12).

Description of NOTAM information:

a. Contingency plan activation.

- Affected airspace
- Time, start date and expected duration of the contingency measures
- Facilities and / or services not available

- Procedimientos a seguir por las dependencias ATS involucradas

b. Reclasificación del espacio aéreo

- Espacios aéreos afectados
- Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia
- Clase de espacio aéreo declarado
- Frecuencias habilitadas para cada espacio

1.2.1.1 Aeronaves procediendo hacia SKLT

a. Bogotá control sector (SE) o, VVC información o, el Centro amazónico o, Iquitos Aproximación deberá obtener de parte de las tripulaciones la siguiente información:

- Hora estimada actualizada de llegada (ETA)
- Ruta Estándar de Llegada (STAR) que realizara y completará la aeronave
- Tipo y procedimiento de aproximación por instrumentos que va a realizar la aeronave (convencional – RNAV)
- Estimado actualizado al IF en procedimientos de aproximación convencionales y al IAF para los procedimientos de aproximación RNAV

b. Bogotá control sector (SE) o, VVC información o, el Centro amazónico o, Iquitos Aproximación realizara la respectiva coordinación con la torre Alfredo Vásquez Cobo informando:

- Hora estimada actualizada de llegada (ETA)
- Ruta Estándar de Llegada (STAR) que realizara y completará la aeronave
- Tipo y procedimiento de aproximación por instrumentos que va a realizar la aeronave (convencional – RNAV)
- Estimado actualizado al IF en procedimientos de aproximación convencionales y al IAF para los procedimientos de aproximación RNAV

c. El controlador del Aeródromo de LETICIA (Aeropuerto Internacional General Alfredo Vásquez Cobo), suministrará al controlador del centro de control de área sector SE o, VVC información o, Centro amazónico o, Iquitos Aproximación, la siguiente información cuando corresponda:

- QNH actualizado
- Último reporte meteorológico actualizado Pista en uso

- Procedures to be followed by the ATS units involved

b. Airspace Reclassification

- Affected airspaces
- Time, start date and expected duration of the contingency measures
- Class of the declared airspace
- Frequencies enabled for each airspace

1.2.1.1 Aircraft proceeding to SKLT

a. Bogotá control (SE) sector or, VVC information or, Amazon Center or, Iquitos Approach must obtain from the crews the following information:

- Updated Estimated Time of Arrival (ETA)
- Standard Arrival (STAR) to be performed and completed by the aircraft
- Type and instrument approach procedure to be performed by the aircraft (conventional - RNAV)
- Updated estimate to the IF in standard approach procedures and to the IAF for RNAV approach procedures

b. Bogotá control (SE) sector or, VVC information or, Amazon Center or, Iquitos Approach will carry out the respective coordination with Alfredo Vásquez Cobo tower reporting:

- Updated Estimated Time of Arrival (ETA)
- Standard Arrival (STAR) to be performed and completed by the aircraft
- Type and instrument approach procedure to be performed by the aircraft (conventional - RNAV)
- Updated estimate to the IF in standard approach procedures and to the IAF for RNAV approach procedures

c. LETICIA Aerodrome Controller (General Alfredo Vásquez Cobo International Airport), will supply the SE area sector - control center controller, or VVC information or, Amazon Center or, Iquitos Approach, the following information when appropriate:

- Updated QNH
- Last updated weather report
- Runway in use

- Procedimientos de llegada (STAR) y de aproximación disponibles
- Radioayudas requeridas para las llegadas (STAR'S) y aproximaciones del tipo convencional que se encuentren fuera de servicio
- Tránsito conocido evolucionando dentro de los límites en la TMA
- Toda aquella información necesaria que sea indispensable para la correcta y segura operación del vuelo

d. Alfredo Vásquez Cobo Torre informará a Bogotá Control sector SE una vez la aeronave haya reportado en frecuencia 119.1 Mhz haber cruzado el IAF y/o IF según el caso, o cuando la aeronave haya asegurado el aterrizaje sin ninguna novedad

1.2.1.2 Aeronaves despegando del aeropuerto de SKLT

- a. Cuando la dependencia de torre reciba información de la intención de despegar del aeropuerto de SKLT en plan de vuelo IFR deberá:
- Notificar a Control Bogotá (SE) por lo menos con quince minutos (15') de antelación al EOBT propuesto en el FPL a través de los canales de coordinación, esto para la respectiva autorización y separación de Control por parte del ACC Bogotá control (SE).
- b. Cuando la dependencia de torre reciba información de la intención de despegar del aeropuerto de SKLT en plan de vuelo VFR o IFR a una altitud propuesta de vuelo inferior a 17500' pies deberá:
- Notificar a radio VVC SUR.

1.2.2 Procedimientos de control

1.2.2.1 Encaminamiento del tránsito

Se utilizará preferencialmente la pista 21 para llegadas y salidas.

1.2.2.2 Aeronaves llegando:

La transferencia de responsabilidad y comunicaciones para la prestación de los servicios de tránsito aéreo por parte del centro de control de área sector (SE) será hasta el momento en que las aeronaves en descenso crucen 17500' (pies) informando del cambio a frecuencia 119.1 MHz (aproximación Leticia y torre Alfredo Vásquez Cobo) hacia el fijo inicial de aproximación (IAF) o, fijo intermedio de aproximación (IF) según el tipo de aproximación a

- Arrival (STARs) and approach procedures available
- Radio aids required for arrivals (STARs) and conventional type approach that are out of service
- Known traffic evolving within the limits in the TMA
- Necessary essential information for the correct and safe operation of the flight

d. Alfredo Vásquez Cobo TWR will inform Bogotá Control SE sector once the aircraft has reported on frequency 119.1Mhz to have crossed the IAF and / or IF as the case may be, or when the aircraft has secured its landing without incident

1.2.1.2 Aircraft taking off from SKLT airport

- a. When the tower unit receives information of an intention to take off from SKLT airport on an IFR flight plan, it must:
- Notify Bogotá (SE) Control at least fifteen minutes (15') prior to the EOBT proposed in the FPL through the coordination channels, this for the respective Control clearance and separation by Bogotá (SE) Control ACC.
- b. When the tower unit receives information on the intention to take off from SKLT airport on a VFR or IFR flight plan at a proposed flight altitude of less than 17,500 feet, they must:
- Report to VVC SOUTH radio

1.2.2 Control procedures

1.2.2.1 Traffic routing

Runway 21 will be preferentially used for arrivals and departures.

1.2.2.2 Arriving aircrafts:

The transfer of responsibility and communications for the provision of air traffic services by the area control center (SE) sector will be until the moment the descending aircraft crosses 17,500' (feet) reporting frequency change on 119.1 MHz (Amazonas Approach and Alfredo Vásquez Cobo Tower) towards the Initial Approach Fix (IAF) or, Intermediate Approach Fix (IF) according to the type of approach to be carried out and informing QNH, last updated

realizar, e informando el QNH, último reporte meteorológico actualizado, pista en uso y toda aquella información necesaria que sea indispensable para la correcta y segura operación del vuelo.

Las tripulaciones deberán realizar los procedimientos del método de radiodifusión de información en vuelo sobre el tránsito aéreo (TIBA) en frecuencia VHF 123.45 MHz desde el inicio del descenso del nivel de crucero y/o diez minutos antes (10') del (IAF y/o IF) para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en el sector y mantenerlo hasta cruzar el (IAF y/o IF) en radio 1 y a la vez en radio 2 mantendrán escucha constante en frecuencia 119.1 MHz (Aproximación Amazonas - TWR LET).

Nota: Si la aeronave dispone de dos equipos VHF en servicio, uno de ellos debe estar sintonizado en la frecuencia ATS adecuada y en el otro se debe mantener la escucha en la frecuencia 123.45 MHz, si la aeronave dispone de un sólo equipo VHF en servicio, se deberá mantener la escucha en la frecuencia 123.45 MHz desde el momento que se inicie el descenso hasta cruzar el (IAF y/o IF).

El control de área sector (SE) garantizará y mantendrá una la separación longitudinal entre aeronaves en el (IAF) y/o (IF) según el caso de mínimo cuarenta millas náuticas (40 NM) sin relación de alcance.

La tripulación deberá informar su posición cuando se encuentre cruzando el:

- Punto Inicial de Aproximación Final (IAF)y/o punto de aproximación intermedio(IF) según el caso
- Punto de aproximación final (FAF) y/o (FAP) según el caso
- Punto de aproximación frustrada (MAPT), e iniciando el respectivo procedimiento de aproximación frustrada en cuyo caso la tripulación efectuara el procedimiento correspondiente publicado y mantendrá la frecuencia de servicio de control de aeródromo 119.1 MHz e informara si realizara una nueva aproximación, o procederá a su aeródromo de alternativa, a lo cual el ATC deberá realizar la coordinación correspondiente
- En caso de realizarse una aproximación frustrada, la aeronave procederá a la posición MEXAX.

1.2.2.3 Aeronaves despegando del aeropuerto de SKLT

El control de aeródromo aplicará los procedimientos locales prescritos en el AIP/AERODROMOS/SKLT-1 y el Manual Operativo local, efectuando las coordinaciones directamente con el controlador de área (SE) o con radio VVC SUR.

El controlador aeródromo garantizará y aplicará las separaciones mínimas de aeródromo en despegues siempre y cuando no exista relación de alcance entre las

weather report, runway in use and all the necessary essential information for the correct and safe operation of the flight

Crews must carry out the Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) on the frequency 123.45 MHz from the start of the descent from cruise level and/or ten minutes (10') before the IAF (and / or IF) to warn pilots of other aircraft in the vicinity and maintain it until they cross the IAF (and / or IF) on radio 1 and at the same time on radio 2, they will monitor frequency 119.1 MHz (Amazon Approach - TWR LET).

Note: If the aircraft has two VHF equipment in service, one of them must be tuned to the appropriate ATS frequency and the other must monitor frequency 123.45 MHz. If the aircraft has only one VHF equipment in service, they must monitor frequency 123.45 MHz from the moment the descent begins until crossing the IAF (and / or IF).

The area control sector (SE) will guarantee and maintain longitudinal separation between aircraft in the IAF (and / or IF according to the case) of forty nautical miles (40 NM) minimum without overtaking relation.

The crew must report their position when they are crossing the:

- Initial Approach Fix (IAF) and / or Intermediate Approach Fix (IF) whichever the case
- Final Approach Fix (FAF) and / or (FAP) whichever the case
- Missed Approach Point (MAPT), and starting the missed approach procedure in which case the crew will carry out the corresponding published procedure, will maintain the frequency of aerodrome control service 119.1 MHz and will inform if they will perform a new approach, or if they will proceed to their alternative aerodrome, to which the ATC must fulfill the corresponding coordination
- In the event of a missed approach, the aircraft will proceed to MEXAX.

1.2.2.3 Aircraft taking off from SKLT airport

Aerodrome control will apply the local procedures prescribed in the AIP / AERODROMOS / SKLT-1 and on the local Operative Manual, coordinating directly with the area controller (SE) or with VVC SOUTH radio.

5.3.2 The aerodrome controller will guarantee and apply the aerodrome minimum separations in takeoffs as long as there is no overtaking relation between the aircraft,

aeronaves, de lo contrario cuando la aeronave precedente sea turbo-prop y la siguiente sea aeronave tipo Jet la separación mínima en el despegue será de diez minutos (10'), excepto cuando exista una coordinación previa con el controlador de área

Para asegurar la separación, no se autorizará despegue de tránsito IFR después de que la aeronave llegando haya notificado el cruce sobre DALOK

El controlador de aeródromo cambiara las aeronaves abandonando el ATZ a frecuencia 123,45 MHz en procedimiento TIBA con instrucciones de escucha permanente en 119,1 MHz

Las tripulaciones deberán realizar los procedimientos del método de radiodifusión de información en vuelo sobre el tránsito aéreo (TIBA) Apéndice 10 del RAC 211 GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO en frecuencia 123,45 MHz para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en el sector hasta alcanzar el nivel de vuelo autorizado en radio 1, a la vez en radio 2 mantendrán escucha constante en frecuencia 119.1 MHz (Aproximación Leticia - TWR LET) hasta pasar 17500' pies, luego cambiaran a frecuencia 128,8 MHz.

Empleo del sistema de vigilancia ATS en el servicio de control de aeródromo:

- Sera aplicada la reglamentación descrita en el Manual Guía de Servicios de Vigilancia ATS Numeral 10. Empleo del Sistema de Vigilancia ATS en el Servicio de Control de Aeródromo

1.2.2.4 Fraseología para transmisión TIBA

a. En el momento de cambiar de nivel de vuelo la transmisión será:

- A TODAS LAS ESTACIONES
- (Distintivo de llamada)
- (Dirección)
- (ruta ATS)
- ABANDONANDO AHORA NIVEL DE VUELO (número) PARA NIVEL DE VUELO (número)
- EN (posición) A LAS (hora UTC)

Luego, alcanzando el nivel de vuelo:

- A TODAS LAS ESTACIONES
- (Distintivo de llamada)
- MANTENIENDO NIVEL DE VUELO (número)

otherwise when the preceding aircraft is turbo-prop and the next aircraft is Jet type, the minimum takeoff separation will be of ten minutes (10'), except when there is prior coordination with the area controller.

To assure separation, IFR traffic taking off will not be authorized if the arriving aircraft has reported crossing over DALOK.

The aerodrome controller will switch the aircraft leaving the ATZ to the frequency 123.45 MHz in TIBA procedure with instructions to permanently monitor 119.1 MHz.

Crews must carry out the Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) Appendix 10 of RAC 211 AIR TRAFFIC MANAGEMENT on frequency 123.45 MHz to warn pilots of other aircraft in the vicinity until reaching the authorized flight level on radio 1, at the same time on radio 2, they will constantly monitor frequency 119,1 MHz (Amazon Approach - TWR LET) until passing 17500' feet, then they will contact frequency 128,8MHz

Use of the ATS surveillance system in the aerodrome control service:

Regulations described in the ATS Surveillance Services Guide Manual – Numeral 10- will be applied. Use of the ATS Surveillance System in the Aerodrome Control Service

1.2.2.4 Phraseology for TIBA transmissions

a. At the time of changing flight level, the transmission will be:

- TO ALL STATIONS
- (Callsign)
- (Direction)
- (ATS route)
- NOW LEAVING FLIGHT LEVEL (number) FOR FLIGHT LEVEL (number)
- IN (position) AT (UTC time)

Then, reaching flight level:

- TO ALL STATIONS
- (Callsign)
- MAINTAINING FLIGHT LEVEL (number)

Ejemplo:

"A TODAS LAS ESTACIONES, KRE 156, DIRECCION SURESTE, DIRECTO DE PABON A DALOK ABANDONANDO AHORA EL NIVEL DE VUELO 350, PARA 5000 PIES".

Luego, alcanzando el nivel de vuelo:

"A TODAS LAS ESTACIONES, KRE 156, MANTENIENDO 5000 PIES"

b. Para el caso de aeronaves que despeguen la transmisión TIBA se hará de la siguiente forma:

- A TODAS LAS ESTACIONES (necesario para iniciar la TIBA)
- (Distintivo de llamada)
- DESPEGANDO DE (aeródromo)
- ASCENDIENDO AL NIVEL DE VUELO (número)
- (Dirección)
- (Ruta ATS)
- POSICIÓN (posición) A LAS (hora UTC)
- ESTIMADO (siguiente posición) A LAS (hora UTC)
- (Distintivo de llamada)
- NIVEL DE VUELO (número)
- (Dirección)
- TERMINADO (necesario para terminar la TIBA)

Ejemplo:

"A TODAS LAS ESTACIONES, KRE155, DESPEGANDO DE LETICIA 2011, ASCENDIENDO A NIVEL DE VUELO 340, DIRECCIÓN NORTE, POSICION ELARI 2014, ESTIMADO BODAT A LAS 2017, OB1876, ASCENDIENDO A TAVES DE 10000 PIES, DIRECCIÓN NOROESTE, TERMINADO".

Example:

"TO ALL STATIONS, KRE156, SOUTHEAST DIRECTION, DIRECT FROM PABON TO DALOK LEAVING NOW FLIGHT LEVEL 350, TO 5000 FEET".

Then, reaching the flight level:

"TO ALL STATIONS, KRE 156, MAINTAINING 5000 FEET".

b. For the case of aircraft taking off, the TIBA transmission will be carried out as follows:

- TO ALL STATIONS (necessary to start TIBA)
- (Callsign)
- TAKING OFF FROM (aierodrome)
- CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number)
- (Direction)
- (ATS route)
- POSITION (position) AT (UTC time)
- ESTIMATING (next position) AT (UTC time)
- (Callsign)
- FLIGHT LEVEL (number)
- (Direction)
- FINISHED (necessary to finish the TIBA)

Example:

"TO ALL STATIONS, KRE155, TAKING OFF FROM LETICIA 2011, CLIMBING AT FLIGHT LEVEL 340, NORTH DIRECTION, POSITION ELARI 2014, ESTIMATED BODAT AT 2017, OB1876, CLIMBING THROUGH 10000 FEET, NORTHWEST DIRECTION, FINISHED."

1.3 PLAN DE CONTINGENCIA POR INTERRUPCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS) EN TMA LETICIA

1.3.1 Aplicación

El presente procedimiento entra en vigencia desde la fecha de publicación y se activará según el procedimiento que se describe a continuación.

1.3.2 Generalidades

Cuando se realice una aproximación IFR a un aeródromo, en el cual únicamente se proporciona Servicio de Control de Aeródromo, la tripulación de la aeronave deberá informar sus intenciones al ATC, incluyendo el tipo de aproximación que va a efectuar, en la frecuencia de Control de Aeródromo designada.

Así mismo, deberá informar su posición cuando se encuentre sobre el punto de aproximación final (FAF), si efectúa una aproximación de no precisión o, sobre un punto que haga sus veces y que se encuentre publicado en las cartas aeronáuticas IAP, si se ejecuta una aproximación de precisión o RNP.

1.3.2.1. Obligatoriedad de funcionamiento y uso del sistema anticollisión de a bordo (ACAS).

1.3.2.2. La aeronave que evolucione en el espacio aéreo TMA LETICIA efectuará procedimiento de autoanuncio (radiodifusión de Información en vuelo sobre el Tránsito Aéreo - TIBA) en frecuencia principal 119.100 MHz, el cual consiste en que la tripulación difunda informe de posición y datos complementarios pertinentes, para alertar a otras tripulaciones sobre su posición e intenciones de operación, con el fin de elevar los niveles de conciencia situacional, este procedimiento deberá ser realizado en idioma Español e Inglés preferentemente.

1.3.3 Activación del procedimiento

Los procedimientos operacionales específicos para la oficina de aproximación APP LET en caso de contingencias que requieran la activación de este procedimiento por la suspensión de la provisión de los Servicios de Tránsito Aéreo ATS en el TMA LETICIA, será notificado por medio de publicación de NOTAM específico o cualquier otro medio disponible. Si la interrupción de los servicios es previsible, se emitirán dos NOTAM que deberán ser publicados con una antelación de doce horas (12).

1.3.3.1. Descripción de la información en los NOTAM:

Activación del Plan de contingencia:

- Espacios Aéreos afectados;
- Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia;

1.3 CONTINGENCY PLAN FOR THE AIR TRAFFIC SERVICES (ATS) INTERRUPTION AT LETICIA TMA

1.3.1 Application

This procedure is effective as of the date of publication and will be activated according to the procedure described below.

1.3.2 Generalities

When an IFR approach is made to an aerodrome, in which only Aerodrome Control Service is provided, the crew member must inform their intentions to the ATC, including the type of approach to be carried out, on the designated aerodrome control frequency.

In addition, they must report their position when they are on the final approach fix (FAF), if a non-precision approach is being carried out or, at another point that takes its place and that is published in the aeronautical charts IAP, if they are performing an RNP or precision approach.

1.3.2.1. Mandatory operation and use of the on-board anticollision system (ACAS).

1.3.2.2. The aircraft that operates in the TMA LETICIA airspace will carry out a self-announcement procedure (TRAFFIC INFORMATION BROADCASTING BY AIRCRAFT—TIBA) on the main frequency 119.100 MHz, which consists of the crew broadcasting a position report and relevant complementary data, to alert other crews about their position and operating intentions, in order to raise the levels of situational awareness, this procedure must be carried out in Spanish and English, preferably.

1.3.3 Procedure activation

The specific operational procedures for the Approach Control Office LET APP, in case of contingencies that require the activation of this procedure due to the suspension of the provision of the ATS in the TMA LETICIA, will be notified by means of publication of a specific NOTAM or any other available medium. If the interruption of services is foreseeable, two NOTAMs will be issued that must be published twelve (12) hours in advance.

1.3.3.1. Description of NOTAM information:

Contingency plan activation:

- Affected airspaces;
- Time, start date and expected duration of the contingency measures;

- Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia;

- Time, start date and expected duration of the contingency measures;

- Instalaciones y/o servicios no disponibles;

- Facilities and / or services not available;

- Procedimientos a seguir por las dependencias ATS involucradas;

- Procedures to be followed by the ATS units involved;

1.3.3.2 Reclasificación del espacio aéreo

1.3.3.2 Airspace Reclassification

- Espacios aéreos afectados;

- Affected airspaces;

- Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia;

- Time, start date and expected duration of the contingency measures;

- Clase de espacio aéreo declarado;

- Class of the declared airspace;

- Frecuencias habilitadas para cada espacio.

- Frequencies enabled for each airspace.

1.3.4 Procedimientos de coordinación

1.3.4 Coordination Procedures

1.3.4.1. Aeronaves procediendo hacia SKLT

1.3.4.1. Aircraft proceeding to SKLT

1.3.4.2. Centro de Control de Área Bogotá sector (SE) o, VVC información o, el Centro amazónico o, Iquitos Aproximación deberá obtener de parte de las tripulaciones la siguiente información:

1.3.4.2. Bogotá Area Control Center ACC (SE) sector or, VVC information or, Amazon Center or, Iquitos Approach must obtain from the crews the following information:

- Hora estimada actualizada de llegada (ETA);

- Updated Estimated Time of Arrival (ETA);

- Ruta Estándar de Llegada (STAR) que realizará y completará la aeronave;

- Standard Arrival (STAR) to be performed and completed by the aircraft;

- Tipo y procedimiento de aproximación por instrumentos que va a realizar la aeronave (convencional – RNAV);

- Type and instrument approach procedure to be performed by the aircraft (conventional - RNAV);

- Estimado actualizado al IF en procedimientos de aproximación convencionales y al IAF para los procedimientos de aproximación RNAV;

- Updated estimate to the IF in standard approach procedures and to the IAF for RNAV approach procedures;

1.3.4.3. Centro de Control de Área Bogotá sector (SE) o, VVC información o, el Centro amazónico o, Iquitos Aproximación realizará la respectiva coordinación con la torre Alfredo Vásquez Cobo informando:

1.3.4.3. Bogotá Area Control Center ACC (SE) sector or, VVC information or, Amazon Center or, Iquitos Approach will carry out the respective coordination with Alfredo Vásquez Cobo tower reporting:

- Hora estimada actualizada de llegada (ETA);

- Updated Estimated Time of Arrival (ETA);

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ruta Estándar de Llegada (STAR) que realizará y completará la aeronave; | <ul style="list-style-type: none"> • Standard Arrival (STAR) to be performed and completed by the aircraft; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Tipo y procedimiento de aproximación por instrumentos que va a realizar la aeronave (convencional – RNAV); | <ul style="list-style-type: none"> • Type and instrument approach procedure to be performed by the aircraft (conventional - RNAV); |
| <ul style="list-style-type: none"> • Estimado actualizado al IF en procedimientos de aproximación convencionales y al IAF para los procedimientos de aproximación RNAV; | <ul style="list-style-type: none"> • Updated estimate to the IF in standard approach procedures and to the IAF for RNAV approach procedures; |

1.3.4.4. El controlador del Aeródromo de LETICIA (Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo), suministrará al controlador del centro de control de área sector SE o, VVC información o, Centro amazónico o, Iquitos Aproximación, la siguiente información cuando corresponda:	1.3.4.4. LETICIA Aerodrome Controller (Alfredo Vásquez Cobo International Airport), will supply to the SE area sector - control center controller, or VVC information or, Amazon Center or, Iquitos Approach, the following information when appropriate:
---	--

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • QNH actualizado; | <ul style="list-style-type: none"> • Updated QNH; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Último reporte meteorológico actualizado y/o condiciones significativas que pudieran afectar el normal desarrollo de las operaciones; | <ul style="list-style-type: none"> • Last updated weather report, and/or weather significant conditions that could affect the normal development operations; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Pista en uso; | <ul style="list-style-type: none"> • Runway in use; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Procedimientos de Llegada (STAR) y de aproximación disponibles; | <ul style="list-style-type: none"> • Arrival (STARs) and approach procedures availables; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Radioayudas requeridas para las llegadas (STAR'S) y aproximaciones del tipo convencional que se encuentren fuera de servicio; | <ul style="list-style-type: none"> • Radio aids required for arrivals (STARs) and conventional type approach that are out of service; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Tránsito conocido evolucionando dentro de los límites en la TMA; | <ul style="list-style-type: none"> • Known traffic evolving within the limits in the TMA; |
| <ul style="list-style-type: none"> • Toda aquella información necesaria que sea indispensable para la correcta y segura operación del vuelo. | <ul style="list-style-type: none"> • Necessary essential information for the correct and safe operation of the flight. |

1.3.4.5. Alfredo Vásquez Cobo Torre notificará a Bogotá Control sector SE, o a la dependencia adyacente correspondiente, respecto a cualquier tránsito que no haya efectuado contacto dentro de los límites de tiempo establecidos, en cuyo caso se pudiere generar alguna incertidumbre sobre la seguridad de la aeronave.	1.3.4.5. Alfredo Vásquez Cobo Tower will notify Bogotá Control sector SE, or the corresponding adjacent unit, regarding any traffic, that has not made contact within the established time limits, in which case some uncertainty could be generated regarding the safety of the aircraft.
--	---

1.3.5 Aeronaves despegando del aeropuerto de SKLT

1.3.5 Aircraft Taking off from SKLT airport

1.3.5.1. Cuando la dependencia de torre de control, reciba solicitud de remolque y/o puesta en marcha, con la intención de despegar del aeropuerto de SKLT en plan de vuelo IFR deberá:	1.3.5.1. When the control tower unit receives a request for towing and/or start up procedure, with the intention of taking off from SKLT airport on an IFR flight plan, it must:
--	---

- Notificar a Control Bogotá (SE) por lo menos con quince minutos (15') de antelación al EOBT propuesto en el FPL a través de los canales de coordinación, esto para la respectiva autorización IFR y restricción operacional en caso de ser necesario por parte del ACC Bogotá control (SE).

- Notify Bogotá (SE) Control at least fifteen minutes (15') prior to the EOBT proposed in the FPL through the coordination channels, this for the respective Control clearance and separation by Bogotá (SE) Control ACC.

1.3.5.2. Cuando la dependencia de torre de control, reciba solicitud para efectuar procedimiento de remolque y/o puesta en marcha, con la intención de despegar del aeropuerto de SKLT en plan de vuelo VFR o IFR a una altitud propuesta de vuelo inferior a 17500 ft deberá:

1.3.5.2. When the control tower unit receives a request for towing and/or start up procedure, with the intention of taking off from SKLT airport on a VFR or IFR flight plan at a proposed flight altitude of less than 17500 ft, they must:

- Notificar a VVC INFORMACIÓN SUR

- Notify to VVC SOUTH radio.

1.3.6 Procedimientos de control

1.3.6 Control procedures

1.3.6.1. Encaminamiento del tránsito:

1.3.6.1. Traffic routing:

- Se utilizará preferencialmente la pista 21 para llegadas y salidas, en caso de requerirse el empleo de la pista 03 por condiciones meteorológicas o de rendimiento, la tripulación informará con anticipación y se ajustará a la demora según la situación operacional del momento.

- Runway 21 will be preferentially used for arrivals and departures. If the use of runway 03 is required due to weather or performance conditions, the crew will inform in advance and adjust the delay according to the operational situation at the time.

1.3.7 Aeronaves llegando

1.3.7 Aircraft arriving

1.3.7.1. La transferencia de responsabilidad y comunicaciones para la provisión de los servicios de tránsito aéreo ATS por parte del ACC BOG, UTA sector (SE) será hasta el momento en que las aeronaves en descenso crucen 17500 ft (pies) informando del cambio a frecuencia en 119.100 MHz, hacia el fijo inicial de aproximación (IAF) o, fijo intermedio de aproximación (IF) según el tipo de aproximación a realizar, e informando el QNH, último reporte meteorológico actualizado, pista en uso y toda aquella información necesaria que sea indispensable para la correcta y segura operación del vuelo.

1.3.7.1. The transfer of responsibility and communications for the provision of air traffic services by the area control center (SE) sector will be until the moment the descending aircraft crosses 17500 ft (feet) reporting frequency change on 119.100 MHz towards the Initial Approach Fix (IAF) or, Intermediate Approach Fix (IF) according to the type of approach to be carried out and informing QNH, last updated weather report, runway in use and all the necessary essential information for the correct and safe operation of the flight.

1.3.7.2. Las tripulaciones deberán realizar los procedimientos del método de radiodifusión de información en vuelo sobre el tránsito aéreo (TIBA) en frecuencia VHF 119.100 MHz (APP LET) desde el inicio del descenso del nivel de crucero y/o diez minutos antes (10') del (IAF y/o IF) para elevar la conciencia situacional a las tripulaciones de otras aeronaves que se encuentren evolucionando en el sector y mantenerlo hasta cruzar el (IAF y/o IF), a la vez en COM 2 mantendrán escucha constante en frecuencia 123.45 MHz (Frecuencia Aire-Aire en caso de notificación de otras aeronaves en el área).

1.3.7.2. The crews must carry out the procedures of the inflight air traffic information broadcasting method (TIBA) at VHF frequency 119.100 MHz (APP LET) from the beginning of the descent from the cruising level and/or ten minutes before (10') of the (IAF and/or IF) to raise situational awareness to the crews of other aircraft that are evolving in the sector and maintain it until crossing the (IAF and/or IF), at the same time in COM 2 they will maintain constant listening on the 123.45 MHz frequency (Air-Air Frequency in case of notification of other aircraft in the area).

Nota: Si la aeronave dispone de dos equipos VHF en servicio, uno de ellos debe estar sintonizado en la frecuencia ATS adecuada y en el otro se debe mantener la escucha en la frecuencia 123.45 MHz, si la aeronave dispone de un sólo equipo VHF en servicio, se deberá mantener la escucha en la frecuencia 119.100 MHz desde el momento que se inicie el descenso hasta cruzar el (IAF y/o IF).

If the aircraft has two VHF equipment in service, one of them must be tuned to the appropriate ATS frequency and the other must monitor frequency 123.45 MHz. If the aircraft has only one VHF equipment in service, they must monitor frequency 119.100 MHz from the moment the descent begins until crossing the IAF (and / or IF).

1.3.7.3. El control de área sector (SE) garantizará y mantendrá la separación longitudinal entre aeronaves en el (IAF) y/ o (IF) según el caso de mínimo cuarenta millas náuticas (40 NM) sin relación de alcance.

1.3.7.3. The area control sector (SE) will guarantee and maintain longitudinal separation between aircraft in the IAF (and / or IF according to the case) of forty nautical miles (40 NM) minimum without overtaking relation.

1.3.7.4. La tripulación deberá informar su posición cuando se encuentre cruzando el:

1.3.7.4. The crew must report their position when they are crossing the:

- Punto Inicial de Aproximación Final (IAF) y/o punto de aproximación intermedio(IF) según el caso;

- Initial Approach Fix (IAF) and / or Intermediate Approach Fix (IF) whichever the case;

- Punto de aproximación final (FAF) y/o (FAP) según el caso;

- Final Approach Fix (FAF) and / or (FAP) whichever the case;

- Punto de aproximación frustrada (MAPT), e iniciando el respectivo procedimiento de aproximación frustrada en cuyo caso la tripulación efectuara el procedimiento correspondiente publicado y mantendrá la frecuencia de servicio de control de aeródromo 119.100 MHz e informara si realizara una nueva aproximación, o procederá a su aeródromo de alternativa, a lo cual el ATC deberá realizar la coordinación correspondiente.

- Missed Approach Point (MAPT), and starting the missed approach procedure in which case the crew will carry out the corresponding published procedure, will maintain the frequency of aerodrome control service 119.100 MHz and will inform if they will perform a new approach, or if they will proceed to their alternative aerodrome, to which the ATC must fulfill the corresponding coordination.

1.3.8 Aeronaves despegando del aeropuerto de SKLT

1.3.8 Aircraft Taking off from SKLT airport

1.3.8.1. El controlador aeródromo garantizará y aplicará las separaciones mínimas de aeródromo en despegues siempre y cuando no exista relación de alcance entre las aeronaves, de lo contrario cuando la aeronave precedente sea turbo-prop y la siguiente sea aeronave tipo Jet la separación mínima en el despegue será de diez minutos (10'), excepto cuando exista una coordinación previa con el controlador de área.

1.3.8.1. The aerodrome controller will guarantee and apply the aerodrome minimum separations in takeoffs as long as there is no overtaking relation between the aircraft, otherwise when the preceding aircraft is turbo-prop and the next aircraft is Jet type, the minimum takeoff separation will be of ten minutes (10'), except when there is prior coordination with the area controller.

1.3.8.2. El controlador de aeródromo cambiara las aeronaves abandonando el ATZ en procedimiento TIBA a frecuencia APP LET 119.100 MHz.

1.3.8.2. The aerodrome controller will change the aircraft leaving the ATZ in TIBA procedure to APP LET frequency 119.100 MHz.

1.3.9 Fraseología para transmisión TIBA

1.3.9 Phraseology for TIBA transmissions

1.3.9.1. En el momento de cambiar de nivel de vuelo la transmisión será:

1.3.9.1. At the time of changing flight level, the transmission will be:

- A TODAS LAS ESTACIONES

- TO ALL STATIONS

- (Distintivo de llamada)

- (Callsign)

- (Dirección)

- (Direction)

- (ruta ATS)

- (ATS route)

• ABANDONANDO AHORA NIVEL DE VUELO (número)
PARA NIVEL DE VUELO (número)

• NOW LEAVING FLIGHT LEVEL (number) FOR FLIGHT
LEVEL (number)

• EN (posición) A LAS (hora UTC)

• IN (position) AT (UTC time)

Luego, alcanzando el nivel de vuelo:

Then, reaching flight level:

• A TODAS LAS ESTACIONES

• TO ALL STATIONS

• (Distintivo de llamada)

• (Callsign)

• MANTENIENDO NIVEL DE VUELO ó ALTITUD
(número)

• MAINTAINING FLIGHT LEVEL or ALTITUDE (number)

Ejemplo:

Example:

"A TODAS LAS ESTACIONES, AVA9486 EFECTUA
LLEGADA PABON1A ABANDONA NIVEL DE VUELO
FL350 EN DESCENSO A 3000FT, ESTIMANDO SASDA
1615 PARA APROXIMACIÓN RNP RWY 21, NOTIFICARA
SASDA."

"TO ALL STATIONS, AVA9486 PERFORMING PABON1A
ARRIVAL LEAVING FL350 DESCENDING AT 3000FT,
ESTIMATING SASDA 1615 FOR RNP APPROACH RWY
21, WILL REPORT SASDA".

Luego, alcanzando la altitud:

Then, reaching the altitude:

"A TODAS LAS ESTACIONES, AVA9486, CRUZA SASDA
3000FT EN APROXIMACIÓN RNP PISTA 21".

"TO ALL STATIONS, AVA9486, CROSS SASDA AT
3000FT ON APPROACH RNP PISTA 21".

1.3.9.2. Para el caso de aeronaves que despeguen la
transmisión TIBA se hará de la siguiente forma:

1.3.9.2. For the case of aircraft taking off, the TIBA
transmission will be carried out as follows:

• A TODAS LAS ESTACIONES (necesario para iniciar la
TIBA)

• TO ALL STATIONS (necessary to start TIBA)

• (Distintivo de llamada)

• (Callsign)

• DESPEGANDO DE (aeródromo), SID

• TAKING OFF FROM (aerodrome), SID

• ASCENDIENDO AL NIVEL DE VUELO (número)

• CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number)

• (Dirección)

• (Direction)

• (Ruta ATS)

• (ATS route)

• POSICIÓN (posición) A LAS (hora UTC)

• POSITION (position) AT (UTC time)

• ESTIMADO (siguiente posición) A LAS (hora UTC)

• ESTIMATING (next position) AT (UTC time)

• (Distintivo de llamada)

• (Callsign)

• NIVEL DE VUELO (número)

• FLIGHT LEVEL (number)

• (Dirección)

• (Direction)

• TERMINADO (necesario para terminar la TIBA)

• FINISHED (necessary to finish the TIBA)

Ejemplo:

Example:

"A TODAS LAS ESTACIONES, AVA9489, DESPEGANDO DE LETICIA, VÍA SALIDA MIKOX3C EN ASCENSO A NIVEL DE VUELO FL340, DIRECCIÓN NORTE, ESTIMA POSICIÓN MIKOX 1734 UTC, WILL REPORT PABON".

"TO ALL STATIONS, AVA9489, TAKING OFF FROM LETICIA, VÍA MIKOX3C DEPARTURE, CLIMBING AT FLIGHT LEVEL FL340, NORTH DIRECTION, ESTIMATING MIKOX AT 1734, WILL REPORT PABON".

2 ÁREA DE CONTROL TERMINAL ANDES

2 TERMINAL CONTROL AREA ANDES

2.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

2.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

2.1.1. El TMA Andes es un espacio aéreo controlado **Clase "D"** desde 1.500 FT AGL hasta 17.500 FT y **Clase "A"** desde 17.500 FT hasta FL-245.

2.1.1. TO BE TRANSLATED

2.1.2. Las características operativas del espacio aéreo **Clase "D"** son las siguientes:

2.1.2. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

- a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee separación entre éstos y los vuelos VFR.
- b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por **debajo de** 10.000 FT AMSL.
- d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- a. No se suministra separación reglamentaria.
- b. **Se requiere autorización** de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, **por debajo de** 10.000 FT AMSL.
- f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

2.1.3. **Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC**, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización **NO** origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

2.1.3. TO BE TRANSLATED

2.1.4. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

2.1.4. TO BE TRANSLATED

- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

2.1.5. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

2.1.5. TO BE TRANSLATED

2.1.6. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y la demás que lleguen y salgan.

2.1.6. TO BE TRANSLATED

2.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Andes, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

2.1.7. TO BE TRANSLATED

2.1.8. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de la CTR de Ipiales, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar a las torres de control San Luis (Ipiales) y Mantilla (Tulcán) inmediatamente abandonen el Fijo de Aproximación Final (FAF), publicado en los procedimientos de Aproximación correspondientes.

2.1.8. TO BE TRANSLATED

3 ÁREA DE CONTROL TERMINAL BARRANQUILLA

3.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

3.1.1. El TMA de Barranquilla es un espacio aéreo controlado Clase "D" desde 1.500 FT AGL hasta 9.500 FT, Clase "C" desde 9.500 FT hasta 17.500 FT y Clase "A" desde 17.500 ft hasta FL245.

Dividido en dos sectores: APROXIMACION BARRANQUILLA SECTOR NORTE y APROXIMACION BARRANQUILLA SECTOR SUR.

Las especificaciones de los mismos están consignadas en el anexo A de esta carta.

Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Barranquilla, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

Nota:

a. Para el sector de Aproximación Barranquilla Norte se reglará con el QNH correspondiente a Barranquilla.

b. Para el sector de Aproximación Barranquilla Sur se reglará con el QNH correspondiente a Montería.

La zona de control CTR-BAQ, es un espacio aéreo controlado clase "D" desde AGL hasta 3500 ft.

Toda aeronave que entre o salga de las áreas descritas anteriormente, debe obtener permiso de aproximación Barranquilla.

ANEXO A

ÁREA DE CONTROL TERMINAL BARRANQUILLA SECTOR NORTE

LIMITES VERTICALES

Desde 1500 ft hasta FL245

La clasificación del espacio aéreo corresponde a la descrita en 1.1

Dependencia que presta el servicio: BARRANQUILLA APROXIMACION NORTE

Distintivo de Llamada: BARRANQUILLA APROXIMACION NORTE

Frecuencia Asignada: 119,1 MHz.

ÁREA DE CONTROL TERMINAL BARRANQUILLA SECTOR SUR

3 TERMINAL CONTROL AREA BARRANQUILLA

3.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

3.1.1. TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

ANNEX A

BARRANQUILLA NORTH SECTOR CONTROL TERMINAL AREA

TO BE TRANSLATED

BARRANQUILLA SOUTH SECTOR CONTROL TERMINAL AREA

LIMITES VERTICALES

Desde 1500 ft hasta FL 245

La clasificación del espacio aéreo corresponde a la descrita en 1.1

TO BE TRANSLATED

Dependencia que presta el servicio: BARRANQUILLA
APROXIMACION SUR

Distintivo de Llamada: BARRANQUILLA APROXIMACION
SUR

Frecuencia Asignada: 119,75 MHz.

ANEXO B

**REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO:
CLASE G LIMITES VERTICALES**

Desde GND hasta 1500 ft.

Dependencia que presta el servicio: BARRANQUILLA
INFORMACIÓN.

Distintivo de Llamada: BARRANQUILLA INFORMACIÓN.

Frecuencia Asignada: 127.5 MHz.

3.1.2. Las características operativas del espacio aéreo Clase
"D" son las siguientes:

Para vuelos IFR:

- a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee hay separación entre éstos y los vuelos VFR.
- b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

- a. No se suministra separación reglamentaria.
- b. Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

ANNEX B

**FLIGHT INFORMATION REGION:
CLASS G VERTICAL LIMITS**

TO BE TRANSLATED

3.1.2. TO BE TRANSLATED

3.1.3. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

3.1.3. TO BE TRANSLATED

3.1.4. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

3.1.4. TO BE TRANSLATED

a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

3.1.5. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

3.1.5. TO BE TRANSLATED

3.1.6. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

3.1.6. TO BE TRANSLATED

3.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Barranquilla, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

3.1.7. TO BE TRANSLATED

3.1.8. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de CTR de Barranquilla, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar Torre de Control Ernesto Cortisoz inmediatamente abandone el VOR/DME-BAQ en aproximación final.

3.1.8. TO BE TRANSLATED

3.1.9 Plan de contingencia por falla del VOR/DME-BAQ:

3.1.9 VOR/DME-BAQ failure contingency plan:

3.1.9.1 Navegación en ruta:

3.1.9.1 En-route navigation

3.1.9.1.1. Las aeronaves navegarán a través de las rutas ATS establecidas utilizando las Radioayudas disponibles que sustentan las mismas en la TMA/ BARRANQUILLA:

3.1.9.1.1. TO BE TRANSLATED

VOR/DME-CTG frecuencia 112.3 MHz
VOR/DME-ELB frecuencia 114.3 MHz
VOR/DME-MTR frecuencia 114.4 MHz
VOR/DME-STA frecuencia 116.6 MHz
NDB/CT frecuencia 255 KHz

3.1.9.1.2. Utilizarán los sistemas de navegación autónoma incluido el GPS, instalado y certificado acorde a lo establecido en la Circular TSO C129 de la FAA y adoptado por la autoridad aeronáutica colombiana.

3.1.9.1.2. TO BE TRANSLATED

3.1.9.1.3. El ATC Barranquilla vigilará y guiará a las aeronaves equipadas con SSR modo C a través de las rutas ATS del espacio aéreo de su responsabilidad.

3.1.9.1.3. TO BE TRANSLATED

3.1.9.2 Aproximación:

El ATC Barranquilla suministrará guía vectorial radar a las aeronaves para interceptar el ILS/BAQ frecuencia 109.9 MHz y su posterior aproximación a la pista 05/23.

3.1.9.2 Approach:

TO BE TRANSLATED

3.1.9.3 Despegues:

El ATC Barranquilla vigilará y guiará a las aeronaves equipadas con SSR modo C a través de las rutas ATS del espacio aéreo de su responsabilidad.

3.1.9.3 Take-offs

TO BE TRANSLATED

3.1.10. Ver normas de aplicación sobre las zonas restringidas SK(R)-23 y SK(R)-24, de uso militar, parte ENR 5.1.

3.1.10. TO BE TRANSLATED

3.1.11. Ver normas de aplicación sobre las zonas de maniobras e instrucción militar SK(E)-6 y SK(E)-7, parte ENR 5.2.

3.1.11. TO BE TRANSLATED

3.1.12. TMA BAQ Sector Sur limitado, tráfico VFR sin autorización del ATC, mantener 3.500 pies o inferior.

3.1.12. TO BE TRANSLATED

4 ÁREA DE CONTROL TERMINAL BOGOTÁ

4 TERMINAL CONTROL AREA BOGOTÁ

4.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

4.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

4.1.1. El TMA de Bogotá es un espacio aéreo controlado que se extiende desde 11.500' hasta FL-245. Se encuentra dividido en cuatro sectores: Terminal Norte, Bogotá Llegadas, Terminal Sur y Terminal oeste. La clasificación y las especificaciones de los mismos están consignadas en el anexo A de esta carta.

4.1.1. TO BE TRANSLATED

4.1.2. La zona de control CTR Eldorado es un espacio aéreo controlado **clase "B"** que se extiende desde la superficie hasta 11.500 FT.

4.1.2. TO BE TRANSLATED

Nota 1. Por razones de secuenciamiento y espaciamento de tránsito, en condiciones normales las aproximaciones simultáneas serán alternadas a las dos (2) pistas. **NO SOLICITE CAMBIO DE PISTA ASIGNADA POR EL ATC.**

Nota 2. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, el tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la utilización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes (deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, cuando así se proceda, fin evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente).

Nota 3. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
- b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.
- c. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

4.1.3. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo. Corresponde al piloto al mando garantizar su separación visual con otras aeronaves en aproximación y al controlador abstenerse de autorizar la maniobra si esto ocasiona conflictos con otras aeronaves.

4.1.3. TO BE TRANSLATED

4.1.4. Las aeronaves que operen con plan de vuelo VFR, dentro del TMA de Bogotá deberán mantenerse a o por debajo de 11.500 FT excepto lo descrito en a) y b).

4.1.4. TO BE TRANSLATED

a. Cuando pretendan cruzar la Cordillera Central vía EL PASO o LETRAS podrán ascender en este tramo hasta 14.500 FT o 500 FT por debajo de la altitud mínima en ruta (MEA).

b. Cuando procedan desde o hacia los llanos orientales vía GUATEQUE podrán ascender en este tramo hasta 13.500 FT. Por fuera del CTR Eldorado establecerán comunicación con Bogotá Información, en frecuencia 126.9 MHz para recibir los servicios de Tránsito Aéreo en concordancia con la clase de espacio aéreo "G".

4.1.5. Ninguna aeronave puede ingresar al TMA Bogotá, sin antes haber recibido y colacionado la correspondiente autorización del ATC y el reglaje altimétrico.

4.1.5. TO BE TRANSLATED

4.1.6. Para evitar situaciones conflictivas dentro del CTR Eldorado toda aeronave en vuelo IFR debe comunicar con Torre de Control Eldorado al estar próximo al FAP/FAF o antes si así lo autoriza Aproximación Bogotá.

4.1.6. TO BE TRANSLATED

4.1.7. Se restringen sobrevuelos de todo tipo de aeronaves a/o por debajo de 11.500 FT, sobre la ciudad de Bogotá, a menos que:

4.1.7. TO BE TRANSLATED

a. Tengan autorización previa y especificada de la UAEAC;

b. Que sus trayectorias de vuelo coincidan con las SID's publicados, o

c. Que las trayectorias de vuelo coincidan con las MANIOBRAS VISUALES EN CIRCUITO para las pistas 31 L/R.

d. Se encuentre dentro de un procedimiento por instrumentos para las pistas 31

4.1.8. Prohíbase el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros a cualquier altitud en el sector comprendido por un círculo de radio de una (1) NM, con centro en el punto de coordenadas 04 55 18 N 073 59 58 W (Hacienda Hato Grande).

4.1.8. TO BE TRANSLATED

Prohíbase el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros a cualquier altitud en el sector comprendido por el círculo de radio de dos (2) NM, con centro en el punto de coordenadas 04 35 53 N 074 04 52 W (Palacio de Nariño).

Restrínjase el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros entre GND y 18500 ft en espacio aéreo formado por la unión de las siguientes coordenadas:

04 37 32 N 074 04 52 W (Edificio CATASTRO)

04 36 40 N 074 04 13 W (Torre COLPATRIA)

04 36 20 N 074 03 20 W (Iglesia MONSERRATE)

04 34 16 N 074 04 07 W (Escuela Logística EJC)

04 34 16 N 074 05 17 W (Parque SAN CRISTOBAL)
04 35 01 N 074 06 27 W (Parque OLAYA HERRERA)

4.1.9. Normas de Aplicación Zona Restringida SKR9:

4.1.9. TO BE TRANSLATED

- a. Tipo de restricción: Espacio aéreo dentro del cual se restringe la operación de aeronaves. Riesgo de INTERCEPTACIÓN en caso de penetración inadvertida. Para lo anterior se deben seguir las recomendaciones especiales relativas al método para aplicar dichas maniobras de interceptación que figuran en la sección adjunto A del anexo 2 OACI "Reglamento del Aire", en la eventualidad de que tenga que utilizarse como último recurso. (Adjunto A.2.1 Anexo 2 OACI). Generalidades.
- b. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación con la base aérea de MELGAR, en frecuencia 124.1 MHz, "Melgar Aproximación" del aeródromo "Luis F. Pinto".
- c. El uso de la Zona Restringida SKR9 es de tipo militar exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro (24) horas continuas y permanentes.

4.1.10.

4.1.10. TO BE TRANSLATED

- a. Tipo de Restricción: Espacio aéreo dentro del cual se prohíbe la operación de aeronaves. Riesgo INMINENTE de INTERCEPTACIÓN en caso de penetración inadvertida. Para lo anterior se deberán seguir las recomendaciones descritas en el inciso segundo del literal anterior.
- b. El uso de la Zona Prohibida SKP30 dentro de la zona Restringida SKR9 es de tipo militar exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro (24) horas continuas y permanentes.
- c. La autorización de ingreso a las áreas Restringida y Prohibida para aterrizar en el aeródromo "Luis F. Pinto", será de la Dirección de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana a quien deberán dirigirse por escrito con setenta y dos (72) horas de antelación.
- d. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación en frecuencia 124.1 MHz, Melgar APP del Aeródromo Luis F. Pinto.

4.1.11. Como medida de gestión de afluencia al interior de la TMA Bogotá y con el fin de mejorar índices de seguridad operacional y elevar los niveles de eficiencia en el ATC, se aplica la siguiente iniciativa de gestión para el tránsito saliendo de la TMA Bogotá con destino a los aeródromos ubicados dentro de las TMA adyacentes (RNG, BGA, EYP, VVC, NVA, CLO, PEI) :

4.1.11. TO BE TRANSLATED

NIVEL MAXIMO UTILIZABLE FL240

Para las aeronaves con navegación convencional utilizaran los SID convencionales publicados cumpliendo con las restricciones INICIALES de altitud y planificaran su vuelo de forma tal que asciendan a su nivel de crucero TAN PRONTO EL ATC LE AUTORICE ASCENSO DE ACUERDO CON EL TRANSITO EVOLUCIONANDO DENTRO DE LA TMA DE BOGOTA

TO BE TRASLATE

TO BE TRANSLATED

ANEXO A

TERMINAL NORTE: CLASE A

Límites verticales: Desde 11500 ft* hasta FL-245 excepto en los tramos descritos en 1.4. Y en el espacio aéreo superpuesto sobre el SECTOR LLEGADAS que será a partir de 18500 ft. En el sector superpuesto con el WP PAPET a partir de 17500ft hasta FL245. (VER CARTA SECTORIZACION AREA TERMINAL DE BOGOTA Y AIP ENR 2.1-6)

Dependencia que presta el servicio: BOGOTÁ Terminal Norte -RADAR

Distintivo de llamada: BOGOTÁ Terminal Norte

Frecuencia asignada: 121.3 MHz Alterna 120.3 MHz

NORTH TERMINAL: CLASS A

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

SECTOR LLEGADAS: CLASE A

Limites verticales: Desde 11500 ft hasta 18000 ft. * Excepto en el sector superpuesto con el WP PAPET a partir de 11500ft hasta 17000ft. En el sector superpuesto entre el WP IRUPU y TOBKI a partir de 11500ft hasta 16000ft. Y en el sector superpuesto con el TERMINAL OESTE de 11500 ft a 18000ft. (VER CARTA SECTORIZACION AREA TERMINAL DE BOGOTA Y AIP ENR 2.1-7)

Dependencia que presta el servicio: BOGOTA LLEGADAS RADAR

Distintivo de llamada: Bogotá Llegadas

Frecuencia asignada: 119.5 MHz Alterna 119.05 MHz

ARRIVALS SECTOR: CLASS A

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

TERMINAL OESTE: CLASE A

Límites verticales: Desde 11500 ft* hasta FL- 245 excepto en los tramos descritos en 1. 4.a. *Y en el espacio aéreo superpuesto sobre el Sector Central que será a partir de 18500 ft hasta 24500ft. En el espacio aéreo superpuesto con el sector Sur que será desde 18500ft hasta 24500ft y 17500ft hasta 24500ft. En el sector superpuesto entre el WP IRUPU y TOBKI a partir de 16500ft hasta 24500ft.

Dependencia que presta el servicio: TERMINAL OESTE BOGOTÁ-RADAR

Distintivo de llamada: BOGOTÁ TERMINAL OESTE.

Frecuencia asignada: 119.95 MHz Alterna 120.95 MHz

WEST TERMINAL: CLASS A

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

SECTOR SUR: CLASE A

Límites verticales: Desde 11500 ft* hasta FL- 245 excepto en los tramos descritos en 1.4.b. Y en el espacio aéreo superpuesto sobre el Sector Oeste que será a partir de 11500 ft hasta 17000ft y 11500ft hasta 18000ft. En el

SOUTH SECTOR: CLASS A

TO BE TRANSLATED

sector superpuesto con la TMA VVC será desde 14500ft hasta 24500ft. (VER CARTA SECTORIZACION AREA TERMINAL DE BOGOTA Y AIP ENR 2.1-7)

Dependencia que presta el servicio: TERMINAL SUR BOGOTA RADAR.

Distintivo de llamada: BOGOTÁ TERMINAL SUR

Frecuencia asignada: 119.65 MHz Alterna 120.65

Dependencia que presta el servicio: TERMINAL SUR BOGOTA RADAR.

Distintivo de llamada: BOGOTÁ TERMINAL SUR

Frecuencia asignada: 119.65 MHz Alterna 120.65

TO BE TRANSLATED

Región de Información de Vuelo: Clase "G"

TO BE TRANSLATED

Limites verticales: Desde AGL hasta 11.500 FT o 500 FT por debajo de la altitud mínima en ruta (MEA) en los tramos descritos en 4.1.4.

Dependencia que presta el servicio: BOGOTÁ INFORMACIÓN

Distintivo de llamada: BOGOTÁ INFORMACIÓN

Frecuencia asignada: 126.90 MHz

**PLAN DE CONTINGENCIA FALLA
TOTAL DE COMUNICACIONES EN
EL CENTRO DE CONTROL BOGOTÁ**

**TOTAL COMMUNICATIONS FAILURE
AT THE BOGOTÁ CONTROL
CENTER CONTINGENCY PLAN**

**MEDIDAS A TOMAR POR PARTE
DE LAS TRIPULACIONES**

ACTIONS TO BE TAKEN BY THE CREWS

1 Aeronaves volando dentro de TMA Bogotá.

1 Aircraft flying within TMA Bogotá.

TO BE TRANSLATED

- a. Intentará contacto en la frecuencia alternas 119.05 MHz, 120.95 MHz, 120.65 MHz, 120.3 MHz. Si es negativo contacto, intentará en las frecuencias adicionales del TMA o las de control de área más próximas a su posición.
- b. Si no logra contacto, la aeronave efectuará autoanuncios en frecuencia del sector correspondiente informando su posición, nivel de vuelo y próximo punto de reporte, si no obtiene respuesta en un tiempo de 2 minutos:
- c. Si le es posible operacionalmente llamara vía telefónica desde la aeronave al número correspondiente al sector en que se encuentra volando (Aproximación Bogotá).
- d. Cumplirá restricciones de cruce sobre puntos conflictivos especificados en los procedimientos SID's para aeronaves saliendo de la TMA.

- e. Ajustará su vuelo para cumplir restricciones de cruce de puntos conflictivos especificados en los procedimientos STAR's.
- f. Completará si le es posible su aproximación, si las últimas instrucciones proporcionadas por el control no especificaban una demora o la incorporación a la espera.
- g. Reasumirá propia navegación y se mantendrá por encima de las altitudes mínimas de vectorización publicadas, si estaba siendo vectorizada.

2 Las aeronaves volando a nivel superior o en las CTA'S NE O SE

En caso de que experimenten falla en las comunicaciones terrestres las aeronaves evolucionando en estos sectores aplicarán siguiente procedimiento:

- a. La aeronave efectuará auto anuncios en frecuencia del sector correspondiente, informando su posición, nivel de vuelo y próximo punto de reporte, si no obtiene respuesta en un tiempo de 2 minutos:
- b. Si le es posible operacionalmente llamará vía telefónica desde la aeronave al número telefónico correspondiente al sector en que se encuentre volando (Centro de Control Bogotá).
- c. Si ha sido imposible obtener contacto con Control Bogotá, efectuará llamado en frecuencia:
 - 1. 126.7 MHz Cali, si se encuentra en el sector SW.
 - 2. 127.2 MHz Medellín, si se encuentra volando en el sector NW.
 - 3. 19.0 MHz Bucaramanga Aproximación, si se encuentra volando en el sector NE.
 - 4. 119.3 MHz Villavicencio Aproximación, si se encuentra volando en el sector SE.
Informando su posición, nivel y próximo punto de reporte.

Reglamentación RUTAS ATS con sentido preferencial.

- a. Debido a saturación de tránsito sobre el WP , VOR DME de Mariquita con sentido sur, el ATC no autorizará el sentido norte para aeronaves que propongan altitudes o niveles de vuelo por encima de 14.000 FT

2 Aircraft flying at a upper level or in the NE OR SE CTA's

TO BE TRANSLATED

ATS ROUTES regulation with preferential direction.

TO BE TRANSLATED

b. Por necesidades operacionales del ATC y con el fin de reducir demoras, los criterios expuestos anteriormente podrán ser modificados siempre y cuando no afecten la seguridad operacional.

Esperas para gestión de tránsito desde UTA BOGOTÁ hacia SKBO.

Con el fin de apoyar la gestión del espacio aéreo de acuerdo a necesidad del ATC, se crea las siguientes esperas para el tránsito que procede desde la UTA BOGOTA, sectores NW, SW, NE, SE hacia el aeropuerto El Dorado.

Traffic management holdings from UTA BOGOTÁ to SKBO.

TO BE TRANSLATED

ESPERAS PARA GESTIÓN DE TRÁNSITO DESDE UTA BOGOTA PROCEDIENDO HACIA SKBO						
	SECTOR					
PARAMETROS ESPERA	NW		SW	NE		SE
PUNTO	ISVAT	TIRTO	GIR	ILSEV	DOPLO	EGEPI
INBOUND	164°	122°	047°	198°	239°	324°
DIRECCIÓN VIRAJE	izquierda	derecha	izquierda	derecha	izquierda	derecha
NIVEL MINIMO	F250	F250	F250	F250	F250	F250

DESCENSOS DE EMERGENCIA EN LOS FIJOS PRIMARIOS DE APROXIMACION EN LA TMA BOG

El siguiente es el procedimiento aplicable para un Descenso de emergencia en el punto de espera IRUPU o PAPET para navegación RNAV GNSS o ABL VOR y FIX VULAM (fijos primarios para la aproximación Eldorado, Guaymaral y Madrid).

TO BE TRANSLATED

TO BE TRANSLATED

- a. Cuando se tenga noticia de que una aeronave establecida en uno de estos puntos de espera está realizando un descenso de emergencia, a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a las aeronaves afectadas.
- Se transmitirá un mensaje de emergencia solicitando a todas las aeronaves afectadas que abandonen el punto de espera involucrado, nivelados así:
- Aeronaves en PAPET Procederán rumbo a VOR/DME BUV manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
 - Aeronaves en VULAM Procederán rumbo a VOR/DME MQU manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
 - Aeronaves en IRUPU Procederán rumbo a VOR/DME IBG manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

- Aeronaves en ABL VOR/DME Procederán rumbo a VOR/DME GIR manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
- a. Cuando se tenga noticia de que una aeronave establecida en uno de estos puntos de espera está realizando un descenso de emergencia, a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a las aeronaves afectadas.
Se transmitirá un mensaje de emergencia solicitando a todas las aeronaves afectadas que abandonen el punto de espera involucrado, nivelados así:
- Aeronaves en PAPET Procederán rumbo a VOR/DME BUV manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
- Aeronaves en VULAM Procederán rumbo a VOR/DME MQU manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
- Aeronaves en IRUPU Procederán rumbo a VOR/DME IBG manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
- Aeronaves en ABL VOR/DME Procederán rumbo a VOR/DME GIR manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

1. Medidas que debe tomar el piloto al mando.

Se espera que las aeronaves que reciban las transmisiones abandonen las áreas especificadas acorde a lo establecido anteriormente, manteniendo escucha en la frecuencia de radio apropiada para recibir nuevos permisos en la dependencia de control de tránsito aéreo.

Nota 1: La aeronave que experimente el descenso de emergencia procederá hacia el FIX/WP AMVES.

2. Medidas subsiguientes por parte de la dependencia de control de tránsito aéreo.

Inmediatamente después de haber difundido el mensaje de emergencia, la dependencia ATC correspondiente transmitirá nuevos procedimientos a las aeronaves afectadas respecto los procedimientos adicionales que deban seguir durante el descenso de emergencia y después de él.

5 ÁREA DE CONTROL TERMINAL BUCARAMANGA

5 TERMINAL CONTROL AREA BUCARAMANGA

5.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

5.1 AIR TRAFFIC PROCEDURE

5.1.1. El TMA de Bucaramanga es un espacio aéreo **controlado clase "D"** desde 1.500 FT AGL hasta 17.500' FT y clase **"A"** desde 17.500' FT hasta FL-245; la clasificación del espacio aéreo sombreado será **clase "G"** desde 1.500 FT AGL hasta 14.500 FT, **clase "D"** de 14.500 FT hasta 17.500 FT y **clase "A"** de 17.500 FT hasta FL-245.

5.1.1. TO BE TRANSLATED

5.1.2. Las características operativas del espacio aéreo clase "D" son las siguientes:

5.1.2. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

- a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee hay separación entre éstos y los vuelos VFR.
- b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

- a. No se suministra separación reglamentaria.
- b. Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera

5.1.3. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 5.1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

5.1.3. TO BE TRANSLATED

5.1.4. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

5.1.4. TO BE TRANSLATED

- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
- b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

5.1.5. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

5.1.5. TO BE TRANSLATED

5.1.6. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

5.1.6. TO BE TRANSLATED

5.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Bucaramanga, sin antes haber recibido y colacionado reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

5.1.7. TO BE TRANSLATED

5.1.8. No se autoriza efectuar espera simultánea al mismo nivel en el VOR/DME-BGA y el VOR/DME PIE.

5.1.8. TO BE TRANSLATED

5.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AEREO

5.2 AIR TRAFFIC FLOW CONTROL PROCEDURE

5.2.1. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Rionegro y Medellín destino Bucaramanga FL230

5.2.1. TO BE TRANSLATED

5.2.2. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Bucaramanga destino Rionegro y Medellín FL240

5.2.2. TO BE TRANSLATED

6 ÁREA DE CONTROL TERMINAL CALI

6 TERMINAL CONTROL AREA CALI

6.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

6.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

6.1.1. El TMA de Cali es un espacio aéreo controlado Clase "D" desde 1.500 FT AGL hasta 17.500 FT y clase "A" desde 17.500 FT hasta FL-245.

6.1.1. TO BE TRANSLATED

6.1.2. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D" son las siguientes:

6.1.2. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

TO BE TRANSLATED

- a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee separación entre éstos y los vuelos VFR.
- b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- a. No se suministra separación reglamentaria.
- b. Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

6.1.3. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

6.1.3. TO BE TRANSLATED

6.1.4. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

6.1.4. TO BE TRANSLATED

- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
- b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

6.1.5. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

6.1.5. TO BE TRANSLATED

6.1.6. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

6.1.6. TO BE TRANSLATED

6.1.7. Prohibido utilizar las esperas de CLO y PL simultáneamente al mismo nivel

6.1.7. TO BE TRANSLATED

6.1.8. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Cali, sin antes haber recibido y colacionado reglaje Altimétrico y la autorización correspondiente.

6.1.8. TO BE TRANSLATED

6.1.9. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de CTR de Cali, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar Torre de Control Alfonso Bonilla Aragón inmediatamente abandone el VOR/DME-CLO en aproximación final.

6.1.9. TO BE TRANSLATED

6.1.10. Por seguridad y a fin de evitar conflictos con el tránsito Militar en la Zona Restringida SKR5, todas las aeronaves en vuelo VFR que sobrevuelen los mencionados espacios aéreos o procedan hacia la Base Militar Marco Fidel Suárez, deberán comunicar en las frecuencias Militares, así:

6.1.10. TO BE TRANSLATED

- a. Sobre BUGA el tránsito procedente del Norte, y
- b. Sobre SANTANDER el tránsito procedente del Sur

6.1.11. Se restringe el espacio aéreo en un radio de 3 NM centrado en coordenadas 03 28 00 N 076 30 00 W, únicamente se permitirán sobrevuelos previa autorización Torre de Control ALFONSO BONILLA ARAGON.

6.1.11. TO BE TRANSLATED

6.1.12. Ver Normas de aplicación Zona Restringida SKR5, de uso militar, Parte ENR 5.1-3

6.1.12. TO BE TRANSLATED

NOTA 1: TMA CLO presencia de parapentes en trayectorias de salidas VFR CERRITO 3 y llegada VFR BUGA 2 entre las poblaciones de Buga, Sevilla y La Paila. De GND a 10500 FT AMSL, Ejercer precaución.

TO BE TRANSLATED

NOTA 2: Ejercicio de parapente radio 03NM centro 033811N0762901W de GND a 7500 FT AMSL, ejercer precaución.

TO BE TRANSLATED

6.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AEREO

6.2 AIR TRAFFIC FLOW CONTROL PROCEDURE

6.2.1. Nivel de vuelo máximo disponible en trayectos desde
TMA Medellín hacia TMA Cali: 22000 Pies.

6.2.2. Nivel de vuelo máximo disponible en trayectos desde
TMA Cali hacia TMA Medellín: 23000 Pies.

6.2.1. TO BE TRANSLATED

6.2.2. TO BE TRANSLATED

7 ÁREA DE CONTROL TERMINAL CÚCUTA

7 TERMINAL CONTROL AREA CUCUTA

7.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

7.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

7.1.1. El TMA de Cúcuta **Sector Norte** es un espacio aéreo controlado **Clase "D"** desde 1.500 FT AGL hasta 17.500 FT y **Clase "A"** desde 17.500 FT hasta FL-245.

7.1.1. TO BE TRANSLATED

7.1.2. El TMA de Cúcuta **Sector Sur** es un espacio aéreo controlado **Clase "D"** desde 1.500 FT AGL hasta 17.500 FT y **Clase "A"** desde 17.500 FT hasta FL- 245.

7.1.2. TO BE TRANSLATED

7.1.3. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D" son las siguientes:

7.1.3. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

TO BE TRANSLATED

- Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee hay separación entre éstos y los vuelos VFR.
- Hay obligación en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- No se suministra separación reglamentaria.
- Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- Hay obligación en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

7.1.4. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

7.1.4. TO BE TRANSLATED

7.1.5. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

7.1.5. TO BE TRANSLATED

a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

7.1.6. La autorización para un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

7.1.6. TO BE TRANSLATED

7.1.7. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

7.1.7. TO BE TRANSLATED

7.1.8. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Cúcuta Sectores Norte y Sur respectivamente, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

7.1.8. TO BE TRANSLATED

7.1.9. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de la CTR de Cúcuta Sector Norte, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar Torre de Control Camilo Daza, inmediatamente abandone el VOR/DME-CUC, en aproximación final.

7.1.9. TO BE TRANSLATED

7.1.10. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de las CTR de Arauca, Saravena y Tame adscritas al Sector Sur del TMA de Cúcuta, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar con las torres de control "Santiago Pérez", "Los Colonizadores" y "Gustav Vargas", inmediatamente abandonen el VOR/DME- AUC, el NDB/SVA y el VOR/DME-TME, respectivamente en aproximación final.

7.1.10. TO BE TRANSLATED

7.1.11. Toda aeronave que entre o salga de las áreas anteriormente descritas, debe obtener permiso de aproximación Norte y Sur Cúcuta, respectivamente.

7.1.11. TO BE TRANSLATED

7.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AEREO

7.2 AIR TRAFFIC FLOW CONTROL PROCEDURE

7.2.1. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Rionegro y Medellín destino Cúcuta FL290

7.2.1. TO BE TRANSLATED

7.2.2. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Cúcuta destino Rionegro y Medellín FL300

7.2.2. TO BE TRANSLATED

8 ÁREA DE CONTROL TERMINAL YOPAL

8 TERMINAL CONTROL AREA YOPAL

8.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

8.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

8.1.1. El TMA de El Yopal es un espacio aéreo controlado Clase "D " desde 2.000 FT AGL hasta 17.500 FT y Clase "A " desde 17.500 FT hasta FL-245.

8.1.1. TO BE TRANSLATED

8.1.2. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D " son las siguientes:

8.1.2. TO BE TRANSLATED

Requisitos para vuelos IFR y VFR:

TO BE TRANSLATED

- a. Es obligatorio mantener comunicación en ambos sentidos con el ATC.
- b. Es obligatorio obtener autorización del ATC antes de ingresar a este Espacio Aéreo.
- c. La velocidad máxima indicada (IAS) por debajo de 10.000 FT MSL será de 250 KT.

TO BE TRANSLATED

Servicios prestados a los Vuelos IFR:

TO BE TRANSLATED

- a. Se provee separación de otros vuelos IFR.
- b. Se provee información de tránsito sobre vuelos VFR.
- c. A solicitud del piloto se suministra asesoramiento anticollisión con vuelos VFR.

TO BE TRANSLATED

Servicios prestados a los vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- a. No se suministra ningún tipo de separación.
- b. Se suministra información de tránsito sobre vuelos IFR.
- c. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISIÓN, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

TO BE TRANSLATED

8.1.3. Rutas con sentido preferencial

8.1.3. TO BE TRANSLATED

Las siguientes rutas ATS tienen sentido preferencial así:

- W24 entre VOR/EYP y VOR/DME/ZIP, sentido preferencial Oeste (W);

- W39, sentido preferencial oriente (E)

Nota 1 Será potestativo del ATC, autoriza aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, el tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, cuando así se proceda, fin evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

TO BE TRANSLATED

Nota 2 Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno y,

TO BE TRANSLATED

- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
- b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.
- c. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

8.1.4. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

8.1.4. TO BE TRANSLATED

8.1.5. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal El Yopal, sin antes haber recibido y colacionado el QNH (ajuste altimétrico) y la autorización correspondiente.

8.1.5. TO BE TRANSLATED

8.1.6. En horario nocturno los servicios de Torre y Aproximación para el aeropuerto El Yopal se prestan en frecuencia 126.8 MHZ

8.1.6. TO BE TRANSLATED

9 ÁREA DE CONTROL TERMINAL MEDELLÍN

9 TERMINAL CONTROL AREA MEDELLIN

9.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

9.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

9.1.1. El TMA de Medellín es un espacio aéreo controlado Clase "D" desde 11.500 FT hasta FL- 14.500 y Clase "A" desde FL-14.500 hasta FL-245.

9.1.1. TO BE TRANSLATED

9.1.2. Dividido en dos sectores: APROXIMACIÓN MEDELLÍN SECTOR NORTE Y APROXIMACIÓN MEDELLÍN SECTOR SUR.

9.1.2. TO BE TRANSLATED

9.1.3. La zona de control CTR-RNG, es un espacio aéreo controlado clase "D" desde GND hasta 11500 FT

9.1.3. TO BE TRANSLATED

9.1.4. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D" son las siguientes:

9.1.4. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR :

- a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee separación entre éstos y los vuelos VFR.
- b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- a. No se suministra separación reglamentaria.
- b. Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

9.1.5. Será potestativo del ATC, autorizar una aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente,

9.1.5. TO BE TRANSLATED

deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

9.1.6. Será potestativo del ATC, autorizar una aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

9.1.6. TO BE TRANSLATED

9.1.7. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

9.1.7. TO BE TRANSLATED

9.1.8. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

9.1.8. TO BE TRANSLATED

9.1.9. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Medellín, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

9.1.9. TO BE TRANSLATED

9.1.10. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro del CTR de Rionegro, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar Torre de Control José María Córdova inmediatamente abandone el VOR/DME- RNG en aproximación final.

9.1.10. TO BE TRANSLATED

Nota 1: Debido fallas en información radar con pérdida de señal a partir de 60 NM hacia el N, NW y W, en algunos casos desde superficie hasta 18.000 ft y limitaciones en el alcance frecuencia 127.2 MHz, impidiendo mantener contacto radar y comunicación permanente con aeronaves que vuelan en el espacio aéreo designado como CTA MDE. Se suspende la prestación del servicio radar y servicio de ATC en este espacio aéreo. Limitado el servicio ATS al suministro de servicio FIR y ALR al tránsito VFR e IFR que evolucione en esta CTA.

Esta medida no afecta las operaciones en la TMA/MDE que continúa prestando normal suministro de ATS incluido los servicios radar reglamentados.

9.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE AFLUENCIA DE TRANSITO AEREO.

9.2 AIR TRAFFIC FLOW CONTROL PROCEDURE.

9.2.1. Nivel de vuelo máximo disponible en trayectos desde TMA Medellín hacia TMA Cali: 22000 Pies.

9.2.1. TO BE TRANSLATED

9.2.2. Nivel de vuelo máximo disponible en trayectos desde TMA Cali hacia TMA Medellín: 23000 Pies.

9.2.2. TO BE TRANSLATED

9.2.3. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Rionegro y Medellín destino Bucaramanga FL230

9.2.3. TO BE TRANSLATED

9.2.4. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Bucaramanga destino Rionegro y Medellín FL240

9.2.4. TO BE TRANSLATED

9.2.5. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Rionegro y Medellín destino Cúcuta FL290

9.2.5. TO BE TRANSLATED

9.2.6. Nivel de vuelo máximo disponible trafico desde Cúcuta destino Rionegro y Medellín FL300

9.2.6. TO BE TRANSLATED

9.2.7. Tráfico desde Rionegro y Medellín hacia UTA BOGOTA sector SW, SE FL245 ó superior se encaminará vía PEI con conexión a ruta propuesta

9.2.7. TO BE TRANSLATED

10 ÁREA DE CONTROL TERMINAL NEIVA

10 TERMINAL CONTROL AREA NEIVA

10.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

10.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

10.1.1. El TMA de Neiva es un espacio aéreo controlado Clase "D" desde 1.500 FT AGL hasta 17.500 FT y Clase "A" desde 17.500 FT hasta FL-245.

10.1.1. TO BE TRANSLATED

10.1.2. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D" son las siguientes:

10.1.2. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

TO BE TRANSLATED

- a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee separación entre éstos y los vuelos VFR.
- b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- a. No se suministra separación reglamentaria.
- b. Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

10.1.3. Será potestativo del ATC, autorizar una aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias

10.1.3. TO BE TRANSLATED

ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

10.1.4. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

10.1.4. TO BE TRANSLATED

- a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
- b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

10.1.5. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

10.1.5. TO BE TRANSLATED

10.1.6. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

10.1.6. TO BE TRANSLATED

10.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Neiva, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

10.1.7. TO BE TRANSLATED

10.1.8. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de CTR de Neiva, toda aeronave en vuelo IFR, debe comunicar Torre de Control Benito Salas Vargas inmediatamente abandone el VOR/DME-NVA en aproximación final.

10.1.8. TO BE TRANSLATED

10.1.9. Toda aeronave que entre al área anteriormente descrita, debe obtener permiso de aproximación Neiva.

10.1.9. TO BE TRANSLATED

11 ÁREA DE CONTROL TERMINAL PEREIRA

11 TERMINAL CONTROL AREA PEREIRA

11.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

11.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

11.1.1. El TMA de Pereira es un espacio aéreo controlado

11.1.1. TO BE TRANSLATED

Clase "G" desde GND a 6.500 FT AGL

Clase "D" desde 6.500 FT AGL hasta 17.500 FT y

Clase "A" desde 17.500 FT hasta FL-195.

11.1.2. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D" son las siguientes:

11.1.2. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

TO BE TRANSLATED

a. Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee separación entre éstos y los vuelos VFR.

b. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.

c. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.

d. Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

a. No se suministra separación reglamentaria.

b. Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.

c. Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.

d. Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.

e. Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.

f. Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION, con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

11.1.3. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la autorización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente, deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

11.1.3. TO BE TRANSLATED

11.1.4. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

11.1.4. TO BE TRANSLATED

1. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o
2. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

11.1.5. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

11.1.5. TO BE TRANSLATED

11.1.6. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

11.1.6. TO BE TRANSLATED

11.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Pereira, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

11.1.7. TO BE TRANSLATED

11.1.8. Los parapentes están autorizados a volar exclusivamente en las zonas determinadas para ellos y publicadas en esta carta. Cualquier vuelo fuera de estas, será autorizado por la DONA como permiso especial

11.1.8. TO BE TRANSLATED

NOTA: Aeronaves que pretendan abandonar zonas de entrenamiento dentro TMA para proceder hacia Cartago, deben notificar intenciones con una antelación mayor a 5 minutos, con el fin de coordinar entre dependencias ATS y organizar operaciones de tránsito en el circuito

TO BE TRANSLATED

12 ÁREA DE CONTROL TERMINAL SAN ANDRÉS

12 TERMINAL CONTROL AREA SAN ANDRES

12.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

12.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

12.1.1. El TMA de San Andrés es un espacio aéreo controlado el cual se rige por la siguiente clasificación:

12.1.1. TO BE TRANSLATED

Clase "A" desde FL-17.500 hasta FL-195.

Clase "D" desde 1.500 FT AGL hasta FL-17.500 FT dentro del arco 80 NM del VOR/DME SPP; desde 9.500 FT hasta 17.500 FT en el arco comprendido entre 80 NM y 150 NM del VOR/DME SPP y desde 16.500 FT hasta 17.500 FT, a partir del arco de 150 NM VOR/DME SPP.

Clase "G" comprende el espacio aéreo desde GND hasta los límites inferiores de espacio aéreo clase D definidos en este.

12.1.2. Las características operativas del espacio aéreo Clase "D" son las siguientes:

12.1.2. TO BE TRANSLATED

Para vuelos IFR:

TO BE TRANSLATED

- Se suministra separación reglamentaria (vertical u horizontal) entre todos los vuelos IFR, no se provee separación entre éstos y los vuelos VFR.
- Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- Se provee información de tránsito con respecto a los vuelos VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION.

Para vuelos VFR:

TO BE TRANSLATED

- No se suministra separación reglamentaria.
- Se requiere autorización de la dependencia ATC pertinente para ingresar al ESPACIO AEREO ó para cambiar de NIVEL, así éste no se ajuste a su derrota.
- Se deben cumplir las mínimas VMC reglamentarias.
- Hay obligatoriedad en el mantenimiento de comunicaciones AIRE-TIERRA-AIRE.
- Se limita la velocidad a 250 KIAS máximo, por debajo de 10.000 FT AMSL.
- Se suministra información de tránsito respecto a otros vuelos IFR y VFR y a solicitud del piloto ASESORAMIENTO ANTICOLISION con respecto a todos los demás vuelos IFR o VFR según se requiera.

12.1.3. Será potestativo del ATC , autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la utilización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

12.1.3. TO BE TRANSLATED

12.1.4. **Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual**, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

12.1.4. TO BE TRANSLATED

a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento urante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

12.1.5. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

12.1.5. TO BE TRANSLATED

12.1.6. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

12.1.6. TO BE TRANSLATED

12.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal San Andrés, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

12.1.7. TO BE TRANSLATED

12.1.8. Todas las aeronaves en vuelo VFR dentro de esta TMA deben hacer contacto con Aproximación San Andrés, para recibir los servicios de Tránsito Aéreo, en concordancia con lo establecido en los Documentos OACI.

12.1.8. TO BE TRANSLATED

13 ÁREA DE CONTROL TERMINAL VILLAVICENCIO

13 TERMINAL CONTROL AREA VILLAVICENCIO

13.1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

13.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

13.1.1. El TMA de Villavicencio es un espacio aéreo controlado Clase "D" desde 1.500 FT AGL hasta 17.500 FT AGL. Clase "A" desde 17.500 FT AGL hasta FL-245.

13.1.1. TO BE TRANSLATED

13.1.2. Será potestativo del ATC autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, al tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la utilización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes. Cuando sea pertinente deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, a fin de evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente.

13.1.2. TO BE TRANSLATED

13.1.3. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual , siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

13.1.3. TO BE TRANSLATED

a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

13.1.4. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo.

13.1.4. TO BE TRANSLATED

13.1.5. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

13.1.5. TO BE TRANSLATED

13.1.6. El aeropuerto de la Base Aérea de APIAY (Gómez Niño), NO se utilizará como alterno a su ATZ (zona de tránsito de aeródromo), NO podrá ser sobrevolado por debajo de 17.500', sin previa autorización de la Torre Militar "Y CUANDO EL ÁREA RESTRINGIDA ESTÉ ACTIVADA".

13.1.6. TO BE TRANSLATED

13.1.7. Ninguna aeronave puede entrar al área de Control Terminal Villavicencio, sin antes haber recibido y colacionado el reglaje altimétrico y la autorización correspondiente.

13.1.7. TO BE TRANSLATED

13.1.8. Para evitar situaciones conflictivas de tránsito dentro de la CTR de Vanguardia, toda aeronave en vuelo IFR debe comunicar Torre de control Vanguardia inmediatamente abandone el VOR/DME-VVC en aproximación final.

13.1.8. TO BE TRANSLATED

13.1.9. **Normas de aplicación Zona Restringida SKR6:**

13.1.9. TO BE TRANSLATED

- a. Tipo de restricción: Zona de entrenamiento militar, riesgo de interceptación en caso de penetración inadvertida.
- b. Para operación de aeronaves civiles en esta zona, se debe tramitar un permiso ante la UAEAC, con antelación de 72 horas.
- c. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación con el Comando Aéreo de Combate Número 2, en frecuencia VHF 120.5 MHZ y el APP Villavicencio en frecuencia VHF 119.3 MHZ y radio en 127.0 MHZ ó 127.3 MHZ
- d. Las aeronaves militares y de la Policía Nacional, podrán operar dentro de la Zona, efectuando previa coordinación con el Comando Aéreo de Combate Número 2

13.1.10. **Normas de aplicación Zona Restringida SKR7:** ver AIP Colombia (ENR 5.1) y RAC parte 5.

13.1.10. TO BE TRANSLATED

13.1.11. **Normas de aplicación Zona Restringida SKR12:**

13.1.11. TO BE TRANSLATED

- a. Tipo de restricción: Espacio aéreo dentro del cual se restringe la operación de aeronaves. Riesgo de INTERCEPTACIÓN en caso de penetración inadvertida. Para lo anterior se deben seguir las recomendaciones especiales relativas al método para aplicar dichas maniobras de interceptación que figuran en la sección 3, adjunto A del anexo 2 OACI "Reglamento del Aire", en la eventualidad de que tenga que utilizarse como último recurso. (Adjunto A.2.1 Anexo 2 OACI). Generalidades.
- b. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación con la base aérea de APIAY, en frecuencia 126.2 Mhz., "Gómez Niño Torre" del aeródromo "Gómez Niño".
- c. El área se activará y desactivará previa coordinación entre ACC-BOG o Sala Radar VVC y la base aérea de Apiay, cuando se proceda a entrenamiento militar, por motivos de orden público y fuerza mayor exclusivamente. Sin estas condiciones se considerará desactivada y en completa disponibilidad de la aviación civil.

13.1.12. **Normas de aplicación zona prohibida SKP29:**

13.1.12. TO BE TRANSLATED

- a. Tipo de Restricción: Espacio aéreo dentro del cual se prohíbe la operación de aeronaves. Riesgo INMINENTE de INTERCEPTACION en caso de penetración inadvertida. Para lo anterior se deberán seguir las recomendaciones descritas en el inciso segundo del literal anterior.
- b. El uso de la Zona Prohibida SKP29 dentro de la zona restringida SKR12 es de tipo militar exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro (24) horas continuas y permanentes.
- c. La autorización de ingreso a las áreas Restringida y Prohibida para aterrizar en el aeródromo "Gómez Niño", será de la Dirección de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana a quien deberán dirigirse por escrito con setenta y dos (72) horas de antelación.



14 ÁREA DE CONTROL TERMINAL PALANQUERO

14 TERMINAL CONTROL AREA PALANQUERO

14.1 PROCEDIMIENTOS TRÁNSITO AÉREO

14.1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

14.1.1. El TMA de PQE es un espacio aéreo controlado clase "D" desde 5.000 pies AGL hasta 24.500' pies y clase "A" desde 24.500' pies hasta UNL.

14.1.1. TO BE TRANSLATED

14.1.2. Restricción de ingreso: Ninguna aeronave puede entrar al Área SK-R10, sin antes haber recibido y colacionado la autorización correspondiente.

14.1.2. TO BE TRANSLATED

14.1.3. El piloto debe comunicarse con frecuencia 127,9 MHz (Palanquero Control) 10 minutos antes de ingresar al área restringida.

14.1.3. TO BE TRANSLATED

14.1.4. Aeronaves ingresando a la TMA Palanquero, vía radiales 090° al 330° del VOR DME PAL, Posiciones EDSID, TOLOD, SAVGA, PUDSU O VFR Vía las poblaciones de la PALMA, CAPARRAPI, HONDA, MARIQUITA LA VICTORIA, ISAZA O NORCASIA, en sobre vuelo o con destino final SKPQ, deberán comunicar 10 minutos antes con frecuencia German Olano Torre 126,3 MHz.

14.1.4. TO BE TRANSLATED

14.1.5. Restricción de Vuelo, NO se autoriza a efectuar espera simultánea al mismo nivel en el VOR DME PAL y los FIS XUXAV y ANDEK.

14.1.5. TO BE TRANSLATED

14.1.6. Restricción de Vuelo FIS ANDEK, aeronaves en la espera del FIS ANDEK no sobrepasarán radial limitador 007° del VOR DME PAL.

14.1.6. TO BE TRANSLATED

14.1.7. **AREA PARA ARROJAR COMBUSTIBLE**, los límites laterales son Radial 025° al 045° del VOR DME PAL entre 9 a 19 NM DEL VOR DME PAL.
Durante la maniobra de botar combustible se cancela toda aproximación y nose autorizará a ninguna aeronave a efectuar espera en XUXAV o VOR PAL, Eyección de combustible a una altura mínima de 10.000 pies.

14.1.7. TO BE TRANSLATED