

# AIS - COLOMBIA

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA

## AERONÁUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



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

AIP  
 SUP

A01/16  
 C01/16

12 JAN 16

ENR

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 12 ENERO 2016  
 EFFECTIVE DATE: JANUARY 12 2016

C01/16

### TMA BOGOTA

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 evolucionando en rutas saliendo de la TMA Bogotá:

#### 1. Iniciativas de gestión de tránsito (TMI):

Las iniciativas de gestión de tránsito son técnicas utilizadas para gestionar la demanda de tránsito aéreo sobre la base de la capacidad del sistema. Algunas TMI deben ser consideradas como instrucciones o procedimientos de control. La determinación se basa en la magnitud del evento, el proceso de coordinación y la duración del evento.

#### 2. Propósito de las TMI:

Las TMI son técnicas importantes para gestionar el sistema de tránsito aéreo, siempre y cuando sean aplicadas en la forma apropiada.

#### 3. TMI aplicada en la TMA BOGOTA:

##### Altitud, Nivel de Vuelo (FL):

Se utiliza para segregar distintos flujos de tránsito, o para distribuir la cantidad de aeronaves que solicitan acceso a una determinada región geográfica.

**Restricción de altitud, FL ("capping"):** Término que indica que las aeronaves serán autorizadas para volar a única altitud y/o FL hasta que hayan salido de un espacio aéreo en particular. Se puede aplicar la restricción de altitud y/o FL al segmento inicial del vuelo o a todo el vuelo.

A01/16

### BOGOTA TMA

As a measure of flow management inside Bogota's TMA and to improve safety levels and increase efficiency levels in the ATC, the following management initiative will be applied for traffic, exiting Bogota's TMA:

#### 1. Traffic Management Initiative (TMI):

The traffic Management Initiatives are techniques used to manage the air traffic based on system capacity. Some TMI must be considered as instructions or control procedures. The determination is based on event scope, coordination process and event duration time.

#### 2. TMI purpose:

TMI techniques are important to manage the air traffic system, provided they are properly applied.

#### 3. TMI APPLIED IN BOGOTA's TMA:

##### Altitude, Flight level (FL):

It is used to separate different traffic flows, or to distribute the amount of aircraft requesting access to a particular geographic region.

**Altitude restriction, FL ("capping"):** Term indicating that the aircraft will be authorized to fly at a unique altitude and/or FL until they come out of a particular airspace. The altitude and/or FL restriction can be applied to the initial segment or to the whole flight

Se establecen las siguientes altitudes y FL máximos para aeronaves saliendo de la TMA Bogotá:

Con destino aeropuertos al interior de la CTA Medellín, CTA Cali y TMA Pereira.

- Vía REP VASIL: aeronaves CAT A/B altitud 18.000 pies o inferior / aeronaves CAT C/D FL 200,
- Vía REP TIRTO: aeronaves CAT A/B altitud 18.000 pies / aeronaves CAT C/D FL 200,
- Vía NDB EPO: aeronaves CAT A/B altitud 16.000 pies o inferior / aeronaves CAT C/D 18.000 pies,
- Vía REP EKARA: aeronaves CAT A/B altitud 18.000 pies o inferior / aeronaves CAT C/D FL 220,
- Vía REP OREGA: aeronaves CAT A/B altitud 18.000 pies o inferior / aeronaves CAT C/D FL 220.

Las anteriores restricciones de altitudes y FL se reglamentan bajo la Iniciativa de Gestión de Tránsito (TMI) (Altitud/FL) y no serán consideradas cuando:

- La tripulación o los despachadores de vuelo registren en el FPL e/o informe por frecuencia aeronáutica sobre cualquier condición o estatus que a juicio del ATC sea justificado.
- Por condiciones Meteorológicas, ceniza volcánica (VA) o en caso que el ATC por necesidad operacional así lo requiera,
- Cuando el tiempo de vuelo de las aeronaves CAT A/B sea mayor de 57 minutos y para aeronaves CAT C/D mayor a 40 minutos.
- Previa coordinación el control podrá reducir los tiempos de separación de torre en las salidas, cuando se repitan los niveles en vuelos sucesivos que procedan por las mismas rutas o destinos a fin de mejorar la eficiencia operativa.

Se requiere que los operadores aéreos realicen la respectiva coordinación y ajuste de altitudes y FL durante el desarrollo de las fases estratégicas y pre-tácticas de la ATFCM.

The following maximum altitudes are established for aircraft departing Bogotá's TMA

With destination aerodromes inside Medellín's CTA, Cali's CTA and Pereira's TMA.

- Via VASIL REP: aircraft CAT A/B altitude 18.000 feet or lower / aircraft CAT C/D FL 200.
- Via TIRTO REP: aircraft CAT A/B altitude 18.000 feet / aircraft CAT C/D FL 200.
- Via EPO NDB: aircraft CAT A/B altitude 16.000 feet or lower / aircraft CAT C/D 18.000 feet.
- Via EKARA REP: aircraft CAT A/B altitude 18.000 feet or lower / aircraft CAT C/D FL 220.
- Via OREGA REP: aircraft CAT A/B altitude 18.000 feet or lower / aircraft CAT C/D FL 220.

The altitude and FL restriction mentioned before are regulated under Traffic Management Initiative (TMI) (Altitude / FL) and it won't be considered in the following cases:

- The flight crew or the flight dispatchers has registered on the FPL and/or report on the aeronautical frequency any condition or status that according with the ATC be justified.
- Due to meteorological conditions, volcanic ash (VA), required by ATC or due to operational requirement.
- When aircraft flight time CAT A/B will be more than 57 minutes and aircraft CAT C/D be more than 40 minutes.
- Prior coordination ATC will reduce departure separation tower times, when successive flights on the same routes or destinations flight levels are repeated in order to improve operative efficiency.

It is required that air operators perform the respective coordination and adjustment of altitudes and FL during the development of strategic and pre-tactical ATFCM phases.