



**PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN EN LETICIA**  
**CONTINGENCY PLAN FOR THE APPROACH CONTROL SERVICE IN LETICIA**

**FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 21 DE MAYO DE 2020**  
**EFFECTIVE DATE: 21 MAY 2020**

**C37/20****SKLT****1. Aplicación**

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

**2. Generalidades**

2.1 Cuando se realice una aproximación IFR a un aeródromo, en el cual únicamente se proporciona Servicio de Control de Aeródromo, el piloto 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 el marcador exterior, o un punto que haga sus veces y que se encuentre publicado en las cartas aeronáuticas, si efectúa una aproximación de precisión. (Circular AIC C08 de 2005)

2.2 Será 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.

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

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

2.5 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 Ingles.

**3. Activación del procedimiento**

Los procedimientos operacionales específicos para las UTA/CTA SECTOR SE BOGOTA 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).

**A24/20****SKLT****1. Application**

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

**2. General**

2.1 When an IFR approach is made to an aerodrome, in which only Aerodrome Control Service is provided, the aircraft pilot must inform their intentions to the ATC, including the type of approach to be carried out, on the designated aerodrome control frequency. Pilots must also report their position when they are over the final approach fix (FAF), if a non-precision approach is being carried out or, over the outer marker, or a point that takes its place and that is published in the aeronautical charts, if they are performing a precision approach. (AIC Circular C08 of 2005).

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

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

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

2.5 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.

**3. 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).

3.1 Descripción de la información en los NOTAM:

3.1.1 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;
- Procedimientos a seguir por las dependencias ATS involucradas;

3.1.2 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.

**4. Procedimientos de coordinación**

4.1 Aeronaves procediendo hacia SKLT

4.1.1 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;

4.1.2 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;

4.1.3 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;
- 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.

3.1 Description of NOTAM information:

3.1.1 Contingency plan activation.

- Affected airspaces;
- Time, start date and expected duration of the contingency measures;
- Facilities and / or services not available;
- Procedures to be followed by the ATS units involved;

3.1.2 Airspace Reclassification

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

**4. Coordination Procedures**

4.1 Aircraft proceeding to SKLT

4.1.1 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;

4.1.2 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;

4.1.3 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.
- Arrival (STARs) and approach procedures available;
- Radio aids required for arrivals (STARs) and conventional type approach that are out of service.

- 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.

4.1.4 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.

4.2 Aeronaves despegando del aeropuerto de SKLT

4.2.1 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).

4.2.2 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.

## 5 Procedimientos de control

5.1 Encaminamiento del tránsito

- Se utilizará preferencialmente la pista 21 para llegadas y salidas.

5.2 Aeronaves llegando:

5.2.1 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 Amazonas y torre Alfredo Vásquez Cobo) 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.

5.2.2 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).

- Known traffic evolving within the limits in the TMA;
- Necessary essential information for the correct and safe operation of the flight.

4.1.4 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.

4.2 Aircraft taking off from SKLT airport

4.2.1 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.

4.2.2 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.

## 5 Control procedures

5.1 Traffic routing.

- Runway 21 will be preferentially used for arrivals and departures

5.2 Aircraft arriving:

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

5.2.2 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).

5.2.3 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.

5.2.4 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 efectuará el procedimiento correspondiente publicado y mantendrá la frecuencia de servicio de control de aeródromo 119.1 MHz e informará 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.

5.3 Aeronaves despegando del aeropuerto de SKLT

5.3.1 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.

5.3.2 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.

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

5.3.3 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.

5.3.4 Las tripulaciones deberán realizar los procedimientos del método de radiodifusión de información en vuelo sobre el tránsito aéreo (TIBA) Apéndice 10 del RAC 211 GESTION DE TRÁNSITO AEREO 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 Amazonas - TWR LET) hasta pasar 17500' pies, luego cambiarán a frecuencia 128,8 MHz.

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

- Será 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.

5.2.3 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.

5.2.4 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.

5.3 Aircraft taking off from SKLT airport

5.3.1 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, 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.

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

5.3.3 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.

5.3.4 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.

5.4 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.

## 5.5 Fraseología para transmisión TIBA

5.5.1 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)

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".

5.5.2 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".

## 6. Referencias

- AIC08/A03 Fecha 14/09/2005 Procedimientos aplicables para el cierre y mínimos de utilización de aeródromos;

## 5.5 Phraseology for TIBA transmissions

5.5.1 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)

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".

5.5.2 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 (aerodrome)
- 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."

## 6. References

- AIC AIC08 / A03 Date 09/14/2005 Applicable procedures for the closure and aerodrome operational minima;

- RAC 211, Gestión de Tránsito Aéreo Apéndice 10 Radiodifusión de Información en Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA), numeral 2.2. Escucha en frecuencia, numeral 2.6. Procedimientos anticollisión, numeral 2.7. Procedimientos normales de notificación de posición;
- Manual Guía de Servicios de Vigilancia ATS (Colombia);
- AIP/AERODROMO/SKLT-1;
- Manual Operativo local aeropuerto SKLT.

**REF AIP AD SKLT 2.23**

- RAC 211, Air Traffic Management Appendix 10 Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA), numeral 2.2. Monitor frequency, numeral 2.6. Anti-collision procedures, numeral 2.7. Normal position notification procedures;
- ATS Surveillance Services Guide Manual (Colombia);
- AIP / AERODROME / SKLT-1;
- SKLT Airport Local Operative Manual.

**REF AIP AD2 SKLT 2.23**