

TEL: +57 60 (1) 4251000	<b>REPÚBLICA DE COLOMBIA</b>	Imagen
Ext: 2723/2724/2725	<b>DIRECCIÓN DE OPERACIONES</b>	
AFS: SKBOYOYX	<b>DE NAVEGACIÓN AÉREA</b>	
email: ais@aerocivil.gov.co	<b>GESTIÓN DE INFORMACIÓN</b>	WEF 29 SEP 2014
	<b>AERONÁUTICA</b>	
	Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia—CGAC	
	<a href="https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais">https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais</a>	
<b>AIC 20/2014</b>		

## **NORMAS PROCEDIMENTALES PARA AERODROMOS NO CONTROLADOS Y USO DE FRECUENCIAS DE ANUNCIO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO**

### **Introducción**

La finalidad de la radiodifusión de información sobre el tránsito aéreo es permitir que los pilotos puedan transmitir informes y datos complementarios, en una frecuencia radiotelefónica (RTF) designada VHF, para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en el aeródromo o en las inmediaciones del mismo.

Estos procedimientos deben aplicarse a:

- a. Aeródromos que no cuenten con ATS, será necesario complementar la información sobre peligros de colisión suministrada por los servicios de tránsito aéreo y establecer en la medida de lo posible un ordenamiento y secuenciación del tránsito ingresando y saliendo; o
- b. Aeródromos en los cuales haya una interrupción temporal de los servicios normales de tránsito aéreo.

### **1 Frecuencia de anuncio de tránsito de aeródromo:**

- a. La frecuencia RTF 122.9 MHZ para aeródromos sin servicios de tránsito aéreo establecidos,
- b. La frecuencia regular de servicio, para aeródromos con frecuencias de torre publicada, pero que temporalmente se encuentran con el servicio de control de aeródromo suspendido o inoperativo.

### **2 Cambio de frecuencia para aeronaves IFR aterrizando en aeródromos sin servicio operativo de control de aeródromo:**

Las aeronaves en plan de vuelo IFR que tengan como destino un aeródromo sin servicio de control deben cambiar la frecuencia de anuncios de tránsito de aeródromo, tan pronto como ya no necesite mantener

## **PROCEDURAL RULES FOR UNCONTROLLED AERODROMES AND USE OF FREQUENCIES OF ANNOUNCEMENT OF AERODROME TRANSIT**

### **Introduction**

The purpose of air traffic information broadcasting is to enable pilots to transmit supplemental reports and data, on a designated VHF radiotelephone frequency (RTF), to alert pilots of other aircraft on the aerodrome or in the vicinity of it.

These procedures should apply to:

- a. Aerodromes that do not have ATS, it will be necessary to complement the information on collision hazards provided by air traffic services and establish, to the extent possible, ordering and sequencing of entering and exiting traffic; either
- b. Aerodromes in which there is a temporary interruption of normal air traffic services.

### **1 Aerodrome traffic announcement frequency:**

- a. The RTF frequency 122.9 MHZ for aerodromes without established air traffic services,
- b. The regular service frequency, for aerodromes with published tower frequencies, but that temporarily find the aerodrome control service suspended or inoperative.

### **2 Frequency change for IFR aircraft landing at aerodromes without operational aerodrome control service:**

Aircraft on an IFR flight plan whose destination is an aerodrome without control service must change the frequency of aerodrome traffic announcements, as soon as they no longer need to maintain direct communication with

comunicación directa con el ATC. Cuando se autorice el cambio de frecuencia, el piloto debe efectuarlo lo más pronto posible, a fin de obtener información de tránsito adicional en el aeródromo así como también información relacionada con la pista a la que procede dicho tránsito, puesto que la dependencia ATC no posee dicha información. La aeronave llegando en IFR, debe considerar además que si existe un procedimiento publicado de aproximación por instrumentos, la trayectoria de este puede estar en conflicto con las trayectorias del circuito de tránsito de la pista utilizada.

### **3 Métodos de anuncios de tránsito en aeródromos sin servicio de control de tránsito aéreo:**

- a. En Aeródromos sin servicio de control de tránsito aéreo resulta esencial que los pilotos que se encuentren en la vecindad de los mismos estén alerta buscando otro tránsito e intercambien información. Esto es de gran importancia puesto que podrían, eventualmente, estar evolucionando aeronaves sin comunicación. Para obtener el mayor grado de seguridad, es necesario que todas las aeronaves equipadas con radio transmitan y escuchen en la frecuencia establecida de anuncios de tránsito de aeródromo.
- b. Debido a la posibilidad de que aeronaves operando en aeródromos aledaños efectúen auto-anuncios simultáneos en la frecuencia definida, se deberá mencionar al inicio de cada transmisión el nombre del aeródromo, seguido de las palabras "anuncio de tránsito", distintivo de llamada y tipo de aeronave, posición respecto al aeródromo, altitud cuando corresponda, actitud de vuelo (descendiendo, saliendo, ingresando, etc.) y al final de cada transmisión el nombre del aeródromo de nuevo.
- c. Los pilotos de aeronaves llegando deberán mantener escucha y comunicarse en la frecuencia designada desde por lo menos 10 millas antes del aeródromo hasta el aterrizaje. Los pilotos de aeronaves saliendo deberán escuchar y comunicarse, en la Frecuencia designada, desde el encendido de los motores y hasta 10 millas fuera del aeródromo. Los pilotos de aeronaves en sobrevuelo alrededor del aeródromo a la altura del tránsito de aeródromo, deberán mantenerse a la escucha y comunicarse en la frecuencia designada mientras estén dentro de 10 millas alrededor del aeródromo.

El sistema por el cual un piloto difunde su posición y actividad de vuelo es el auto-anuncio. Los puntos de auto-anuncio según la fase de vuelo son los siguientes:

Aeronaves en procedimiento de aproximación IFR:

ATC. When the frequency change is authorized, the pilot must do so as soon as possible, in order to obtain additional traffic information at the aerodrome as well as information related to the runway to which said traffic proceeds, since the ATC unit does not have such information. The aircraft arriving in IFR must also consider that if there is a published instrument approach procedure, its trajectory may be in conflict with the traffic pattern trajectories of the runway used.

### **3 Traffic announcement methods at aerodromes without air traffic control service:**

- a. At Aerodromes without air traffic control service, it is essential that pilots who are in the vicinity of them are alert looking for other traffic and exchange information. This is of great importance since aircraft without communication could eventually be evolving. For the highest degree of safety, it is necessary for all radio-equipped aircraft to transmit and listen on the established airfield traffic announcement frequency.
- b. Due to the possibility that aircraft operating in neighboring aerodromes make simultaneous self-announcements on the defined frequency, the name of the aerodrome must be mentioned at the beginning of each transmission, followed by the words "transit announcement", call sign and type of aircraft, position with respect to the aerodrome, altitude when applicable, flight attitude (descending, leaving, entering, etc.) and at the end of each transmission the name of the aerodrome again.
- c. Pilots of arriving aircraft must maintain listening and communicate on the designated frequency from at least 10 miles before the aerodrome until landing. Departing aircraft pilots must listen and communicate, on the designated Frequency, from engine start up and up to 10 miles off the airfield. Pilots of aircraft flying around the aerodrome at the height of aerodrome traffic must listen and communicate on the designated frequency while within 10 miles of the aerodrome.

The system by which a pilot broadcasts his position and flight activity is self-announcement. The auto-announcement points according to the flight phase are the following:

Aircraft in IFR approach procedure:

- a. Abandonando el fijo de aproximación final en inbound (aproximación de no-precisión) o pasando la baliza exterior (aproximación de precisión).
- b. Establecido en el tramo de aproximación final.
- c. Al terminar el procedimiento de aproximación por instrumentos o al iniciar el procedimiento de aproximación frustrada.

Notificaciones para aeronaves llegando:

- a. 10 millas fuera
- b. Iniciando tramo a favor del viento
- c. Iniciando tramo básico
- d. Iniciando final
- e. Abandonando la pista

Notificaciones para aeronaves saliendo:

- a. Antes de iniciar el rodaje
- b. Antes de entrar en pista para despegar
- c. Abandonando el circuito de tránsito (indicar dirección de vuelo y altitud a la cual se asciende)

## Ejemplos de fraseología

### Llegadas:

SOGAMOSO ANUNCIO DE TRANSITO, A TODAS LAS ESTACIONES (NECESARIO PARA IDENTIFICAR UNA RADIODIFUSION) HK7789, KING AIR, 10 MILLAS AL ECO DESCENDIENDO A TRAVES DE 6000 PIES PARA ATERRIZAR, SOGAMOSO. SOGAMOSO ANUNCIO DE TRANSITO, A TODAS LAS ESTACIONES, HK7789, KING AIR, INICIANDO TRAMO A FAVOR DEL VIENTO (BASICO - FINAL) PISTA 05, SOGAMOSO.

### Salidas:

PUERTO NARE ANUNCIO DE TRANSITO, A TODAS LAS ESTACIONES, AERO-ORINOCO 327, SENECA, INGRESANDO PISTA 06 PARA DESPEGAR ASCENSO A 3500 PIES SALIENDO HACIA EL SIERRA, PUERTO NARE.

**NOTA GENERAL:** En aquellos aeródromos cuyo horario de operación sea **HJ** (entre la salida y la puesta del sol) y el horario de los servicios no cubra en su totalidad esta operación, el horario restante operará como "aeródromo no controlado" y se dará aplicación a las normas procedimentales anteriormente descritas.

**Ejemplo:** TAME

**Horario de Operación del aeródromo:** HJ

**Horario de los servicios.** 1300 - 1900

- a. Leaving the final approach fix on inbound (non-precision approach) or passing the outer mark (precision approach).

- b. Established on the final approach segment.

- c. At the end of the instrument approach procedure or at the start of the missed approach procedure.

Notifications for arriving aircraft:

- a. 10 miles out
- b. Starting section downwind
- c. Starting basic section
- d. Starting end
- e. Leaving the track

Notifications for departing aircraft:

- a. Before starting the shoot
- b. Before entering the runway for takeoff
- c. Leaving the traffic circuit (indicate direction of flight and altitude to which you ascend)

## Phraseology examples

### Arrivals:

SOGAMOSO TRAFFIC ANNOUNCEMENT, ALL STATIONS (NEEDED TO IDENTIFY A BROADCAST) HK7789, KING AIR, 10 MILES TO ECHO DESCENDING THROUGH 6000 FEET TO LANDING, SOGAMOSO. SOGAMOSO TRAFFIC ANNOUNCEMENT, ALL STATIONS, HK7789, KING AIR, STARTING DOWNWIND SECTION (BASIC - FINAL) RUNWAY 05, SOGAMOSO.

### Departures:

PUERTO NARE TRANSIT ANNOUNCEMENT, TO ALL STATIONS, AERO-ORINOCO 327, SENECA, ENTERING RUNWAY 06 TO TAKE OFF CLIMB AT 3500 FEET DEPARTING TOWARDS SIERRA, PUERTO NARE.

**GENERAL NOTE:** In those aerodromes whose hours of operation are HJ (between sunrise and sunset) and the hours of services do not cover this operation in its entirety, the remaining hours will operate as "uncontrolled aerodrome" and will be applied to the procedural rules described above.

**Example:** TAME

**Aerodrome Hours of Operation:** HJ

**Hours of services.** 1300 - 1900

**BTN:** SR - 1300 y 1900 - SS operará como AD no controlado.

**BTN:** SR - 1300 and 1900 - SS will operate as uncontrolled AD.

RPLC AIC C03/99