

## ENR 1.10 PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS

**1. GENERALIDADES**

Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se dispongan, cálculo de combustible necesario y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

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

Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelos repetitivos, es obligación del piloto al mando de una aeronave o del despachador licenciado correspondiente de la empresa, presentar el plan de vuelo en la oficina AIS/ARO en el aeródromo de salida, si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo debería tramitarse a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida.

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

En caso de aeródromos públicos sin servicios aeronáuticos y/o no controlados el piloto al mando reportará por cualquier medio o por la frecuencia tan pronto le sea practicable el plan de vuelo.

Para toda operación que se efectúe en aeródromos bajo la responsabilidad de la autoridad aeronáutica, debe presentarse un plan de vuelo individual, excepto las compañías autorizadas por plan de vuelo repetitivo - RPL.

Toda aeronave que haya presentado un plan de vuelo podrá solicitar autorización de control o de iniciar motores con no más de veinte (20) minutos de antelación respecto a la hora propuesta presentada en el plan de vuelo.

Para todos los FPL/RPL se utilizará el designador individual para tipo de aeronave A318, A319, A320, A321 y no se agruparán con el tipo de aeronave A32S.

**2. REQUISITOS PARA PRESENTAR UN PLAN DE VUELO.**

2.1. Todas las aeronaves que operen en aeródromos autorizados bajo responsabilidad de la Aeronáutica Civil deben presentar plan de vuelo para cualquier tipo de operación aérea.

2.2. Las aeronaves de matrícula extranjera, exceptuando las de servicio aéreo regular, deben cumplir con los siguientes requisitos de salida:

a) Presentar con el plan de vuelo la autorización especial para su ingreso y permanencia en el territorio colombiano, expedida por la Aeronáutica Civil, según lo especificado en la AIP Colombia Gen 1.2-2.

b) Presentar con el plan de vuelo, el paz y salvo por concepto de derechos de aeródromo y servicios de protección al vuelo, expedido por la administración

de cada aeropuerto, en vuelos nacionales e internacionales.

c) Presentar anexo al plan de vuelo, copia del General Declaration con los sellos de las autoridades de Emigración y Aduana, cuando se trate de vuelos internacionales.

d) Aeronaves de matrícula extranjera fletadas por compañías aéreas colombianas, deberán indicar su número de vuelo en la casilla 7 del plan de vuelo, en el caso de vuelos internacionales.

2.3. Los pilotos de aeronaves de matrícula colombiana de aviación privada o ejecutiva deben presentar personalmente con el plan de vuelo, licencia de pilotaje y certificado médico vigentes.

2.4. Las aeronaves de aviación general de matrícula colombiana, antes de iniciar un vuelo internacional deben presentar anexo al plan de vuelo, copia del General Declaration con los sellos de las autoridades de Emigración y Aduana.

2.5. En caso de no realizarse el vuelo en las fechas autorizadas, deberá tramitarse nuevamente el permiso ante la Aeronáutica Civil. Las fechas de autorización de vuelos, se consideran en hora local colombiana.

2.6. Los planes de vuelo de aeronaves de operadores aéreos de servicio regular serán tramitados por un miembro de la tripulación (piloto o copiloto) o despachador licenciado del respectivo operador aéreo.

2.7. Los operadores aéreos de servicio aéreo regular, servicio aéreo no regular y aviación militar que deseen tramitar los planes de vuelo y sus mensajes asociados; plan de vuelo - FPL, demora - DLA, modificación - CHG, y cancelación - CNL, de sus operaciones aéreas a través de la AMHS/AFTN - Procedimiento FILING, deben estar autorizados por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

2.8. Solo el piloto licenciado al mando de una aeronave o el despachador licenciado del correspondiente operador aéreo, podrán transmitir desde su respectivo Software, los mensajes de planes de vuelo y sus mensajes asociados; plan de vuelo - FPL, demora - DLA, modificación - CHG, y cancelación - CNL, a través del Procedimiento FILING.

**Nota 1.** No se aceptará el trámite de planes de vuelo, ni se autorizará ninguna operación aérea sin el previo cumplimiento de los requisitos mencionados.

**Nota 2.** En Colombia los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas (5días) de anticipación respecto a la hora prevista de fuera de calzos - EOBT, de un vuelo, excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelos repetitivos - RPL. La presentación de plan de vuelo antes de la salida debería hacerse en la oficina AIS/ARO en el aeródromo de salida, si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo debería tramitarse a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida, en la forma de presentación correspondiente.

**3. PROCEDIMIENTOS PARA ACEPTAR UN PLAN DE VUELO.**

3.1. Hora de presentación.

a) A menos que la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de

suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos sesenta (60) minutos antes de la salida; salvo los planes de vuelo repetitivos, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

(i) Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o

(ii) Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

b) Los operadores aéreos de servicio aéreo regular, servicio aéreo no regular y aviación militar que transmitan los planes de vuelo a través del Procedimiento FILING, deben realizarlo con un tiempo no menor a noventa (90) minutos antes de la hora prevista de fuera de calzos – EOBT.

### 3.2. Lugar de presentación.

El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente oficina AIS/ARO. En aquellos aeropuertos controlados donde no exista una oficina AIS/ARO, el servicio será prestado por los servicios de tránsito aéreo a cargo de dicho aeródromo.

### 3.3. Plan de vuelo para el servicio de alerta únicamente.

Se proporciona en principio, un servicio de alerta a los vuelos para los cuales se ha presentado un plan de vuelo.

### 3.4. Contenido del plan de vuelo.

Se pueden solicitar formularios de planes de vuelo formato OACI, en las oficinas AIS/ARO o del aeropuerto de origen. El plan de vuelo contendrá información respecto a los siguientes datos:

- a) Tipo de plan de vuelo.
- b) Identificación de la aeronave, del piloto y del explotador.
- c) Reglas de vuelo.
- d) Tipo de vuelo.
- e) Número y tipo de aeronave.
- f) Categoría de estela Turbulenta.
- g) Equipo, identificación de radio, frecuencias, ayudas para la navegación y aproximación, radar secundario de vigilancia.
- h) Aeródromo de salida y hora prevista.
- i) Velocidad de crucero.
- j) Nivel de crucero.
- k) Ruta que ha de seguirse.
- l) Horas previstas sobre los límites de la región de información de vuelo.
- m) Aeródromo de destino previsto.
- n) Tiempo total estimado.
- o) Aeródromos alternativos.

p) Información complementaria.

## 4. FORMAS DE PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO.

El plan de vuelo deberá ser presentado ante la correspondiente oficina AIS/ARO o en las torres de control en los aeródromos controlados donde no figure la oficina AIS/ARO, en una de las siguientes formas:

- a) En medio físico-papel.
- b) Por radio, mientras la aeronave respectiva se encuentre en vuelo - AFIL.
- c) Vía Internet, conforme a lo establecido en esta parte.
- d) Vía telefónica, conforme a lo establecido en esta parte.
- e) Vía FILING, conforme a lo establecido en esa parte.

Cualquiera que sea su forma de presentación; el piloto al mando de la correspondiente aeronave, el despachador o el copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo y el explotador de dicha aeronave, serán los únicos responsables por la información consignada en él y por su correcta ejecución.

### 4.1. Plan de vuelo en medio físico-papel

a) Salvo circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, el plan de vuelo en papel estará contenido en el formato establecido. En el formato de plan de vuelo deberá consignarse el nombre y número de licencia del piloto al mando y la firma de éste, o la firma del copiloto o despachador que lo hubiera elaborado. En este último caso, también se anotará el nombre y número de licencia, de quien suscriba, además de los del piloto al mando de la aeronave.

### 4.2. Plan de vuelo por radio-AFIL

a) El plan de vuelo por radio (AFIL) será admisible solo respecto de aeronaves en vuelo. Este plan de vuelo contendrá los datos esenciales respecto del vuelo o parte del vuelo a realizar, incluyendo: identificación de la aeronave, reglas de vuelo, tipo de aeronave, aeródromo de salida, hora, velocidad, nivel, ruta, aeródromo de destino, hora estimada de llegada, aeródromo alternativo, autonomía, personas a bordo, color, marca y modelo de la aeronave, piloto al mando y licencia.

b) Encontrándose la aeronave en tierra, el plan de vuelo AFIL solo se aceptará a aeronaves de Estado, en misión de orden público.

c) El funcionario de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo ATS, que reciba un plan de vuelo por radio, lo transcribirá en el formato correspondiente, agregando como información complementaria (otros datos) información sobre la circunstancia de haber sido recibido "AFIL" y lo remitirá o dictará por sistema conmutado ATS a la dependencia AIS/ARO o FDP correspondiente.

d) Un plan de vuelo por radio, de una aeronave que haya despegado desde un aeródromo no controlado, deberá ser dado dentro de los primeros 15 minutos de vuelo, a menos que existan demostrables circunstancias de fuerza mayor que lo impidan.

#### 4.3. Plan de vuelo vía Internet

Podrán presentar Planes de Vuelo por Internet (e-FPL) los pilotos y despachadores conforme a las siguientes condiciones:

a) El interesado será titular de una licencia vigente de piloto (PPA, PPH, PCA, PCH, PTL, PTH) o de despachador (DPA) y estará habilitado para operar o despachar la clase o tipo de aeronave y de vuelo en cuestión.

b) El piloto o despachador interesado en proponer un plan de vuelo por Internet, se habrá registrado previamente en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), diligenciando el formato publicado para el efecto y habrá obtenido una contraseña asignada por la Aeronáutica Civil a través de dicho sistema.

c) Los pilotos o despachadores de aeronaves de Estado igualmente podrán registrarse y proponer planes de vuelo por Internet bajo las condiciones de este numeral, haciendo uso de las contraseñas que al efecto sean asignadas a la respectiva fuerza.

d) El plan de vuelo vía Internet podrá ser presentado únicamente respecto de vuelos que tengan como origen alguno de los aeropuertos indicados en la circular que al efecto emita la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, o quien haga sus veces.

#### 4.4. Plan de vuelo vía telefónica

El plan de vuelo presentado telefónicamente será admisible en las oficinas AIS/ARO y/o FDP, únicamente respecto de aeronaves civiles del Estado (de Gobierno) y de aeronaves de Estado (de las Fuerzas Armadas EJC, ARC, FAC, PNC).

#### 4.5. Procedimiento FILING.

##### 4.5.1. Descripción.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, implementa para el territorio colombiano el Procedimiento FILING, el cual es una forma de presentación de plan de vuelo (FPL FILING), que consiste en que los operadores aéreos de servicio aéreo regular, servicio aéreo no regular y aviación militar, transmitan desde su respectivo Software, a través de la AMHS/AFTN, los mensajes de movimiento de tipo: plan de vuelo – FPL, demora – DLA, modificación – CHG, y cancelación – CNL, de sus operaciones aéreas a nivel nacional, a todos los destinatarios interesados. Con el propósito de realizar el debido filtro de información y posterior aceptación de los mensajes de plan de vuelo y sus mensajes asociados; para Colombia estos mensajes de movimiento deben ser transmitidos únicamente a la dirección AMHS para vuelos IFR Procedimiento FILING del aeródromo en el cual se origina el vuelo; estas direcciones AMHS están estipuladas en la AIP/Colombia ENR 1.11.

Los mensajes de movimiento que transmitan los operadores aéreos serán revisados en las oficinas AIS/ARO por los licenciados OEA del Grupo Servicios de Información Aeronáutica - AIM. Una vez estos mensajes sean revisados, los licenciados OEA procederán a responder a los operadores aéreos, vía AMHS/AFTN, con mensajes de aceptación – ACK, o rechazo – REJ, a los mensajes de movimiento. Cuando el mensaje de movimiento sea revisado y aceptado, se transmitirá a las direcciones AMHS/AFTN interesadas a nivel nacional, de acuerdo con la normatividad vigente en el AIP Colombia - ENR 1.11.

La responsabilidad delegada a los operadores aéreos de transmitir los mensajes de movimiento a nivel nacional e internacional, vía AMHS/AFTN, se basa en la normatividad vigente de la OACI en el Documento 4444 OACI, Apéndice 2, numeral 2.2.1: Espacio sombreado que precede a la Casilla 3 — para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

Por ende, el operador aéreo es responsable de toda la información que se transmita a nivel internacional, así como de la actualización y cancelación de esta. El Grupo AIM, por su parte, es responsable de la información que se transmita a nivel nacional, así como de la actualización y cancelación de esta.

El Procedimiento FILING solo se desarrolla en los aeródromos de Colombia en donde se brinda el Servicio AIS/ARO.

##### 4.5.2. Desarrollo del Procedimiento FILING.

**Nota:** Cada operador aéreo que desarrolle el Procedimiento FILING debe estar autorizado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea – DSNA, y tener firmada la carta de entendimiento entre la Aeronáutica Civil y el operador aéreo.

**Nota:** Las operaciones aéreas de vuelos, ferry y traslado deben ser presentadas mediante plan de vuelo presentado – FPL o plan de vuelo por Internet/Electrónicos – e-FPL, en las oficinas AIS/ARO en el cual se origina la operación aérea.

**Nota:** Los operadores aéreos que solamente estén autorizados para realizar el Procedimiento FILING para operaciones aéreas internacionales, podrán efectuar el Procedimiento FILING en operaciones aérea nacionales, en el caso de vuelos por uso de aeródromo alterno.

**Nota:** En ningún caso el licenciado OEA debe modificar la información contenida en los mensajes de movimiento transmitidos por los operadores aéreos; desde la casilla 3 a la casilla 18 o 22, según corresponda el mensaje de movimiento.

##### 4.5.2.1. Mensajes de movimiento con sus tiempos de transmisión:

- a) Plan de Vuelo – FPL: El mensaje de plan de vuelo debe ser transmitido por el operador aéreo desde la casilla 3 hasta la casilla 18 del formato del mensaje de plan de vuelo.
- Tiempo de transmisión: Mínimo 90 minutos antes de la hora prevista de fuera de calzos – EOBT.
- b) Demora – DLA: El mensaje de demora debe ser transmitido por el operador aéreo según el formato para este mensaje; casillas 3, 7, 13, 16 y 18.
- Tiempo de transmisión: Se transmitirá un mensaje DLA desde el momento en que se transmite el plan de vuelo y 30 minutos después de la hora prevista de fuera de calzos – EOBT.
- c) Modificación – CHG: El mensaje de modificación debe ser transmitido por el operador aéreo según el formato para este mensaje; casillas 3, 7, 13, 16, 18 y 22.
- Tiempo de transmisión: Se transmitirá un mensaje CHG desde el momento en que se transmite el plan de vuelo y 30 minutos antes de la hora prevista de fuera de calzos – EOBT.

d) Cancelación – CNL: El mensaje de cancelación debe ser transmitido por el operador aéreo según el formato para este mensaje; casillas 3, 7, 13, 16 y 18.

- Tiempo de transmisión: En cualquier momento cuando la empresa aérea tenga conocimiento de no realizar su vuelo y el plan de vuelo se encuentre vigente.

e) Los operadores aéreos que no transmitan el mensaje de modificación – CHG, mediante el Procedimiento FILING, deberán transmitir un mensaje de cancelación – CNL, al plan de vuelo – FPL, inicial y posteriormente transmitir el plan de vuelo – FPL, corregido. El tiempo de transmisión para los FPL corregidos será el siguiente:

- Tiempo de transmisión: Se transmitirá un mensaje FPL corregido, desde el momento en que se transmite el mensaje de CNL al FPL inicial y 30 minutos antes de la hora prevista de fuera de calzos – EOBT.

4.5.2.2. El operador aéreo debe transmitir a través de la AMHS/AFTN los mensajes de movimiento: FPL, DLA, CHG y CNL de sus operaciones aéreas en el territorio colombiano cumpliendo con lo estipulado en el numeral 4.5.2.1. y para Colombia únicamente a la dirección AMHS para vuelos IFR Procedimiento FILING del aeródromo en la cual se origina el vuelo. Las direcciones/buzones AMHS que se utilizan para el Procedimiento FILING son SK//ZPZG de cada aeródromo donde se brinda el servicio AIS/ARO a nivel nacional y lo establecido en la AIP Colombia - ENR 1.11.

4.5.2.3. Para las operaciones internacionales u operaciones aéreas en donde se vea involucrada una Unidad de Control de Tránsito – ATCU, internacional, el operador aéreo debe transmitir los mensajes de movimiento: FPL, DLA, CHG y CNL a todas las direcciones AMHS/AFTN a nivel internacional, interesadas en la operación aérea, cumpliendo con lo estipulado en los AIP de cada estado por el cual curse la operación aérea y para Colombia únicamente a la dirección AMHS para vuelos IFR Procedimiento FILING del aeródromo en la cual se origina el vuelo.

4.5.2.4. Cada vez que un licenciado OEA reciba los mensajes de movimiento: FPL, DLA, CHG y CNL, procederá a revisar que la información contenida en estos mensajes cumpla con la normatividad aeronáutica nacional y los SARPS/OACI.

4.5.2.5. Una vez revisada la información, el licenciado OEA debe transmitir, vía AMHS/AFTN, un mensaje de aceptación – ACK, o rechazo – REJ, a cada mensaje de movimiento transmitido por el operador aéreo, según el caso.

**Nota:** No se responderá con mensaje de aceptación – ACK, a los mensajes de cancelación - CNL.

4.5.2.6. Cuando el operador aéreo reciba un mensaje de rechazo – REJ, debe retransmitir el mensaje de movimiento, debidamente corregido. En caso de ser un mensaje de FPL, debe de transmitir un mensaje de CNL antes de transmitir el mensaje de FPL corregido.

**Nota:** El licenciado OEA debe rechazar un mensaje de movimiento cuantas veces sea necesario.

4.5.2.7. Después de enviado el mensaje de aceptación – ACK, el licenciado OEA, debe transmitir el mensaje de movimiento en cuestión: FPL, CHG, DLA y CNL a través de la AMHS/AFTN, a las direcciones AMHS/AFTN interesadas a nivel nacional, de entendimiento con la normatividad vigente en el AIP Colombia - ENR 1.11.

4.5.2.8. Con el fin de realizar una adecuada gestión, los licenciados OEA transmitirán los mensajes de movimiento: FPL, DLA, CHG, CNL, mensajes de aceptación – ACK, y rechazo – REJ, desde las direcciones AMHS SK//ZPZY y SK//ZPZJ de su respectivo aeródromo.

4.5.2.9. En ningún caso se debe retransmitir un mensaje de movimiento a una dependencia a la cual ya haya sido transmitido a fin de evitar la duplicidad de información, a menos que sea expresamente solicitada, de ser así, este mensaje de movimiento se debe transmitir únicamente a la dirección que lo requiera.

4.5.2.10. El operador aéreo validará los mensajes de movimiento transmitidos al recibir el mensaje de aceptación – ACK o rechazo - REJ. En caso de no recibir la validación en los 20 minutos posteriores al envío del mensaje de movimiento, debe comunicarse a los teléfonos y/o al correo electrónico de la oficina AIS/ARO correspondiente.

4.5.2.11. El envío de los mensajes de movimiento debe cumplir con lo establecido en:

a) Las categorías, las normas, métodos recomendados y procedimientos establecidos por la OACI en sus diferentes documentos y anexos.

b) La AIP Colombia parte ENR 1.10 "Planificación de los Vuelos".

c) La AIP Colombia parte ENR 1.11 "Dirección de los mensajes de plan de vuelo".

d) Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, en todo lo referente a planes de vuelo.

4.5.2.12. En caso de que el operador aéreo no transmita directamente los mensajes de movimiento: FPL, DLA, CHG y CNL vía AMHS/AFTN, debe presentar los FPL teniendo en cuenta las formas de presentación establecidas en la AIP Colombia parte ENR 1.10.

4.5.2.13. Cuando el licenciado OEA reciba una solicitud de plan de vuelo suplementario – RQS, se enviará vía correo electrónico esta solicitud al operador aéreo y este debe responder con el envío del plan de vuelo suplementario – SPL, en el menor tiempo posible, ya sea vía AMHS o correo electrónico. Una vez el licenciado OEA reciba el SPL, lo transmitirá vía AMHS a la unidad de tránsito aéreo que lo haya solicitado.

4.5.2.14. Los operadores aéreos realizaran sus solicitudes y requerimientos a los teléfonos y correo electrónico de la oficina AIS/ARO correspondiente.

## 5. SISTEMA DE PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL).

### 5.1. Generalidades.

Los procedimientos relativos al empleo de Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) se ajustan al Documento 4444 de la OACI en su capítulo 16 "Procedimientos Mixtos", ítem 16.4 "Uso de los Planes de Vuelos Repetitivos (RPL)".

### 5.2. Reglamentación del Plan de Vuelo Repetitivo (RPL).

5.2.1. Los RPL se utilizarán exclusivamente en vuelos del Servicio Aéreo Regular (S) de itinerario, con reglas de vuelo IFR.

5.2.2. Los elementos de cada plan de vuelo deberán tener un alto grado de estabilidad.

5.2.3. Los RPL comprenderán todo el vuelo desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino.

5.2.4. Los RPL comprenderán únicamente vuelos con operación desde aeródromos en Colombia hacia aeródromos nacionales e internacionales.

5.2.5. Los Estados no aplicarán los RPL para vuelos internacionales, a menos que los Estados contiguos afectados ya los usen o vayan a usarlos al mismo tiempo.

Nota: Será responsabilidad de las empresas aéreas realizar la coordinación con los Estados contiguos afectados para la recepción de sus planes de vuelo con destinos internacionales.

5.2.6. Los RPL se identificarán radiotelefónicamente por el designador de la empresa explotadora de la aeronave y número de vuelo, y no por el registro de la aeronave.

5.2.7. La matrícula de la aeronave podrá ser solicitada por las dependencias ATS a las tripulaciones de vuelo a través de las frecuencias radiotelefónicas.

5.2.8. La Aeronáutica Civil, en caso de circunstancias excepcionales y en forma temporal, podrán suspender el uso del RPL, por medio de aviso previo.

5.3. Procedimientos para la Presentación de los Formularios RPL por los Explotadores.

5.3.1. Presentar los Formularios RPL consistentes con la coordinación y asignación de SLOT, aprobados por la Oficina de Coordinación de SLOT Colombia.

5.3.2. Presentar los Formularios RPL con los datos vigentes de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica de Colombia y de los Estados sobrevolados y/o de destino.

5.3.3. Presentar los Formularios RPL mensualmente y mínimo diez (10) días antes del mes de operación, ejemplo: los RPL del mes de mayo de 2015 se deben presentar a más tardar el día 20 de abril de 2015.

5.3.4. Presentar los Formularios RPL al Grupo AIM a través del correo electrónico: e-FPL@aerocivil.gov.co, el cual deberá ser remitido por el personal que la compañía designe y desde un correo corporativo.

5.3.5. Presentar los Formularios RPL y sus enmiendas en un archivo con formato de hoja de cálculo de Microsoft Excel (.Xlsx). Ver tabla 1.

5.3.6. El explotador conservará, en el aeródromo de salida o en otra ubicación convenida, la información sobre aeródromos de alternativa y los datos de plan de vuelo suplementario (que figuran normalmente en la casilla 19 del plan de vuelo OACI) de modo que, a solicitud de las dependencias ATS, puedan suministrarse sin demora. En el formulario RPL deberá registrarse el nombre de la oficina en la cual se puede obtener dicha información.

5.4. Cambios a los RPL

5.4.1. Cambios Permanentes

5.4.1.1. Los cambios permanentes, que impliquen la inclusión de nuevos vuelos y la supresión o modificación de los que figuran en las listas, se presentarán en forma de listas enmendadas.

5.4.1.2. Los cambios permanentes a los RPL se presentarán con mínimo diez (10) días antes de la fecha de operación.

5.4.1.3. Los cambios permanentes a los RPL se presentarán al Grupo AIS/COM a través del correo electrónico e-FPL@aerocivil.gov.co, el cual deberá ser remitido por el personal que la compañía designe y desde un correo corporativo.

5.4.1.4. Todos los cambios de los RPL deberán presentarse conforme a las instrucciones relativas a la preparación de los Formularios RPL.

5.4.2. Cambios Temporales.

5.4.2.1. Los cambios de carácter temporal y ocasional de los RPL relativos a:

- Tipo de aeronave (con sus implicaciones).
- Ruta (con sus implicaciones).
- Adelanto/Demora de la hora de fuera calzos.
- Aeródromo de alternativa.

**Nota:** Los cambios podrán ser presentados por cualquiera de las formas que existen de presentación de los planes de vuelo para el servicio aéreo regular.

5.4.2.2. Los cambios relativos al nivel de crucero podrán notificarse por radiotelefonía en ocasión del primer intercambio de comunicaciones con la dependencia ATS correspondiente.

5.4.2.3. Los cambios relativos a las salidas normalizadas por instrumentos (SID), podrán realizarse por radiotelefonía entre la tripulación de vuelo y la dependencia ATS correspondiente en ocasión del primer intercambio de comunicaciones, en concordancia con las condiciones operacionales del aeródromo.

5.4.2.4. Si hubiera que modificar lo relativo a:

- La identificación de la aeronave.
- El aeródromo de salida y/o destino.
- Cambio de ruta en vuelos con destinos internacionales.
- Se cancelará el FPL/RPL para el día en cuestión y se presentará un plan de vuelo para el caso.

Nota: Debido a las estrictas exigencias del control de afluencia, si los explotadores no cumplieran con este procedimiento podría ocasionarse la cancelación automática del RPL para ese vuelo en particular en una o más dependencias ATS interesadas.

5.4.2.5. Siempre que el explotador sepa que se ha cancelado un vuelo para el cual se haya presentado un RPL, deberá notificarlo a la dependencia ATS responsable del aeródromo de salida.

5.5. Procedimientos entre Explotador y Piloto.

5.5.1. El explotador se asegurará de que el piloto al mando dispone de la información más reciente sobre el plan de vuelo, incluso los cambios permanentes y los ocasionales, concernientes a un vuelo en particular y que hayan sido debidamente notificados al organismo competente.

5.6. Formulario RPL.

5.6.1. Instrucciones para Completar el Formulario RPL.

5.6.1.1. Generalidades.

5.6.1.1.1. Anótense solamente los planes de vuelo que hayan de realizarse de acuerdo con IFR. (Reglas de vuelo I en el formulario FPL).

5.6.1.1.2. Se supone que todas las aeronaves realizan vuelos regulares (tipo de vuelo S en el formulario FPL), en caso contrario, notifíquese en Q (Observaciones).

5.6.1.1.3. Se supone que todas las aeronaves que vuelen según RPL están equipadas con transpondedores en clave 4096, Modos A y C. En caso contrario notifíquese en Q (Observaciones).

5.6.1.1.4. Anótese los planes de vuelo en orden alfabético según el indicador de lugar OACI del aeródromo de salida.

5.6.1.1.5. Anótese los planes de vuelo para cada aeródromo de salida en orden cronológico según las horas previstas de fuera calzos (EOBT).

5.6.1.1.6. Sígase con exactitud la representación convencional de los datos indicada para el formulario de plan de vuelo, a menos que se indique específicamente otras cosas en 5.6.1.4.

5.6.1.1.7. Insértense siempre las horas con 4 cifras UTC.

5.6.1.1.8. Insértense todas las duraciones previstas con 4 cifras (horas y minutos).

5.6.1.1.9. Indíquense con claridad todas las adiciones y supresiones de acuerdo con lo establecido para la casilla H en 5.6.1.4. En las listas subsecuentes se anotarán los datos corregidos y agregados y se omitirán los planes de vuelo suprimidos.

5.6.1.1.10. Numérense las páginas indicando el número de página y el número total de páginas que se han presentado.

5.6.1.1.11. Utilícese más de una línea para cualquiera de los RPL en los que no sea suficiente el espacio proporcionado para las casillas O y Q en una línea.

5.6.1.2. La cancelación de un vuelo se efectuará de la forma siguiente:

5.6.1.2.1. Anótese en la casilla H un signo menos (-) seguido de los demás conceptos del vuelo cancelado;

5.6.1.2.2. Insértense una entrada subsiguiente que consista en un signo más (+) en la casilla H y la fecha del último vuelo en la casilla J, sin modificar los demás conceptos del vuelo cancelado.

5.6.1.3. Las modificaciones de un vuelo se anotarán de la forma siguiente:

5.6.1.3.1. Efectúese la cancelación según se indica en 5.6.1.2.

5.6.1.3.2. Insértense una tercera entrada con los nuevos planes de vuelo en los que se notificarán, según sea necesario, los conceptos apropiados incluso las nuevas fechas de validez que figuran en las casillas I y J.

**Nota:** Todas las entradas correspondientes al mismo vuelo se insertarán sucesivamente en el orden antes mencionado.

5.6.1.4. Instrucciones para la Inserción de los Datos al Formulario RPL.

5.6.1.4.1. Complétense las casillas A hasta la Q como se indica a continuación:

CASILLA: NOVEDAD

INSÉRTESE el indicador P, M o C según corresponda:

P – Presentación de un formulario RPL.

M – Modificación del formulario RPL.

C – Corrección del formulario RPL.

CASILLA: NÚMERO DE REGISTROS

INSÉRTESE el número de registros reportados como tipo\_2 (lista de vuelo), enviados a continuación del registro tipo\_1.

CASILLA A: EXPLOTADOR

INSÉRTESE el nombre del explotador.

CASILLA: VIGENCIA

INSÉRTESE la fecha a partir de la cual el formulario RPL estará vigente. Debe presentarse en formato AAMMDD que corresponde al año, el mes y el día respectivamente.

INSÉRTESE la fecha hasta cuando el formulario RPL estará vigente. Debe presentarse en formato AAMMDD que corresponde al año, el mes y el día respectivamente.

CASILLA B: DESTINATARIOS

INSÉRTESE el nombre de los organismos designados por los Estados para administrar los RPL correspondientes a las FIR o a las zonas de responsabilidad afectadas por la ruta de vuelo.

CASILLA G: INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

(Casilla 19 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE nombre y detalles apropiados del contacto de la entidad donde se mantiene disponible, y puede obtenerse inmediatamente, la información normalmente proporcionada en la casilla 19 del FPL.

CASILLA H: TIPO DE INSCRIPCIÓN

INSÉRTESE un signo menos (-) para cada plan de vuelo que debe suprimirse de la lista.

INSÉRTESE un signo más (+) para cada inscripción inicial y, si se efectúan otras presentaciones para cada plan de vuelo que no se haya incluido en la presentación anterior.

Nota: En esta casilla no es necesario incluir los datos correspondientes a cualquier plan de vuelo que no hayan sido modificados después de la presentación anterior.

CASILLA I: VÁLIDO DESDE

INSÉRTESE fecha primera (año, mes, día) en que está programado el vuelo regular. Debe estar dentro de la vigencia del Formulario RPL.

CASILLA J: VÁLIDO HASTA

INSÉRTESE última fecha (año, mes, día) en que está programado el vuelo según lo indicado en la lista. Debe estar dentro de la vigencia del Formulario RPL.

CASILLA K: DÍAS DE OPERACIÓN

INSÉRTESE número correspondiente al día de la semana en la columna correspondiente; lunes = 1 (uno) a domingo = 7 (siete).

INSÉRTESE 0 (cero), en la columna correspondiente, para cada día en que no se realicen vuelos.

CASILLA L: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

(Casilla 7 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves.

INSÉRTESE el número de vuelo con el que se identifica la aeronave (numérico de 4 dígitos).

**CASILLA M: TIPO DE AERONAVE Y CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA**

(Casilla 9 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE el designador OACI apropiado según se especifica en el Doc. 8643 de la OACI – Designadores de tipos de aeronave.

INSÉRTESE el indicador H, M o L según corresponda:

H – PESADA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kg o más.

M – MEDIA para indicar un tipo de aeronaves de masa máxima certificada de despegue inferior a 136.000 kg, pero superior a 7.000 kg.

L – LIGERA para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kg o menos.

**CASILLA N: AERÓDROMOS DE SALIDA Y HORA**

(Casilla 13 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910).

INSÉRTESE la hora prevista de fuera calzos (EOBT), es decir, la hora prevista en que la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida. Debe presentarse en formato HHMM (UTC) que corresponde a la hora (00-23) y los minutos (00-59) respectivamente.

**CASILLA O: RUTA**

(Casilla 15 del plan de vuelo OACI).

a) Velocidad de crucero.

INSÉRTESE el indicador K, N o M según corresponda:

N – Nudos.

K – Kilómetros por hora.

M – Número de Mach verdadero.

INSÉRTESE la velocidad verdadera, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, de acuerdo con la casilla 15 a) del plan de vuelo OACI.

b) Nivel de crucero

INSÉRTESE el indicador F, S, A o M según corresponda:

F – Nivel de vuelo.

S – Nivel métrico normalizado en decenas de metros.

A – Altitud en centenares de pies.

M – Altitud en decenas de metros.

INSÉRTESE el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, de acuerdo con la casilla 15 b) del plan de vuelo OACI.

c) Ruta.

INSÉRTESE la ruta completa de acuerdo con la casilla 15 c) del plan de vuelo OACI.

**CASILLA P: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA**

(Casilla 16 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910).

INSÉRTESE la duración total prevista. Debe presentarse en formato HHMM (UTC) que corresponde a la hora (00-23) y los minutos (00-59) respectivamente.

**CASILLA Q: OBSERVACIONES**

(Casilla 18 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE toda información requerida por la autoridad ATS, datos notificados normalmente en la casilla 18 del plan de vuelo OACI y toda otra información pertinente al plan de vuelo que resulte de interés para los ATS.

**CASILLA R: AERÓDROMO DE ALTERNATIVA**

(Casilla 16c del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de alternativa, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc. 7910).

**CASILLA S: REGLA DE VUELO**

(Casilla 8 del plan de vuelo OACI).

INSÉRTESE el indicador I, V, Y o Z según corresponda:

I – Si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR.

V – Si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR.

Y – Si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo.

Z – Si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Nota: Especifíquese en la casilla 15 el punto o puntos en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

**CASILLA T: EQUIPO Y CAPACIDADES**

(Casilla 10 del plan de vuelo OACI)

INSÉRTESE equipo y capacidades de radiocomunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación, de acuerdo con la casilla 10 a) del plan de vuelo OACI

INSÉRTESE equipo y capacidades de vigilancia, de acuerdo con la casilla 10 b) del plan de vuelo OACI.

**CASILLA U: HORA LLEGADA**

INSÉRTESE la hora de llegada del vuelo. Debe presentarse en formato HHMM (UTC) que corresponde a la hora (00-23) y los minutos (00-59) respectivamente.

**CASILLA V: TIEMPO BLOQUE**

INSÉRTESE el tiempo de taxeo, que es el tiempo de remolque más el tiempo estimado de rodaje. Debe presentarse en formato HHMM (UTC) que corresponde a la hora (00-23) y los minutos (00-59) respectivamente.

**CASILLA W: FRECUENCIAS**

INSÉRTESE el número de frecuencias semanales de un vuelo. Este número debe ser un entero entre uno (1) y siete (7).

INSÉRTESE el identificador único del registro. En este caso de cancelar o modificar el vuelo, se debe referenciar este valor.

## 6. CAMBIOS AL PLAN DE VUELO PRESENTADO.

Todos los cambios realizados a un plan de vuelo presentado para vuelos IFR o VFR que se realicen como un vuelo controlado, de conformidad con lo dispuesto sobre cambios inadvertidos y los cambios importantes, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los Servicios de Tránsito Aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia ATS correspondiente.

Toda aeronave que opere de acuerdo con las reglas de vuelo visual y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos deberá:

- a) Comunicar los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado, y
- b) Obtener autorización antes de proseguir en IFR cuando se encuentre o vaya a ingresar en espacio aéreo controlado.

**Nota:** La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante y como tal debe notificarse.

## 7. DEMORA/CANCELACIÓN DEL PLAN DE VUELO.

7.1. Cuando se requiera cancelar o modificar el plan de vuelo, se debe informar lo antes posible a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

7.2. Si se termina el vuelo en un aeródromo sin servicios de tránsito aéreo y no se dispone en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la tripulación al mando transmitirá inmediatamente antes de aterrizar un informe de llegada. Normalmente esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opera la aeronave. Si no es posible la comunicación se debe informar por el medio más rápido que se disponga después de aterrizar, a fin de evitar la declaratoria de emergencia.

7.3. Los informes de llegada contendrán los siguientes elementos de información:

- a) Identificación de la aeronave.
- b) Aeródromo de salida.
- c) Aeródromo de llegada.
- d) Hora de llegada.

7.4. En el caso de que haya una demora de más de 60 minutos (1 hora) respecto a la hora prevista de fuera de calzos y el vuelo no se iniciare o no se haya gestionado una demora por el operador aéreo; dicho plan de vuelo se considerará cancelado.

## 8. PLAN DE CONTINGENCIA SISTEMA PLANES DE VUELO POR INTERNET/ELECTRÓNICOS (e-FPL).

8.1. Reglamentación.

8.1.1. Cuando por fallas del sistema e-FPL los usuarios autorizados por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea no tengan acceso a la presentación de los planes de

vuelo y mensajes asociados por Internet, el usuario e-FPL podrá recurrir a las otras formas de presentación de los planes de vuelo según su condición.

8.1.2. Aplica únicamente para las empresas de servicio aéreo regular, servicio aéreo no regular de carga y aviación militar.

8.1.3. Informar por medio de un mensaje a los correos electrónicos e-FPL@aerocivil.gov.co y Linea3000@aerocivil.gov.co que el sistema e-FPL se encuentra fuera de servicio.

8.2. Plan de Contingencia.

8.2.1. e-FPL Fuera de Servicio:

8.2.1.1. Plan de Vuelo Presentado (FPL) y Cambios (CHG) al Plan de Vuelo:

- Enviar el formulario FPL totalmente diligenciado en formato .PDF, vía correo electrónico, a la oficina AIS/ARO encargada de gestionar los FPL del aeródromo de salida, según la distribución establecida en la tabla 2.

8.2.1.2. Demora (DLA) y Cancelación (CNL) del Plan de Vuelo:

- Enviar el formato llamado Demora (DLA) y Cancelación (CNL) FPL/RPL (ver tabla 3) totalmente diligenciado en formato .PDF, vía correo electrónico, a la oficina AIS/ARO encargada de gestionar los FPL del aeródromo de salida, según la distribución establecida en la tabla 2.

8.2.2. e-FPL y Correo Electrónico Oficinas AIS/ARO Fuera de Servicio:

8.2.2.1. Plan de Vuelo Presentado (FPL) y Cambios (CHG) al Plan de Vuelo:

- Presentar en medio físico el formulario FPL totalmente diligenciado en la oficina AIS/ARO del aeródromo de salida, o en su defecto en la Torre de Control del aeródromo donde no se tenga oficina AIS/ARO.

8.2.2.2. Demora (DLA) y Cancelación (CNL) del Plan de Vuelo:

- Cuando el plan de vuelo se haya presentado en una oficina AIS/ARO o por Internet y se encuentre registrado en el sistema, se podrá efectuar, vía telefónica, a la oficina AIS/ARO encargada de gestionar los FPL del aeródromo de salida, según la distribución establecida en la tabla 2.
- Cuando el plan de vuelo se haya presentado en medio físico a la Torre de Control del aeródromo de salida, se podrá efectuar vía telefónica a dicha dependencia.

## 9. PLAN DE CONTINGENCIA PROCEDIMIENTO FILING.

**Nota:** Las formas de recibir los mensajes de movimiento cuando no hay conexión operador aéreo – oficinas AIS/ARO, vía AMHS/AFTN (Contingencias para FILING), son las siguientes:

- FPL físico-papel.
- FPL Internet/electrónico e-FPL.

- Correo electrónico en formato de texto libre.

#### 9.1. Falla en las Terminales CADAS y AMHS/AFTN.

9.1.1. Si se concluye que una de las terminales CADAS del servicio AIS/ARO se encuentra fuera de servicio o la AMHS/AFTN se encuentra inoperativa, los licenciados OEA deben activar el siguiente procedimiento de contingencia:

9.1.1.1. El supervisor de turno debe gestionar la solución de la respectiva falla.

9.1.1.2. El supervisor de turno debe enviar un correo electrónico a los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING, informando que deben tramitar todos los mensajes de movimiento mediante: plan de vuelo por Internet/Electrónicos – e-FPL, en físico en la oficina AIS/ARO o enviar sus mensajes de movimiento en formato de texto libre OACI al correo electrónico de la respectiva oficina AIS/ARO.

9.1.1.3. En el caso que los operadores aéreos transmitan sus mensajes de movimiento a través de correo electrónico, los licenciados OEA deben gestionar todos los mensajes de movimiento con los operadores aéreos según lo estipulado en el desarrollo del Procedimiento FILING, con la diferencia que los mensajes de movimiento son gestionados desde el correo electrónico de la oficina AIS/ARO correspondiente.

9.1.1.4. El operador aéreo validará la recepción de los mensajes de movimiento transmitidos ya sea al recibir el mensaje de aceptación – ACK, o rechazo – REJ, vía correo electrónico, como también la aceptación o rechazo por el aplicativo plan de vuelo por Internet/Electrónicos – e-FPL, dependiendo del medio de transmisión utilizado en la contingencia. En caso de no recibir la validación en los 20 minutos posteriores al envío del mensaje de movimiento, debe comunicarse a los teléfonos y/o correo electrónico de la oficina AIS/ARO correspondiente.

Después aceptar el mensaje de movimiento; según lo establecido en la forma presentación física, de enviar el mensaje de aceptación – ACK, o la aceptación por el aplicativo plan de vuelo por Internet/Electrónicos – e-FPL, el licenciado OEA, debe transmitir el mensaje de movimiento en cuestión: FPL, CHG, DLA y CNL, vía ATS conmutado, a los servicios del Grupo AIM interesados en la operación aérea.

9.1.1.6. Cuando se solucionen las fallas, el supervisor de turno debe enviar un correo electrónico a los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING, informando que se normalizaron las fallas y deben tramitar los mensajes de movimiento, a través del Procedimiento FILING.

#### 9.2. Falla en el Correo Electrónico de la Oficina AIS/ARO.

9.2.1. Si un licenciado OEA detecta fallas en los computadores institucionales y/o fallas en la conexión a internet, en las posiciones de trabajo de las oficinas AIS/ARO, los licenciados OEA deben activar el siguiente plan de contingencia:

9.2.1.1. El supervisor de turno debe gestionar la solución de la respectiva falla.

9.2.1.2. El supervisor de turno debe comunicarse vía telefónica con los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING, informado que el correo electrónico de la oficina AIS/ARO se encuentra inoperativo y todos los requerimientos se deben realizar vía telefónica.

9.2.1.3. Los operadores aéreos deben hacer todas sus consultas y requerimientos a través de las extensiones telefónicas y/o celular institucional de la oficina AIS/ARO.

9.2.1.4. Cuando se solucionen las fallas, el supervisor de turno debe informar a los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING que el correo electrónico de la oficina AIS/ARO se encuentra operativo.

#### 9.3. Falla en los Sistemas de Comunicaciones Telefónicas.

9.4.1. Si un licenciado OEA detecta fallas en los sistemas de comunicaciones telefónicas, en la oficina AIS/ARO, los licenciados OEA deben activar el siguiente plan de contingencia:

9.4.1.1. El supervisor de turno debe gestionar la solución de la respectiva falla.

9.4.1.2. El supervisor de turno debe enviar un correo electrónico a los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING, informado que a partir de la hora los sistemas de comunicaciones telefónicas de la oficina AIS/ARO, se encuentran inoperativos y todos los requerimientos se deben realizar vía correo electrónico.

9.4.1.3. Cuando se restablezcan las fallas, El supervisor de turno debe enviar un correo electrónico a los operadores aéreos informado que los sistemas de comunicaciones telefónicas de la oficina AIS/ARO, se encuentran operativos.

#### 9.4. Falla en la AMHS/AFTN y en la Red Corporativa de la Aeronáutica Civil.

9.4.1. Si un licenciado OEA detecta fallas en la transmisión, visualización o recepción de la AMHS en las terminales CADAS y conexión a internet en los computadores institucionales, los licenciados OEA deben activar el siguiente procedimiento de contingencia:

9.4.1.1. El supervisor de turno debe gestionar la solución de la respectiva falla.

9.4.1.2. El supervisor de turno debe comunicarse vía telefónica con los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING, informando de la novedad y todos los mensajes de movimiento deben ser tramitados en medio físico – papel en la oficina AIS/ARO, según lo estipulado en la AIP Colombia ENR. 1.10. Además, debe informar que el correo electrónico de la oficina AIS/ARO se encuentra inoperativo y todos los requerimientos se deben realizar vía telefónica.

Nota: Las demoras – DLA, y cancelaciones – CNL, al plan de vuelo – FPL, se pueden realizar vía telefónica a la oficina AIS/ARO.

9.4.1.3. Después aceptar el mensaje de movimiento; según lo establecido en la forma presentación física, el licenciado OEA, debe transmitir el mensaje de movimiento en cuestión: FPL, CHG, DLA y CNL, vía ATS conmutado, a los servicios del Grupo AIM interesados en la operación aérea.

9.4.1.4. Cuando se solucionen las fallas, El supervisor de turno debe enviar un correo electrónico a los operadores aéreos que efectúen el Procedimiento FILING, informado que se han solucionado todas las fallas y deben tramitar los mensajes de movimiento a través del Procedimiento FILING.

#### 9.5. Falla en el Software de los Operadores Aéreos.

9.5.1. Si se presenta una falla en el Software de un operador aéreo, el representante del respectivo operador aéreo debe comunicarse con las oficinas AIS/ARO donde pretenda realizar operaciones aéreas informando el suceso, como también, debe informar el lapso por el cual su Software estará inoperativo.

9.5.2. Cada operador aéreo determinará cual es la contingencia que aplicará, garantizando un proceso eficiente. Las contingencias para aplicar son las siguientes:

- a) Transmitir sus mensajes de movimiento por plan de vuelo internet/electrónicos - e-FPL.
- b) Transmitir sus mensajes de movimiento al correo electrónico de la respectiva oficina AIS/ARO, utilizando el respectivo formato de texto libre OACI.
- c) Presentar el formato de plan de vuelo – FPL, en físico en la oficina AIS/ARO y tramitar las demoras - DLA, y cancelaciones - CNL, vía telefónica, a la oficina AIS/ARO correspondiente.

## 10. ESTACION DE SERVICIO DE VUELO (FSS)

### 10.1 Definición

Las Estaciones de Servicio de Vuelo (FSS) son instalaciones de los servicios de tránsito aéreo que cubren grandes áreas dentro del Estado Colombiano, son atendidas y administradas por los funcionarios Operadores de Estación Aeronáutica (OEA) del grupo AIS/COM/MET, encargadas de gestionar los planes de vuelo recibidos por Internet/ Electrónicos (e-FPL / e-MAIL) de los aeródromos/helipuertos controlados y no controlados de Colombia que no cuentan con oficinas ARO/AIS; adicionalmente se encargan de cubrir los horarios fuera del horario habitual de operación para aeródromos controlados que no operen H24, además de proporcionar y recibir información previa y posterior al vuelo de los operadores aéreos, pilotos y despachadores de aeronave, sobre información meteorológica METAR/SPECI, información NOTAM, horarios de operación de los aeródromos/helipuertos y otra información relevante para la seguridad y regularidad de los vuelos, garantizando de esta forma las 120 horas de antelación que se puede recibir un plan de vuelo descritas en AIP y el tiempo de respuesta oportuna a que se compromete UAEAC en el aviso de planes de vuelo vía WEB ( e-FPL / e-MAIL ).

### 10.2 Propósito

Se crean las Estaciones de Servicio de Vuelo (FSS) en Colombia con el fin de facilitar la prestación de los servicios aeronáuticos brindados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a los operadores aéreos, pilotos y despachadores de aeronaves, teniendo como base las nuevas herramientas tecnológicas y métodos de comunicación, logrando mayor eficiencia y eficacia en la prestación de los diferentes servicios aeronáuticos, además de la reducción de los planes de vuelo AFIL y descongestión de las frecuencias de los ATS utilizadas por los controladores de tránsito aéreo.

### 10.3 Abreviaturas

**AFIL:** Plan de vuelo presentado desde el aire

**AIS/COM/MET:** Servicio de información aeronáutica (AIS), comunicaciones aeronáuticas (COM) y meteorología aeronáutica (MET).

**ARO/AIS:** Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) y servicio de información aeronáutica (AIS).

**ATS:** Servicio de tránsito aéreo.

**e-FPL:** Plan de vuelo por Internet/Electrónico.

**e-MAIL:** Correo Electrónico.

**FSS:** Estación de servicio de vuelo.

**METAR:** Informe meteorológico ordinario de aeródromo.

**NOTAM:** Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal.

**OEA:** Operador de estación aeronáutica.

**SPECI:** Informe meteorológico especial de aeródromo.

### 10.4 Generalidades

AIP Colombia parte AD 1.3 SERVICIOS. HORAS DE OPERACION (Horario habitual de operación de un aeródromo/aeropuerto), Suplemento AIP o Notam de modificación de horario de operación Aeródromos (Vigentes).

En Colombia los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas (5días) de anticipación respecto a la hora prevista de fuera de calzos – EOBT, de un vuelo, excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelos repetitivos – RPL. La presentación de plan de vuelo antes de la salida debería hacerse en la oficina AIS/ARO en el aeródromo de salida, si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo debería tramitarse a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida, en la forma de presentación correspondiente.

A menos que la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos sesenta (60) minutos antes de la salida; salvo los planes de vuelo repetitivos, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará: (i) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o (ii) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

El Operador de Estación Aeronáutica de la oficina FSS correspondiente dará respuesta en un lapso de 10 minutos vía e-mail sobre plan de vuelo recibido vía WEB( correo electrónico)

### 10.5 Regionales Aeronáuticas

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia se encuentra dividida en 6 regionales aeronáuticas con sus departamentos, así:

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

### 10.6 Funciones de las FSS

Gestionar los planes de vuelo recibidos por Internet/ Electrónicos (e-FPL / eMAIL) de los aeródromos/helipuertos controlados y no controlados de Colombia, según la regional aeronáutica y sus departamentos.

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

Recibir información posterior al vuelo de los operadores aéreos, pilotos y despachadores de aeronave, según el procedimiento establecido en la AIP Colombia en su sección GEN 3.1, Información posterior al vuelo.

### 10.7 Medios de comunicación

Cada FSS podrá recibir, brindar y gestionar información aeronáutica de los operadores aéreos, pilotos y despachadores de aeronave a través de un correo electrónico institucional, teléfono(s) fijo(s) o teléfono celular institucional.

### 10.8 FSS Regionales

Se implementa una FSS en cada regional aeronáutica, así:

- FSS Antioquia:
  - ◆ ATS conmutado: 221 - 127
  - ◆ Extensión telefónica: 4298 - 4034
  - ◆ Teléfono comercial directo (con indicativo): +57 4 2874298 - 2874034
  - ◆ Celular institucional: NIL
  - ◆ Correo institucional: SKRGZPZF@aerocivil.gov.co
- FSS Atlántico:
  - ◆ Correo electrónico: SKBQZPZF@aerocivil.gov.co
  - ◆ Teléfono(s) fijo(s): (+57) 5 3348443- 3348020
  - ◆ Teléfono Celular: (+57) 3175171039
- FSS Cundinamarca:
  - ◆ ATS conmutado: 242 - 389
  - ◆ Extensión telefónica: 2253 – 2791
  - ◆ Teléfono comercial directo (con indicativo): +57 1 2962253
  - ◆ Celular institucional: +57 3175171035
  - ◆ Correo institucional: SKBOZPZF@aerocivil.gov.co

- FSS Meta:
  - ◆ ATS conmutado: 212
  - ◆ Extensión telefónica: 5414 - 5419
  - ◆ Teléfono comercial directo (con indicativo): +57 8 6648134
  - ◆ Celular institucional: +57 3175171049
  - ◆ Correo institucional: SKVVZPZF@aerocivil.gov.co
- FSS Norte de Santander:
  - ◆ ATS conmutado: 193
  - ◆ ATS satelital: 650
  - ◆ Extensión telefónica: 5709 – 5744 - 5716
  - ◆ Teléfono comercial directo (con indicativo): +57 7 5875099
  - ◆ Celular institucional: +57 3157335754
  - ◆ Correo institucional: SKCCZPZF@aerocivil.gov.co
- FSS Valle:
  - ◆ ATS conmutado: 204
  - ◆ Extensión telefónica: 5202
  - ◆ Teléfono comercial directo (con indicativo): +57 2 6663240
  - ◆ Celular institucional: +57 3175171047
  - ◆ Correo institucional: SKCLZPZF@aerocivil.gov.co



TABLA 2

AERÓDROMO DE SALIDA			OFICINA ARO/AIS ENCARGADA DE LA GESTIÓN DE LOS e-FPL	
DEPARTAMENTO	NOMBRE	INDICADOR DE LUGAR OACI/IATA	OFICINA ARO/AIS	E-MAIL
CHOCO	ACANDI	SKAD	QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
CESAR	AGUACHICA	SKAG	SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	AMALFI	SKAM	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
META	APIAY - AFB	SKAP	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
CAQUETA	ARARACUARA	SKAC	FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
ARAUCA	ARAUCA	SKUC	ARAUCA	SKUCZPZX@aerocivil.gov.co
ARAUCA	ARAUQUITA	SKAT	ARAUCA	SKUCZPZX@aerocivil.gov.co
QUIINDIO	ARMENIA	SKAR	ARMENIA	SKARZPZX@aerocivil.gov.co
CHOCO	BAHIA SOLANO	SKBS	QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
SANTANDER	BARRANCABERMEJA	SKEJ	CUCUTA	SKCCZPZX@aerocivil.gov.co
GUAINIA	BARRANCO MINAS	SKBM	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
ATLANTICO	BARRANQUILLA / INTL	SKBQ	BARRANQUILLA	SKBQZPZX@aerocivil.gov.co
CESAR	BECERRIL	SKBE	SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
CORDOBA	BERASTEGUI	SKBR	MONTERIA	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
CUNDINAMARCA	BOGOTA /INTL	SKBO	BOGOTA	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
SANTANDER	BUCARAMANGA / INTL	SKBG	BUCARAMANGA	SKBGZPZX@aerocivil.gov.co
VALLE	BUENAVENTURA	SKBU	CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
GUAJIRA	BUENAVISTA	SKBN	SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
CESAR	CALENTURITAS	SKAL	SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
VALLE	CALI / INTL	SKCL	CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	CAÑO GANDUL	SKDU	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	CAÑO GARZA	SKAA	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
CHOCO	CAPURGANA	SKCA	QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	CAREPA	SKLC	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
META	CARIMAGUA	SKCI	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
BOLIVAR	CARMEN DE BOLIVAR	SKCB	CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
BOLIVAR	CARTAGENA / INTL	SKCG	CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
VALLE	CARTAGO	SKGO	CARTAGO	SKGOZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	CARURU	SKCR	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	CAUCASIA	SKCU	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
TOLIMA	CHAPARRAL	SKHA	IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	CHIGORODO	SKIG	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
BOLIVAR	CICUCO	SKIO	CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
SANTANDER	CIMITARRA	SKCM	BUCARAMANGA	SKBGZPZX@aerocivil.gov.co

AERÓDROMO DE SALIDA		
DEPARTAMENTO	NOMBRE	INDICADOR DE LUGAR OACI/IATA
CHOCO	CONDOTO	SKCD
CASANARE	COROCORA	SKRO
SUCRE	COROZAL	SKCZ
SUCRE	COVEÑAS	SKCV
ARAUCA	CRAVO NORTE	SKCN
TOLIMA	CRUZ VERDE	SKCE
NORTE DE SANTANDER	CUCUTA / INTL	SKCC
VICHADA	CUMARIBO	SKUM
CHOCO	CUPICA	SKCP
CASANARE	CUSIANA	SKCS
ANTIOQUIA	EL BAGRE	SKEB
MAGDALENA	EL BANCO	SKBC
CASANARE	EL BORAL	SKEO
CESAR	EL BORREGO	SKLB
NARIÑO	EL CHARCO	SKEH
CAQUETA	EL PACIFICO	SKCH
CASANARE	EL PORVENIR	SKER
HUILA	EL VISO	SKVI
CASANARE	EL YOPAL	SKYP
CAQUETA	FLORENCIA	SKFL
MAGDALENA	FUNDACION	SKFU
HUILA	GARZON	SKGZ
CUNDINAMARCA	GIRARDOT	SKGI
VALLE	GUABITO - AFB	SKGB
TOLIMA	GUADALAJARA	SKGU
META	GUAICARAMO	SKBP
CAUCA	GUAPI	SKGP
CUNDINAMARCA	GUAYMARAL	SKGY
TOLIMA	HACIENDA GARCIA	SKHG
CASANARE	HATO COROZAL	SKHC
CUNDINAMARCA	HELICENTRO - Bogotá	SKHL
CUNDINAMARCA	HELIPUERTO RCN	8CY
TOLIMA	IBAGUE	SKIB
NARIÑO	IPIALES	SKIP
VALLE	JUANCHACO	SKJC

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA DE LA GESTIÓN DE LOS e-FPL	
OFICINA ARO/AIS	E-MAIL
QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
MONTERIA	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
MONTERIA	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
ARAUCA	SKUCZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
CUCUTA	SKCCZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
NEIVA	SKNVZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
NEIVA	SKNVZPZX@aerocivil.gov.co
GIRARDOT	SKGIPZX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
GUAYMARAL	SKGYZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
BOGOTA	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
GUAYMARAL	SKGYZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co

AERÓDROMO DE SALIDA		
DEPARTAMENTO	NOMBRE	INDICADOR DE LUGAR OACI/IATA
CHOCO	JURADO	SKJU
VICHADA	LA GAVIOTA	SKGA
CASANARE	LA GLORIA	SKGL
META	LA MACARENA	SKNA
GUAJIRA	LA MINA	SKLM
AMAZONAS	LA PEDRERA	SKLP
VICHADA	LA PRIMAVERA	SKIM
CASANARE	LA UNION	SKLU
BOLIVAR	LA VEGA	SKLV
CAQUETA	LARANDIA	SKLR
SANTANDER	LAS CRUCES	SKRU
AMAZONAS	LETICIA / INTL	SKLT
CASANARE	LOS TOROS	SKLS
CUNDINAMARCA	MADRID - AFB	SKMA
BOLIVAR	MAGANGUE	SKMG
GUAJIRA	MAICAO	SKMJ
SANTANDER	MALAGA	SKLA
CASANARE	MANI	SKMN
CALDAS	MANIZALES	SKMZ
META	MAPIRIPAN	SKIR
VICHADA	MARANDUA - AFB	SKUA
TOLIMA	MARIQUITA	SKQU
ANTIOQUIA	MEDELLIN	SKMD
TOLIMA	MELGAR - AFB	SKME
GUAVIARE	MIRAFLORES	SKMF
VAUPES	MITU	SKMU
BOLIVAR	MOMPOS	SKMP
CORDOBA	MONTELIBANO	SKML
CORDOBA	MONTERIA	SKMR
META	MORELIA	SKMO
ANTIOQUIA	NECOCLI	SKNC
HUILA	NEIVA	SKNV
CHOCO	NUQUI	SKNQ
NORTE DE SANTANDER	OCAÑA	SKOC
PUTUMAYO	ORITO	SKOR

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA DE LA GESTIÓN DE LOS e-FPL	
OFICINA ARO/AIS	E-MAIL
QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
LETICIA	SKLTZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
BUCARAMANGA	SKBGZPZX@aerocivil.gov.co
LETICIA	SKLTZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
BOGOTA	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
BUCARAMANGA	SKBGZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
MEDELLIN	SKMDZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
MONTERIA	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
MONTERIA	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
NEIVA	SKNVZPZX@aerocivil.gov.co
QUIBDO	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
CUCUTA	SKCCZPZX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co

AERÓDROMO DE SALIDA		
DEPARTAMENTO	NOMBRE	INDICADOR DE LUGAR OACI/IATA
CASANARE	OROCUE	SKOE
ANTIOQUIA	OTU	SKOT
BOYACA	PAIPA	SKPA
CUNDINAMARCA	PALANQUERO - AFB	SKPQ
NARIÑO	PASTO	SKPS
CASANARE	PAZ DE ARIPORO	SKPZ
RISARALDA	PEREIRA	SKPE
HUILA	PITALITO	SKPI
MAGDALENA	PLATO	SKPL
CAUCA	POPAYAN	SKPP
SAN ANDRES	PROVIDENCIA	SKPV
PUTUMAYO	PUERTO ASIS	SKAS
ANTIOQUIA	PUERTO BERRIO	SKPR
GUAJIRA	PUERTO BOLIVAR	SKPB
VICHADA	PUERTO CARREÑO	SKPC
META	PUERTO GAITAN	SKPG
GUAINIA	PUERTO INIRIDA	SKPD
PUTUMAYO	PUERTO LEGUIZAMO	SKLG
META	PUERTO LLERAS	SKLL
META	PUERTO LOPEZ	SKOL
ANTIOQUIA	PUERTO NARE	SKPN
CHOCO	QUIBDO	SKUI
BOYACA	QUIPAMA	SKFR
GUAJIRA	RIOHACHA	SKRH
ANTIOQUIA	RIONEGRO / INTL	SKRG
ARAUCA	RONDON	SKRD
TOLIMA	SAN AGUSTIN	SKUS
SAN ANDRES	SAN ANDRES / INTL	SKSP
SANTANDER	SAN GIL	SKSG
META	SAN ISIDRO II	SKIS
GUAVIARE	SAN JOSE DEL GUAVIARE	SKSJ
CAQUETA	SAN VICENTE DEL CAGUAN	SKSV
ANTIOQUIA	SANTA FE DE ANTIOQUIA	SKSF
MAGDALENA	SANTA MARTA	SKSM
BOLIVAR	SANTA ROSA DEL SUR	SKSR

OFICINA ARO/AIS ENCARGADA DE LA GESTION DE LOS e-FPL	
OFICINA ARO/AIS	E-MAIL
YOPAL	SKYPZPX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPX@aerocivil.gov.co
BOGOTA	SKBOZPX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPX@aerocivil.gov.co
PEREIRA	SKPEZPX@aerocivil.gov.co
NEIVA	SKNVZPX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPX@aerocivil.gov.co
SAN ANDRES	SKSPZPX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPX@aerocivil.gov.co
QUIBDO	SKUIZPX@aerocivil.gov.co
BOGOTA	SKBOZPX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPX@aerocivil.gov.co
ARAUCA	SKUCZPX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPX@aerocivil.gov.co
SAN ANDRES	SKSPZPX@aerocivil.gov.co
BUCARAMANGA	SKBGZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA	SKSMZPX@aerocivil.gov.co
CARTAGENA	SKCGZPX@aerocivil.gov.co

AERÓDROMO DE SALIDA			OFICINA ARO/AIS ENCARGADA DE LA GESTIÓN DE LOS e-FPL	
DEPARTAMENTO	NOMBRE	INDICADOR DE LUGAR OACI/IATA	OFICINA ARO/AIS	E-MAIL
VICHADA	SANTA ROSALIA	SKSL	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	SANTIAGO I	SKSI	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
ARAUCA	SARAVENA	SKSA	ARAUCA	SKUCZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	SARDINAS	SKSD	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
BOLIVAR	SIMITI	SKST	CARTAGENA	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
BOYACA	SOGAMOSO	SKSO	BOGOTA	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
ARAUCA	TAME	SKTM	ARAUCA	SKUCZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	TAPURUCUARA	SKTP	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	TARAIRA	SKTR	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
AMAZONAS	TARAPACA	SKRA	LETICIA	SKLTZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	TAURAMENA	SKTA	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
NORTE DE SANTANDER	TIBU	SKTB	CUCUTA	SKCCZPZX@aerocivil.gov.co
CAUCA	TIMBIQUI	SKMB	CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	TIQUIE	SKTE	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
TOLIMA	TOLEMAIDA - AFB	SKTI	IBAGUE	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
SUCRE	TOLU	SKTL	MONTERIA	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
CAQUETA	TRES ESQUINAS - AFB	SKTQ	FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	TRINIDAD	SKTD	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
VALLE	TULUA	SKUL	CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
NARIÑO	TUMACO	SKCO	CALI	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
BOYACA	TUNJA	SKTJ	BOGOTA	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	TURBO	SKTU	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
META	URIBE	SKUB	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	URRAO	SKUR	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
CESAR	VALLEDUPAR	SKVP	SANTA MARTA	SKSMZPZX@aerocivil.gov.co
BOYACA	VELASQUEZ	SKVL	BOGOTA	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
ANTIOQUIA	VIGIA DEL FUERTE	SKVF	RIONEGRO	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
PUTUMAYO	VILLA GARZON	SKVG	FLORENCIA	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
CASANARE	VILLANUEVA	SKVN	YOPAL	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co
META	VILLAVICENCIO	SKVV	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	WACARICUARA	SKWA	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	YAGUARA II	SKYA	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
VAUPES	YAPU	SKYG	VILLAVICENCIO	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co

TABLA 3

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>FORMATO</b>		
	<b>DEMORA (DLA) Y CANCELACIÓN (CNL) FPL/RPL</b>		
<b>DOCUMENTO DE APOYO e-FPL</b>			
<b>PARA DILIGENCIAR POR EL SOLICITANTE (Espacios en blanco y hora UTC)</b>			
1.	Fecha de solicitud:		Hora de solicitud UTC:
2.	Empresa u Organismo que solicita:		
3.	Nombre del usuario que solicita:		
4.	Ingrese fecha y hora (HHMM UTC) vuelo actual:		
5.	Casilla 7: Ingrese identificación de la aeronave:		
6.	Casilla 13: Ingrese el aeródromo de salida:		
7.	Casilla 16: Ingrese el aeródromo de destino:		
8.	Seleccione DLA o CNL:		