



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

**CARTA DE ACUERDO**

**CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE  
EL GRUPO GSTA OCCIDENTE –  
AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y  
EL AREA DE OPERACIONES DEL  
CONCESIONARIO AEROCALI S.A.**





**Principio de procedencia:**  
3402

**Clave:** GSAN-1-3-10-101

**Versión:** 03



**Fecha de aprobación:**  
~~18~~/04/2022

**CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL – LoA –  
SUSCRITA ENTRE LA COORDINACION ATS CALI/TORRE DE CONTROL  
ALFONSO BONILLA ARAGON  
Y EL ÁREA DE OPERACIONES-CECOA DEL CONCESIONARIO  
AEROCALI S.A.**

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CARTA DE ACUERDO</b>		
	<b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b>		
<b>Principio de procedencia:</b> 3402	<b>Clave:</b> GSAN-1-3-10-101	<b>Versión:</b> 03	<b>Fecha de aprobación:</b> 18/04/2022

## TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN
  - 1.1. ASUNTO
2. FECHA DE VIGENCIA
3. OBJETIVO
4. CAMPO DE APLICACIÓN
5. DEFINICIONES
  - 5.1 GLOSARIO
6. DEPENDENCIAS DE CONTROL
  - 6.1 Servicios de Control de Aeródromo
  - 6.2 Aerocali
7. DEFINICIÓN DE COMPETENCIAS
  - 7.1. AIS-COM/ARO/FDP
  - 7.2. Cali Control
  - 7.3. Cali Aproximación
  - 7.4. Torre de control Alfonso Bonilla Aragón
8. MEDIOS DE COORDINACIÓN
  - 8.1. MEDIOS PRIMARIOS
  - 8.2. MEDIOS SECUNDARIOS
9. PROCEDIMIENTOS DE INGRESO, DESPLAZAMIENTO Y SALIDA DE LAS AREAS
10. MOVIMIENTO EN AREA SENSIBLE Y CRÍTICA DEL ILS
11. PROCEDIMIENTOS AERÓDROMO EN IMC O LVP
12. REVISIONES OPERATIVAS DE PISTA
13. PROCEDIMIENTO INICIO DE MOTORES
14. TANQUEOS EN CALIENTE
15. COORDINACIÓN INGRESO Y SALIDAS DE AERONAVES DE LAS PLATAFORMAS
16. PROGRAMACIÓN DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES COMERCIALES
17. SEGURIDAD OPERACIONAL
18. NOTAMS DE FACILIDAD – SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS PUBLICACIONES)
19. EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS
20. IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DEL RIESGO PARA EL CONTROL DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA (GERPAF)
21. REVISIONES
22. DIVULGACION
23. FIRMAS

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

## 1. INTRODUCCIÓN.

La presente Carta de Acuerdo operacional – LoA- es suscrita entre la Coordinación ATS Cali – Torre de Control y el Área de Operaciones-CECOA del concesionario AEROCALI S.A.



### 1.1 ASUNTO.

Describir los procedimientos relativos a la coordinación, intercambio de datos, cooperación operacional, definición de competencias y responsabilidades entre el personal que presta los servicios de control de aeródromo en el Aeropuerto Internacional ALFONSO BONILLA ARAGON de CALI y el Área de Operaciones-CECOA del concesionario AEROCALI S.A. para desplazamiento que suceda dentro del Área de Maniobras y el Área de Movimiento de dicho aeropuerto.

### 2. FECHA DE VIGENCIA: 10 de mayo de 2022.

**3. OBJETIVO:** El objetivo de esta carta de acuerdo es establecer procedimientos de coordinación operacional, canalización y manejo adecuado de la información y definir los límites de responsabilidad y competencia entre cada una de las partes objeto del presente documento.

**4. CAMPO DE APLICACIÓN:** Los procedimientos contenidos en esta carta de acuerdo operacional suplementan o detallan las normas establecidas en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), en las publicaciones de información aeronáutica (A.I.P), la Resolución 00632 de febrero 17 de 2009, las prescritas por la OACI en los documentos pertinentes entre otros el Documento 9426, 4444 ATM 501, 9859 (SMS), los Anexos 2 (REGLAMENTO DEL AIRE), 3 (METEOROLOGÍA AERONÁUTICA), 10 (TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS), 11 (SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO), 12 (BÚSQUEDA Y SALVAMENTO), 13 (INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS), 14 (AERÓDROMOS), 15 (SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA), 16 (PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE), 17 (SEGURIDAD), 18 (TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA), PLAN DE OPERACIONES para el aeropuerto “ALFONSO BONILLA ARAGON” de la ciudad de Palmira y lo establecido en el Contrato de Concesión Nro.058-CON-2000 del 01 de Junio de 2000 para la administración operación y explotación económica del aeropuerto ALFONSO BONILLA ARAGON.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

## 5. DEFINICIONES:

**Aeródromo:** Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

**Aeropuerto:** Todo aeródromo que cuenta con permiso de operación expedido por la UAEAC para ser operado regularmente en el transporte de pasajeros y/o carga y que posee los servicios de infraestructura aeronáutica y aeroportuaria necesarios para garantizar aceptables niveles de facilitación y de seguridad operacional y de la aviación civil.

**Aeronave:** Toda máquina que puede sostenerse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Área de maniobras:** Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

**Área de movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

**ATS:** La autoridad responsable del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo en el espacio aéreo asignado a Colombia, por acuerdos regionales de navegación aérea.

**Autoridad aeronáutica:** Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación Civil.



**Cartas de acuerdo local (LoA):** que determina procedimientos conjuntos entre los servicios de tránsito aéreo y el explotador de aeropuertos, de aeronaves y otros usuarios, en relación con los ATS. Estas cartas serán suscritas por el respectivo jefe o coordinador de la Torre de Control y ratificada con el visto bueno del jefe de grupo de aeronavegación regional.

**EPAF:** Encargado de Peligro Aviario y Fauna de cada proveedor de servicios aeronáuticos operador de aeronaves.

**Evento:** Todo suceso que se produce fuera de los parámetros normales y que pueden ocasionar una afectación a la seguridad.

**Dependencia de servicios de tránsito aéreo:** Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

**Fauna:** Conjunto de especies animales que habitan en una región o medio. A los efectos de las colisiones con aeronaves, cualquier animal, sean animales silvestres, domésticos, agrupados en bandada, gregarios o solitarios.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

**Incidente:** Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Incidentes serios:** Donde la presencia de fauna en o alrededor del aeródromo tiene algún efecto en un vuelo, o no se puede encontrar evidencias de ningún tipo.

**Jefe CECO:** Jefe Centro de Coordinaciones Aeroportuarias Aerocali S.A.

**LVO:** Operaciones en baja visibilidad

**LVP:** Procedimientos de baja visibilidad

**OPAF:** Oficial de Peligro Aviario y Fauna, persona designada por el administrador, gerente o director aeroportuario encargado de la implementación del programa de gestión de riesgo para el control del peligro aviario y fauna.

**Operaciones aéreas:** Todas aquellas actividades desarrolladas dentro del aeródromo, que son indispensables para la prestación de los servicios aeroportuarios de pista y rampa. Complementa en tierra las actividades aeronáuticas.

**Operaciones aeroportuarias:** Todas aquellas actividades indispensables desarrolladas dentro del aeródromo, que complementa en tierra las actividades aeronáuticas.

**Peligro:** Condición o un objeto que podría provocar lesiones al personal, daños al equipo o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.



**Peligro aviario y de la fauna:** Presencia de aves y fauna, que potencialmente podrían generar accidentes a las aeronaves, en las fases de despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje.

**Programa de Gestión del Riesgo para el Control del Peligro Aviario y Fauna (GERPAF):** Documento que producto de una evaluación establece las acciones que se implementarán para prevenir, minimizar y controlar las poblaciones de fauna que representen una amenaza para la aviación, dentro y alrededor del aeródromo.

**Procedimiento:** Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso. Método utilizado para lograr un objetivo previamente definido.

**TWR (Torre de control del aeródromo):** Dependencia especialmente establecida para brindar los servicios de control de tránsito aéreo, al tránsito de aeródromo.

**Servicio de información de vuelo:** Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CARTA DE ACUERDO</b>		
	<b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b>		
<b>Principio de procedencia:</b> 3402	<b>Clave:</b> GSAN-1-3-10-101	<b>Versión:</b> 03	<b>Fecha de aprobación:</b> 18/04/2022

**Supervisor Área de Movimiento (SM):** PERSONA ENCARGADA DE CUMPLIR LAS FUNCIONES DE SUPERVISIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO.

**Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS):** Sistema para la gestión de la seguridad operacional en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador de aeródromo ponga en práctica los criterios de seguridad operacional de un aeródromo, integrándolo al sistema nacional y que permite controlar los riesgos y utilizar los aeródromos en forma segura

**UAEAC:** Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

## 5.1 GLOSARIO:

- ATS : AIR TRAFFIC SERVICES (SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO)
- ATZ: AIRDROME TRAFFIC ZONE (ZONA DE CONTROL DE AERÓDROMO).
- CTA CALI: ÁREA DE CONTROL CALI.
- CTR: CONTROL ZONE (ZONA DE CONTROL)
- FPV: FICHAS DE PROGRESO DE VUELO.
- GSTA: GRUPO SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO.
- IFR: INSTRUMENT FLIGHT RULES (REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS).
- IMC: INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS).
- SM: SUPERVISOR DEL ÁREA DE MOVIMIENTO.
- S3: MOVIL QUE PRESTA SERVICIOS DE SEGURIDAD A LA U.A.E.A.C.
- CT: COORDINADOR INSPECTOR DE TERMINALES
- TMA CALI: ÁREA DE CONTROL TERMINAL CALI.
- SEI: SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIOS.
- U.A.E.A.C: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL.
- UTC: UNIVERSAL TIME CORDINATED (HORA UNIVERSAL COORDINADA (GMT +5))
- VFR: VISUAL FLIGHT RULES (REGLAS DE VUELO VISUAL).
- SPOT: LUGAR DESIGNADO Y DEMARCADO EN LA PLATAFORMA PARA EL INICIO DE MOTORES.
- SIERRA MIKE1 (SM1): VEHÍCULO UTILIZADO POR SM.
- MIKE2 (M2) y MIKE3 (M3): VEHÍCULOS UTILIZADOS POR PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AEROCALI Y EVENTUALMENTE POR EL SM.
- SIERRA2 (S2): VEHÍCULO UTILIZADO POR PERSONAL AVSEC DE AEROCALI.
- SIERRA3 (S3): VEHÍCULO UTILIZADO POR PERSONAL AVSEC DE AEROCIVIL.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

- MOVIL SOPORTE / MOVIL SUBESTACIÓN / MOVIL RADIOAYUDAS: VEHÍCULOS DESTINADOS A PRESTAR APOYO TÉCNICO EN CASO DE FALLAS TÉCNICAS Y/O MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS.
- MOVIL TANGO LIMA (TL): VEHICULO DE CONTROL Y SEGURIDAD DESTINADO AL DESPLAZAMIENTO DE LOS INSPECTORES DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UAEAC,
- TRACTOR: VEHÍCULO UTILIZADO PARA LAS LABORES DE ROCERÍA EN EL AERÓDROMO ALFONSO BONILLA ARAGÓN.

## 6. DEPENDENCIAS

### 6.1 SERVICIOS DE CONTROL DE AERODROMO.

El servicio de control de aeródromo en el ATZ de Cali está provisto para todos los vuelos IFR y VFR por la dependencia denominada ALFONSO BONILLA ARAGON Torre.

### 6.2 AEROCALI

**6.2.1** AEROCALI: Concesionario autorizado por la UAEAC para la administración, operación, explotación del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón.

**6.2.2** CECO: Centro de Coordinación Aeroportuaria que presta los servicios al Concesionario.



## 7. DEFINICIÓN DE COMPETENCIAS:

**7.1** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC.) a través de los controladores de tránsito aéreo, los funcionarios de soporte técnico, los oficiales de información aeronáutica es la responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo en el área de maniobras del Aeropuerto objeto de este documento y en el espacio aéreo ATZ.

El Grupo SEI de la Aeronáutica Civil de la Dirección Aeronáutica Regional Occidente es el responsable de la prestación de los servicios de extinción de incendios en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y sus inmediaciones.

El Concesionario debe coordinar, en forma oportuna y expedita, con la Coordinación ATS Cali y/o Coordinación GSTA Occidente, toda situación que afecte en forma imprevista o planificada la prestación de los servicios de tránsito aéreo, tanto en el Área de Movimiento como en el Área de Maniobras y debe seguir los protocolos



 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<p style="text-align: center;"><b>CARTA DE ACUERDO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b></p>		
<p>Principio de procedencia: 3402</p>	<p>Clave: GSAN-1-3-10-101</p>	<p>Versión: 03</p>	<p>Fecha de aprobación: 18/04/2022</p>

establecidos en la reglamentación y en LoA que tengan con Grupo AIM Occidente en cuanto a los servicios de información aeronáutica.

**7.2** Las dependencias de la U.A.E.A.C mencionadas en 7.1 cumplirán la normatividad nacional e internacional vigente en todas las operaciones de aviación civil que se desarrollen en este aeródromo.

**7.3** EL CONCESIONARIO AEROCALI S.A, según lo estipulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia-RAC, cumplirá con lo siguiente:

a. El concesionario notificará a la **Coordinación ATS Cali o a la Coordinación de los Servicios de Tránsito Aéreo Regional Occidente** de la Aeronáutica Civil cualquier evento o situación que sea observada o detectada dentro del área concesionada que pueda ser un obstáculo para las operaciones aéreas y que no constituya un riesgo inminente para las operaciones y se pueda gestionar con suficiente tiempo.

b. El concesionario notificará al **Supervisor de la Torre de Control de Cali** de turno cualquier evento o situación que sea observada o detectada dentro del área concesionada que pueda ser un obstáculo para las operaciones aéreas y que constituya un riesgo inminente para las operaciones y amerite una intervención inmediata.

## **8. MEDIOS DE COORDINACIÓN:**

### **8.1 MEDIOS PRIMARIOS:**

TELÉFONO TORRE DE CONTROL ALBONAR

6024185082

Celular: 317-5437368

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragon

TELEFONO AEROCALI CECO

(602) 6663026 EXT 182

(602) 6410855

Celular: 315 – 577-9760

Avantel: 464\*287

### **8.2 MEDIOS SECUNDARIOS:**

TELEFONO SALA RADAR CALI



6024185071

Celular: 317 – 5171026

COORDINADOR GSTA REGIONAL OCCIDENTE: 6024185058

Celular: 317 – 5171137



 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

## 9. PROCEDIMIENTOS DE INGRESO, DESPLAZAMIENTO Y SALIDA DE LAS AREAS:

- 9.1. INGRESO:** Previo el cumplimiento de los requisitos definidos en el Programa Nacional y Local de Seguridad Aeroportuaria y en el Plan de Operaciones de Aerocali S.A. todo personal, vehículo, equipo o maquinaria que requiera ingresar al área de maniobras, debe disponer del equipamiento necesario (equipos de radiocomunicación de frecuencia aeronáutica de doble vía, chalecos reflectivos, balizas, etc.), así como entrenamiento en procedimientos radiotelefónicos y fraseología y debe informar, en el primer llamado, a Bonilla Superficie en frecuencia 121,9 MHz los siguientes datos :

- UBICACIÓN ACTUAL
- ÁREA O PUNTO AL QUE SOLICITA INGRESAR
- OBJETIVO DEL INGRESO
- TIEMPO ESTIMADO DE PERMANENCIA

**NOTA 1:** En condiciones meteorológicas adversas, reducción de la visibilidad o cuando existan procedimientos de baja visibilidad LVP o situaciones de emergencia y/o seguridad del aeródromo o las aeronaves, Control Superficie o Torre de Control no autorizará el ingreso hacia las zonas de seguridad de la pista a personal, vehículo, equipo o maquinaria, excepto que sea estrictamente necesario y por requerimientos de la operación segura del aeródromo.

El ingreso a otras áreas estará sujeto a la visibilidad de la zona solicitada por parte de Torre desde la Torre de Control y de la complejidad o densidad de tránsito del momento.

Para la realización de trabajos de mantenimiento correctivo que requieran atención inmediata, se coordinará con el supervisor de turno de la Torre de Control o el encargado, vía telefónica; quien a su vez informará al Supervisor de la Sala Radar Cali.

El supervisor de Torre o quien haga sus veces, evaluará y definirá la afectación de las operaciones aéreas y las medidas a tomarse en la prestación de los servicios de tránsito de aeródromo y coordinará con el Concesionario las publicaciones aeronáuticas pertinentes y el encargado de cada una de ellas cuando así proceda.

- 9.2. DESPLAZAMIENTO DENTRO DEL ÁREA DE MANIOBRAS:** Una vez se haya obtenido la autorización de ingreso a esta área, en caso de que se requiera desplazamientos a otros puntos o sectores, se le solicitará autorización correspondiente a la dependencia de Torre correspondiente, informando lo siguiente:



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

- UBICACIÓN ACTUAL
- ÁREA O PUNTO AL QUE SOLICITA DESPLAZARSE
- OBJETIVO DEL CAMBIO DE SECTOR
- TIEMPO ESTIMADO DE PERMANENCIA

**NOTA 2:** Si el aeródromo entra a operar en condiciones instrumentos y éstas continúan deteriorándose hasta entrar en operaciones LVO o en procedimientos LVP (si los hay), o si se presenta una condición o situaciones de emergencia y/o seguridad del aeródromo o las aeronaves, el controlador titular de la posición torre procederá a coordinar el desalojo de área de maniobras, de acuerdo con lo descrito en el siguiente numeral.

**9.3. SALIDA DE LAS AREAS:** Cuando se requiera abandonar el área de maniobras en forma definitiva, se solicitará la autorización correspondiente informando lo siguiente:

- UBICACIÓN ACTUAL
- DESTINO
- REPORTE DE FINALIZACIÓN DE TRABAJOS
- TODO PERSONAL, MAQUINARIA O VEHICULO QUE ABANDONE LAS ÁREAS PREDETERMINADAS, DEBERÁ INFORMAR CUANDO LAS DEJE LIBRES PARA QUE EL CONTROLADOR OMITA SEGUIR SUMINISTRANDO ESTA INFORMACIÓN DE TRANSITO ESENCIAL LOCAL.

**9.4 DESPEJE DE PISTA, CALLES DE RODAJE Y TRAYECTORIAS:** Todo personal, vehículo, maquinaria, o equipo que se encuentre en el área de maniobras deberá mantener permanente escucha de la frecuencia con la que esté en comunicación y haya o vaya a haber movimiento de aeronaves que incluyan el área en donde se encuentre ubicado, debe retirarse hacia áreas que no afecten las zonas de seguridad en la distancia reglamentaria del eje de la pista o se establecerán lo más alejado posible de una calle de rodaje y mantendrán posición de manera que la información de tránsito esencial local sea efectiva con las aeronaves evolucionando en el aeródromo.

Si el área de maniobras no es despejada oportunamente, el controlador procederá de la siguiente manera:

- Ordenará por la frecuencia el desalojo del área, si no recibe respuesta, iniciará señales de encendido y apagado de las luces de borde de pista o calles de rodaje, según corresponda; a lo que se responderá desalojando el área hacia áreas que no afecten las zonas de seguridad, de acuerdo con lo establecido inicialmente. Si no se advierte esta señal se le solicitará al Supervisor del área de movimiento (SM) o quién haga sus veces que coordine el desalojo del área.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03



Fecha de aprobación:  
18/04/2022

- Si la no atención del requerimiento de Control de Torre por parte del personal de trabajo afecta las operaciones aéreas o pone en riesgo la seguridad operacional de la pista en uso, se declarará aeródromo o pista cerrada (según sea el caso) hasta que se elimine el riesgo y se declare zona segura para las operaciones por parte del Supervisor del área de movimiento o quien haga sus veces.
- El SM. podrá desplazarse en el vehículo asignado por el Concesionario por la zona vehicular o por cualquier sector de las plataformas entre la calle de rodaje A- G y la zona de carga sin efectuar llamados a control superficie acatando lo dispuesto en el Anexo 2 (derecho de paso) y demás regulaciones aplicables para el movimiento de vehículos en el área de movimiento. Siempre que requiera ingresar a una calle de rodaje o para ingresar a la pista se hará la solicitud a la frecuencia de torre 121.9 MHz o 118.1MHz según sea el caso.
- El SM. siempre se comunicará con Torre de Control como “Sierra Mike”, así este conduciendo cualquier vehículo del Concesionario.
- La circulación de peatones por plataforma debe restringirse al máximo, solo puede accederse caminando hacia aeronaves junto al edificio terminal o en el borde de la plataforma. Está prohibido cruzar a pie las calles de rodaje y plataforma.
- Estos procedimientos son aplicables para toda persona, vehículo, o maquinaria que se encuentre en la prolongación del eje de la pista y en las zonas de seguridad y trayectorias dentro del perímetro del aeropuerto hasta una distancia de 150 metros.

## 10. MOVIMIENTO EN AREA SENSIBLE Y CRÍTICA DEL ILS:

**10.1 AREA SENSIBLE:** Área que se extiende más allá del área crítica en la que el estacionamiento y/o el movimiento de vehículos, incluidas las aeronaves, se controla para evitar la posibilidad de una interferencia inaceptable con la señal ILS durante las operaciones ILS. El área sensible se protege para impedir la interferencia provocada por objetos de gran tamaño en movimiento que están fuera del área crítica pero dentro de límites establecidos para ese aeródromo.

**10.2 ÁREA CRÍTICA:** Área de dimensiones establecidas y que cubre las antenas del localizador y de la trayectoria de planeo, durante todas las operaciones ILS CAT I. El área crítica se protege de la presencia de vehículos y /o aeronaves dentro de sus límites, con el fin de evitar perturbaciones inaceptables a la señal del ILS en el espacio (ver diagrama Anexo 1 del presente documento).

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CARTA DE ACUERDO</b>		
	<b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b>		
<b>Principio de procedencia:</b> 3402	<b>Clave:</b> GSAN-1-3-10-101	<b>Versión:</b> 03	<b>Fecha de aprobación:</b> 18/04/2022

**10.2.1** El área sensible del LOCALIZADOR está comprendida entre el umbral de la cabecera 20 y las antenas del ILS en el ancho de la pista. Así las cosas, solo se permite el tránsito de vehículos por la parte posterior de las antenas.

**10.2.2** El área sensible del GLIDE SLOPE está comprendida entre la caseta y la antena monitor, con una franja de 6 metros de ancho.

## **11. PROCEDIMIENTOS AERÓDROMO EN IMC:**

Cuando en el aeródromo predominen condiciones meteorológicas deterioradas (IMC), o cuando se encuentre en operaciones de baja visibilidad LVO o cuando sean implementados procedimientos LVP y el controlador no tenga visualización desde la torre a los umbrales de las pistas 02 y 20 o a las calles de rodaje en su totalidad, sólo se autorizará el desplazamiento o movimiento de una (1) aeronave por el Area de Maniobras y el Area de Movimiento y de ser necesario la Torre podrá solicitar al CECO A vía telefónica o al SM vía frecuencia la asistencia del FOLLOW ME, para que guíe el desplazamiento de la aeronave con relación a su salida o llegada. No se permitirá la estadia o movimiento en el Area de Maniobras de vehículos y/o personas cuando se opere el aeródromo en estas condiciones.

En caso de que las aproximaciones se realicen únicamente con referencia al ILS, se prohibirá el ingreso o movilización de vehículos, maquinarias y/o personas a las áreas de protección del ILS. A no ser que se requiera por urgencia operativa atender una falla del sistema.



## **12. REVISIONES OPERATIVAS DE PISTA:**

Después de una situación de emergencia, un reporte de presunto impacto con fauna y en general cuando la Torre de Control lo solicite, el SM. hará revisión de pista.

Al finalizar dicha revisión, se reportará a la frecuencia correspondiente las novedades encontradas, tales como acumulación de humedad y agua en la pista que puedan afectar la acción de frenado, especificando su condición (Humedad, Mojada, Charcos de agua o inundada), de acuerdo al RAC 14 # 14.3.2.9 (Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma); estado de las luces de iluminación de pista, ILS y ALS, lo anterior con el fin de que el ATC determine la operatividad de la misma.

En caso de que sea necesario, el control de superficie o de aeródromo, cancelarán dichos procedimientos emitiendo instrucciones de alternativa.

Cuando la revisión se solicite debido a una situación que derive de un evento que afecte la seguridad operacional en la pista el controlador de aeródromo podrá suspender las operaciones hasta que el SM haga la revisión y declare la operación segura de la pista.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

En todo caso SM informará del resultado de la inspección a la Torre de Control para el respectivo registro en el Diario de Señales.

## 12.1 COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL SOBRE EL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA

El SM especificará el estado de la pista empleando los siguientes términos:

- Húmeda
- Mojada
- Charcos de agua
- Inundada

**Nota 3:** Los procedimientos radiotelefónicos contemplados en el presente documento, deberán ceñirse a lo estipulado por la OACI y los documentos locales, con el fin de utilizar fraseología aeronáutica estandarizada.

**12.2 REVISIÓN PISTA 02:** Para la revisión de la pista el SM de turno solicitará a la Control Superficie 121,9 MHz o quien haga sus veces el permiso para movilizarse en su vehículo asignado, desde su ubicación (Cualquier parte del área de movimiento) hasta llegar al punto de espera Alfa 3 correspondiente a la cabecera 20, desplazándose por la calle de rodaje Alfa (A). En el punto de espera Alfa3 (A3) solicitará autorización a Bonilla Torre frecuencia 118,1 MHz, para ingresar a la pista. **Sólo podrá ingresar a la pista cuando haya obtenido “AUTORIZADO INGRESAR A LA PISTA 20”** por parte del Controlador de Torre.

**Nota 4:** Este procedimiento se aplicará cuando se encuentre en uso la pista 02, en sentido contrario de acuerdo con lo reglamentado en el Anexo 14. Una vez terminada la Inspección el SM notificará a la Torre de Control las novedades encontradas como se especifica en el numeral 12 de este documento.

**ESPACIO DEJADO  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO**





AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

**CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE  
EL GRUPO GSTA OCCIDENTE –  
AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y  
EL AREA DE OPERACIONES DEL  
CONCESIONARIO AEROCALI S.A.**



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

### TRAYECTO REVISION PISTA 02



- 12.3 REVISIÓN PISTA 20:** Para la revisión de la pista se hará lo siguiente: El SM de turno solicitará a Control Superficie 121,9 MHz o quien haga sus veces el permiso para movilizarse en su vehículo asignado, desde su ubicación (Cualquier parte del área de movimiento) hasta llegar al punto de espera Alfa1 o Alfa2 correspondiente a la cabecera 02, deslazándose por la calle de rodaje Alfa (A). En el punto de espera

Alfa1 o Alfa2 solicitará autorización a Bonilla Torre frecuencia 118,1 MHz, para ingresar a la pista.

**Nota 5:** Este procedimiento aplica cuando se encuentre en uso la pista 20, en sentido contrario de acuerdo a lo reglamentado en el Anexo 14. Una vez terminada la Inspección el SM notificará a la Torre de Control las novedades encontradas como se especifica en el numeral 12 de este documento.

### TRAYECTO REVISION PISTA 20





AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

**12.4 DESCRIPCION CIRCUITO SEGURIDAD 1:** Cuando el móvil S-3, que presta los servicios de seguridad a la Aeronáutica Civil, requiera desplazarse por las calles de rodaje con el fin de cumplir sus tareas de seguridad en el aeródromo, deberá notificar a control superficie en la frecuencia respectiva 121,9 MHz y/o 118,1MHz, e informará que efectuará el procedimiento aquí descrito el cual implica ingresar a plataforma por la puerta de zona de carga 5ª. Desde esa puerta solicitará la autorización de ingreso a la calle de rodaje Alfa (A) a través TWY Romeo-(R) Posteriormente tomará la calle de rodaje A hasta el punto de espera de la pista 02 para salir hacia la zona de seguridad. Seguidamente desde la zona de seguridad solicitará la autorización por la calle de rodaje A hacia la cabecera de la pista 20 para salir a la zona de seguridad. Finalmente, solicitará el regreso por la calle de rodaje Alfa vía TWY Romeo- (R) hasta la zona de carga y puerta 5ª.





**13. PROCEDIMIENTO INICIO DE MOTORES:** En todos los casos, el ATS autorizará primero el remolque de aeronaves con motores apagados.

El inicio de motores es responsabilidad del piloto y dará aplicación a lo establecido en el Plan de Operaciones Aeroportuarias del Aeropuerto ALBONAR: “La iniciación de motores de aeronaves comerciales de vuelos regulares y no regulares sólo podrá hacerse cuando el fuselaje de la aeronave esté paralelo a la línea de taxeo de la respectiva calle de rodaje”.

**Nota 6:** Cumplir con el Plan de Operaciones vigente de AEROCALI aprobado por la autoridad sobre el uso de la GPU/APU.



 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

**13.1 ATENUACION DEL RUIDO:** Por razones de seguridad y a fin de evitar el alto nivel de ruido de aeronaves, éstas serán remolcadas a los spots asignados.

- Queda prohibido hacer cualquier prueba de motores con potencia (a reacción, turbohélice y a pistón), en las diferentes posiciones de apartadero. Las pruebas se realizarán en el punto de espera de la pista 20 y en el punto de estacionamiento G5 en el costado sur de la plataforma internacional.

**Nota 7:** En el punto G5 sólo se permite prueba de motores hasta aeronaves de clave B.

- Las aeronaves establecidas en la zona aviación general están autorizadas a realizar la prueba de motores en ese sector únicamente previa coordinación y autorización del Jefe de CECOA y Seguridad Operacional-SMS o el CECOA de Aerocali. En este caso no es necesario pedir permiso o notificar de la maniobra a Control Superficie.
- Para la prueba de motores en mínima, en zona de carga o de descongestión, se procederá con lo acordado en el Plan de Operaciones de Aerocali S.A. (Numeral 8.5).
- Las aeronaves con motores turbohélice que estacionen en la posición B10 (B10A-B10C) y B11 de plataforma nacional deben apagar su motor derecho sobre la calle de rodaje Papa (P), antes de comenzar la zona de plataforma nacional. Las aeronaves que vayan a salir desde ese sitio deberán ser remolcadas. Por razones ambientales no está autorizado llegar a esta posición con dos motores encendidos.
- Cuando Control de Superficie y/o Control Torre identifiquen la presencia de contaminación de ruido producido por aeronave en una zona de parqueo notificará de inmediato a SM o CECOA, quienes procederán a verificar la novedad in sitio para que se tomen correctivos y eliminar el riesgo reportado.

**14. TANQUEOS EN CALIENTE:** Por ser el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón un aeropuerto de operación a la aviación civil se cumplirá lo estipulado en el AIP de Colombia y en el Plan de Operaciones de Aerocali, documento aprobado por la UAEAC y de obligatorio cumplimiento. Solo se autorizará el procedimiento de tanqueo en caliente a las aeronaves (helicópteros) militares que registren prioridad de orden público (OP). Dicha solicitud podrá ser hecha por la tripulación militar vía frecuencia 118.1 y/o 121.9 MHz y la Torre de Control coordinará directamente con el Servicio de Extinción de Incendios (SEI) vía telefónica.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

#### 15. COORDINACIÓN INGRESO Y SALIDAS DE AERONAVES DE LAS PLATAFORMAS:

Dando aplicación a lo estipulado en el Manual Guía de Movimiento de Aeronaves en Superficie que considera la estrecha coordinación entre el prestador de los servicios de tránsito aéreo (Torre de Control/Control Superficie) y el prestador de los servicios aeroportuarios (Concesionario Aerocali-CECOA) para el movimiento de aeronaves en las plataformas recae sobre la empresa explotadora y/o del piloto al mando de la aeronave y/o conductor de vehículo. La Torre de Control o Control Superficie sólo se limitará a indicar el SPOT de desplazamiento como inicio del vuelo de las aeronaves o a autorizar el encendido de motores y posteriormente la ruta de rodaje para el desplazamiento de salida o de ingreso de las aeronaves a las plataformas.



**Nota 8:** El ingreso a plataforma y zona de parqueo es responsabilidad exclusiva del señalero o empresa handling encargada de la atención en tierra de las aeronaves.

**15.1** Debido a que desde la Torre de Control no se puede ver la Plataforma Internacional por el edificio construido que bloqueó la visualización hacia esa área, la Torre de control contará con un monitor permanentemente para poder tener visualización hacia esa Plataforma y así monitorear la ubicación y movimiento de las aeronaves. El monitor es de uso exclusivo de la Torre de Control para los servicios de tránsito aéreo en el control de superficie.

**16. PROGRAMACIÓN DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES COMERCIALES:** El Concesionario, diariamente, o cuando se implemente un enlace de datos visualizados por medio de un monitor, actualizará permanentemente los gates o posiciones de parqueo como parte complementaria de la información a las tripulaciones para su desplazamiento y planeación adecuada de los servicios de tránsito aeródromo, mediante la elaboración de la programación tentativa del estacionamiento de las aeronaves comerciales. Esta programación denominada Manhattan se distribuye diariamente a ATC, a las empresas aéreas comerciales, a sus respectivas compañías handling y a las autoridades establecidas en el aeropuerto. Sin embargo, en tiempo real el Concesionario estará en permanente coordinación con el ATC, empresas aéreas comerciales y sus respectivas compañías handling.

En caso de que estén ocupadas las posiciones de estacionamiento, el CECOA debe coordinar en forma oportuna a Control Superficie, vía telefónica, el lugar de la zona de descongestión, zona de carga o en otro sitio que no cause traumatismos a las operaciones mientras esperan su respectivo sitio de parqueo para el embarque o desembarque de pasajeros.

Debido a norma publicada de plataforma limitada, no se autoriza a las aeronaves realizar giro mayor a 90°.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

- 17. SEGURIDAD OPERACIONAL:** Se tendrán en cuenta todos los procedimientos, recomendaciones y actividades contemplados en los sistemas de seguridad operacional tanto de la UAEAC como del Concesionario.

Todo evento, novedad u operación que sea identificada como riesgo operacional para los servicios aeroportuarios o para el prestador de los servicios de tránsito aéreo, se notificarán a los respectivos sistemas de gestión de seguridad operacional para hacer la valoración, gestión, recomendaciones y/o mitigaciones que dé a lugar.

- 18. NOTAMS DE FACILIDAD – SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS PUBLICACIONES)**

En concordancia con el procedimiento AIC C02/20 con vigencia de fecha 01 de febrero de 2020, las solicitudes No previsibles que requieran ser publicadas por NOTAM con vigencia inmediata, se reportarán como Facilidades Aeronáuticas y se transmitirán por medio de la AFTN/AMHS a la oficina AIS/Publicaciones.

Nota: Las solicitudes NO previsibles que competan al servicio aeroportuario son responsabilidad gestionarlás en forma diligente y oportuna al Concesionario y las solicitudes que competan al Prestador de los servicios de tránsito aéreo son responsabilidad del Prestador en cabeza del Supervisor de la Torre de Control o quien haga sus veces.

Para las solicitudes previsibles que requieran ser publicadas por NOTAM cumplir con el procedimiento AIC C02/20, se coordinará previamente con el Líder Funcional Sala Radar y Torre de Control Cali o el Coordinador GSTA Occidente, acordando las publicaciones que dé a lugar tanto aeroportuarias como de la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

- 18.1 ACTUALIZACION AIP:** Para la actualización del AIP, cuando la UAEAC lo requiera, el Concesionario coordinará con la Coordinación GSTA Occidente toda la información pertinente de actualizar. Posteriormente, la Coordinación GSTA Occidente coordinará, suministrará y reportará internamente a las demás dependencias de la Entidad.

Se debe cumplir con el procedimiento AIC C01/22 para el trámite de solicitud de actualización del AIP.

- 19. EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS:** Se procederá de acuerdo con lo establecido en el documento Plan de Emergencia suscrito para el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

- 19.1 EMERGENCIAS DE AERONAVES:** Cuando la activación de una emergencia sea originada por la Torre de Control, la notificación de la alarma se realizará simultáneamente tanto a SEI; de acuerdo con los códigos establecidos en la LoA entre Torre de Control y SEI ALBONAR; como al CECO, de acuerdo con el Plan de

Emergencia del Aeropuerto ALBONAR aprobado por la UAEAC. La activación del Plan de Emergencia lado tierra, con el fin de responder ante la emergencia, es de responsabilidad del CECO.

- 19.1.1** Cuando ocurran emergencias de aeronaves al interior del Aeropuerto, se procederá de acuerdo con el documento mencionado anteriormente.

#### 19.1.2 Servicio SEI



Las máquinas del SEI tomarán las respectivas posiciones y guardarán la separación con la aeronave de manera que sea seguro el desplazamiento, tanto de la misma como de los equipos SEI, quienes en la atención de la emergencia procederán según sus protocolos establecidos y harán las coordinaciones estrictamente necesarias con la Torre de Control en frecuencia 121,9 o 118,1 MHz, ocupando lo mínimo posible la frecuencia aeronáutica, la cual deberá estar siempre libre para los requerimientos de la tripulación y las instrucciones del control, evitando en todo momento las transmisiones superfluas de parte de otras estaciones incluidos los servicios SEI.

#### 19.1.3 Duración de las medidas aplicadas en Emergencia de vuelo:

Mientras dure una situación de emergencia o contingencia de una aeronave en vuelo en el aeródromo **no se autorizará el movimiento de ninguna aeronave o vehículo sobre el Área de Movimiento del Aeropuerto**, solamente aquellos vehículos destinados para la atención y ayuda de la aeronave en emergencia.

a. Si la aeronave en emergencia aterriza sin novedad y puede abandonar pista y desplazarse por propios medios hasta un punto específico o lugar de parqueo, en coordinación con la Torre de Control y CECO se declarará **“Aeródromo con operación segura y normal”** y se continuarán con las operaciones aéreas en el aeropuerto.

b. Si la aeronave en emergencia aterriza con novedad o tiene accidente en la pista y **NO** puede abandonar la pista ni desplazarse por propios medios hasta un punto específico o lugar de parqueo, la Torre de Control declarará de inmediato **“Aeródromo cerrado”** y emitirá la Facilidad Aeronáutica (NOTAM) pertinente y se clausurarán las operaciones aéreas en el aeropuerto hasta nuevo aviso.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		 Aerocali
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

**Nota 9:** Es responsabilidad de la Torre de Control declarar Aeropuerto cerrado y emitirá la Facilidad Aeronáutica pertinente cuando se vea afectada la seguridad operacional de la pista o sea evidente que es imposible utilizarla y lo notificará inmediatamente al CECOA.

Es responsabilidad del CECOA declarar Aeropuerto cerrado cuando, aparentemente la pista pueda ser utilizable, pero se vean afectadas las operaciones del Área de Maniobras o Área de Movimiento y sea inseguro operar la pista del aeropuerto para el despegue, aterrizaje o movimiento de aeronaves. Se debe hacer la coordinación oportuna con la Torre de Control y a su vez CECOA hará publicar la respectiva Facilidad aeronáutica (NOTAM) correspondiente.

En caso de cierre de aeródromo por obstrucción de pista o aeronave accidentada, el CECOA será responsable de autorizar movimiento de vehículos y personas en el área de maniobras. La Torre Bonilla no autorizará ningún movimiento de aeronaves, personas o vehículos mientras esté vigente la situación. Una vez superada la situación, el ATC retomará el control sobre el Área de Maniobras una vez el CECOA haya informado **“Aeródromo con operación segura y normal”**.

**Nota 10:** Los mensajes aeronáuticos serán normalizados por la dependencia según corresponda a los ítems descritos en este punto 16.1.3.

#### 19.1.4 Contingencia por cierre del Aeropuerto El Dorado de Bogotá.



Cuando se presente el cierre de las operaciones del Aeropuerto El Dorado y una vez el Supervisor de turno de la Torre de Control de Cali tenga conocimiento que se usará al Bonilla Aragón como alerno, le informará al CECOA sobre esta situación CECOA le informará al Supervisor de la Torre de Control el número de aeronaves que se pueden recibir en el Bonilla Aragón adicional a los que están programados por itinerario. Una vez las aeronaves que proceden como alerno estén en tierra, será el SM el único responsable de la asignación de lugares de parqueo.

Cuando el Aeropuerto Bonilla Aragón se encuentre atendiendo una contingencia por el cierre de otro aeropuerto y esté recibiendo vuelos que ocupen la capacidad operativa del aeródromo, se deben suspender las operaciones de aeronaves de entrenamiento, incluidas las operaciones de helicópteros de instrucción.

#### 19.1.5 Cierres de pista por trabajos.

a. En caso de que se genere NOTAM de cierre de pista de Cali por trabajos en la misma, será únicamente la pista la que quede bajo responsabilidad exclusiva del concesionario. Las demás zonas del área de maniobras continuarán siendo responsabilidad del ATC.



 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	<p style="text-align: center;"><b>CARTA DE ACUERDO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b></p>		
<p><b>Principio de procedencia:</b> 3402</p>	<p><b>Clave:</b> GSAN-1-3-10-101</p>	<p><b>Versión:</b> 03</p>	<p><b>Fecha de aprobación:</b> 18/04/2022</p>

b. En caso de que se genere NOTAM de cierre del aeródromo de Cali por trabajos, el área de movimiento quedará bajo responsabilidad exclusiva del concesionario. El ATC se abstendrá de autorizar el movimiento de vehículos y/o aeronaves mientras esté vigente el NOTAM.

#### 19.1.6 Requerimiento de autoridad policiva.

En caso de que la Policía Nacional tenga algún requerimiento respecto a alguna aeronave que se encuentre operando en el Bonilla Aragón, se seguirán el procedimiento:

- a) El requerimiento debe hacerlo la autoridad policiva directamente al CECO.
- b) CECO informará vía telefónica a la Torre de Control del requerimiento de la autoridad policiva especificando:
  - Matrícula de la aeronave requerida.
  - Ubicación de la aeronave.
  - Motivo de la solicitud.
- c) La Torre de Control:
  - Si la aeronave aún no ha iniciado rodaje:
    - No autorizará el rodaje de la aeronave o retroceso remolcado e informará a la aeronave del requerimiento de la autoridad y que no se autorizará su rodaje hasta que el CECO notifique normalidad para la operación.
    - Operacionales estandarizados publicados.
  - Si la aeronave ya está rodando y próximo al Punto de Espera:
    - No se autorizará el despegue y se dará la orden de regresar a Plataforma que indique el CECO. Se le informará a la tripulación el motivo.
  - Si la aeronave ya ha despegado:
    - Se le informará a la tripulación del requerimiento de la autoridad y le solicitará información de las intenciones de vuelo. (Por norma aeronáutica el Piloto al mando de la aeronave es el único responsable del vuelo y el único que toma la decisión de cuál va a ser su proceder).
    - Si el piloto de la aeronave requerida decide continuar con su vuelo, la Torre de Control le informará de inmediato al CECO, que a su vez le informará a la autoridad pertinente.
    - El Supervisor de Torre informará a las dependencias ATS anexas por donde vaya a volar la aeronave para que en el aeropuerto de destino coordinen con la respectiva autoridad.
    - Si el piloto de la aeronave requerida decide regresar a aterrizar en Cali, la Torre de Control le informará de inmediato al CECO el estimado de aterrizaje y CECO informará lugar de desplazamiento y parqueo.

**Nota 11:** En este caso el piloto debe presentar nuevo plan de vuelo.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

## 19.2 USO DEL PUNTO ZULU (Z) DEL AERODROMO:

El Punto ZULU (Z) es un lugar geográfico e identificado en el Aeropuerto ALBONAR, publicado en el Plano del Aeródromo, que se usa para ubicar a una aeronave que presenta una situación de emergencia como Interferencia Ilícita, Amenaza de Bomba (BRAVO WISKEY -BW) o amenazas biológicas.

## 19.3 En caso de Interferencia Ilícita o Amenaza de Bomba:

19.3.1 El Prestador de los Servicios de Tránsito Aéreo Cali procederá:

a. Con la aeronave:

### Interferencia Ilícita

#### → Prevea

- Transponder en código **7500**
- Desviaciones del rumbo/nivel
- No hay respuesta o respuestas inusuales en las comunicaciones.
- No concordancia con las instrucciones dadas.

#### → Recuerde

**A** Asimile – **S** Separe – **I** Informe – **S** Silencie – **T** Tiempo – **A** Ayuda

- No inicie ninguna comunicación subsiguiente refiriéndose al secuestro, hasta que este sea confirmado por el piloto.
- Cumpla con las solicitudes del piloto hasta donde sea posible.
- Transmita información pertinente, sin esperar acuse de recibo o respuesta.
- Monitoree todas las maniobras de vuelo, brinde espacio para maniobrar.
- Junte toda la información necesaria ej.: Aeródromo de destino, situación meteorológica en el destino, en ruta etc.

#### → Si es necesario informe al piloto

- Confirmación del código transponder.
- La no respuesta ahora, **NO** será tomada como indicación que el transponder fue seleccionado por error.
- Cualquier información solicitada.





AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

## Amenaza de Bomba

BW (Bravo, Whiskey)

### → Prevea

- La aeronave puede parar el ascenso.
- Solicitud inmediata de re-autorización de nivel.
- Aterrizaje en el aeródromo adecuado más próximo.
- Aeronave en configuración de aterrizaje antes de lo esperado.
- Pista en uso, longitud, superficie, elevación, frecuencia del ILS y de ayudas.

### → Recuerde

**A** Asimile – **S** Separe – **I** Informe – **S** Silencie – **T** Tiempo – **A** Ayuda



- Despeje el espacio aéreo en la vecindad inmediata.
- Solicite información del tiempo de vuelo necesario.
- Evacuación luego del aterrizaje.
- Escaleras adicionales necesarias.
- Despeje la pista de acuerdo a las instrucciones locales.
- Mantenga la zona de seguridad despejada
- Haga arreglos para el parqueo, alejado de edificios u otras aeronaves.

### → Si es necesario, informe al piloto acerca de

- Detalles del aeródromo tan pronto como sea practicable.

#### b. Con CECOA:

- Informará de inmediato datos de la situación a CECOA vía medios telefónicos descritos en este documento como:
  1. Matrícula o número de vuelo.
  2. Tipo de aeronave.
  3. Aeropuerto de salida.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CARTA DE ACUERDO</b>  <b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE  EL GRUPO GSTA OCCIDENTE –  AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y  EL AREA DE OPERACIONES DEL  CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b>		 Aerocali
<b>Principio de procedencia:</b> 3402	<b>Clave:</b> GSAN-1-3-10-101	<b>Versión:</b> 03	<b>Fecha de aprobación:</b> 18/04/2022

4. Estimado de aterrizaje o llegada al aeropuerto.
5. Otra información que se tenga y se pueda dar vía telefónica.

c. Una vez aterrizado, instruirá a la aeronave para que proceda al Punto Z.

d. El Supervisor de la Torre de Control de turno o encargado declarará el aeródromo cerrado y hará publicar la Facilidad Aeronáutica (NOTAM), por el riesgo operacional, para la aeronave involucrada y demás aeronaves que estén operando en el aeropuerto ALBONAR, así como para el ATS, que ocasiona el tener una aeronave en esas condiciones en el Punto Z.

e. El cierre durará hasta que CECO A, en coordinación con las autoridades aeroportuarias y policivas, determinen si es seguro o no la operación del aeródromo.

f. Una vez la Torre de Control reciba el aviso por el CECO A, de “**Aeródromo con operación segura y normal**”, el Supervisor de la Torre declarará aeródromo operando y emitirá el mensaje de normalización de facilidad (NOTAM) de cierre y procederá con la atención de las operaciones aéreas.



#### 19.3.2 El CECO A procederá:

a. Una vez CECO A reciba la información de la situación procederá a hacer las coordinaciones de seguridad según su protocolo y asumirá que el aeródromo quedará cerrado para las operaciones aéreas como medida inicial con la declaración y publicación de la Facilidad Aeronáutica por parte del Supervisor de Torre o encargado, ya que la aeronave será instruida para que se desplace y ubique en el Punto Z del aeródromo.

b. Las operaciones y movimiento de aeronaves en las áreas de Movimiento y Maniobras quedarán clausuradas hasta nuevo aviso.

c. El movimiento de vehículos y personas quedarán restringidas en las áreas de Movimiento y Maniobras sólo para el CECO A o los que ellos determinen. Mientras esté el aeródromo en estas condiciones la disposición de pista y las áreas descritas son responsabilidad del CECO A-Aerocali y ninguna persona ni vehículo debe llamar para desplazamientos por las áreas a la Torre de Control.

d. El CECO A en coordinación con el Centro de Operaciones de Emergencia-COE serán los responsables de determinar la operatividad del aeródromo, así como del área de la pista según las valoraciones que hagan en cuanto a la seguridad aeroportuaria y operacional, por ende, cuando así lo consideren El CECO A informará a la Torre de Control sobre la entrada en operación del aeródromo: “**Aeródromo con operación segura y normal**”.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CARTA DE ACUERDO		
	CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.		
Principio de procedencia: 3402	Clave: GSAN-1-3-10-101	Versión: 03	Fecha de aprobación: 18/04/2022

e. Una vez declarado el Aeródromo normal las operaciones del Aeródromo pasan a estar a cargo y bajo responsabilidad de la Torre de Control en las competencias del prestador de los servicios de aeródromo.

i. Si la aeronave, por condiciones o situaciones específicas de seguridad, debe permanecer en el Punto Z, por determinación de los protocolos de seguridad de Aerocali o policivos, CECOA informará a la Torre de Control de dicha novedad y especificará las **VÍAS o AREAS QUE QUEDARÁN RESTIRNGIDAS O LIMITADAS** para atención de la situación y se establecerá, en coordinación con el Supervisor de Torre o encargado, las vías de rodaje para las aeronaves en sus desplazamientos, salidas y llegadas.

## **20. IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DEL RIESGO PARA EL CONTROL DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA (GERPAF):**

**20.1** El objetivo de este procedimiento es establecer una estrategia de coordinación entre el personal de Servicios de Tránsito Aéreo (Grupo Torre de Control de Aeródromo) en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (U.A.E.A.C.) y el operador o explotador del aeropuerto (Aerocali S.A.) para desarrollar los procedimientos de intervención para la dispersión y manejo de fauna en el aeropuerto.

**20.2** El campo de aplicación del procedimiento aplica para el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo (Grupo de Control de Aeródromo) de la Aerocivil (U.A.E.A.C.) y personal del aeropuerto (AEROCALI S.A.) que desarrolla las actividades concernientes al control de fauna.

### **20.3 ÁREAS CRÍTICAS PARA EL REPORTE DE PRESENCIA DE AVIFAUNA**



Las áreas que resultan de mayor riesgo para la operación del aeropuerto, en las cuales se considera la presencia de fauna o cruces que resultan significativos y que requieren de actuación inmediata son las siguientes:

**Área de maniobras:** Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

**Área de movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

**Franjas de seguridad:** Zonas verdes del área de maniobras.

**Umbral:** Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>CARTA DE ACUERDO</b>		
	<b>CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.</b>		
<b>Principio de procedencia:</b> 3402	<b>Clave:</b> GSAN-1-3-10-101	<b>Versión:</b> 03	<b>Fecha de aprobación:</b> 18/04/2022

## 20.4 DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS

20.4.1 Dependencia de la UAEAC: Torre de Control Bonilla Aragón, Oficina de Información Aeronáutica y Plan de Vuelo, Grupo Servicio de Extinción de Incendios Bonilla Aragón.

20.4.2 Dependencias de AEROCALI: Centro de Coordinación Aeroportuaria que presta los servicios al Concesionario (CECOA).

## 20.5 PROCEDIMIENTOS DE SUPERVISIÓN

El Grupo de Certificación e Inspección de Aeródromos y Servicios Aeroportuarios de la Dirección de Estándares de Servicios a la Navegación Aérea y Servicios Aeroportuarios, verificará el cumplimiento del presente procedimiento.

## 20.6 PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN

Se consideran los siguientes aspectos para coordinar en el procedimiento de Control Fauna:

### a) PROCEDIMIENTO DE INTERVENCIÓN INMEDIATA O PROGRAMADA

Se refiere a la necesidad de implementación de medidas de dispersión o control de fauna por parte del operador o explotador del aeropuerto (Aerocali S.A.) y obedece a intervenciones previamente definidas o situaciones que resultan en el desarrollo de la operación y requieren ser atendidas de manera inmediata como la presencia de numerosas aves en el área de movimiento o en las fases de aterrizaje y despegue durante la operación.

Ante cualquier intervención se debe solicitar previamente autorización de la Torre de Control, indicando ubicación y tiempo aproximado para la activación del procedimiento establecido por el aeropuerto, solicitando suspensión de operaciones aéreas por un tiempo prudencial y de ser necesario generar la facilidad aeronáutica el respectivo NOTAM por parte del CECOA.

Para las intervenciones inmediatas se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El controlador; La tripulación de las aeronaves; el OPAF o SM o Jefe CECOA o el encargado que el operador del aeropuerto designe para el control fauna, pueden solicitar la activación del procedimiento cuando se considere necesario llevar a cabo la maniobra de dispersión o hostigamiento de fauna.
- Los controladores de aeródromo de la Torre de Control darán prioridad a la gestión por fauna para garantizar la seguridad operacional de las áreas de aterrizaje y despegue, con relación a las operaciones que se encuentren pendientes,



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

- reorganizando los flujos de tránsito y tomando las medidas de control requeridas para garantizar la intervención de manera inmediata, con el propósito de evitar que la operación se lleve a cabo bajo condiciones de riesgo detectadas, con excepción de casos de condiciones de emergencias, orden público o prioridad manifiesta por una aeronave.
- El personal del operador o explotador (SM o OPAF o Jefe CECO A o el encargado que el operador del aeropuerto designe para el control fauna) deben obtener la autorización del Control de Aeródromo de la Torre de Control para el inicio y desarrollo de la actividad de dispersión de fauna.
- Cuando el personal del operador o explotador (SM o OPAF o Jefe CECO A o el encargado que el operador del aeropuerto designe para el control fauna), tan pronto sea finalizada la actividad notificará a la Torre de Control, indicando que la pista y áreas de intervención están libres y operativas.

#### **b) PROCEDIMIENTO DE HALLAZGO DE FAUNA**

En los casos que el controlador, la tripulación de las aeronaves, el OPAF o SM o Jefe CECO A o el encargado que el operador del aeropuerto designe para el control fauna, identifiquen condiciones atractivas de fauna debido a la presencia o hallazgo de fauna muerta, se notificará la situación para solicitar la recolección y manejo de restos de fauna, se procederá a solicitar la activación del procedimiento hallazgo de fauna muerta o herida en zona operacional.

Se debe priorizar el ingreso del Supervisor del Área de Movimiento (SM), OPAF, Jefe CECO A, o quien el operador del aeropuerto designe para la recolección de fauna a fin de disminuir la posibilidad de atractivos y peligro por fauna en el aeropuerto.

#### **c) NOTIFICACIÓN DE AVISTAMIENTOS E INCIDENTES POR FAUNA**

En los casos que el controlador, la tripulación de las aeronaves, el OPAF o SM o Jefe CECO A o el encargado que el operador del aeropuerto designe para el control fauna, identifiquen la presencia de fauna o aves que representen un peligro para la operación, se notificará de la situación y se procederá a solicitar la activación de los mecanismos para dispersión de fauna.

Se debe priorizar el ingreso del Supervisor del Área de Movimiento (SM), OPAF, Jefe CECO A, o quien el operador del aeropuerto designe para la dispersión o hostigamiento de fauna a fin de disminuir la posibilidad del peligro por aves o fauna en el aeropuerto.

Cuando se realicen avistamientos de fauna ya sea en el aeropuerto o en sus inmediaciones se debe:





AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

- Informar a las aeronaves la presencia de fauna para que tengan en cuenta esta situación y consideren acciones de precaución.
- Informar al Supervisor del Área de Movimiento (SM), OPAF, Jefe CECO, o quien el operador del aeropuerto designe, para establecer que sitios requieren mayor atención por presencia de fauna. Posteriormente se realizará una inspección para determinar las causales de presencia de fauna y desarrollar un plan de acción.

Con el objeto de cumplir con las disposiciones reglamentarias Circular informativa N°007 Reporte de presuntos impactos con fauna RAC-14. Los actores de la operación de una aeronave procederán así:

- Cuando las tripulaciones detecten o evidencien de eventos de presuntos impactos con aves o fauna reportarán de inmediato el suceso a la Torre de Control, informando fase de vuelo, posición y altitud, recopilándose así información fundamental para que al final se pueda confirmar la ocurrencia del evento.
- La Torre de Control comunicará de inmediato el presunto impacto al SM, OPAF o a quien el operador del Aeropuerto designe, para que proceda a la verificación de la información y la activación de los procedimientos inmediatos de respuesta, inspecciones de fauna, implementación de medidas de control y/o recolección de fauna.
- Posteriormente el OPAF realizará la inclusión de la información en el sistema nacional de notificación de presuntos impactos de la Aerocivil.
- La Torre de Control deberá garantizar que se realicen y finalicen los procedimientos establecidos por el operador del aeropuerto y no autorizarán operaciones con el propósito de mantener la seguridad operacional y además deberá informar del peligro a las aeronaves en vuelo que utilicen el aeropuerto a fin que ejerzan precaución por presencia de aves en las inmediaciones.
- La Torre de Control dejará el registro del reporte del presunto impacto en el Diario de Señales.

## 20.7 CONTINGENCIAS POR IMPACTO DE AVES

Cuando sea declarada una emergencia por un piloto por un presunto impacto por fauna que afecte la aeronavegabilidad de la aeronave, la Torre de Control aplicarán los respectivos planes de emergencia y contingencia del Manual de la Unidad de Navegación Aérea (MUNA) de su dependencia y el plan de emergencias y contingencias del aeródromo.

**20.7.1** Las dependencias de información de vuelo procederán a publicar los respectivos mensajes aeronáuticos (Facilidad) que debe tramitar CECO, para dar alerta a los usuarios por la presencia de bandadas de aves en proximidades del aeropuerto.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## CARTA DE ACUERDO

### CARTA DE ACUERDO SUSCRITA ENTRE EL GRUPO GSTA OCCIDENTE – AEROPUERTO ALBONAR - U.A.E.A.C Y EL AREA DE OPERACIONES DEL CONCESIONARIO AEROCALI S.A.



Principio de procedencia:  
3402

Clave: GSAN-1-3-10-101

Versión: 03

Fecha de aprobación:  
18/04/2022

#### 21. REVISIONES:

La presente carta de acuerdo operacional deberá ser revisada cuando los procedimientos indicados en la misma resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la OACI, o cuando se presenten cambios en los procedimientos locales, en los servicios de tránsito aéreo o cuando a juicio de los interesados así se requiera.

#### 22. DIVULGACION:

La divulgación del presente acuerdo y de toda modificación subsiguiente, se hará a todo el personal de controladores de tránsito aéreo que suministre los servicios ATS en la torre de control del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y el personal de las dependencias correspondientes del concesionario AEROCALI, 15 días antes de la fecha de vigencia.

Este documento cancela todas las anteriores disposiciones que le sean contrarias a partir de la fecha en vigencia.

#### 23. FIRMAS:

Firmado en Cali, Valle del Cauca, Colombia, 19 de abril de 2022

**RAUL HERNAN MONTAÑO ZAPATA**

COORDINADOR ATS CALI

REGIONAL OCCIDENTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

**CARLOS JAVIER GARCIA CANO**

COORDINADOR GSTA REGIONAL OCCIDENTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

**ANTONIO SILVA**

GERENTE DE OPERACIONES

AEROCALI S.A.