

## CIRCULAR OPERATIVA #6 - 2025

09/05/2025

**Asunto:** Uso de Frecuencias de Comunicación en Aeródromos No Controlados

**Dirigido a:** Pilotos, Instructores y Estudiantes de la Escuela de Aviación FLYING

### **Objetivo:**

Establecer una directriz clara sobre el uso adecuado de frecuencias de comunicación en aeródromos no controlados, con énfasis en el caso del aeródromo de Tolú (SKTL), con el fin de estandarizar las comunicaciones, evitar confusiones y prevenir incidentes operacionales.

---

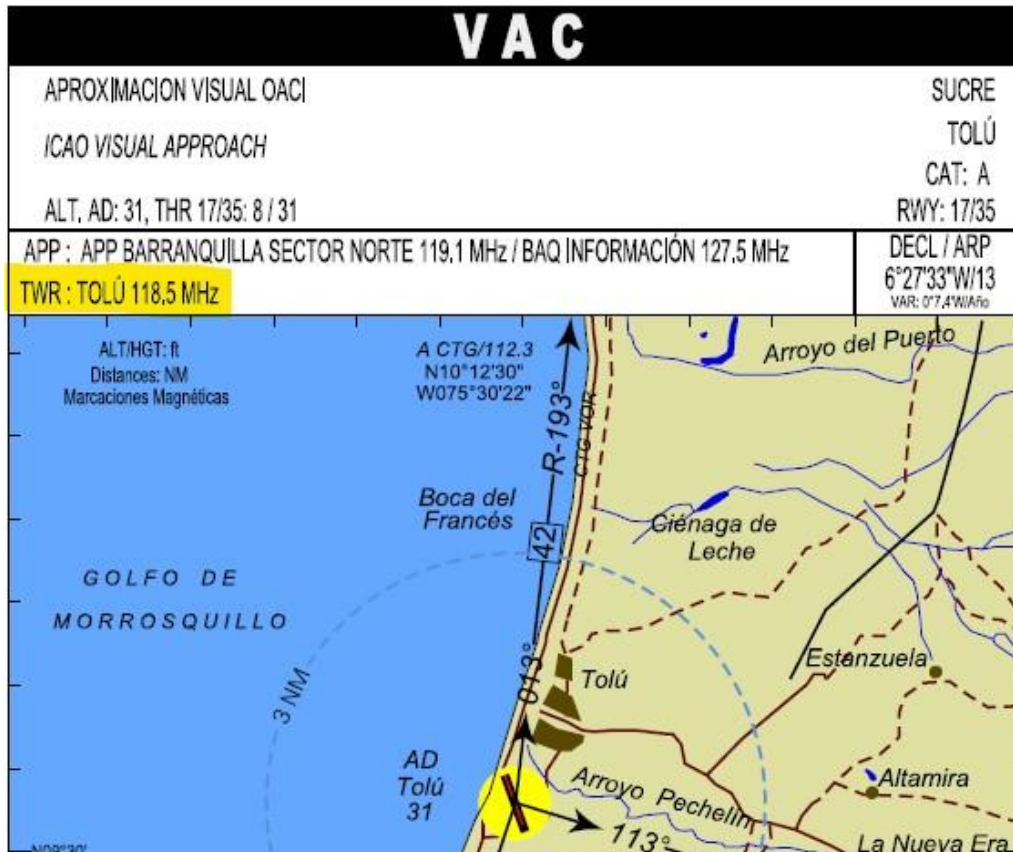
### **Contexto:**

Durante una operación reciente en la ruta MTR–TLU, un alumno en instrucción (Vuelo Solo) de nuestra escuela, en fase de aproximación final, experimentó un incidente al encontrarse con una aeronave comercial, que rodó hacia la cabecera de la pista 17 sin realizar llamados audibles en la frecuencia que el estudiante estaba utilizando.

El alumno en instrucción venía realizando sus auto anuncios en la frecuencia 122.9 MHz, ya que a esta frecuencia lo transfirió Barranquilla Control. Sin embargo, la otra aeronave aparentemente utilizaba la frecuencia publicada del aeródromo (118.5 MHz), lo que ocasionó una descoordinación entre ambas aeronaves, derivando en un sobrepaso en final para evitar conflicto.

Cabe aclarar que, conforme a la normativa del **RAC**, el **Doc 4444** de la **OACI**, la **AIC 20/2014** y el **SOP** de la escuela de aviación FLYING, en un aeródromo con frecuencia publicada, incluso si no se encuentra operativa como torre, las comunicaciones deben realizarse en dicha frecuencia publicada. En este caso, el uso de 118.5 MHz en Tolú debió haber sido la primera elección.

Este evento sirve como aprendizaje operativo y nos permite reforzar criterios para prevenir futuros incidentes similares.



### Disposición Operativa:

A partir de la fecha, para todas las operaciones en el aeródromo de Tolú (SKTL) se deberá:

- Realizar todas las comunicaciones en la frecuencia publicada del aeródromo: 118.5 MHz.
- Mantener monitoreo simultáneo en la frecuencia 122.9 MHz, para aumentar la conciencia situacional sobre posibles aeronaves que la estén utilizando como frecuencia de auto anuncios.
- Tan pronto como finalice el entrenamiento en el aeródromo y antes de superar las 10 NM, transferir las comunicaciones nuevamente a Barranquilla control.

---

### Referencia al SOP:

Se recuerda a todos los pilotos y estudiantes consultar el numeral 2.2.3 del SOP (Aeropuerto no controlado), el cual detalla:

- Cuándo y cómo usar frecuencias publicadas vs. frecuencia de auto anuncios.
- La estructura recomendada para cada llamado.
- Ejemplos claros de fraseología para cada fase del circuito de tránsito.

Esta sección es esencial para reforzar criterios de comunicación segura y eficiente.

#### 2.2.3 Aeropuerto no controlado:

Estos procedimientos deben aplicarse a:

- Aeródromos que no cuenten con ATS.
- Aeródromos en los cuales haya una interrupción temporal de los servicios normales de tránsito aéreo.

1. Frecuencia de anuncio de tránsito de aeródromo:

- La frecuencia **122.9 MHz** para aeródromos sin servicios de tránsito aéreo.
- La frecuencia regular de servicio, para aeródromos con frecuencias de torre publicada, pero que temporalmente con servicio de control de aeródromo suspendido o inoperativo.

Ej: **SKTL** 118.50

### Recomendaciones Finales:

- Realizar los llamados desde:
  1. 10 millas ingresando
  2. 05 millas ingresando
  3. Sobrevolando el campo (si es necesario)
  4. Incorporándose a 45 grados del tramo con el viento
  5. Básico
  6. Final
  7. Dejando la pista.
  8. 10 millas saliendo

De acuerdo a la AIC 20/2014 y al SOP de la escuela, los cuales recomendamos leer.

- Reportar al área de Formación Operacional cualquier inconsistencia o evento relacionado con la gestión de frecuencias.

**Cordialmente,**



**Capitán OSCAR JULIÁN SÁNCHEZ V.**  
Responsable Instrucción Vuelo **FLYING S.A.S.**