

1. INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMO

SKBQ - BARRANQUILLA
Ernesto Cortissoz

2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD

Coordenadas ARP: 10 53 22,06 N 074 46 50,44 W
Distancia y dirección a la ciudad: 12 Km.
Elevación: 29 m / 95 ft
Temperatura de referencia: 33 °C
Declinación magnética: 08° W (2017) / 00° 08' W anual
Administración: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Operador: Grupo Aeroportuario del Caribe
Dirección: Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz Piso 3 Soledad – Atlántico
Teléfono: DDN 0X5 - PBX 3348052/57/60/66/69/ Administración Aerocivil 3348114 - 3348130 Centro de coordinación aeroportuaria- CECO A 3160902 - TWR 3348315 - OIA 3348443 - ACC 3348075
Fax: CECO A 3348193 - TWR 3348315 – ACC 3348075
AFS: SKBOYDYA - SKBOYDYX
E-mail: cecoa_baq@aerocivil.gov.co
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento del Atlántico.

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACIÓN

Aeropuerto: H24
Aduana e Inmigración: H24
Médicos y sanidad: H24
AIS/ARO: H24
MET: H24
ATS: H24
Abastecimiento de combustible: H24
Seguridad: H24
Observaciones: NIL

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: A cargo de las compañías aéreas
Tipos de combustible: AVGAS 100/130, JET A-1.
Tipos de lubricantes: No se suministran lubricantes
Capacidad de reabastecimiento:
▪ JET A-1: Sistema de abastecimiento con vehículos cisterna con capacidades de 10.000, 8.000, 5.000 y 2.500 galones
▪ AVGAS 100/130: Sistema de abastecimiento con vehículos cisterna con capacidades de 1.800 y de 1.500 galones.
Espacio disponible en hangar: No
Instalaciones para reparaciones:
▪ Clase I: Estructuras Aeronaves hasta 5.700 Kg.
▪ Clase II: Estructuras Aeronaves por encima de 5.700 Kg.
▪ Servicios de mantenimiento de plantas motrices, radio y comunicación, instrumentos, accesorios, servicios especializados y mantenimientos menores.
Observaciones: Empresa SATEC S.A. Tels. 3348192 Ext.101-155 Cel: 3157211478 E-mail: satecsa@hotmail.com. Web: www.aeronauticar.com

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: 4
Transporte: Taxis, autobuses urbanos y alquiler de automóviles.
Instalaciones médicas: Funcionan H24, Servicios de Consulta prioritaria, procedimientos menores y TAB.
Banco: Sí y cajeros automáticos
Oficina postal: Sí
Información turística: Sí
Observaciones: NIL

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVAMENTO

Categoría: 7
Equipo de salvamento: No
Capacidad para retirar Aeronaves inutilizadas: A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves
Observaciones: Capacidad total de descarga 13.608 Lt/min

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones: NIL

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Concreto de cemento
Resistencia: PCN 50/R/B/W/T
Calles de rodaje: Anchura: A, B, C, D, E, F = 23 m
J = 6 m
G = 19,5 m
Superficie: Asfalto y Concreto de cemento
Resistencia: PCN 50/R/B/W/T

Posiciones de comprobación:
VOR: NIL
INS: A 10 53,4 N 074 46,4 W
B 10 53,5 N 074 46,7 W
Altimetro: Plataforma terminal, elevación 14 m

Observaciones: Calle de rodaje Echo entre calle de rodaje paralela Alfa y Plataforma Militar opera únicamente aviación de estado y militar.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Tableros iluminados
Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura reflectiva.
Señalización de TWY: Tableros iluminados
Observaciones: Guía de rodaje en todas las intersecciones

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Sí
RWY: 23
Obstáculo: Postes
Localización: 350 m del umbral de pista, elevación 12 m, rumbo 220°.
Señalización: Iluminados
Observaciones: NIL

11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

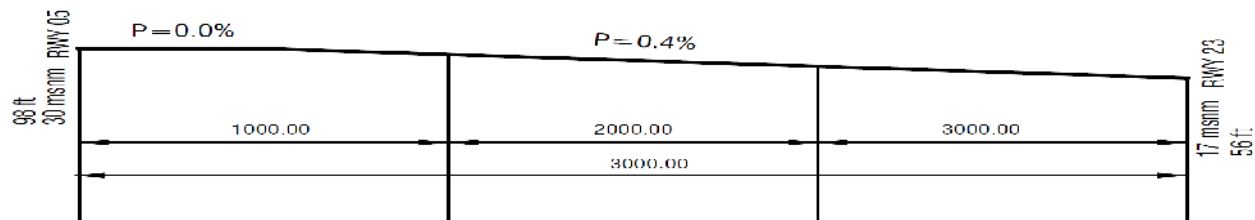
Oficina MET: IDEAM
Horario: H24
TAF/ Periodo de validez: 24 Horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: Según tipo de tendencia
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: Carpeta completa.
Idioma: Español, Inglés
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud y de vientos máximos
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática y Convencional, Transmisómetro, Ceilómetro
Dependencias ATS atendidas: ACC, APP, TWR, ARO
Información adicional: Oficina principal Tel. 3348170
Observaciones: NIL

12. CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

| RWY | Dirección GEO/MAG | DIM (m) | Localización THR | Elevación THR (m/FT) | Dimensiones (m) | | | | | Superficie Resistencia- ACN/PCN |
|-----|----------------------|------------|------------------------------|----------------------------|-----------------|-----|-------------|------|-----|---------------------------------------|
| | | | | | SWY | CWY | Franja | RESA | OFZ | |
| 05 | 40,5 047 | 3.000 x 45 | 10 52 45,31 N 074 47 23,06 W | 29 95 | No | 150 | 3.120 x 300 | NIL | NIL | Asfalto PCN 53/R/B/W/U |
| 23 | 220,5 227 | 3.000 x 45 | 10 53 59,81 N 074 46 19,19 W | 16 53 | No | No | 3.120 x 300 | NIL | NIL | |

Observaciones: Franja pista 05/23 presencia de árboles a 133 metros costado norte del umbral pista 23, ejercer precaución

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|-----|----------|----------|----------|---------|
| 05 | 3.000 | 3.000 | 3.150 | 3.000 |
| 23 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 |

Observaciones: NIL

14. LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA

| RWY | APCH | PAPI ⁽¹⁾ APAPI ⁽²⁾ | REIL Identificadoras de fin de pista | RTHL Umbral de pista | RTZL Zona toma de contacto | RCLL Eje de pista | REDL Borde pista | RENL Extremo pista | STWL Zona de parada |
|-----|-----------|---|--|----------------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 05 | ALS CAT 1 | (1) 3° MEHT 74 ft (1) 5,24 % | No | Verdes | No | No | Blancas y Amarillas | Rojas | No |
| 23 | No | (1) 3° MEHT 76 ft (1) 5,24 % | No | Verdes | No | No | Blancas y Amarillas | Rojas | No |

Observaciones: 1. RCLL pista 05/23 no utilizables.
2. Luces de destello ALS CAT 1 pista 05 no utilizable

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

| ABN | WDI ⁽¹⁾ LDI ⁽²⁾ | TWY | Plataforma | Fuente secundaria | Observaciones |
|-----|--|--------|----------------------|----------------------|---------------|
| Sí | (1) 1 entre TWY A y B (1) 1 entre TWY D y E | Azules | Faros de iluminación | 2 Plantas de 750 KVA | NIL |

16. ZONA PARA ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS

| Localización | Elevación | Dimensiones SFC/Resistencia Señales TLOF y de FATO | BRG Geográfica y MAG de FATO | Distancia declarada disponible | Luces APCH y FATO | Observaciones |
|---------------------------------|-----------|---|------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|--|
| 10 53 12,08 N 074 46 43,74 W | 21 m | NIL | NIL | NIL | NIL | Posición de Estacionamiento emplazada en la posición N°16 de la plataforma nacional. Tránsito aut.: aeronaves diseño tipo MI-17/171 |
| 10 53 32,20 N 074 46 22,40 W | 15 m | NIL | NIL | NIL | NIL | Posición de estacionamiento N° 18 emplazada en plataforma adyacente al NE de Terminal de pasajeros. Tránsito aut.: aeronaves diseño tipo Bell 212. |

17. ESPACIO AEREO ATS

| DENOMINACION Y LIMITES LATERALES | LIMITES VERTICALES | CLASE DE ESPACIO AEREO | UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA | ALTITUD DE TRANSICION |
|--|---------------------|------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| Barranquilla CTR: Circulo de 5 NM de radio centrado en el ARP, con proyección longitudinal de 7.5 NM simétricas al radial 040° del VOR-DME / BAQ y 6 NM de ancho, 3 NM a lado y lado formado por los puntos: VOR-DME / BAQ 10 47 43 N 074 51 37 W PUNTO A 10 49 45 N 074 53 57 W PUNTO B 10 52 15 N 074 51 37 W PUNTO G 10 48 21 N 074 46 58 W PUNTO H 10 45 51 N 074 49 18 W Continuando con proyección longitudinal de ARP a intersección ATAKI 10.057 NM y 6 NM de ancho, 3 NM a lado y lado formado por los puntos PUNTO C 10 55 35 N 074 51 02 W PUNTO D 11 01 10 N 074 54 26 W ATAKI 11 02 14 N 074 51 36 W PUNTO E 11 03 51 N 074 48 55 W PUNTO F 10 58 16 N 074 46 11 W | 3500 FT AMSL GND | D | ERNESTO CORTISSOZ TWR ES | 18.000 FT |

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

| Servicio | Distintivo llamada | Frecuencia | HR | Observaciones |
|----------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------|---|
| TWR | Ernesto Cortissoz TWR | 118,1 MHz 121,9 MHz 121,5 MHz | H24 H24 H24 | SMC Emergencia |
| APP | Barranquilla APP | 119,1 MHz 119,75 MHz | H24 H24 | Sector Norte Sector Sur |
| ACC | Barranquilla ACC | 128,4 MHz 124,2 MHz 124,85MHz | H24 H24 H24 | Sector Norte Sector Sur Alternativa |
| FIS | Barranquilla Información | 127,5 MHz | 1100 - 2300 | Frecuencia alterna |
| ATIS | | 113,7 MHz | H24 | No Utilizable |
| MET | | 125,0 MHz | H24 | Emisión de radio meteorológica de superficie. |

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIJAJE

| Instalación (VAR) | ID | FREQ | HR | Localización | Elevación | Observaciones |
|-------------------|------|-----------|-----|------------------------------|-----------|--|
| VOR | BAQ | 113,7 MHz | H24 | 10 47 43 N 074 51 37 W | 295 ft | Cobertura 100 NM, distancia 6.4 NM del umbral pista 05 |
| DME | BAQ | CH 84-X | H24 | 10 47 43 N 074 51 37 W | 295 ft | Cobertura 150 NM |
| ILS/LLZ | IBAQ | 109,9 MHz | H24 | 10 54 04,27 N 074 46 15,43 W | | Categoría 1, Cobertura 25 NM, rumbo 041° distancia 6,6 NM, GP 3°, pista 05 |
| ILS/GP | | 333,8 MHz | H24 | 10 52 56,80 N 074 47 18,46 W | | |
| ILS/DME | | CH 36-X | H24 | 10 52 56,80 N 074 47 18,46 W | 77 ft | Cobertura 25 NM |

20. REGLAMENTACION LOCAL

- No se permiten operaciones de aeronaves sin radio.
- Se debe dar aplicación a las normas establecidas para las zonas restringidas SKR 11, SKR 23, SKR 24, descritas en ENR 5.1-3. Toda aeronave que entre o salga de las áreas descritas anteriormente, debe obtener permiso de Aproximación Barranquilla.

1. DESPEGUES DESDE INTERSECCIONES

Con el fin de agilizar el tránsito aéreo, optimizar la capacidad operacional de los aeródromos y disminuir, en cuanto sea posible, los tiempos de rodaje de las diversas aeronaves, se permite al personal de Controladores de Tránsito Aéreo para autorizar la maniobra de despegue de monomotores o bimotores (turbohélice o jet), desde cualquiera de las intersecciones detalladas, a solicitud de la tripulación o del Control de Tránsito Aéreo, siempre que medie aceptación por parte de la tripulación.

1.1. Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de Operaciones (POI), con excepción de aquellos de que trata el numeral 1.3., que deseen efectuar despegues desde alguna de las intersecciones, y en los sentidos aquí especificados, deberán realizar y presentar, para su aprobación por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil, los correspondientes análisis de pista para las distancias de despegue del numeral 1.8

1.2. El análisis de pista que trata el numeral anterior deberá considerar todos los aspectos que pudieran afectar el rendimiento de la aeronave durante la fase de despegue, tales como: elevación, pendiente y estado de la pista, dirección e intensidad del viento, temperatura, presión atmosférica, así como todos los obstáculos publicados en las inmediaciones de la trayectoria de despegue. Los pesos máximos, así obtenidos, deberán ser incorporados en los manuales de despacho, de peso y balance o en las guías de despacho de cada operador, de tal forma que puedan ser consultados fácilmente por los despachadores y las tripulaciones de vuelo.

1.3. Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de Operaciones (POI), que obtengan los pesos de rendimiento proporcionados, o avalados, directamente por el fabricante de la aeronave, y utilizados según lo prescrito por el mismo, podrán efectuar despegues desde intersecciones sin haber presentado, ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, la correspondiente revisión del manual de despacho, manual de peso y balance o guía de despacho, para su aprobación, siempre que previamente hayan presentado, y les haya sido aprobado, el análisis de pista para la operación inicial en dicho aeropuerto.

1.4. El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 1.3., tendrá la obligación de presentar para su aprobación, ante la Secretaría de Seguridad Aérea, en un plazo no mayor a sesenta (60) días, la correspondiente revisión del Manual de Despacho, de Peso y Balance o Guías de despacho, con los diferentes análisis para el despegue desde intersecciones.

1.5. El Piloto al Mando es el único que, basado en la información contenida en los correspondientes Manuales de Despacho, de Peso y Balance o Guías de Despacho del Operador, podrá determinar la viabilidad o no, del despegue desde una intersección, previa verificación de que el peso calculado de despegue sea igual, o inferior, al establecido para la longitud y el estado de pista disponible, notificada por el Controlador de Aeródromo según numeral 1.8 o la indicada en los letreros de información. En consecuencia, el Piloto al Mando es el absoluto responsable de la SEGURIDAD operacional de la aeronave, como quiera que el Controlador de Tránsito Aéreo, queda eximido de toda responsabilidad que dicha operación conlleva.

1.6. La transgresión de lo preceptuado aquí, ya sea por acción o por omisión por parte del Operador de la Aeronave, constituye una infracción de orden técnico, y podrá ser objeto de la facultad sancionatoria que tiene la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC. en concordancia a lo establecido en la Parte Séptima (Régimen Sancionatorio) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; sin detrimento de la competencia y actuaciones a que hubiera lugar por parte de otras autoridades, si dicha infracción así lo amerita.

1.7. El Controlador de Aeródromo deberá:

- a) Notificar a la tripulación, tan pronto como sea posible, y en todo caso, antes de que la aeronave ingrese a la pista en uso, el Recorrido de Despegue Disponible (**TORA**), ver 1.8. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.
- b) Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.
- c) Abstenerse de expedir autorizaciones para despegues condicionadas a la presencia de otra aeronave en final cuando, a su juicio, la aeronave que se alista para despegar desde una intersección NO tiene suficiente visibilidad para identificar la aeronave reportada.
- d) Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- e) El Controlador de Tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó

establecido en el numeral 1.5 anterior.

1.8. Intersecciones autorizadas:

| RWY | INTERSECCION | DISTANCIA TORA (m) |
|-----|--------------|-----------------------|
| 05 | CHARLIE | 1440 |
| | DELTA | 2030 |
| 23 | BRAVO | 2150 |
| | CHARLIE | 1560 |

Este procedimiento **NO** aplicará en presencia de:

Fenómenos meteorológicos que impidan la rápida y segura evaluación de las condiciones de tránsito sobre la pista, visibilidad menor o igual a 3000 Metros, o cuando el Controlador de Aeródromo, por cualquier motivo, meteorológico o no, NO logre apreciar la longitud total de la pista.

Un obstáculo temporal, ubicado en la trayectoria inicial de salida, salvo que se haya realizado un estudio específico, por parte del Grupo Procedimientos ATM de la dirección de Servicios a la Navegación Aérea, y siempre que se haya publicado el NOTAM correspondiente.

Este procedimiento NO aplicará, entre (0400 UTC) y (1059 UTC), si el sentido en que se realice dicho despegue implica el sobrevuelo de áreas urbanas, a menos que exista una restricción sobre la disponibilidad de la longitud total de la pista.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

El Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz dispone de un Manual de Atenuación de Ruido aprobado mediante Resolución No. 03936 de agosto de 2008 proferida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Ver en carta anexa el procedimiento aeronáutico establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, para evitar ruidos excesivos en sus alrededores.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MINIMOS INFERIORES AL ESTANDAR RWY 05/23

1. Luces de borde de pista (REDL) en servicio.

2. Marcas de eje de pista (RCLM).

Visibilidad: 500 m

Techo de Nubes: 0 FT

NOTAS:

1. Se entiende como mínimos estándar:

- a) 1600 m de visibilidad para monomotores o Bimotores.
- b) 800 m de visibilidad para aeronaves con tres (3) o más motores.

2. Para la utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con:

- a) El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- b) Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después de V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- c) Un aeródromo de alternativa de despegue:
 - Bimotores: A no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado con un motor inoperativo.

- Aeronaves de tres (3) o más motores: A no más de dos (2) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado con un motor inoperativo.
3. Las aeronaves monomotores operaran con 3000 m de visibilidad y 560 FT de techo de nubes.

23 INFORMACION SUPLEMENTARIA

- En aproximación final y despegue a la Pista 05/23, ejercer precaución por presencia permanente de aves.

Durante los meses de mayo, junio, julio y agosto, desplazamiento de Garcitas por época reproductiva, forrajeo en zonas verdes.

Durante los meses de octubre, noviembre, diciembre, enero, febrero y marzo, desplazamiento de aves migratorias del Norte de América, incremento de abundancia de aves en las inmediaciones del Aeródromo.

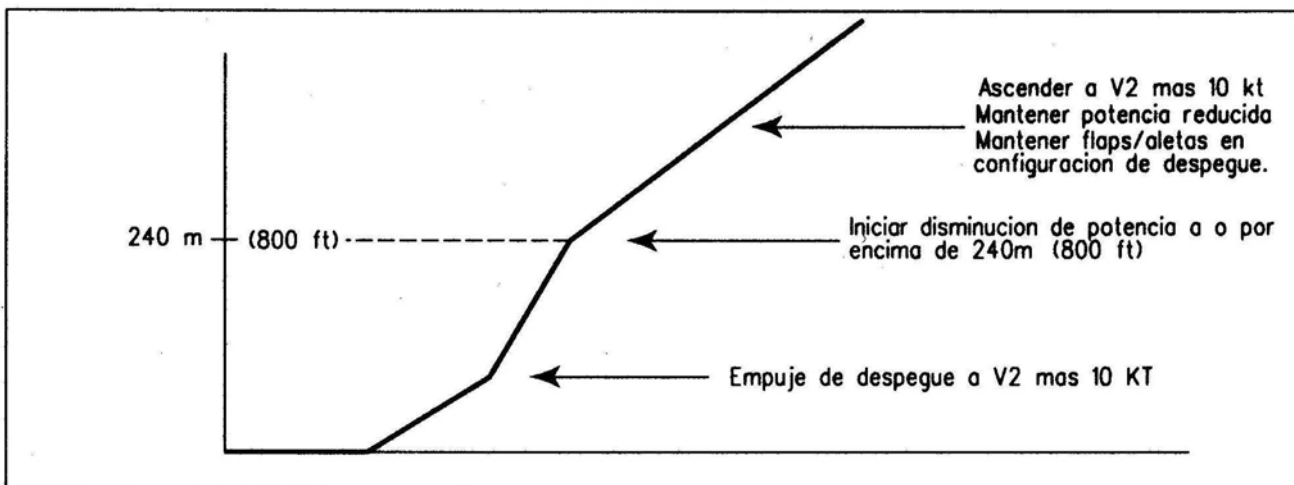
Durante los meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre, desplazamiento local de aves nocturnas desde las 0000 UTC hasta las 1000 UTC específicamente sobre los TWY A, B, C, F, G y plataforma de carga.

- Implementado el Programa Nacional de Control y Prevención del Peligro Aviario.
- Obstáculo montado con siguientes características:

| TIPO OBST | COORDENADAS | ELEV |
|--------------------------|--------------------------------|-------|
| Antena Comnes | 10 54 58 N 074 49 25,6 W | 27,73 |
| Antena EMA THR 05 | 10 52 53,095 N 074 47 21,231 W | 26,64 |
| Antena Monitor Campo | 10 52 54,218 N 074 47 20,355 W | 26,22 |
| Caseta Glide Slope | 10 52 56,893 N 074 47 18,324 W | 25,84 |
| Antena RVR1 | 10 52 57,268 N 074 47 17,828 W | 25,70 |
| Antena RVR2 | 10 52 58,018 N 074 47 17,136 W | 25,60 |
| Antena Localizadora | 10 54 04,292 N 074 46 15,392 W | 13,38 |
| Chester (LLZ) | 10 54 03,685 N 074 46 13,064 W | 13,18 |
| Subestación Elect THR 05 | 10 52 43,963 N 074 47 21,453 W | 28,10 |

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

PROCEDIMIENTO PARA ATENUACION DEL RUIDO EN EL AEROPUERTO ERNESTO CORTISOZ - BARRANQUILLA PISTA - 05



Este procedimiento implica una reducción de potencia a una altitud mínima prescrita y retardar el repliegue de los flaps/aletas de ranura hasta que se llegue a la altitud máxima prescrita. A la altitud prescrita, acelerar y replegar los flaps/aletas de ranura según lo programado manteniéndose una velocidad positiva de ascenso, y completando la transición a procedimientos normales de ascenso en ruta.

- La velocidad de ascenso hasta el punto de iniciación de la atenuación del ruido no será inferior a V_2 más 10 kt.
- A 800 ft AGL, ajustar y mantener la potencia/empuje de los motores de conformidad con el programa de potencia/empuje para atenuación de ruido previsto en el manual de operaciones de la aeronave. Mantener una velocidad de ascenso V_2 más 10 kt con flaps y aletas de ranura en configuración de despegue.
- A una altitud de 1.500 ft, al mismo tiempo que se mantiene una velocidad vertical positiva de ascenso, acelerar y replegar los flaps/aletas de ranura según lo programado.
- A 3.500 ft acelerar a velocidad de ascenso en ruta.

NOTA 1: Mantener máximo gradiente ascensional en la fase inicial de despegue.

NOTA 2: Para aeronaves DC 10 el parámetro será V_2 más 20 kt.

No se requerirán procedimientos de atenuación del ruido en forma de potencia reducida de despegue en condiciones de operaciones adversas tales como:

- a) Cuando el estado de la superficie de la pista está adversamente afectado ejm. (agua, lodo, caucho, aceite u otras sustancias).
- b) Cuando la visibilidad horizontal sea inferior a 1.9 Km (1MN).
- c) Cuando la componente transversal del viento incluídas las ráfagas, exceda de 15 kt.
- d) Cuando el componente del viento de cola, incluídas las ráfagas exceda de 5 kt.
- e) Cuando se ha notificado o pronosticado cizalladura del viento o cuando se preveen tempestades que afecten a la aproximación o a la salida.
- f) No se realizarán procedimientos de atenuación del ruido por debajo de una altura de 800 ft por encima de la elevación del aeródromo.

Adicionalmente se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- 1.- Los reglajes de potencia por utilizar después de la falla o de la parada de un motor, o de cualquier otra pérdida aparente de la performance, en cualquier etapa del despegue o del ascenso para atenuación del ruido, serán a discreción del piloto al mando, y no continuarán aplicándose las consideraciones relativas a la atenuación del ruido.
- 2.- No se excederá del ángulo máximo aceptable del fuselaje especificado para cada tipo de avión.

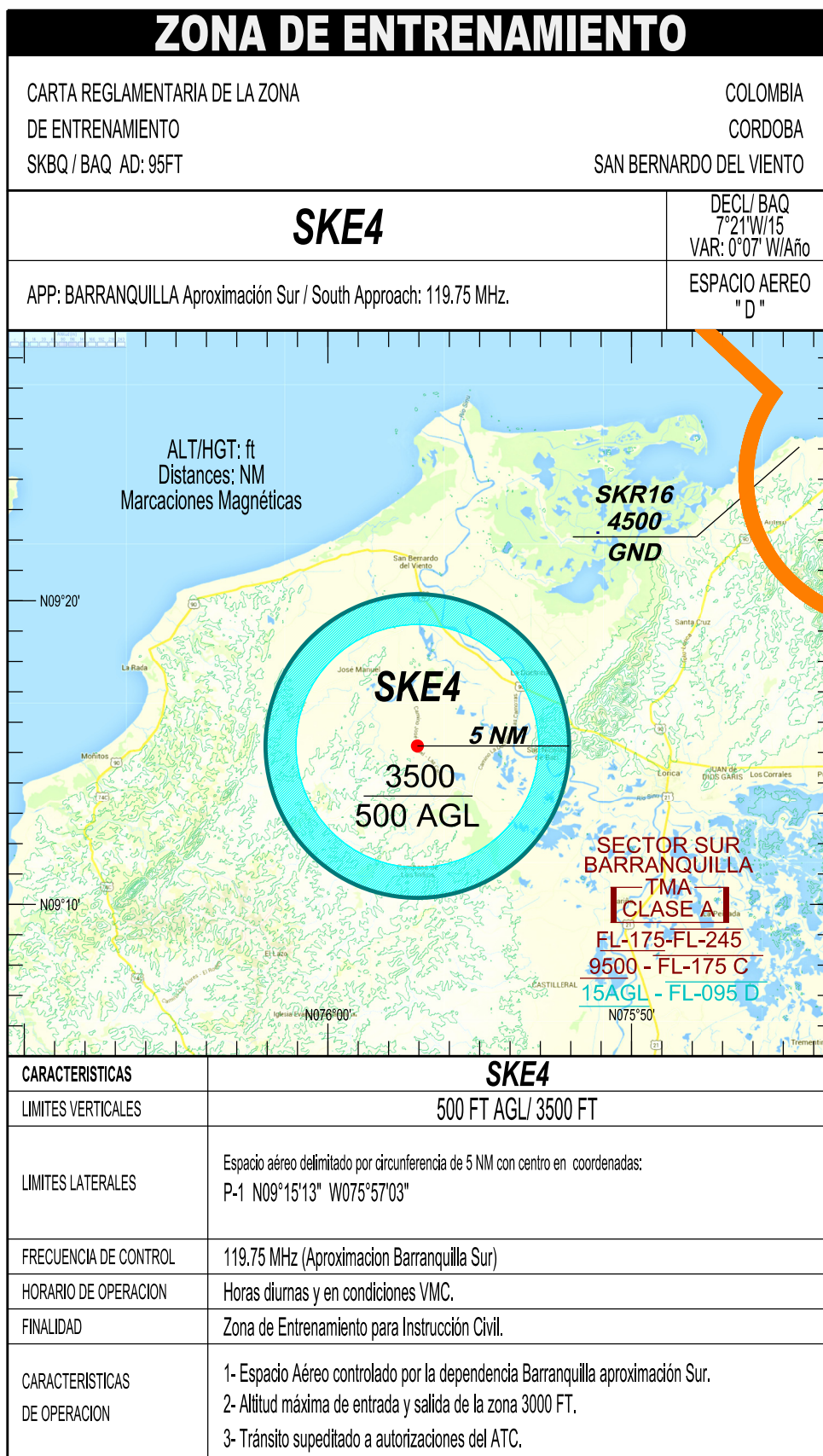
PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

ZONA DE ENTRENAMIENTO

| | |
|---|---------------------------------------|
| CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE ENTRENAMIENTO SKE3 SKBQ - BAQ / AD: 95' | COLOMBIA ATLANTICO BARRANQUILLA |
|---|---------------------------------------|

| | |
|---|---|
| SKE3 | DECL/ BAQ 7°21'W/15 VAR: 0°7' W/Año |
| APP BARRANQUILLA Aproximaciol Norte: 119.1 MHz, TWR ERNESTO CORTISSOZ 118.1 MHz, | ESPACIO AEREO " D " |

| | |
|------------------------------|--|
| CARACTERISTICAS | SKE3 |
| LIMITES VERTICALES | 500 FT AGL/ 3500 FT |
| LIMITES LATERALES | Espacio aéreo delimitado por los radiales R280/R260 entre 18/30 NM de BAQ/VOR/DME y coordenadas en vertices: P-1 N10°49'17" W075°21'34" P-2 N10°48'39" W075°09'35" P-3 N10°42'27" W075°08'49" P-4 N10°38'56" W075°20'18" |
| FRECUENCIA DE CONTROL | 119.1 MHz (Aproximacion Barranquilla Norte) / 118.1 MHz (TWR Ernesto Cortissoz) |
| HORARIO DE OPERACION | Horas diurnas y en condiciones VMC. |
| FINALIDAD | Zona de Entrenamiento para Instrucción Civil. |
| CARACTERISTICAS DE OPERACION | 1- Espacio Aéreo controlado por la dependencia Barranquilla aproximación Norte. 2- Altitud máxima de entrada y salida de la zona 3000 FT. 3- Tránsito supeditado a autorizaciones del ATC. |



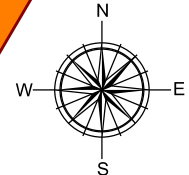
ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR BARRANQUILLA
SKBQ/BAQ AD: 95FT

COLOMBIA
ATLANTICO
BARRANQUILLA

SECTOR NORTE
BARRANQUILLA
TMA
CLASE A
FL-175-FL-245
(9500 - FL-175(C))
(15AGL - FL-095(D))

SKR24
18000
10000



SKR1
3500
500

ATAKI

N11°02'14"
W074°51'36"

PUNTO D

N 11°01'10"
W074°54'26"

PUNTO E

N 11°03'51"
W074°48'55"

PUNTO C

N 10°55'35"
W074°51'02"

PUNTO F

N 10°58'16"
W074°46'11"

PUNTO B

N 10°52'15"
W074°51'37"

**3500
AGL**

AD
Ernesto Cortissoz
95

ARP

N 10°53'22.06"
W074°46'50.44"

5 NM

PUNTO A

N 10°49'45"
W074°53'57"

PUNTO G

N 10°48'21"
W074°46'58"

BARRANQUILLA
113.7 BAQ 84X
N10°47'43" / W074°51'37"

BARRANQUILLA
CTR
Clase (D)
(GND- 3500)

PUNTO H

N 10°45'51"
W074°49'18"

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

PLANO DE AERÓDROMO
OACI

SKBQ-BARRANQUILLA
ERNESTO CORTISOZ
COLOMBIA

| RWY | GEO / MAG | THR | ELEVACIÓN | RESISTENCIA | TWR : 118.1 Mhz | DISTANCIAS DECLARADAS | | | | |
|-----|---------------|--------------------------------|-----------------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|-------|
| | | | | | | PISTA | TORA m | TODA m | ASDA m | LDA m |
| 05 | 40,5° / 47° | 10°52'45.31"N 74°47'23.06"W | 29.0 m 95 ft | ASFALTO 53/R/B/W/U | DIMENSIÓN DE PISTA: 3000 m x 45 m | 05 | 3000 | 3000 | 3150 | 3000 |
| ARP | | 10°53'22.06"N 74°46'50.44"W | 29.0 m 95 ft | | | 23 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 |
| 23 | 220,5° / 227° | 10°53'59.81"N 74°46'19.19"W | 16.0 m 53 ft | | DIMENSIÓN DE FRANJA: 3120 m x 300 m | | | | | |

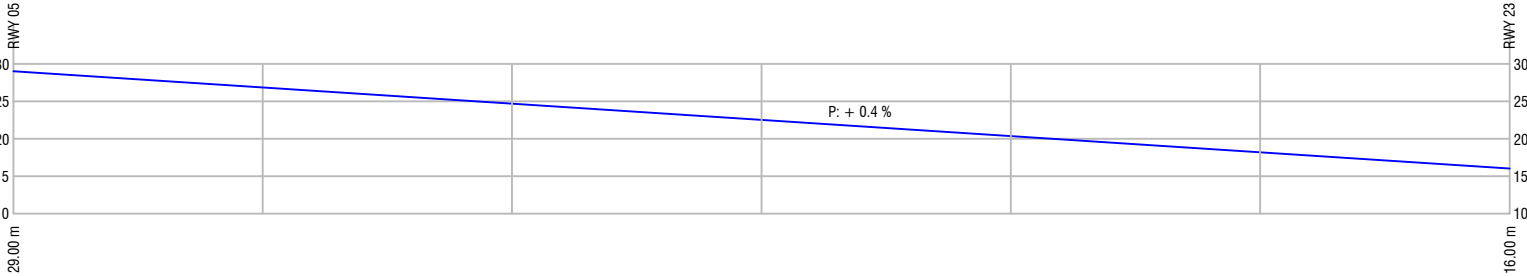
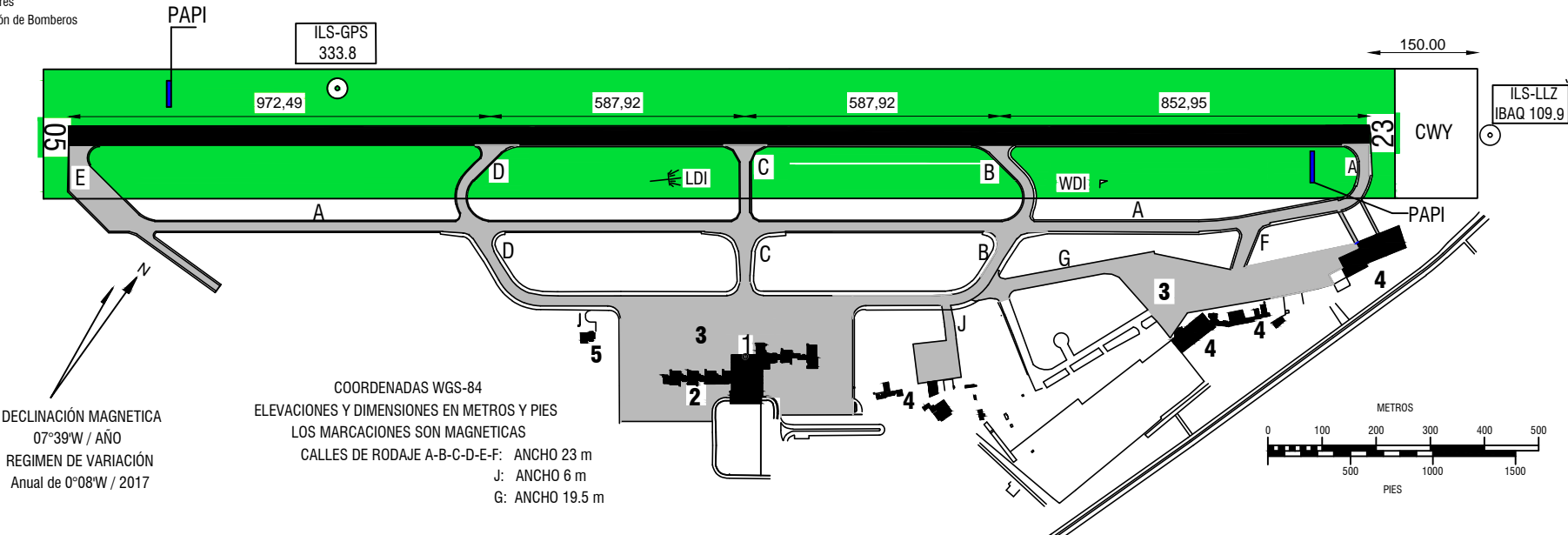
LOCALIZACIÓN

- 1. Torre de Control Tránsito Aéreo
- 2. Edificio Terminal
- 3. Plataforma Principal
- 4. Hangares
- 5. Estación de Bomberos

PUNTO DE VERIFICACIÓN VOR Y FRECUENCIA



VOR 113.7 Mhz

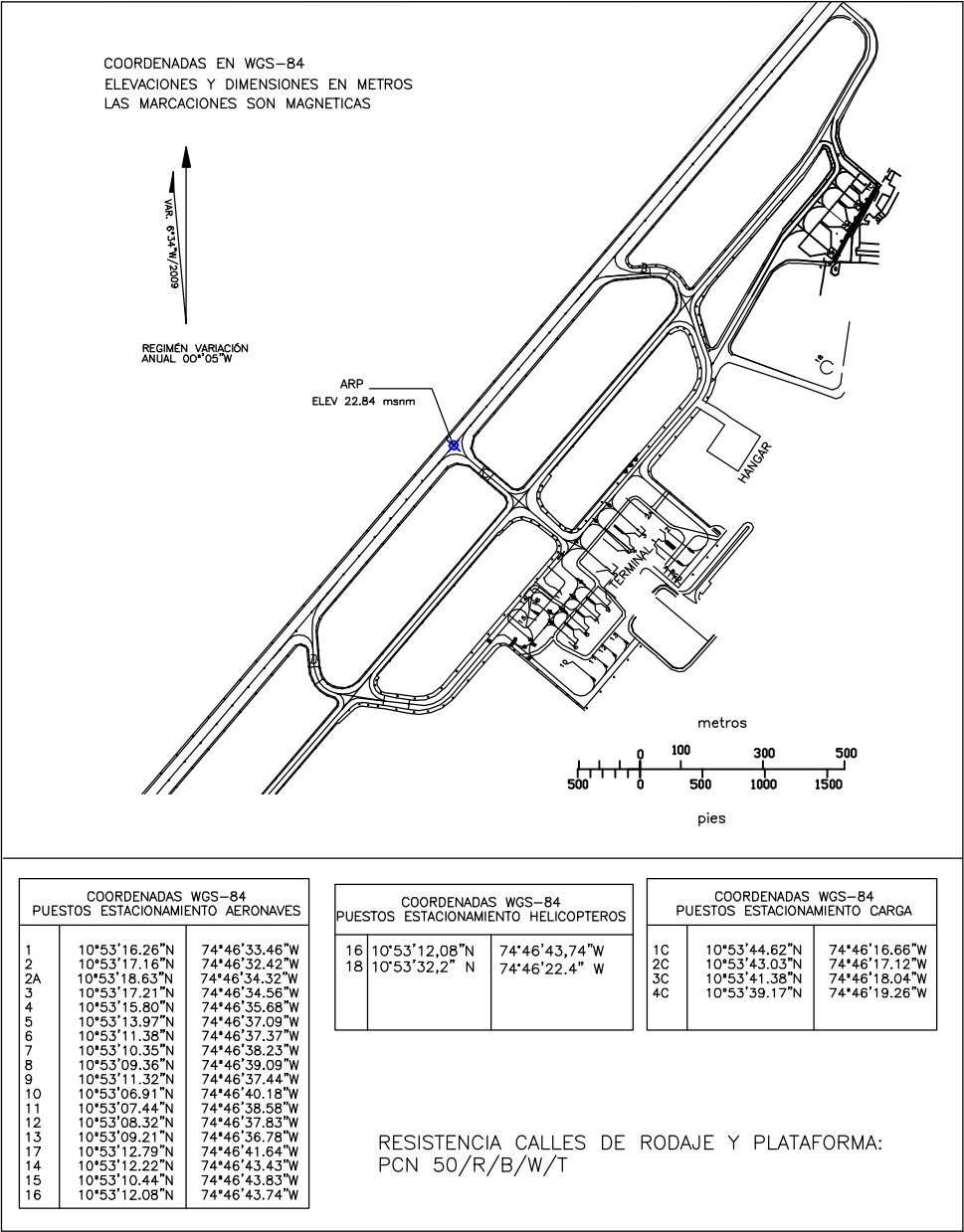


PERFIL LONGITUDINAL PISTA

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y
ATRAQUE DE AERONAVES OACI

ELEV
PLATAFORMA
14m.

BARRANQUILLA/
ERNESTO
CORTISOZO



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS

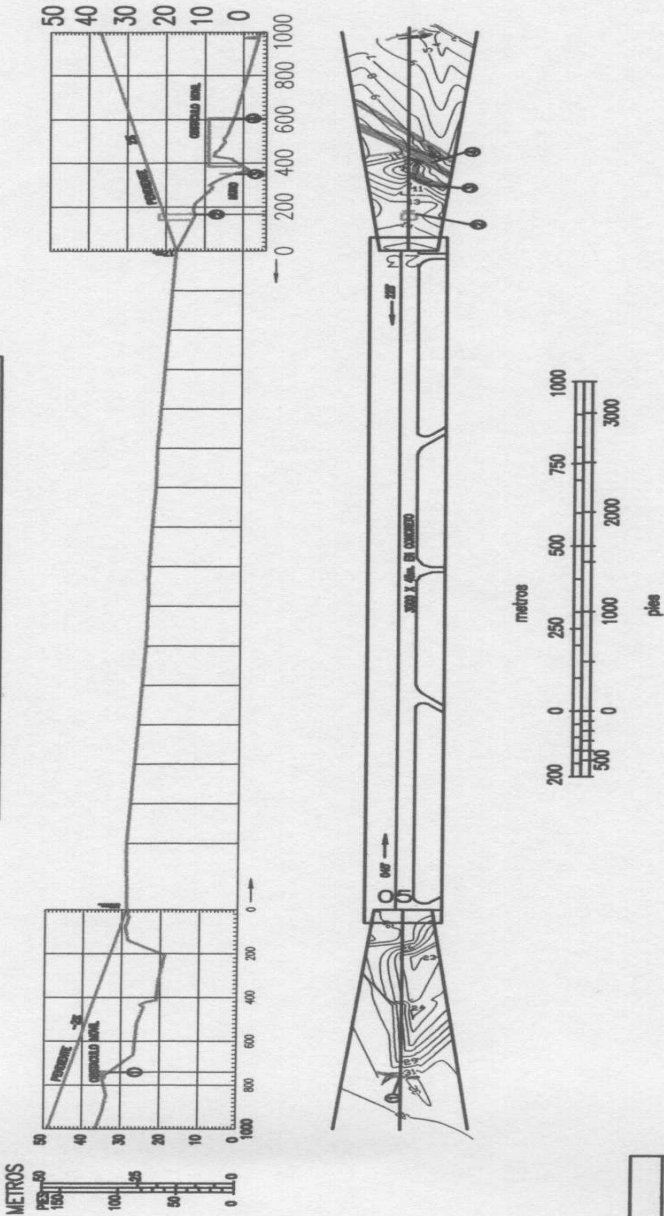
PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO – OACI
TIPO A (LAMPIONES DE UTILIZACION)

BARRANQUILLA/ERNESTO CORTISOZ

DECLINACION MAGNETICA 6°W/2005

RWY 05/23

| DISTANCIAS DECLARADAS | |
|-----------------------|--|
| RWY 05 | RWY 23 |
| 3000 | RECORRIDO DE DEPEGUE DISPONIBLE 3000 |
| 3000 | DISTANCIA DE DEPEGUE DISPONIBLE 3000 |
| 3060 | DISTANCIA ACELERACION - PARADA DISPONIBLE 3000 |
| 3060 | DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE 3000 |



| CLAVE | |
|---------------------------------------|----|
| NÚMERO DE IDENTIFICACION | ① |
| POSTE, TORRE, CAMPANERO, ANTENA, ETC. | • |
| EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE | □ |
| FERROCARRIL | ++ |
| CURVA DE NIVEL DEL TERRENO | ~ |

| REGISTRO DE CAMBIOS | | |
|---------------------|-------|------------|
| ANA | FECHA | AMBITO POR |
| | | |

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO