

**1. INDICADOR DE LUGAR/
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKBG - BUCARAMANGA**
Palonegro**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

Coordenadas ARP: 07 07 35,83 N 073 11 05,14 W
Distancia y dirección a la ciudad: 25 Km.
Elevación: 1189.3 m / 3902 ft
Temperatura de referencia: 28 °C
Declinación magnética: 08° 07' W (2017) / 00° 08' W anual
Administración: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S
Dirección: Aeropuerto Internacional Palonegro - Bucaramanga
Teléfono: DDN 0X7 - 6569151 - 6569400 - TWR 6569427 - ARO 6569473
Fax: 6569451
AFS: SKBGYDYA - SKBGYDYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento de Santander.

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: 0530am-1130pm (1030-0430)utc
Aduana e Inmigración: : 0530am-1130pm (1030-0430)utc
Médicos y Sanidad: : 0530am-1130pm (1030-0430)utc
AIS/ARO: : 0530am-1130pm (1030-0430)utc
MET: : 0530am-1130pm (1030-0430)utc
ATS: : 0530am-1130pm (1030-0430)utc
Abastecimiento de combustible: : 0530am-1130pm (1030-0430)utc
Seguridad: H24
Observaciones: Horario prorrogable previa autorización

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: No
Tipos de combustible: AVGAS 100/130, JET A-1
Tipos de lubricante: No
Capacidad de reabastecimiento: Camiones cisterna, 1 de 3000 gls, 1 de 2200 gls para JET A-1 y 1 de 1200 galones para 100/130
Espacio disponible en hangar: No
Instalaciones para reparaciones: Servicios mayores para aeronaves menores, cambio de motores.
Observaciones: NIL

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: Si
Transporte: Taxis de servicio público
Instalaciones médicas: Servicio de consulta médica, estabilización y observación de pacientes, servicios de transporte asistencial básico (ambulancia)
Banco: No
Oficina postal: Sí
Información Turística: Sí
Observaciones: Cajeros Automáticos y cafeterías

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVAMENTO

Categoría: 6
Equipo de salvamento: No disponible
Capacidad para Retirar aeronaves inutilizadas: A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves
Observaciones: Capacidad total de descarga 7.938 Lt/min
Servicio de salvamento no disponible

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones: NIL

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: **Superficie:** concreto y asfalto
Resistencia: 140/F/A/X/T

Calles de rodaje: **Anchura:** 23 m
Superficie: Asfalto
Resistencia: 140/F/A/X/T

Posiciones de comprobación:
VOR: No
INS: No
Altímetro: Plataforma terminal, elevación 1.189 m

Observaciones: NIL

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Tableros iluminados

Señalización de RWY: Designación de pista, umbral, zona de toma de contacto, eje de calles de rodaje y puntos de espera

Señalización de TWY: Tableros iluminados

Observaciones: NIL

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: No

RWY:

Obstáculo:

Localización:

Señalización:

Observaciones: NIL

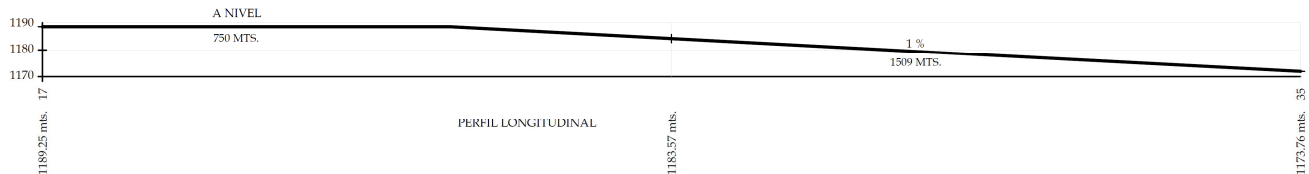
11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

Oficina MET: IDEAM
Horario: 0530am-1130pm (1030-0430)utc
TAF/ Periodo de validez: 24 horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: No
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: No
Idioma: Español, Ingles
Cartas: No
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática y Convencional, Transmisómetros, Ceilómetros
Dependencias ATS atendidas. APP, TWR, ARO
Información adicional: Oficina principal
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	
17	159°/ 168	2.309 x 45	07 08 06,98 N 073 11 17,05 W	1.189.3/3.902	NO	60 x 150	2.370 x 150	NIL	NIL	Asfalto 140/F/A/X/T
35	339°/ 348	2.309 x 45	07 07 01,19 N 073 10 52,23 W	1.173.8/3.851	60	150 x 150	2.370 x 150	NIL	NIL	
Observaciones: Pista 17/35 Contaminación por caucho, ejercer precaución.										

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
17	2.309	2.369	2.309	2.159
35	2.159	2.309	2.219	2.159

Observaciones: SWY y CWY pista 35 disponibles para despegues por pista 17

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
17	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	Blancas	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
35	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	Blancas	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No

Observaciones: NIL

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI ⁽¹⁾ LDI ⁽²⁾	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Sí	(1) 1 cerca THR 17 (1) 1 cerca THR 35	Azules	Faros de iluminación	Una (1) Planta de 450 KW Una (1) Planta de 500 KW	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 APP y FATO	Observaciones
07 07 35.83 N 073 10 57.47 W	No	Concreto	No	No	No	Posición de estacionamiento C emplazada en plataforma al sur de la terminal de pasajeros. Diseño tipo Bell 212.
07 07 35.62 N 073 10 56.40 W	No	Concreto	No	No	No	Posición de estacionamiento C emplazada en plataforma al sur de la terminal de pasajeros. Diseño tipo Bell 212.

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
Bucaramanga CTR: Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP, con proyección longitudinal de 6 NM simétricas al radial 167° del VOR/BGA Y 6 NM de ancho 3 NM a lado y lado formado por los puntos: a. 07 01 58 N 073 08 51 W b. 07 00 51 N 073 11 39 W c. 07 02 43 N 073 12 24 W d. 07 04 57 N 073 06 48 W e. 07 03 05 N 073 06 03 W	6.000 FT GND	D	BUCARAMANGA APP ES	18.000 FT

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	Palonegro TWR	118,3 MHz 121,5 MHz		Emergencia
APP	Bucaramanga APP	119,0 MHz 121,5 MHz	0530am-1130pm (1030-0430)utc	Emergencia
ATIS		113,5 MHz		
MET		125,0 MHz		Emisión de radio meteorológica de superficie

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
VOR	BGA	113,5 MHz	H24	07 07 54 N 073 11 04 W	3.958 FT	Cobertura 200 MN distancia 0.9 NM del umbral pista 35.
DME	BGA	CH 82-X	H24	07 07 54 N 073 11 04 W	3.958 FT	Cobertura 150 NM del umbral pista 35.
DVOR	PIE	116,8 MHz	H24	06 53 02 N 073 05 31 W	5364 FT	Cobertura 200 NM
DME	PIE	CH 115-X	H24	06 53 02 N 073 05 31 W	5364 FT	Cobertura 150 NM
ILS/LLZ ILS/GP ILS/DME	IBGA	110,7 MHz 330,2 MHz CH 44-X	H24 H24 H24	07 08 11,8 N 073 11 18,8 W 07 07 08,7 N 073 10 56,8 W 07 07 08,3 N 073 10 57,2 W		Categoría 1 pista 35, Cobertura 25 NM Cobertura 10 NM, GP 3.0 grados Pista 35

20. REGLAMENTACION LOCAL

1. Generalidades:

Se aplican las normas del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, además de la reglamentación local.

- Las posiciones de parqueo están demarcadas de acuerdo a la envergadura de la aeronave y distancias declaradas.
- Los controladores de tránsito aéreo dan información y autorización de rodaje a las aeronaves.
- Las operaciones de los helicópteros están supeditadas al ATC.
- Las empresas asisten desde tierra a sus aeronaves con señaleros y equipos de remolque.
- Los motores se deben arrancar por medio de plantas.
- Cada empresa debe controlar el derrame de combustible y tomar precauciones cuando las condiciones meteorológicas sean adversas.

Los vuelos de instrucción son autorizados por la torre de control.

No se autorizaran vuelos de instrucción entre las 0000 – 1200 y 2100 - 2359 UTC.

Por medidas de seguridad y protección ambiental, las compañías aéreas que operen en el terminal de aeropuerto Palonegro, deben remolcar sus aeronaves desde/hacia plataforma, hasta el sitio que determine el inspector de plataforma.

Aeronaves con Peso Bruto Máximo de Operación superior a 5.800 Kg, deben efectuar viraje de 180° únicamente en las cabeceras Pista 17/35, fin evitar daños en el sistema de luces PAPI pista 17.

1. Toda aeronave jet, debe ser remolcada desde su posición de estacionamiento de la plataforma de pasajeros, hasta los puntos de inicio de motores, ubicados en el centro de la plataforma.

2. En todos los casos, la Torre de Control autorizará primero el remolque con turbinas apagadas y en el sitio determinado autorizará la puesta en marcha de las mismas.

3. Queda prohibido hacer cualquier prueba funcional de motores o turbinas en los respectivos puntos de estacionamiento. Cuando por estrictas necesidades técnicas sea necesario hacerlo, se debe coordinar previamente con la torre de control y el inspector de la plataforma.

4. Los directores de operaciones de vuelo y mantenimiento de las empresas aéreas, impartirán las instrucciones a sus tripulaciones y personal de tierra, para el cumplimiento estricto de estos procedimientos y normas.

5. El centro de control de operaciones (CCO), elabora y distribuye la programación diaria de posiciones de paqueo para aviación comercial y realizar los cambios por razones de índole operacional, técnicas o logísticas en tiempo real.

6. Aeronaves saliendo: la torre autoriza el rodaje de las aeronaves y será responsable de la seguridad operacional desde el límite común entre el área concesionada y el área de maniobras.

7. Aeronaves llegando: la torre autorizará el ingreso desde la calle de rodaje hacia la plataforma en coordinación con el IP, para posición de puestos de estacionamiento.

8. Desplazamiento entre plataformas: toda aeronave que proceda de la plataforma principal hacia la plataforma de hangares será encaminada por la calle de rodaje Charlie (C); para ellos la aeronave debe contar con autorización de tránsito aéreo y guiado del inspector de plataforma.

9. Parqueo Aviación General: el inspector de plataforma (IP), será el responsable de guiar y asignar la posición de parqueo a la aeronave.

10. Las Aeronaves de aviación General y/o Aerotaxis no podrán rodar hacia la plataforma principal, deberán salir desde los hangares, cumpliendo con las indicaciones del ATC.

Se establece tiempos máximos de despegue de aeronaves antes del cierre del aeródromo:

Aeronaves Jet:	15 Min
Aeronaves Turbo-Prop:	20 Min
Otras Aeronaves:	25 Min

2. Despegues desde intersecciones:

Con el fin de agilizar el tránsito aéreo, optimizar la capacidad operacional del aeródromo 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.

2.1 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 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 8.

2.2 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.

2.3 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.

2.4 El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 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.

2.5 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 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 conlleve.

2.6 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.

2.7 El Controlador de Aeródromo deberá:

- 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) y si aplica la Distancia de Despegue Disponible (TODA), ver numeral 8. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.
- 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.
- 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.
- Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- 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 5, anterior.

2.8 Intersecciones autorizadas:

RWY	INTERSECCIÓN	TORA	TODA
35	CHARLIE	1014	1164
	DELTA	1489	1639
17	ALPHA	1803	1863
	BRAVO	1440	1500
	CHARLIE	1145	1205

2.9 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.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

NIL

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**MÍNIMOS DE DESPEGUE****MÍNIMOS ESTANDAR DE DEPEGUE****REQUISITOS: PROCEDIMIENTO SID ESTABLECIDO PARA LA PISTA EN USO**

AVIONES	TECHO (FT)	VISIBILIDAD (Metros)
Bimotors	0	1600
Tres motores o más	0	800

MÍNIMOS INFERIORES AL ESTANDAR (Previo cumplimiento de requisitos)

AVIONES	TECHO (FT)	VISIBILIDAD (Metros)
Bimotors o más	0	500

PARA UTILIZACION DE LOS MINIMOS DE DESPEGUE INFERIORES AL ESTANDAR SE DEBERÁ CONTAR CON:

1. Luces de borde de pista (REDL) en servicio.
2. Luces de eje de pista (RCLL) o marcas de eje de pista en servicio (RCLM).

REQUISITOS

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

1. Procedimiento SID establecido para la pista en uso.
2. El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil
3. Un procedimiento de salida instrumental para falla de motores después del V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil.
4. Un aeródromo de alternativa de despegue:
 - 4.1. Bimotors: a no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.
 - 4.2. Aeronaves de tres (3) o más motores: a no más de dos (2) horas del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.

MÍNIMOS DE DESPEGUE PARA MONOMOTORES

AVIONES	TECHO (FT)	VISIBILIDAD (Metros)
Monomotors	1000	2800

NORMAS PROCEDIMENTALES PARA LA OPERACIÓN DE ACTIVIDADES DE AVIACION DEPORTIVA PARAPENTE EN EL AREA DEL CAÑON DE CHICAMOGA**Nota 1: Ver carta anexa (ZONA PARAPENTE)****23. INFORMACION SUPLEMENTARIA**

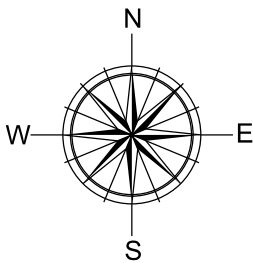
- Ejercer precaución en despegue y aterrizajes debido a concentración de aves en Pista 17/35.

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR BUCARAMANGA
SKBG/ BGA AD: 3902 FT

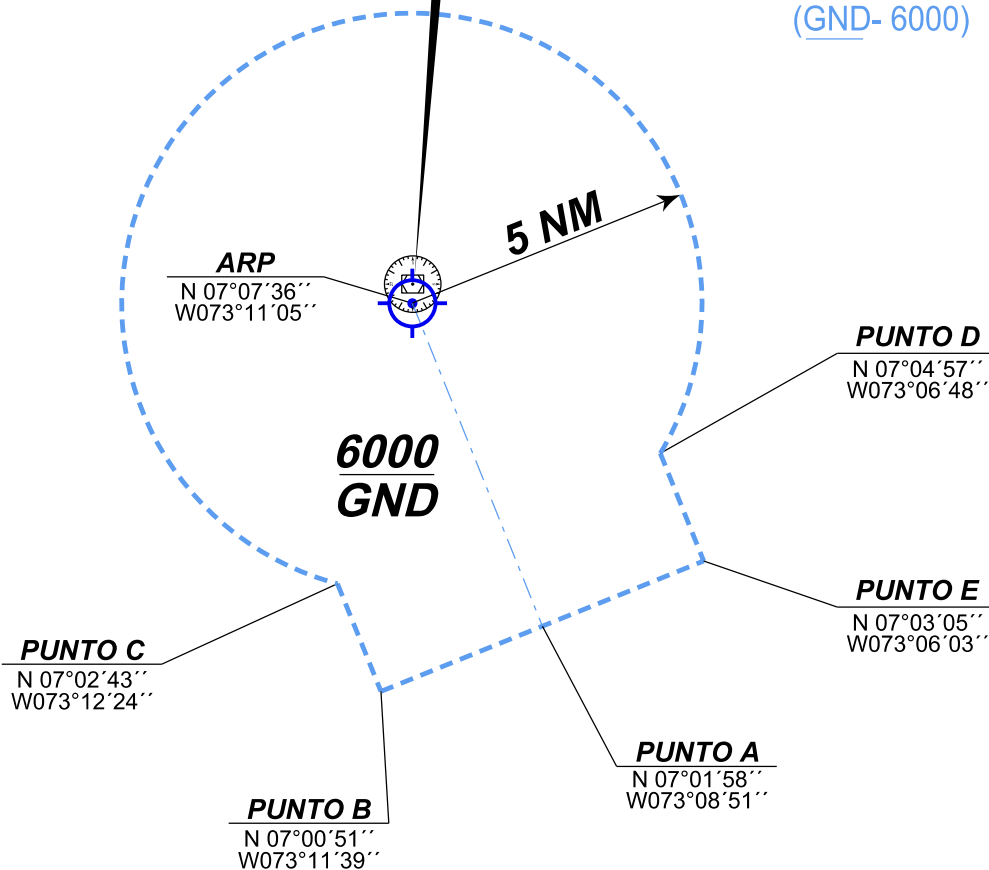
COLOMBIA
SANTANDER
BUCARAMANGA



BUCARAMANGA
113.5 BGA 82X

BUCARAMANGA
TMA
CLASE (A)
(FL175 - FL245)
(015AGL - FL175(D))

BUCARAMANGA
CTR
Clase (D)
(GND- 6000)



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO