

**1. INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKYP - EL YOPAL**
El Yopal**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

Coordenadas ARP: 05 19 08.75 N 072 23 02.55 W
Distancia y dirección a la ciudad: NIL
Elevación: 313,0 m / 1.027 ft
Temperatura de referencia: 33 °C
Declinación magnética: 08° 22' W (2016) / 00° 08' W anual
Administración: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Dirección: Aeropuerto El Yopal - El Yopal
Teléfono: DDN 0X8 - 6355768 - TWR 6358269 - ARO 6355770
Fax: 6358352
AFS: SKYPYDYA
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Casanare

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: 0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes, Miércoles,
Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
Aduana e Inmigración: No
Médicos y sanidad: 0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes,
Miércoles, Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
AIS/ARO: 0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes, Miércoles,
Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
MET: 0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes, Miércoles,
Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
ATS: 0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes, Miércoles,
Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
Abastecimiento de combustible: 0500am-1000pm (1000-0300)utc
Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
Seguridad: H24
Observaciones: NIL

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: A cargo de las empresas aéreas
Tipos de combustible: AVGAS 100/130, JET A-1
Tipos de lubricantes: No
Capacidad de reabastecimiento: Carros cisterna
Espacio disponible en hangar: No
Instalaciones para reparaciones: No
Observaciones: NIL

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: 1
Transporte: Taxis y colectivos
Instalaciones médicas: Si
Banco: No
Oficina postal: No
Información turística: No
Observaciones: NIL

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO SALVAMENTO

Categoría: 6
Equipo de salvamento: Herramienta de estricación y apertura forzada
Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: A cargo de las
empresas aéreas o propietarios de las aeronaves
Observaciones: Capacidad total de descarga 8.127 Lt/min

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones: No

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: **Superficie:** Pavimento asfáltico
Resistencia: PCN 50/F/B/X/T
Calles de rodaje: **Anchura:** MIL = 17,2 m
A, B, C = 24,0 m
D, A1 = 30,0 m
E = 22,5 m
Superficie: Pavimento asfáltico
Resistencia: PCN 50/F/B/X/T

Posiciones de comprobación:
VOR: No
INS: No
Altímetro: Plataforma principal.

Observaciones: Calle de rodaje Alfa limitada para operaciones militares
únicamente

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Sí
Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura
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: No
Horario: 0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes, Miércoles,
Jueves, Viernes,
0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos
TAF/ Periodo de validez: No
Pronostico de aterrizaje: No
Información: METAR, SPECI
Documento de vuelo: No
Idioma: Español, Ingles
Cartas: No
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática
Dependencias ATS atendidas: TWR, ARO
Información adicional: No
Observaciones: Información suministrada en coordinación entre ATC y
ARO

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	052	2.245 X 36	05 18 42,92 N 072 23 28,32 W	306,0 1.004	No	160	2.495 x 150	NIL	NIL	Pavimento asfáltico 50 F/B/X/T/
23	232	2.245 X 36	05 19 34,58 N 072 22 36,77 W	313,0 1.027	No	90	2.495 x 150	NIL	NIL	
Observaciones: Umbral pista 05 desplazado 60 metros										

Perfil: No

13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
05	2.305	2.465	2.305	2.245
23	2.245	2.335	2.245	2.245
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	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
23	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	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 05 (1) 1 cerca THR 23	Azules	Faros de iluminación	Planta eléctrica	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
No	No	No	No	No	NIL	No

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
El Yopal CTR: Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP/SKYP, desde el punto A en línea recta hasta el punto B, continúa en arco de 7 NM de radio centrado en el ARP/SKYP en coordenadas 05 19 08.92 N 072 23 03.22 W, hasta el punto C y en línea recta hasta el punto D, luego hasta el punto de Origen. a) 05 14 08 N 072 23 04 W b) 05 12 07 N 072 23 04 W c) 05 16 36 N 072 29 35 W d) 05 17 20 N 072 27 43 W	<u>4.000 FT AGL</u> GND	D	EL YOPAL TWR ES	18.000 FT

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	El Yopal TWR	118,3 MHz	0500am-1000pm (1000-0300)utc Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes,	
APP	El Yopal APP	126,8 MHz	0600am-1100pm (1100-0400)utc Sábados, Domingos, Festivos	
FIS	El Yopal Radio	126,8 MHz		

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
VOR	EYP	115,6 MHz	H24	05 16 34 N 072 25 36 W	941 ft	Cobertura 100 NM
DME	EYP	CH 103-X	H24	05 16 34 N 072 25 36 W	941 ft	Cobertura 150 NM
ILS/LLZ	IEYP	110,9 MHz	H24	05 19 39 N 072 22 33 W	1025,9 FT	Categoría 1, aproximadamente a 170 m umbral de pista 23, Cobertura 25 NM
ILS/GP		330,8 MHz	H24	05 18 53 N 072 23 24 W	1014,4 FT	GP 3º, aproximadamente a 300 m del umbral de pista 05 y a 120 m del eje de pista, Cobertura 10 NM
DME		CH 46-X	H24	05 18 53 N 072 23 24 W	1014,4 FT	

20. REGLAMENTACION LOCAL

1. PARQUEO AERONAVES EN ZONA DE ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLE

Está prohibido el estacionamiento de aeronaves en la posición de abastecimiento de combustible, para fines diferentes al suministro del mismo. Tan pronto como termine el tanqueo, las aeronaves deben ser retiradas de esta posición.

2. DESPEGUE 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 podrá realizar la maniobra de despegue de aeronaves (Monomotores o bimotores) de empresas de servicio aéreo comercial de transporte público y aeronaves de aviación general (Aviación Privada, Ejecutiva, Aeroclubes, de enseñanza y Aviación Civil del Estado) desde cualquiera de las intersecciones detalladas en esta reglamentación, a solicitud de la tripulación o del Control de Tránsito Aéreo, siempre que medie aceptación de ambas partes.

2.1. **El Operador de transporte aéreo (*),** que deseen efectuar despegues desde alguna de las intersecciones y en los sentidos especificados en esta reglamentación, deberán presentar para aprobación de la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, los correspondientes análisis de pista para las distancias de despegue establecidas en el numeral 2.8.

Una vez sean aprobados por la UAEAC, el Operador de transporte aéreo podrá hacer uso de este procedimiento para su operación.

(*) **RAC 1 - Operador de transporte aéreo.** Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros, correo o carga.

2.2. **El Operador de aviación general** (Aviación Privada, Ejecutiva, Aeroclubes, de enseñanza y Aviación Civil del Estado) que obtengan los pesos de rendimiento proporcionados, o establecidos, directamente por el fabricante de la aeronave y utilizados según lo prescrito por el mismo, podrán efectuar despegues desde intersecciones sin tener que presentar ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC algún análisis de pista adicional para la operación en dicho aeropuerto.

2.3. El análisis de pista que trata los numerales anteriores 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, análisis de aeropuertos, peso y balance o en las guías de despacho de cada operador de transporte aéreo, de tal forma que puedan ser consultados fácilmente por los despachadores y las tripulaciones de vuelo.

2.4. Operador de Servicio Aéreo Comercial

El Piloto al Mando de la aeronave de una empresa de servicio aéreo comercial de transporte público, es el único que, basado en la información contenida en los correspondientes manuales aprobados de despacho, peso y balance o guías de despacho del operador de transporte aéreo, podrá determinar la viabilidad o no, del despegue desde una intersección. Corroborada dicha información el piloto al

Mando comunicará al Control de Tránsito Aéreo su decisión e intenciones de vuelo.

2.5. Operador de Aviación General

El Piloto al Mando de la aeronave de aviación general previa verificación de que el peso calculado de despegue sea igual, o inferior, al establecido para la longitud y el estado de pista disponible, de acuerdo al manual de vuelo o documento emitido por el fabricante de la aeronave, podrá determinar la viabilidad o no, del despegue desde una intersección. Una vez corroborada la información, comunicará al Control de Tránsito Aéreo su decisión e intenciones de vuelo.

2.6. El Operador y/o piloto al mando que incumpla lo establecido en esta reglamentación, ya sea por acción o por omisión, constituirá una presunta infracción de orden técnico y podría ser objeto de la facultad sancionatoria que tiene la UAEAC, de acuerdo a lo establecido en el RAC 13 (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 de esta reglamentación. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.
- 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 único responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó establecido en el numerales 4 y 5, de esta reglamentación.

2.8. Intersecciones disponibles para efectuar maniobra de despegue en el aeropuerto:

PISTA	INTERSECCION	TORA / TODA
05	A	1627
	B	1378
	C	1102
	D	707
23	D	1543
	C	1148
	B	872
	A	623

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 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, sin el respectivo previo análisis e informe por NOTAM.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

NIL

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

RUTAS NORMALIZADAS DE VUELO VISUAL

Se crean Rutas Normalizadas de vuelo visual para aeronaves en plan de vuelo **VFR** cuyo origen o destino sea el aeropuerto El Yopal, así:

1. RUTA NORMALIZADA VFR "SW".

Sobrevolarán los siguientes puntos visuales:

- INDEPENDENCIA 05 11 53 N 072 19 07 W
- BUBUY 05 05 22 N 072 26 59 W
- TILODIRAN 05 08 31 N 072 13 12 W

DESCRIPCION DEL PROCEDIMIENTO

- Despegando pista 05 viraje derecha hacia la población de **INDEPENDENCIA**, posterior a la población de **SAN JOSE DE BUBUY** o **TILODIRAN**.
- Despegando pista 23 viraje izquierda hacia la población de **INDEPENDENCIA**, posterior la población de **SAN JOSE DE BUBUY** o **TILODIRAN**.

ALTITUDES DE CRUCE DEL CORREDOR SERÁN:

- Tránsito saliendo 1.500 FT (QNH)
- Tránsito Entrando 2.500 FT (QNH)

El punto de transferencia de comunicaciones será **SAN JOSE DE BUBUY** o **TILODIRAN**, frecuencias 118,3 MHz Torre de control El Yopal, y 126,8 MHz El Yopal Aproximación.

2. RUTA NORMALIZADA PARA HELICOPTEROS

Para HELICÓPTEROS en plan de vuelo **VFR** cuyo origen o destino sea el aeropuerto El Yopal, Sobrevolarán los siguientes puntos visuales:

Procederán hacia los cerros ubicados al **OESTE** del aeródromo El Yopal, hacia el punto de coordenadas 05 18 48 N 072 26 51 W, para luego proceder hacia **AGUAZUL**.

ALTITUDES DE CRUCE DEL CORREDOR SERÁN:

- Tránsito saliendo 2.500 FT (QNH)
- Tránsito Entrando 3.500 FT (QNH)

MÍNIMOS DE DESPEGUE

MÍNIMOS ESTANDAR DE DEPEGUE

REQUISITOS: Salida Normalizada por Instrumentos (SID)
establecida para la pista en uso

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

MÍNIMOS INFERIORES AL ESTANDAR (Previo cumplimiento de requisitos)

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

PARA DESPEGUES CON MÍNIMOS INFERIORES AL ESTANDAR SE REQUIERE:

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

REQUISITOS

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

1. La Salida Normalizada por Instrumentos (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)
Monomotores	500	3000

23. INFORMACION SUPLEMENTARIA

- Aeródromo concentración de aves, ejercer precaución.
- Punto ZULU instalado en coordenadas 05 19 35.46 N 072 22 47.40 W

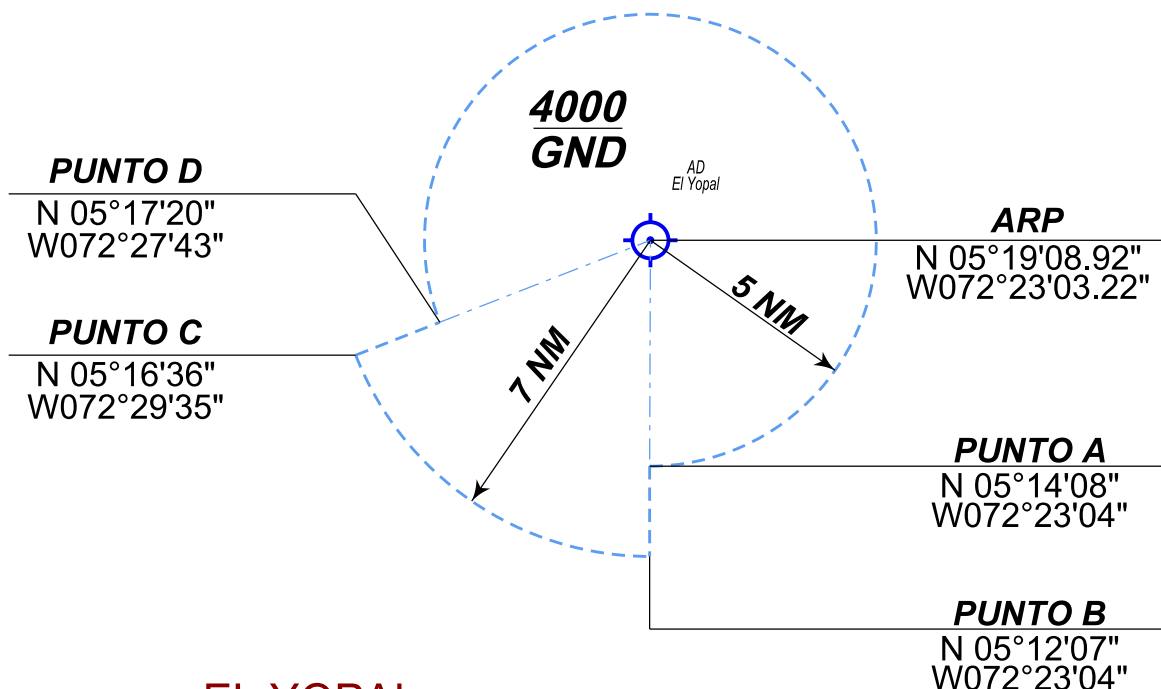
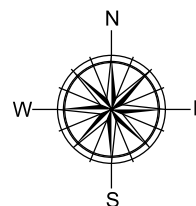
PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR EL YOPAL
SKYP/EYP AD: 1028 FT

COLOMBIA
CASANARE
EL YOPAL

EL YOPAL
TMA
CLASE (A)
(FL-175 - FL-245)
(20AGL - FL-175(D))



EL YOPAL
CTR
Clase (D)
(GND- 4000)

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO