

**1. INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKSP - SAN ANDRES**
Gustavo Rojas Pinilla**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

Coordenadas ARP: 12 35 01,18 N 081 42 40,82 W
Distancia y dirección a la ciudad: 1.4 Km
Elevación: 6,2 m / 20,35 ft
Temperatura de referencia: 30 °C
Declinación magnética: 03° 23' W (2015) / 00° 07' W anual
Administración: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Dirección: Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla
Teléfono: DDN 0X8 - 5123415 - 5129123 TWR 5125386 - 5127316 - ARO 5127317
FAX: 5125392
AFS: SKSPYDYA - SKSPYDYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Archipiélago de San Andres, Providencia y Santa Catalina.

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: H24
Aduana e Inmigración: 1200-0800
Médicos y sanidad: 1200-0800
AIS/ARO: H24
MET: H24
ATS: H24
Abastecimiento de combustible: 1200-0800
Seguridad: H24
Observaciones: Servicios disponibles durante el horario de la operación aérea y/o a requerimiento.

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: A cargo de las compañías aéreas
Tipos de combustible: JET A-1
Tipos de lubricantes: No
Capacidad de reabastecimiento: Camiones cisterna: 2 de 10.000 gls, 1 de 7000 gls y 1 de 6000 gls.
Espacio disponible en hangar: No
Instalaciones para reparaciones: No
Observaciones: NIL

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: 3
Transporte: Taxis
Instalaciones médicas: Hospitales y clínicas en la ciudad
Banco: Cajeros Automáticos
Oficina postal: Si
Información turística: Si
Observaciones: NIL

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVEMENTO

Categoría: 7
Equipo de salvamento: Herramienta de estricación, apertura forzada y corte
Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves.
Observaciones: Capacidad total de descarga 12.096 Lt/min, Se cuenta con acuerdos interinstitucionales con los Bomberos Estructurales Departamental, Policía Nacional, Armada Nacional, Fuerza Aérea y Defensa Civil. Si en el eventual estado que los accidentes sean en el agua y que requieren los botes de rescate, es la responsabilidad de la guardia costera/marina de guerra; se tiene una Carta de acuerdo firmada para tal efecto.

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones: NIL

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: **Superficie:** Asfalto/ Concreto
Resistencia: PCN 54/F/A/W/T

Calles de rodaje: **Anchura:** 22.5 m
Superficie: Asfalto
Resistencia: PCN 54/F/A/W/T

Posiciones de comprobación:
VOR: NIL
INS: NIL
Altimetro: Plataforma principal, elevación 1 m.

Observaciones: NIL

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Si

Señalización de RWY: Tableros iluminados.

Señalización de TWY: Tableros iluminados y barras de parada.

Observaciones: Ejes señalizados con pintura.

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Sí

RWY: 06 / 24

Obstáculo: (1) Carretera.
(2) Obstrucción de 20 m de altura

Localización: (1) 250 m del umbral de la pista 06, rumbo 240°.
(1) 130 m del umbral de la pista 24, rumbo 060°.
(2) A 64 m de los bordes laterales de la pista.

Señalización: No

Observaciones: NIL

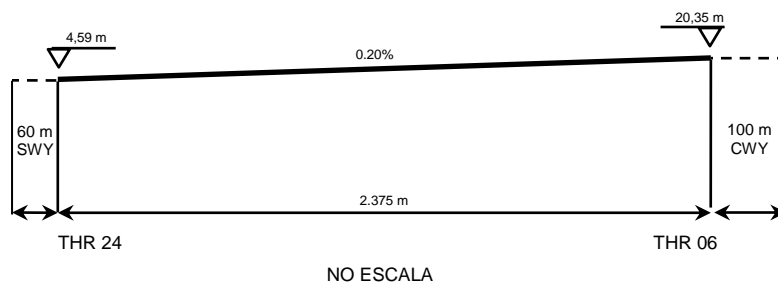
11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

Oficina MET: IDEAM
Horario: H24
TAF/ Periodo de validez: 24 horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: Según la tendencia
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: Carpeta completa
Idioma: Español, Inglés
Cartas: Si
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática
Dependencias ATS atendidas: APP, TWR, ARO
Información adicional: Oficina Principal
Observaciones: NIL

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS 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	
06	NIL 062	2.375 x 45	12 34 41,77 N 081 43 14,60 W	6,2 20,35	60	No	2.495 x 128	NIL	NIL	Asfalto 98/F/A/W/T
24	NIL 242	2.375 x 45	12 35 20,72 N 081 42 06,79 W	1,4 4,59	No	100	2.495 x 128	NIL	NIL	
Observaciones: NIL										

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	2.375	2.375	2.375	2.375
24	2.375	2.375	2.375	2.375
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
06	No	(1) 3° MEHT 67 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	Blancas	Blancas y Amarillas	Rojas	No
24	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	Blancas	Blancas y Amarillas	Rojas	No
Observaciones: PAPI pista 06 distribuidas a ambos lados del eje y pista 24 distribuida al lado derecho del eje									

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI ⁽¹⁾ LDI ⁽²⁾	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Si	(1) 2 cerca TDZ 06 (1) 1 cerca TDZ 24	Azules	Faros de iluminación	1 planta de 150 KW, 2 plantas de 25 KW para el VOR.	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	No	Emplazamiento sin determinar

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
San Andrés CTR: Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP con proyección longitudinal de 10 NM simétricas al radial 235° del VOR/SPP y 6 NM de ancho, 3 NM a lado y lado formado por los puntos: A. 12 30 13 N 081 44 07 W B. 12 29 01 N 081 45 46 W C. 12 31 26 N 081 47 35 W D. 12 33 52 N 081 49 25 W E. 12 35 03 N 081 47 46 W	2.000 FT AMSL GND	D	GUSTAVO ROJAS P. TWR ES - EN	18.000 FT

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	Gustavo Rojas Pinilla TWR	118,1 MHz 121,5 MHz	H24 H24	Emergencia
APP	San Andrés APP	119,3 MHz	H24	
ATIS		113,3 MHz	H24	Emisión de radio meteorológica de superficie
MET		125,0 MHz	H24	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
VOR	SPP	113,3 MHz	H24	12 34 57 N 081 42 19 W	182 FT	Cobertura 100 NM
DME	SPP	CH 80-X	H24	12 34 57 N 081 42 19 W	182 FT	Cobertura 150 NM

20. REGLAMENTACION LOCAL

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.

Normas para el uso de la plataforma del aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla

Se establecen las siguientes normas para el uso de la plataforma del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés:

- El control de aeródromo de San Andrés isla, terminará su control, tan pronto como la aeronave que aterrice abandone el área de aterrizaje.
- Será responsabilidad del explotador de aeronaves disponer del personal calificado, para que guíe la aeronave al lugar de estacionamiento, sin omitir ninguna de las siguientes recomendaciones:
 - No se estacionarán aeronaves de tal forma que interfieran con el libre tránsito de otras que llegan o salen;
 - Los sitios de estacionamiento señalados por la UAEAC, se utilizarán de sur a norte, correspondiéndole a la primera aeronave que llega, la posición localizada más al sur de la plataforma y así sucesivamente;
 - Cuando los factores de saturamiento no permitan la aplicación de lo establecido en el literal b, los señaleros guiarán las aeronaves a las posiciones disponibles;
 - Dentro de operaciones normales, no se estacionará ninguna aeronave que obstruya las calles de rodaje que dan acceso al área de aterrizaje, y

e. Cuando la plataforma llegue al término crítico de saturamiento, el ATC tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las aeronaves que llegan, de lo cual informará oportunamente a los explotadores de aeronaves y dependencias ATC involucradas.

- Todas las aeronaves de aviación civil en general nacionales e internacionales, estacionarán al costado NE de la plataforma, para fines de inspección.
- Para la salida de las aeronaves desde la plataforma, el control de aeródromo de San Andrés suministrará los datos básicos pertinentes para la iniciación del vuelo, pero será responsabilidad del **señalero** de cada compañía aérea, guiar la aeronave a través de las aeronaves estacionadas, de una manera segura y eficaz, hasta el sitio donde no exista conflicto.

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:

- 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.
- 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 1.5 anterior.

1.8. Intersecciones autorizadas:

RWY	INTERSECCION	DISTANCIA TORA (m)
24	ALPHA	2300
	BRAVO	2030

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

NIL

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

MÍNIMOS PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE

Mínimos de despegue pista 06 630' (622) 4000 m.

Mínimos de despegue pista 24 420' (396) 3200 m.

REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MINIMOS INFERIORES AL ESTANDAR

- Luces de borde de pista (REDL) en servicio.
- Luces de eje de pista (RCLL) en servicio, O, Marcas de eje de pista (RCLM).
- Visibilidad: 500 m
Techo de Nubes: 0 FT

NOTA 1:

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

- El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- 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.
- 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.

NOTA 2:

Las aeronaves monomotores operarán con 3000 m de visibilidad y 600 FT de techo de nubes.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

- Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.
- Presencia de objetos extraños en calle de rodaje B y plataforma, ejercer precaución.

ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL

CTR SAN ANDRES

SKSP/ SPP AD: 20.35 FT

COLOMBIA

SAN ANDRES

SAN ANDRES

SAN ANDRES

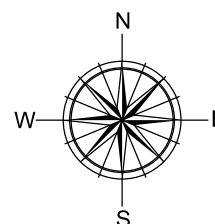
CTR
Clase (D)

(AGL- 2000)

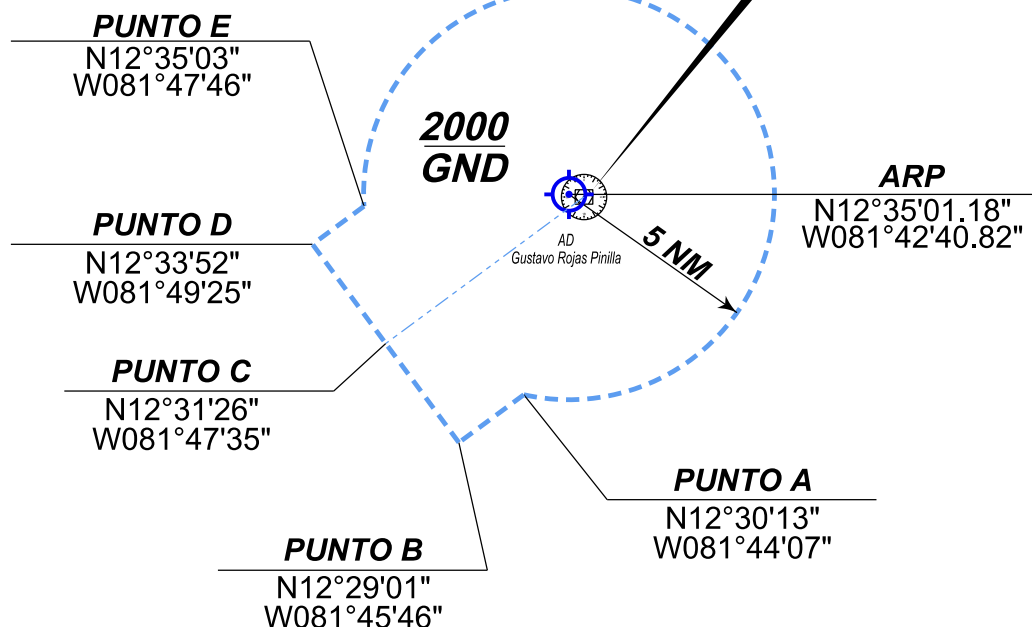
SAN ANDRES

TMA
CLASE (A)

(FL-175 - FL-195)
(015 AGL - FL-175(D))



SAN ANDRES
113.3 SPP 80X



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO