

**AD 1.1 DISPONIBILIDAD DE AERODROMOS / HELIPIERTOS****1. AUTORIDAD AEROPORTUARIA.**

La autoridad responsable dentro del territorio colombiano de los aeropuertos, aeródromos privados y helipuertos disponibles para el uso de la aviación es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional El Dorado  
Bogotá, D.C. Colombia, S.A.  
Apartado Aéreo (P.O. BOX): 12307  
Dirección telegráfica: AEROCIVIL, Bogotá, D.C.  
Colombia S. A.  
SKBOYAYA  
AFS:  
Teléfonos  
Jefatura UAEAC: 4139894 y 4139276  
Conmutador: 4251000 Ext. 2094 y 2201  
Telefax: 4138586

**2. CONDICIONES DE DISPONIBILIDAD.**

Los vuelos comerciales únicamente están autorizados a operar en aeropuertos públicos salvo en caso de emergencia o con autorización específica de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

Dirección Postal UAEAC  
Dirección de Servicios a la Navegación Aérea  
Aeropuerto Internacional El Dorado  
Bogotá, D.C. Colombia, S.A.  
Apartado Aéreo (P.O. BOX):  
Dirección telegráfica AEROCIVIL, Bogotá, D.C.  
Colombia S.A.  
SKBOYAYO  
AFS:  
Teléfonos  
Conmutador: 4251000 Ext. 2514 y 2208  
Telefax: 2663975

**2.1 Aeropuertos públicos.**

En la sección AD 2, figuran las características técnicas y operativas de cada aeropuerto (horario, servicios disponibles, restricciones locales de vuelo, configuración, etc.).

**2.1.1 Condiciones aplicables al aterrizaje y estacionamiento de aeronaves.**

Los requisitos bajo los cuales las aeronaves pueden aterrizar, despegar, estacionar, etc., en los aeropuertos administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son los siguientes:

→ Tarifas aeronáuticas:

Las tasas y tarifas aplicables al aterrizaje y estacionamiento de aeronaves se publican por resolución emanada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y figuran en la sección GEN 4.1.

Toda aeronave debe cancelar las tarifas devengadas por su operación antes de abandonar un aeródromo, salvo acuerdo realizado con la UAEAC, para el abono periódico de dichas tarifas

→ Slots aeroportuarios.

Todas las operaciones comerciales y en los aeropuertos que así se especifique deben conseguir la correspondiente asignación de slots aeroportuarios de la Oficina de Transporte Aéreo, los no comerciales deben conseguir la correspondiente autorización o slots en la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) o de acuerdo a lo contenido en GEN 1.2.

**2.1.2 Tráfico de personas y vehículos.**

Los aeropuertos se dividen en dos (2) zonas para el tráfico de personas y vehículos:

→ Zona pública: incluye la parte del aeropuerto abierta al público.

→ Zona restringida: comprende el resto del aeropuerto.

El acceso de personas al área restringida está regulada por las prescripciones locales establecidas por la Administración del Aeropuerto.

Los vehículos y personas autorizadas para ingresar al área restringida de un aeropuerto, dispondrán de una acreditación emitida por la Oficina de Seguridad Aeroportuaria del aeropuerto.

Para conducir vehículos y/o equipos en el área restringida de los aeropuertos es necesario disponer de permiso de conducción en plataforma, expedido por la Dependencia de Seguridad Aeroportuaria.

**2.2. Aeropuertos operados por las fuerzas públicas, y abiertos al tráfico civil.**

Existen varios aeropuertos de propiedad de las fuerzas públicas, los cuales no están descritos en la AIP Colombia, sin embargo, el aeropuerto de **Juancho (Buenaventura)** al ser de la Fuerza Aérea Colombiana y por está abierto al tráfico civil, se encuentra descrito en la sección AD 2.

**2.2.2 Uso civil de Bases Aéreas Militares.**

Las Bases Aéreas Militares y de Policía podrán ser utilizadas para la operación de aterrizaje y despegue de la aviación civil comercial regular o no regular, aviación general, privada (individual o corporativa) y civil de Estado (Nacional o Extranjera), si se ha tramitado y obtenido autorización previa por parte del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana (COFAC) y Jefatura de Operaciones Aéreas (JOA) de la Fuerza Aérea.

Aeronaves de que trata el numeral anterior que se encuentren en desarrollo o apoyo de operaciones de búsqueda y salvamento, apoyo en caso de desastres naturales o asistencia humanitaria, podrán hacer uso de Bases Aéreas Militares y de Policía sin permiso escrito previa coordinación telefónica con el Centro de Comando y Control FAC (CCOFA, TEL: 091-3159800 EXT 1490-1494).

Todas las aeronaves autorizadas a operar en aeródromos de la Fuerza Pública estarán bajo las regulaciones de control de tránsito aéreo militar, establecidas para cada Unidad.

**2.2.3 Permiso de aterrizaje en una Base Aérea Militar**

Las solicitudes de aterrizaje para aeronaves nacionales, serán presentadas por el representante legal de la empresa o la persona natural o jurídica propietaria de la aeronave, el cual deberá estar debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, 72 horas antes de la hora de inicio del vuelo.

Cuando se trate de aeronaves con matrícula extranjera al servicio de una empresa Colombiana explotadora de la actividad civil aérea, se deberá anexar a la solicitud, el correspondiente permiso de permanencia otorgado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El permiso de aterrizaje certifica que la aeronave se encuentra autorizada para operar en la respectiva base aérea y tendrá una vigencia máxima de un (01) día; sin embargo, los gastos generados por los servicios de control y plataforma deberán ser cancelados a través de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares, de acuerdo a los plazos y tarifas establecidas por esa entidad.

Las tripulaciones autorizadas a aterrizar en Bases Aéreas Militares deben cumplir estrictamente con las normas y procedimientos establecidos en el Manual de Regulaciones Aéreas Locales de la respectiva Unidad Militar

En ningún caso, la recepción de la documentación requerida constituye un compromiso de aprobación por parte de la Fuerza Aérea Colombiana.

Hasta tanto la Jefatura Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana se pronuncie sobre cada solicitud, los interesados deben abstenerse de realizar cualquier gestión con el propósito de dar principio a la actividad propuesta.

Los permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje, no podrán ser cedidos o traspasados a ningún título.

#### 2.2.4 Uso Civil de Bases Aéreas Militares como aeródromo de alternativa

El uso o planificación de bases aéreas militares como aeródromos o helipuertos de alternativa en el plan de vuelo está totalmente prohibido, este tipo de instalaciones podrán ser usadas como alterno únicamente en casos de extrema Urgencia o Emergencia, previa coordinación entre dependencias ATS.

#### 2.3. Helipuertos públicos.

No hay actualmente.

#### 2.4. Aeródromos y helipuertos privados.

Además de los aeropuertos públicos existen diversos aeródromos y helipuertos privados ubicados en diferentes lugares del país.

Estos aeródromos y helipuertos están disponibles únicamente para la operación de vuelos privados previa autorización de sus propietarios excepto en casos de emergencia.

Un listado de los mismos puede obtenerse en la Sección de Inspección de Aeropuertos del Grupo de Desarrollo Aeroportuario.

### 3. DOCUMENTOS APLICABLES DE LA OACI.

Los aeropuertos de Colombia cumplen con las Normas y Métodos recomendados por la OACI publicados en:

- Anexo 14 Aeródromos volumen I y II.
- Documento 9137 Manual de los servicios de aeropuertos.
- Documento 9157, Manual de proyectos de aeródromos.

### 4. OPERACIONES ILS

#### 4.1 Categoría I:

Las aproximaciones instrumentales de precisión de categoría I se podrán efectuar hasta una altura de decisión no inferior a 60 metros (200 pies) y con una visibilidad no inferior a 800 metros ó un alcance visual en pista no inferior a 550 metros, ó de acuerdo con los mínimos establecidos para cada aeródromo.

Aeropuertos con ILS Categoría I son:

Barranquilla  
Bogotá RWY 13L  
Bucaramanga  
Cali  
Cúcuta  
La Mina  
Leticia  
Montería  
Pasto  
Quibdó  
Rionegro  
Yopal

#### 4.2 Categoría II:

Las aproximaciones instrumentales de precisión de categoría II se podrán efectuar hasta una altura de decisión inferior a 60 metros (200 pies) pero no inferior a 30 metros (100 pies) y un alcance visual en pista no inferior a 350 metros, ó de acuerdo con los mínimos establecidos para cada aeródromo.

Aeropuertos con ILS Categoría II: Bogotá RWY 13R.

#### 4.3 Autorizaciones del ATC

Durante la aproximación se informará a los pilotos de:

- Cualquier inutilización de ayudas o instalaciones y/o degradación de las mismas, cuando proceda.
- Cambios significativos de viento en superficie (velocidad y dirección).
- Cambios en el RVR.

### 5. MEDICION DE LA EFICACIA DEL FRENADO

Con la finalidad de notificar la eficacia de frenado, cada pista se divide en tres secciones de igual longitud, denominadas A, B y C. La sección A será siempre el primer tercio medido desde el extremo de la pista que tenga el número de designación más bajo; sin embargo, en las instrucciones para el aterrizaje, estas secciones se denominarán la primera, segunda y tercera partes de una pista vista de la dirección de aterrizaje.

La notificación de la eficacia de frenado estará basada en:

- Reportes de tripulaciones luego de utilizar la pista, cuando exista algún tipo de precipitación.
- Mediciones de un Dispositivo de Medición Continua de Rozamiento con Humectación Automática denominado Mu-Meter, conforme a una programación anual y a requerimiento.
- Mediciones de decelerómetro del tipo electrónico, en caso de pistas cubiertas con nieve o hielo.

La eficacia de frenado, así como el coeficiente de frenado, se notifica de acuerdo a la siguiente tabla:

EFICACIA DE FRENADO	COD. OACI	COEFICIENTE DE FRENADO	CONDICION EQUIVALENTE DE LA PISTA	VIENTO CRUZADO RECOMENDA
BUENA	5	0.40 Y >	Seca, húmeda o mojada (menos de 3mm o 0.1" de agua), sin riesgo de hidroplaneo	35 KT
BUENA/MEDIA	4	0.36 A 0.39	Seca, húmeda o mojada (menos de 3mm o 0.1" de agua), sin riesgo de hidroplaneo	30 KT
MEDIA	3	0.30 A 0.35	Con nieve seca o nieve fangosa	25 KT
MEDIA/POBRE	2	0.26 A 0.29	Con nieve fangosa	20 KT
POBRE	1	0.25 O <	Cubierta con charcos de agua, con riesgo de hidroplaneo o con nieve fangosa	15 KT
NO CONFIABLE	9		Cubierta con charcos de agua, con riesgo de hidroplaneo o con nieve fangosa o con alto riesgo de hidroplaneo (Rodajes, despegues y aterrizajes no recomendados)	5 KT

### 5.1 NOTIFICACION MEDIANTE NOTAM Y RADIODIFUSION ATIS

Cada vez que se tengan reportes de la eficiencia de frenado, se deberán incluir en la información difundida por el ATIS.

Cada vez que se tengan reportes de eficacia de frenado POBRE y NO CONFIABLE, el supervisor de torre de control deberá solicitar la publicación del respectivo NOTAM, informando la condición de frenado de las pistas.

### 6. MANIOBRAS DE RETROCESO POR POTENCIA.

La realización de maniobras de retroceso por potencia requiere la autorización previa de la administración del aeropuerto y se llevan a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave.

Los requisitos y condiciones aplicables a la citada operación se fijan localmente en cada aeropuerto.

