

RESUMEN PLAN MAESTRO DE YOPAL

ESTADO ACTUAL

PISTA: Pista declarada 4C en pavimento flexible, características 3C: longitud 2.250 metros por 30 de ancho con márgenes conformadas por la misma pista, perfil llano, señalizada y demarcadas, se tiene desplazamiento del umbral por la cabecera 05 y 23 de 60m, PCN: 50/F/B/X/T.

Las pistas 4C están en capacidad de recibir aeronaves con ACN igual o menor a 50, clave C, sin embargo opera aviación de monomotores y bimotores de hélice en las cuales están aeronaves de militares como: Atonov AN-24, 28 y 32B, Cessna 152, 180, 210, Pipper Apache, Saratoga, Navajo, Seneca entre otros, comerciales como: Fokker 50, Dornier 28, DHC-8 y varios tipos de helicópteros, como representativos de las aeronaves de mayor capacidad comercial.

La pista atiende adecuadamente con su geometría aeronaves con capacidad entre 70 y 20 pasajeros, respecto a las operaciones la pista 23 es la de mayor uso de aterrizaje. El horario operacional de 6:00a.m a 9:00p.m, con operación comercial de las Empresas Aires, y Easyfly, presenta ondulaciones mayores, la longitud y el PCN/ACN, es acorde con las condiciones de operación.



PLATAFORMA: Se cuenta con una plataforma de una de longitud aproximada de 338 metros lineales por 74 metros de ancho, para un área total de aproximadamente 25.012metros cuadrados, donde se está demarcado una calle de rodaje paralela a la pista y cinco posiciones a contacto para aeronaves categoría C, 2 helipunto y tanqueo de aeronaves, no se cuenta con señalización vial.

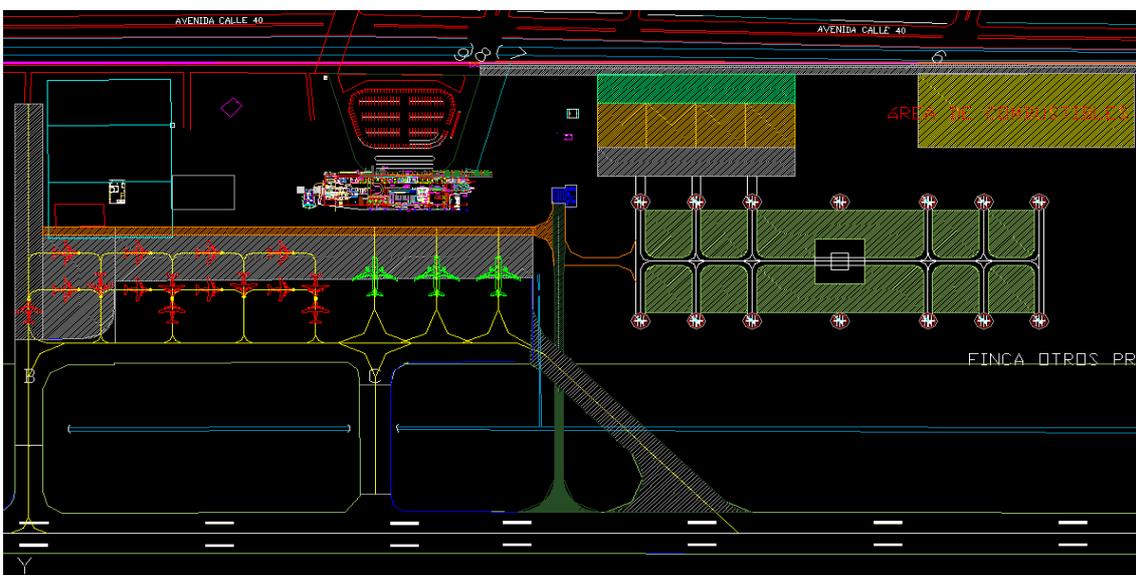
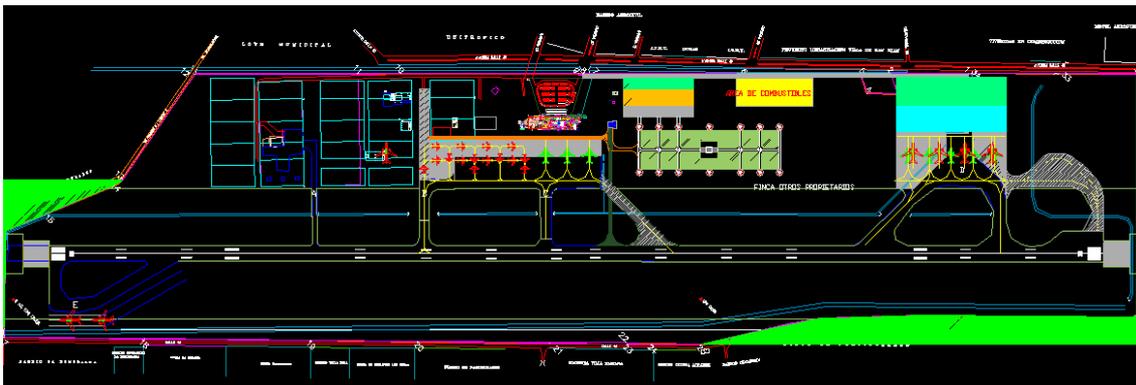
La plataforma es de sección angosta limitando el movimiento de aeronaves desde las posiciones de parqueo respecto a la calle de rodaje paralela y en el ingreso a plataforma, los servicios son por plataforma para pasajeros y servicios. De igual el estacionamiento de aeronaves clave A, genera conflicto operacional y esta fuera de la normatividad.



TERMINAL: El Terminal esta construido en estructura metálica, la cual por su sección no es adecuada para prestar un servicio eficiente al usuario, ya que por su configuración lineal y jerarquía define un hall general que reparte la circulación y espacios dentro de este, sin embargo debido a la dimensión reducida se viene generando una simbiosis entre el hall como tal y el hall de tiquetes o check in y la circulación general. Lo que limita el desplazamiento de los pasajeros y hace insuficiente las áreas conformadas por este. De igual forma la sala de abordaje por su configuración no permite independizar el chequeo de pasajeros.

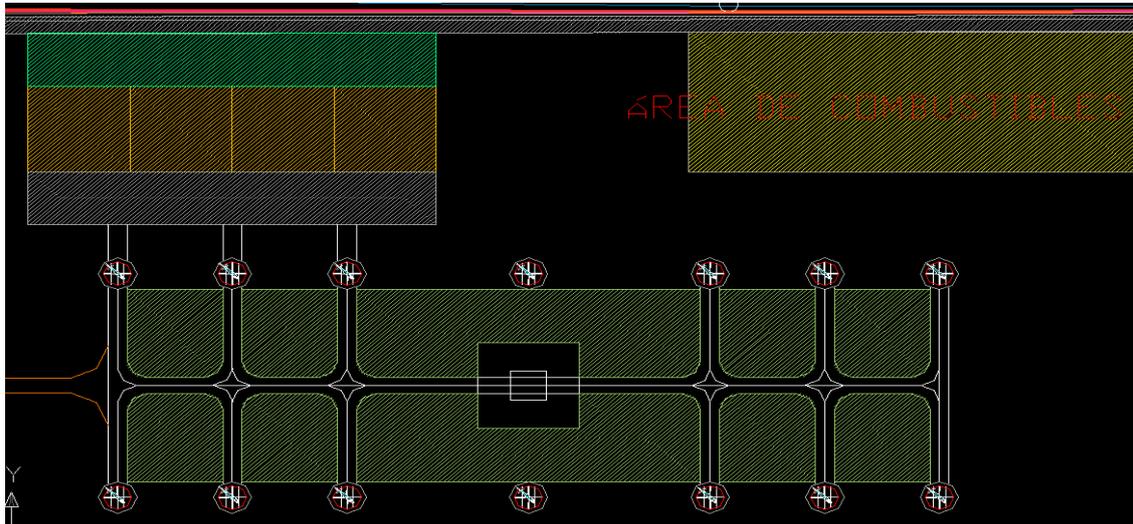


De igual manera su localización entra en conflicto con la ampliación de la plataforma.

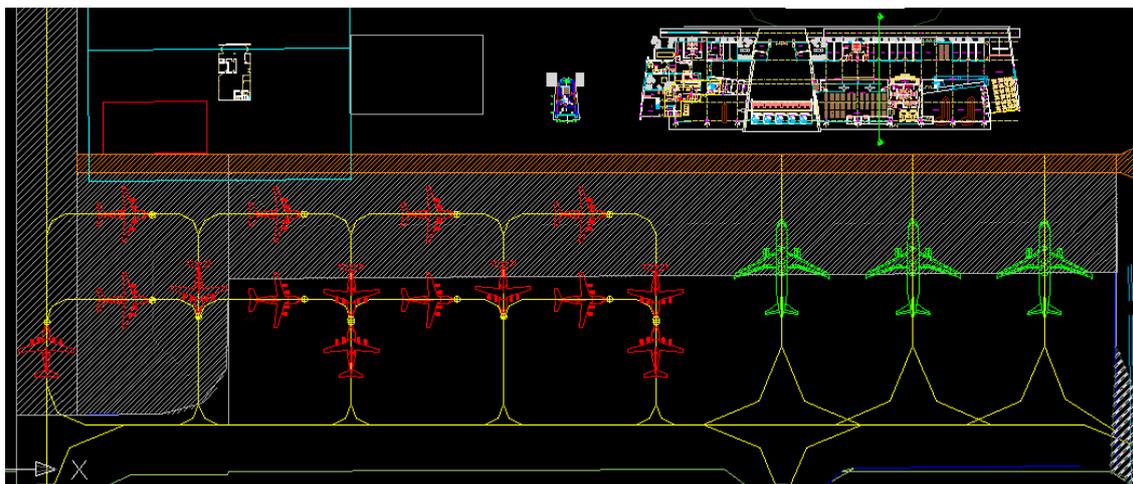


ALTERNATIVA A DESARROLLAR

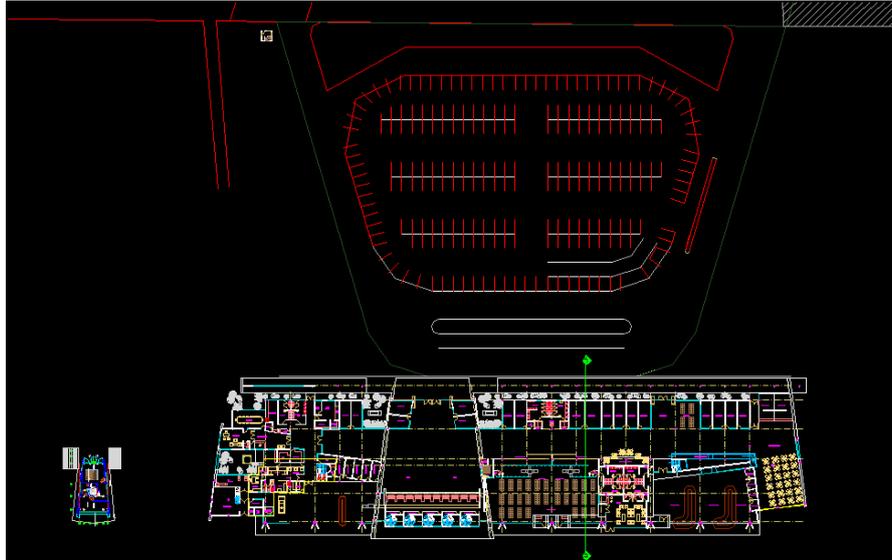
El aeropuerto por su influencia petrolera tiene un numero importante de operación de de aeronaves de ala rotatoria, lo que genera que dichas aeronaves ocupen la plataforma limitando la capacidad de esta. Por tal razón se considera construir un área de aproximación y aterrizaje de helicópteros (FATO), con 14 puntos de parqueo.



Debido a que la sección de la plataforma es conflictiva con la operación se pretende realizar una ampliación de la misma que permita normalizar la posición de aeronaves tipo D, que son las que se pretender tener en la máxima expansión del aeropuerto; generando un sistema de estacionamiento para aviación general.



De igual forma se pretende demoler el actual que presenta problemas de ubicación, y configuración de áreas, construyendo un terminal con un área aproximada de 5000m², con sus respectivas vías de acceso, parqueadero y urbanismo.



PLAN MAESTRO AEROPUERTO EL ALCARAVAN YOPAL					
OBRAS Y PRESUPUESTOS BASICOS					
	FASE		VALOR UNITARIO	AREAS A INTERVENIR	INVERSION VALOR POR AREA
	DESCRIPCIÓN	UNIDAD			
LADO AÉREO					
1.0	PISTA 23-05				9,615,990,000
1.1	Nivelación de la franja A 150 metros	M2	3,500	637,500	2,231,250,000
1.3	Conformación de RESA 23	M2	80,000	8,100	648,000,000
1.4	Conformación de RESA 05	M2	80,000	8,100	648,000,000
1.50	Actualización señalización vertical	Ggl	9,000,000	1	9,000,000
1.60	Adquisición de predios Cabecera 05	M2	15,000	405,316	6,079,740,000
2.0	PLATAFORMA				2,518,680,000
2.1	Ampliación Plataforma	M2	120,000	18,114	2,173,680,000
2.2	Señalización	GB	20,000,000	1	20,000,000
2.3	Demarcación	GB	25,000,000	1	25,000,000
2.4	Adecuación canales	M	60,000	5,000	300,000,000
3.0	CALLE DE RODAJE				4,958,941,600
2.1	Construcción de Calle de Rodaje	M2	120,000	6,332	759,840,000
2.2	Señalización	GB	20,000,000	1	20,000,000
2.3	Demarcación	GB	25,000,000	1	25,000,000
3.0	INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA				4,109,101,600
3.1	Vía perimetral Cabecera 05	M	90,000	500	45,000,000
3.2	Construcción Malla perimetral Cabecera 05	M	180,000	520	93,600,000
3.3	Construcción Tampas de grasa	UND	3,500,000	3	10,500,000
3.4	Reubicación Torre de Control	UN	400,000,000	1	400,000,000
3.5	Construcción de Helipuerto	M2	120,000		0
3.6	Bodegas de Carga	M2	1,700,000	1,600	2,720,000,000
3.6	Reubicación Zona de Combustibles	GI	1	1,600	1,600
3.7	Vía de Acceso Bomberos	M	120,000	7,000	840,000,000
SUB TOTAL LADO AEREO					28,635,334,800
LADO TIERRA					
4.0	EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS TERMINAL PRIMER PISO	UND			
4.1	Demolicion terminal	GB	100,000,000	1	100,000,000
4.2	Construcción Nuevo Terminal	M2	2,100,000	5,000	10,500,000,000
4.3	Construcción Sistema Vial y Parqueaderos	M2	125,000	6,563	500,000,000
SUB TOTAL LADO TIERRA					11,100,000,000
5.0	FACILIDADES OPERATIVAS				
5.1	Construcción Cuartel de Bomberos	M2	2,000,000	400	800,000,000
5.2	Construcción Subestacion	M2	1,500,000	70	105,000,000
5.3	Construcción Banda Transportadora	M	300,000	1	300,000
SUB TOTAL FACILIDADES OPERATIVAS					905,300,000
SUB TOTAL AREAS OPERATIVAS					
6	ESTUDIOS E INTERVENTORIAS				5,323,923,159
6.1	Estudios control ambiental		0.040		1,625,625,392
6.2	Estudios Técnicos		0.020		812,812,696
6.3	Interventorías		0.071		2,885,485,071
SUB TOTAL ESTUDIOS E INTERVENTORIAS					5,323,923,159
TOTAL INVERSIONES					45,964,557,959