

TEL: +57 60 (1) 4251000	<b>REPÚBLICA DE COLOMBIA</b>	Imagen
Ext: 2723/2724/2725	<b>DIRECCIÓN DE OPERACIONES</b>	
AFS: SKBOYOYX	<b>DE NAVEGACIÓN AÉREA</b>	
email: ais@aerocivil.gov.co	<b>GESTIÓN DE INFORMACIÓN</b>	WEF 15 SEP 2005
	<b>AERONÁUTICA</b>	
	Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia—CGAC	
	<a href="https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais">https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais</a>	
<b>AIC 08/2005</b>		

## **PROCEDIMIENTOS APLICABLES PARA EL CIERRE Y MINIMOS DE UTILIZACION DE AERODROMOS**

**To be translated**

### **1 OBJETIVO**

**1 To be translated**

Por medio de la presente Circular de Información Aeronáutica (AIC), La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil notifica a los usuarios de la aviación en Colombia que a partir de las 0000 UTC del 15 de septiembre de 2005 se modifican las normas y disposiciones aplicables para el cierre y mínimos de utilización de aeródromos

To be translated

### **2 GENERALIDADES**

**2 To be translated**

2.1. La expresión "AERÓDROMO CERRADO" se empleará para indicar que no se permite ninguna operación de despegue, aproximación, ni aterrizaje en el aeródromo. Se declara "CERRADO" un aeródromo controlado, cuando se presenten y persistan cualquiera de las circunstancias descritas en los numerales 3, 4, 5 y 6. No obstante, si una aeronave en EMERGENCIA o cumpliendo una misión de ORDEN PUBLICO, solicita despegar o aterrizar de una aeródromo que previamente ha sido declarado como "CERRADO" se le deberá informar al piloto tal condición, y

2.1. To be translated

2.1.1. Si el Piloto persiste en su solicitud, el ATC procederá a notificarle del respectivo NOTAM.

2.1.1. To be translated

2.1.2. Pese a lo anterior, el piloto insiste y, a juicio del ATC, esta aeronave no afectará la operación de otra, se le informará que tal maniobra será conducida bajo su PROPIO RIESGO, aun cuando reciba el correspondiente permiso del ATC.

2.1.2. To be translated

2.2. Cuando se proporcione Servicio de Control de Aproximación, a un vuelo IFR, el piloto de la aeronave es el UNICO RESPONSABLE en determinar si las condiciones meteorológicas observadas y/o reportadas son favorables para aterrizar la maniobra de aterrizaje.

2.2. To be translated

2.3. Cuando se realice una aproximación IFR a un aeródromo, en el cual únicamente se proporciona Servicio de Control de Aeródromo, el piloto de la aeronave deberá informar sus intenciones al ATC, incluyendo el tipo de aproximación que va a efectuar, en la frecuencia de Control de Aeródromo designada. Así mismo, deberá informar su posición cuando se encuentre sobre el punto de aproximación final (FAF), si efectúa una aproximación de no precisión o, sobre el marcador exterior, o un punto

2.3. To be translated

que haga sus veces y que se encuentre publicado en las cartas aeronáuticas, si efectúa una aproximación de precisión.

2.4. Cuando se realice una aproximación a un aeródromo en el cuál no se proporciona Servicio de Control de tránsito Aéreo, el piloto de la aeronave informará sus intenciones, incluyendo el tipo de aproximación que va efectuar, en la frecuencia de Anuncio de Tránsito designada. Así mismo, deberá informar su posición cuando se encuentre sobre el punto de aproximación final (FAF), si efectúa una aproximación de no precisión o, sobre el marcador exterior, o un punto que haga sus veces y que se encuentre publicado en las cartas aeronáuticas, si efectúa una aproximación de precisión.

2.4. To be translated

2.5. En aeródromos controlados que cuenten con salidas normalizadas por instrumentos (SID's), con mínimos operacionales de despegue iguales o superiores a 500 metros (visibilidad/RVR), pero que no cuenten con indicadores RVR, el piloto de la aeronave, en su calidad de OBSERVADOR COMPETENTE, será el UNICO RESPONSABLE de determinar si la visibilidad/RVR existente se ajusta a la mínima requerida para el despegue.

2.5. To be translated

2.6. Ninguna aeronave rodará al punto de espera de la pista de un aeródromo controlado con la intención de despegar:

2.6. To be translated

2.6.1. Si alguno de los valores RVR se encuentra por debajo de 350 metros, para aeródromos equipados con transmisómetros RVR.

2.6.1. To be translated

2.6.2. Si la visibilidad observada por el Controlador de Aeródromo es inferior a 500 metros, para aeródromos desprovistos de transmisómetros RVR.

2.6.2. To be translated

2.7. Ninguna aeronave rodará al punto de espera de la pista de un aeródromo no controlado con la intención de despegar:

2.7. To be translated

2.7.1. Si la visibilidad observada por el piloto de la misma es inferior a los mínimos prescritos para el aeródromo, si éste se encuentra desprovisto de salidas normalizadas por instrumentos (SID's).

2.7.1. To be translated

2.7.2. Si la visibilidad observada por el piloto de la misma es inferior a los mínimos operacionales de despegue publicados para el aeródromo, si éste se encuentra provisto de salidas normalizadas por instrumentos (SID's).

2.7.2. To be translated

2.8. La Dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente, informará oportunamente al piloto de la aeronave las condiciones meteorológicas, de visibilidad o RVR, techo de nubes y viento reinante en el aeródromo y sus inmediaciones.

2.8. To be translated

### **3 CIERRE DE AERÓDROMOS POR CONDICIONES METEOROLÓGICAS**

**3 To be translated**

3.1. Cuando la visibilidad y/o techo de nubes sean inferiores a los mínimos prescritos para el aeródromo, en aquellos aeródromos donde no existen procedimientos de aproximación por instrumentos de NO Precisión o donde se efectúen operaciones VFR únicamente. 3.1. To be translated

3.2. Cuando la visibilidad sea inferior a la mínima VMC prescrita, en aquellos aeródromos donde no existen salidas normalizadas por instrumentos. 3.2. To be translated

3.3. Cuando existiendo salidas normalizadas por instrumentos, la visibilidad observada por el controlador de Aeródromo sea inferior a 500 metros, y no se cuente con transmisómetros RVR. 3.3. To be translated

3.4. Cuando existiendo salidas normalizadas por instrumentos, uno de los valores RVR de la pista asignada para el despegue se encuentre por debajo de 350 metros. 3.4. To be translated

#### **4 CIERRE DE AERÓDROMOS POR DEFICIENCIAS EN LAS AYUDAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA** 4 To be translated

4.1. En caso que las ayudas a la navegación aérea en las cuales se sustenta el procedimiento de aproximación por instrumentos se encuentren fuera de servicio, si las condiciones de visibilidad en tierra o RVR y/o techo de nubes sean inferiores a los valores mínimos para operaciones VFR en el aeródromo. 4.1. To be translated

#### **5 CIERRE DE AERODROMOS POR OBSTRUCCION EN EL AREA DE ATERRIZAJE** 5 To be translated

5.1. En principio, el ATC podrá declarar un aeródromo "CERRADO" ante la obstrucción de la pista de aterrizaje. Sin embargo, con el fin de mantener la operación expedita y SEGURA de un AERÓDROMO CONTROLADO, se podrá considerar el desplazamiento del umbral de la pista, teniendo en cuenta lo siguiente: 5.1. To be translated

5.1.1. AERODROMOS CON ELEVACION IGUAL O SUPERIOR A 8000 PIES. 5.1.1. To be translated  
Restricción de pista en metros = (Altura del obstáculo / 0.016) + 60

5.1.2. AERODROMOS CON ELEVACION INFERIOR A 8000 PIES. 5.1.2. To be translated  
Restricción DE pista en metros = (Altura de obstáculo / 0.025) + 60

5.2. El desplazamiento de umbral por obstrucción en el área de aterrizaje, SOLAMENTE podrá realizarse entre la salida y la puesta del sol, y una vez se haya consultado al Grupo Procedimientos ATM, al Jefe de la Torre de Control del Aeródromo y se haya notificado al Director de Servicios a la Navegación Aérea. 5.2. To be translated

5.3. Una vez decidido el desplazamiento de umbral de pista, el piloto de la aeronave será el 5.3. To be translated

UNICO RESPONSABLE de tomar la decisión de operar en dicho aeródromo.

## **6 CIERRE DE AERÓDROMOS POR CIRCUNSTANCIAS ADVERSAS QUE PUEDAN AFECTAR LA SEGURIDAD DE VUELO.**

## **6 To be translated**

6.1. Se podrá declarar "CERRADO" un aeródromo cuando se presenten circunstancias meteorológicas adversas, o de otra índole, que a juicio del Control de Tránsito Aéreo, o de las tripulaciones, puedan afectar la seguridad o perjudicar seriamente el desarrollo de las operaciones de las aeronaves en el aeródromo o de sus inmediaciones. Tales circunstancias pueden ser:

6.1. To be translated

6.1.1. Presencia de tormentas, con o sin granizo, en cercanía a las áreas de aproximación y/o de despegue, siempre que éstas sean visibles por el Controlador, entendiéndose como cercanía una distancia menos o igual a 5 Millas Náuticas, bien sea del umbral de la pista utilizada para el aterrizaje, bien sea del final de la pista utilizada para el despegue.

6.1.1. To be translated

6.1.2. Presencia de nubes de ceniza volcánica en cercanía o sobre las áreas de aproximación y/o despegue.

6.1.2. To be translated

6.1.3. Presencia permanente de aves en las trayectorias de aproximación y/o despegue.

6.1.3. To be translated

6.1.4. Presencia de encharcamiento significativo por agua o contaminantes sobre la pista.

6.1.4. To be translated

6.1.5. Ocurrencia de un movimiento telúrico, incendio o situaciones declaradas de orden público.

6.1.5. To be translated

6.1.6. Invasión del área de aterrizaje por personal ajeno o por semovientes y/u otros elementos extraños.

6.1.6. To be translated

NOTA: En virtud de que la componente transversal máxima de viento permitida para una aeronave, durante el aterrizaje o despegue, depende de diferentes factores tales como limitaciones propias de la misma, coeficiente de fricción y ancho de pista, así como el relieve circundante, etc., el ATC no declarará en aeródromo "CERRADO" por condiciones de viento. No obstante, será RESPONSABILIDAD ABSOLUTA del piloto determinar si la dirección e intensidad del viento permiten la operación segura del despegue o aterrizaje. De igual manera, el ATC es RESPONSABLE de informar al piloto la dirección e intensidad del viento, así como su evolución y presencia de ráfagas, si es que ellas existen.

To be translated

## **7 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS**

## **7 To be translated**

7.1. Se realizará de acuerdo a los mínimos establecidos para helicópteros que operen dentro de una zona de control (CTR) o una zona de tránsito de aeródromo (ATZ). Visibilidad longitudinal 1.500 metros, techo de nubes 300 pies sobre el terreno.

7.1. To be translated