

FECHA DE EFECTIVIDAD 0001 UTC 28 SEPTIEMBRE 2006
EFFECTIVENESS DATE 0001 UTC 28 SEPTEMBER 2006

DESPEGUES DESDE INTERSECCIONES AEROPUERTOS AUTORIZADOS

TAKEOFFS FROM INTERSECTIONS AIRPORT

1. CONSIDERACIONES GENERALES

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 de los aeródromos establecidos en la presente Circular de Información Aeronáutica, para autorizar la maniobra de despegue de monomotores o bimotores (turbohélice o jet), desde cualquiera de las intersecciones que aquí se detallan, a solicitud de la tripulación o del Control de Tránsito Aéreo, siempre que medie aceptación por parte de la tripulación y se aplique lo siguiente:

- 1.1 Todo EXPLOTADOR que desee efectuar despegues desde alguna de las intersecciones, y en los sentidos, que se especifican en la presente AIC, deberá 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 disponible detalladas en el numeral 4, y que de acuerdo al MANUAL DE VUELO (PERFORMANCE) de cada aeronave sean permitidas. Para esto deberá considerar todo aspecto que pueda afectar el rendimiento de la aeronave durante la carrera de despegue, tales como: elevación, pendiente y estado de la pista; dirección e intensidad del viento; temperatura; presión atmosférica y obstáculos publicados en la trayectoria de despegue. Los pesos máximos de despegue obtenidos para cada escenario deberán incorporarse en los correspondientes manuales de despacho y/o peso y balance de la compañía, de tal forma que puedan ser consultados fácilmente por los despachos y/o tripulaciones.
- 1.2 El comandante de la aeronave es el UNICO que, basado en la información contenida en los correspondientes manuales de despacho y/o peso y balance de la compañía, 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 la de la pista disponible, señalada por el controlador de aeródromo o en las señales de indicación. En consideración a lo anteriormente expuesto, el comandante es el ABSOLUTO RESPONSABLE de la SEGURIDAD operacional de la aeronave.
- 1.3 El Controlador de Aeródromo deberá:
 - a) Proporcionar a la tripulación, tan pronto como sea posible, y en todo caso, antes de que esta ingrese a la pista en uso, la longitud remanente de pista disponible para el despegue. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes, letreros de señalización, horizontales y/o verticales, y se tenga la plena certeza de que estos son identificables por las tripulaciones.

- b) Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas acerca de la presencia y posición de otra, u otras aeronaves, sobre la misma pista o próximas a ingresar a ella
- c) 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.

2. AERODROMOS AUTORIZADOS

- 2.1. Aeropuerto Internacional EL DORADO de Bogotá.
- 2.2. Aeropuerto Internacional ERNESTO CORTISSOZ de Barranquilla.
- 2.3. Aeropuerto Internacional ALFONSO BONILLA ARAGON de Cali.
- 2.4. Aeropuerto Internacional RAFAEL NUÑEZ de Cartagena.
- 2.5. Aeropuerto Internacional CAMILO DAZA de Cúcuta.
- 2.6. Aeropuerto Internacional JOSE MARIA CORDOVA de Rionegro.
- 2.7. Aeropuerto Internacional MATECAÑA de Pereira.
- 2.8. Aeropuerto Internacional GUSTAVO ROJAS PINILLA de San Andres.

3. RESTRICCIONES

- 3.1. Este procedimiento NO aplicara bajo presencia de:
 - a) Fenómenos meteorológicos que impidan la rápida y segura evaluación de las condiciones de transito en la pista (Visibilidad \leq 4000 Metros) o cuando el controlador de aeródromo NO logre apreciar la total longitud de la pista.
 - b) Un obstáculo temporal ubicado después del final de la pista en uso para despegue, salvo que se haya realizado un estudio específico, por parte del grupo de procedimientos ATM de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, y se haya publicado el correspondiente NOTAM.

1. GENERAL CONSIDERATIONS

In order to improve air traffic management, to optimize the operational capacity of the El dorado International Airport , and to reduce, in all that it is possible taxiing times of diverse aircrafts, The personnel of Air Traffic Controllers of Control Towers from airports established in the present AIC to authorize the maneuver of takeoff of mono or twin-engine (turboprop or jet), from any of runways intersections, at request of crew or of the Air Traffic Control, providing that acceptance of the crew. Will be applying as follows:

- 1.1. Every OPERATOR who wants to effect takeoffs from someone of intersections, and in the senses, which are specified in the present AIC, will have to realize and present, for your approval on the part of the UAEAC Air Safety Secretariat of the UAEAC, the corresponding analyses of runway for the distances of available takeoff detailed in the numeral 4, And that in agreement with performance of every aircraft are allowed. For this will have to consider any aspect that should affect the yield of the aircraft during the career of takeoff, such as: elevation, slope and condition of the runway; direction and intensity of the wind; temperature; atmospheric pressure and obstacles published in the trajectory of takeoff. The maximum weight of takeoff obtained for every scene will have to join in the manual correspondents of office and /or weight and balance of the company, in such a way that they could be easily consulted by the offices and / or crews.
- 1.2. The aircraft commander is the ONLY ONE that based on the information contained in the manual correspondents of office and / or weight and balance of the company, will be able to determine the viability or not of the takeoff from an intersection, previous monitoring of which the weight calculated of takeoff is equal, or low, than the established one for the length and the condition of the available runway, indicated by the controller of airdrome or in the signs of indication. In consideration to previously exposed, the commander is the ABSOLUTE RESPONSIBLE PERSON of aircraft operational SAFETY.
- 1.3. Aerodrome Controllers must have:
 - a) To provide to the crew, as soon as possible, and in any case before this one entry to the runway use for the takeoff, the remaining length of available runway for the takeoff and the condition of the same one. The Controller of Airport will omit to transmit the remaining length of available runway when there have been located the signs of corresponding information, and there is had the certainty of which these are easily identifiable for the crews.
 - b) To report to the crews of the aircrafts involved on the presence and position of other one, or other aircrafts on the same runway or close to entry to the same one.
 - c) To abstain of sending authorizations of takeoffs determined to the presence of another traffic in end, When to your judgment the aircraft that is enlisted to taking off from an intersection does not have sufficient visibility to identify the reported aircraft.

2. AUTHORIZED INTERSECTIONS

- 2.1 INTERNATIONAL AIRPORT EL DORADO de Bogotá.**
- 2.2 INTERNATIONAL AIRPORT ERNESTO CORTISOZ de Barranquilla.**
- 2.3 INTERNATIONAL AIRPORT ALFONSO BONILLA ARAGON de Cali.**
- 2.4 INTERNATIONAL AIRPORT RAFAEL NUÑEZ de Cartagena.**
- 2.5 INTERNATIONAL AIRPORT CAMILO DAZA de Cúcuta.**
- 2.6 INTERNATIONAL AIRPORT JOSE MARIA CORDOVA de Rionegro.**
- 2.7 INTERNATIONAL AIRPORT MATECAÑA de Pereira.**
- 2.8 INTERNATIONAL AIRPORT GUSTAVO ROJAS PINILLA de San Andres.**

3. RESTRICTIONS

3.1. This procedure will not apply in the case of:

- a) Meteorological conditions that prevent the fast one and sure evaluation of the conditions of traffic in the runway ($VV \leq 4000$ meters) or when the controller of airport does not manage to estimate the total length of the runway.
- b) A temporary obstacle located after the end of the runway in use for takeoff, except that a specific study has been realized, on the part of the group of procedures ATM of the direction of services to the air navigation, and has been published the correspondent NOTAM.

**4. INTERSECCIONES AUTORIZADAS
AUTHORIZED INTERSECTIONS**

AEROPUERTO / AIRPORT	PISTA RUNWAY	INTERSECCION INTERSECTION	DISTANCIA DISTANCE (METROS / METERS)
EL DORADO (BOGOTA)	13L	CHARLIE	1900
		DELTA	2600
	13R	TANGO	1900
		UNIFORM	2500
	31L	DELTA	2500
		PAPA	3200
		TANGO	1900
	31R	BRAVO	2650
		CHARLIE	1900
JULIET		2650	
ERNESTO CORTISSOZ (BARRANQUILLA)	05	CHARLIE	1440
		DELTA	2030
	23	BRAVO	2150
		CHARLIE	1560
ALFONSO BONILLA ARAGON (CALI)	01	BRAVO	2400
		CHARLIE	1770
	19	DELTA	1800
		ECHO	2360
RAFAEL NUÑEZ (CARTAGENA)	19	ALPHA	1660
		BRAVO	1800
CAMILO DAZA (CUCUTA)	20	ALPHA	1300
	34	ARP	1680
		BRAVO	1860
JOSE MARIA CORDOVA (RIONEGRO)	36	BRAVO	1980
	18	CHARLIE	2200
		DELTA	2980
		BRAVO	1520
MATECAÑA (PEREIRA)	26	CHARLIE	1650
GUSTAVO ROJAS PINILLA (SAN ANDRES)	24	ALPHA	2300
		BRAVO	2030

