



AERODROMO

TRINIDAD

Tte. Av. Jorge Henrich Arauz/SLTR

| AD 2. AERÓDROMOS | | |
|--|--|---|
| SLTR AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO | | |
| SLTR - Tte. Av. Jorge Henrich Arauz/TRINIDAD | | |
| SLTR AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO | | |
| 1 | <i>Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD</i> | 14 49 10S – 064 55 08W ARP: Ubicado a 1 200 M del THR 14. |
| 2 | <i>Dirección y distancia desde (ciudad)</i> | 2.3 KM. NW de la Plaza Principal |
| 3 | <i>Elevación/temperatura de referencia</i> | 155 M (516 FT) /27°C (2021) |
| 4 | <i>Ondulación Geoidal en la PSN ELEV AD</i> | 24 M |
| 5 | <i>MAG VAR/Cambio anual</i> | 10° W (2014) / 0,18° |
| 6 | <i>Administración, dirección, teléfono, telefax, télex, AFS del AD</i> | Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) Aeropuerto Tte. Av. Jorge Henrich Arauz Teléfono: 72821031 70271419 AFS: SLTRYGYD Trinidad – Bolivia |
| 7 | <i>Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR)</i> | IFR/VFR |
| 8 | <i>Observaciones</i> | NIL |

| SLTR AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO | | |
|--|--|-------------------------------|
| 1 | <i>Administración del AD</i> | 1000-2300 * |
| 2 | <i>Aduanas e inmigración</i> | Aduana: NIL Migración: O/R |
| 3 | <i>Dependencias de sanidad</i> | 1000-2300 * |
| 4 | <i>Oficina de notificación AIS</i> | 1000-2300 * |
| 5 | <i>Oficina de notificación ATS (ARO)</i> | 1000-2300 * |
| 6 | <i>Oficina de notificación MET</i> | 1000-2300 * |
| 7 | <i>ATS</i> | 1000-2300 * |
| 8 | <i>Abastecimiento de combustible</i> | 1000-2300 * |
| 9 | <i>Servicios de escala</i> | O/R |
| 10 | <i>Seguridad</i> | 1000-2300 * |
| 11 | <i>Descongelamiento</i> | NIL |
| 12 | <i>Observaciones</i> | * Operaciones nocturnas O/R |

| SLTR AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA | | |
|---|--|--|
| 1 | <i>Instalaciones de manipulación de la carga</i> | NIL |
| 2 | <i>Tipos de combustible/lubricante</i> | AVGAS 100, JET FUEL A-1 / NIL |
| 3 | <i>Instalaciones/capacidad de reabastecimiento</i> | Capacidad: • AVGAS 85000 litros • JET FUEL 112000 litros |
| 4 | <i>Instalaciones de descongelamiento</i> | NIL |
| 5 | <i>Espacio de hangar para aeronaves visitantes</i> | NIL |
| 6 | <i>Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes</i> | NIL |
| 7 | <i>Observaciones</i> | NIL |

| SLTR AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS | | |
|--|--|---|
| 1 | <i>Hoteles</i> | En la ciudad |
| 2 | <i>Restaurantes</i> | En el AD y en la ciudad |
| 3 | <i>Transportes</i> | Autobuses, taxis, y alquiler de automóviles desde el AD a la ciudad |
| 4 | <i>Instalaciones y servicios médicos</i> | Hospitales y clínicas en la ciudad. |
| 5 | <i>Oficinas bancarias y de correos</i> | Bancos: Cajeros Automáticos Correos: En la ciudad |
| 6 | <i>Oficina de turismo</i> | NIL |
| 7 | <i>Observaciones</i> | NIL |

| SLTR AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS | | |
|---|--|--|
| 1 | <i>Categoría del AD para la extinción de incendios</i> | CAT 6 |
| 2 | <i>Equipo de salvamento</i> | 1 Carro guía Toyota rojo de 250 Kg. PQS 1 Carro Rosenbauer de 12000 Lt De Agua y 1300 Lts..De AFFF 1 Carro Iturri de 1700 Lt De agua 250 Lt De AFFF Y 225 Kg de PQS y un botellón de nitrógeno de 300 Br 1 Carro Autobomba FORT 9000 DE 9000 Lt de agua y 100 de AFFF |
| 3 | <i>Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas</i> | NIL |
| 4 | <i>Observaciones</i> | Fuera de HR AD solicitar servicios de extinción de incendios |

| SLTR AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO - REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE | | |
|---|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | <i>Tipos de equipo de limpieza</i> | NIL |
| 2 | <i>Prioridades de limpieza</i> | RWY 14/32 y TWY hasta la plataforma |
| 3 | <i>Observaciones</i> | NIL |

| SLTR AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS/POSICIÓN DE VERIFICACIÓN | | | |
|---|---|---|--------------------|
| 1 | <i>Superficie y resistencia de la plataforma</i> | Superficie: | Pavimento Rígido |
| | | Resistencia: | PCN 54/R/A/X/T |
| 2 | <i>Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje</i> | Calle de rodaje Ay B Ancho: | 15 M |
| | | Superficie: | Pavimento Flexible |
| | | Resistencia: | PCN 54/F/A/X/T |
| 3 | <i>Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro</i> | Emplazamiento: | En APN |
| | | Elevación: | 155 M/509FT |
| 4 | <i>Puntos de verificación VOR</i> | No establecido | |
| 5 | <i>Puntos de verificación INS</i> | NIL | |
| 6 | <i>Observaciones</i> | APN iluminada OPS NGT para ACFT ambulancia y especiales | |

| SLTR AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES | | | |
|---|---|---|--|
| 1 | Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves | Sistemas de guía para el rodaje: Señalización horizontal y TWY. Señalización horizontal en el área de movimiento | |
| 2 | Señales y LGT de RWY y TWY | RWY: Bordes de pista TWY: Bordes hasta la plataforma | |
| 3 | Barras de parada | NIL | |
| 4 | Observaciones | NIL | |

SLTR 2.10 OBSTACULOS DEL AERODROMO

| En las áreas de aproximación/TKOF | | | En el área de circuito y en el AD | | Observaciones |
|-----------------------------------|--|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| RWY/área afectada | Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT | Coordenadas WGS-84 | 2 | | 3 *(Método de Posicionamiento) |
| | | | a | b | |
| 32 APCH | Poste Eléctrico | 14 49 43.5S 064 54 20.2W | Antena 189 M | 14 49 08.8S 064 55 22.3W | |
| 14 TKOF | 163 M | | | | |
| 32 APCH | Palmeras | 14 49 51.0S 064 54 22.8W | NDB 187 M | 14 49 29.1S 064 55 25.2W | |
| 14 TKOF | 175 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 49 55.5S 064 54 27.2W | Antena 184 M | 14 49 29.3S 064 55 15.8W | |
| 14 TKOF | 180 M | | | | |
| 32 APCH | Poste Eléctrico | 14 49 55.3S 064 54 21.0W | Antena 216 M | 14 49 32.4S 064 55 19.8W | |
| 14 TKOF | 170 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 49 52.5S 064 54 17.3W | Antena 185 M | 14 49 34.3S 064 54 03.6W | |
| 14 TKOF | 178 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 50 03.6S 064 54 20.4W | Antena FM 101 185 M | 14 49 46.9S 064 54 10.0W | |
| 14 TKOF | 185 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 49 57.3S 064 54 18.2W | Antena 196 M | 14 50 06.6S 064 54 21.6W | |
| 14 TKOF | 180 M | | | | |
| 32 APCH | Antena canal 27 | 14 49 52.5S 064 54 11.1W | Antena Edif. Big Beni 192 M | 14 50 08.2S 064 54 20.7W | |
| 14 TKOF | 198 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 49 55.0S 064 54 12.1W | Antena Radio Trópico 220 M | 14 50 11.9S 064 53 53.2W | NIL |
| 14 TKOF | 185 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 49 54.5S 064 54 05.6W | Tanque COATRI 187 M | 14 50 25.5S 064 54 08.3W | |
| 14 TKOF | 185 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 50 00.5S 064 54 15.6W | Antena Canal 5 216 M | 14 50 32.5S 064 54 18.5W | |
| 14 TKOF | 195 M | | | | |
| 32 APCH | Antena Radio Trópico | 14 50 09.5S 064 54 16.4W | Antena ENTEL 204 M | 14 49 12.7S 064 53 40.0W | |
| 14 TKOF | 198 M | | | | |
| 32 APCH | Catedral | 14 50 08.42W 064 54 14.71S | Antena ENTEL 216 M | 14 49 32.9S 064 52 52.1W | |
| 14 TKOF | 186 M | | | | |
| 32 APCH | Antena ENTEL | 14 50 02.7S 064 54 12.2W | Reflectores Stadium 186 M | 14 49 11.4S 064 53 40.0W | |
| 14 TKOF | 186 M | | | | |
| 32 APCH | Antena Canal 11 | 14 49 53.7S 064 54 01.5W | Reflectores Stadium 186 M | 14 49 12.7S 064 53 40.0W | |
| 14 TKOF | 185 M | | | | |
| 32 APCH | Antena | 14 50 00.7S 064 54 01.9W | Reflectores Stadium 186 M | 14 49 12.1S 064 53 34.7W | |
| 14 TKOF | 190 M | | | | |
| 32 APCH | Luminaria Stadium | 14 50 00.5S 064 53 35.0W | Reflectores Stadium 186 M | 14 49 13.7S 064 53 35.0W | |
| 14 TKOF | 183 M | | | | |
| 32 APCH | Antena Canal 4 | 14 50 13.45S 064 54 12.26W | Antena Canal 9 204 M | 14 49 36.5S 064 53 23.5W | |
| 14 TKOF | 190 M | | | | |

| | | | | | |
|---------|--------|-----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--|
| 32 APCH | Antena | 14 50 51.1S 064 53 35.4W | Antena Canal 7 189 M | 14 49 45.0S 064 53 25.9W | |
| 14 TKOF | 219 M | | | | |

| SLTR AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA | | |
|--|--|---|
| 1 | Oficina MET asociada | TRINIDAD |
| 2 | Horas de servicio Oficina MET fuera de horario | NIL 0/R |
| 3 | Oficina responsable de la preparación TAF Periodos de validez | La Paz 00, 06, 12, 18 UTC Periodo de validez 24 HR |
| 4 | Tipo de pronóstico de tendencia Intervalo de emisión | TREND Cada hora, período de validez 2 HR |
| 5 | Alecciónamiento/Consulta proporcionados | NIL |
| 6 | Documentación de vuelo idioma(s) utilizado(s) | NIL Español |
| 7 | Cartas y demás información disponible para alecciónamiento o consulta | NIL |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información | NIL |
| 9 | Dependencia ATS que reciben información | APP Trinidad TWR Trinidad |
| 10 | Información adicional (limitación de servicio, etc.) | NIL |

| SLTR AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS | | | | | |
|--|---------------------------|------------------------------|---|---|--|
| Designadores NR RWY | BRG GEO | Dimensiones De RWY (M) | Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY | Coordenadas THR RWY y coordenadas THR de ondulación geoidal | Elevación THR y elevación máxima de TDZ de precisión APP RWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | 135,11° | 2 400 x 30 | 54/F/A/X/T Pavimento Flexible | 14 48 39,71S 064 55 33,41W GUND 24 M | THR 155 M (508 FT) |
| 32 | 315,11° | 2 400 x 30 | 54/F/A/X/T Pavimento Flexible | 14 49 34,83S 064 54 36,52W GUND 24 M | THR 155 M (508 FT) I |
| Pendiente de RWY-SWY | Dimensiones SWY (M) | Dimensiones CWY (M) | Dimensiones de franja (M) | OFZ | Observaciones |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| +0.01% | NIL | NIL | 2 520 x 160 | NIL | NIL |
| -0.01% | 150 x 30 | NIL | 2 520 x 160 | NIL | NIL |

| SLTR AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS | | | | | |
|------------------------------------|----------|----------|----------|---------|---------------|
| Designador RWY | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Observaciones |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | 2 400 | 2 400 | 2 550 | 2 400 | NIL |
| 32 | 2 400 | 2 400 | 2 400 | 2 400 | NIL |

| SLTR AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|--------------------|----------------------------|--------------|--|--|----------------------------|-----------------------|---------------|
| Designador RWY | Tipo LGT APC H LEN INTS T | Color LGT THR WBAR | VASIS PAPI (MEHT) | LEN, LGT TDZ | Longitud espaciada, color, INTST LGT eje RWY | Longitud espaciada, color, INTST LGT borde RWY | Color WBAR LGT extremo RWY | LEN (M) color LGT SWY | Observaciones |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 14 | NIL | Verde | PAPI Izquierda 3° (15.72M) | NIL | NIL | 2 400 M 60 M Blanca LIH | Roja | NIL | NIL |
| 32 | NIL | Verde | PAPI Izquierda 3° (14.67M) | NIL | NIL | 1 850 M 60 M Blanca LIH | Roja | NIL | NIL |

| SLTR AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA | | |
|--|--|---|
| 1 | Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN | ABN: Torre de control, ALTN, FLG G y W. H24 |
| 2 | Emplazamiento LDI y LGT Anemómetro LGT | NIL NIL |
| 3 | Luces de borde y eje de TWY | NIL |
| 4 | Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación | Fuente auxiliar de energía para las luces en la RWY Tiempo conmutación: 08 SEC |
| 5 | Observaciones | NIL |

SLTR AD 2.16

ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

| | |
|--|------------|
| | NIL |
|--|------------|

| SLTR AD 2.17 ESPACIO AÉREO ATS | | |
|---------------------------------------|--|--|
| 1 | Designación y límites laterales | CTR Trinidad Círculo de 15 NM de RDO centrado en el VOR 144757S-0645617W |
| 2 | Límites verticales | GND hasta 5 000 FT MSL |
| 3 | Clasificación del espacio aéreo | C |
| 4 | Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idioma(s) | APP Trinidad Español |
| 5 | Altitud de transición | 5 000 FT MSL |
| 6 | Observaciones | Aeródromo controlado |

| SLTR AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS | | | | |
|---|------------------------------|-------------------|--------------------------------|----------------------|
| <i>Designación del servicio</i> | <i>Distintivo de llamada</i> | <i>Frecuencia</i> | <i>Horas de Funcionamiento</i> | <i>Observaciones</i> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| APP | Aproximación Trinidad | 119,1 MHZ | 1000-2300 * | OPS NGT O/R |
| TWR | Torre Trinidad | 118,5 MHZ | 1000-2300 * | OPS NGT O/R |
| G/A/G | Radio Trinidad | 6 622 KHZ | 1000-2300 * | |
| | | 127,1 MHZ | 1000-2300 * | |
| SMC | Superficie Trinidad | 121,9 MHZ | 1000-2300 * | OPS NGT O/R |
| EMERG | | 121,5 MHZ | 1000-2300 * | OPS NGT O/R |

| SLTR AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE | | | | | | |
|---|-----------|----------------------|--------------------------------|---|---|----------------------|
| <i>Tipo de ayuda, MAG VAR tipo de OPS respaldadas (Para VOR/ILS/MLS, se indica declinación)</i> | <i>ID</i> | <i>Frecuencia</i> | <i>Horas de funcionamiento</i> | <i>Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora</i> | <i>Elevación de la antena transmisora del DME</i> | <i>Observaciones</i> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| CVOR/DME | TRI | 115,9 MHZ CH 106X | H24 | 14 47 57.2S 064 56 17.1W | 160 M | |

| SLTR AD 2.20 | REGLAMENTOS DE TRANSITO LOCALES |
|---------------------|--|
| | NIL |

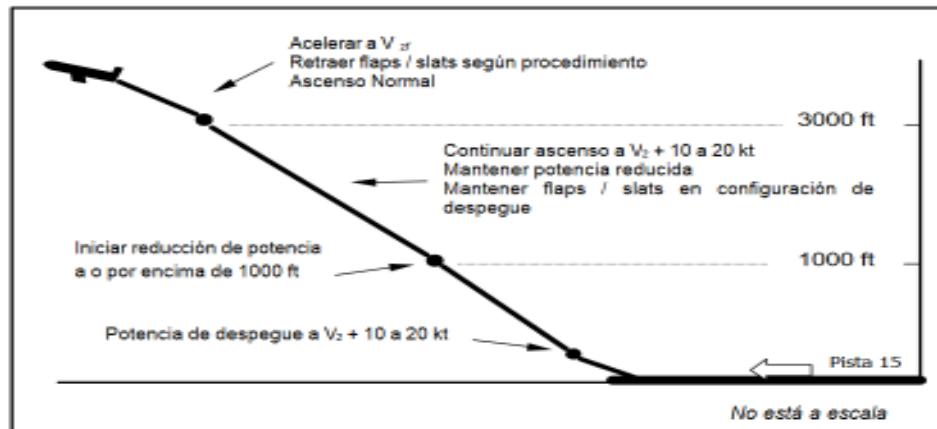
SLTR AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DE RUIDO PARA DESPEGUES

1. Este procedimiento de atenuación de ruido está basado en el NADP 1 descrito en el Documento 8168 - OPS/611 Volumen I de OACI.
2. Este procedimiento de atenuación de ruido se ejecutará obligatoriamente, tanto en horario nocturno como diurno, por las tripulaciones de vuelo de aeronaves a reacción que despeguen con ascenso sobre zonas urbanas:

| AEROPUERTO | DESPEGUE DESDE PISTA | APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO |
|------------------------------|----------------------|------------------------------|
| Tte. Av. Jorge Henrich Arauz | 14 | Si |
| | 32 | No |

3. El procedimiento de atenuación de ruido será efectuado durante el despegue, manteniendo la trayectoria de vuelo, de acuerdo a la SID autorizada por el ATC.
4. El procedimiento de atenuación de ruido no se aplicará en caso de emergencia.
5. El procedimiento de atenuación de ruido implica una reducción de potencia a una altitud mínima prescrita o por encima de ella y retardar el repliegue de los flaps/slats hasta que se llegue a la altitud máxima prescrita.
6. A la altitud máxima prescrita acelerar y replegar los flaps/slats según lo programado manteniéndose una velocidad positiva de ascenso y completando la transición a procedimientos normales de ascenso en ruta.
7. Descripción gráfica del procedimiento:



| | |
|---------------------|--------------------------------|
| SLTR AD 2.22 | PROCEDIMIENTOS DE VUELO |
| | NIL |
| | |
| SLTR AD 2.23 | INFORMACIÓN ADICIONAL |
| | NIL |

| SLTR AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO | |
|---|---------------|
| Plano de aeródromo | AD 2 SLTR 11 |
| Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves | AD 2 SLTR 13 |
| Plano de aeródromo para movimiento en tierra | AD 2 SLTR 15 |
| Carta de área (rutas de salida) | AD 2 SLTR 19 |
| Carta de área (rutas de llegada) | AD 2 SLTR 21 |
| Carta de salida normalizada – Vuelo por instrumentos | |
| SID MIKAL 1/ UBLEX 1 RWY 14/32 | AD 2 SLTR 23 |
| SID MOXUS 1/ AKRIM 1 RWY 14/32 | AD 2 SLTR 25 |
| SID KETIP 1/ TOBLI 1 RWY 14/32 | AD 2 SLTR 27 |
| SID EKAVI 1/ IREDO 1 RWY 14/32 | AD 2 SLTR 28 |
| SID IRIVA 1/ EKAVI 2 RWY 14/32 | AD 2 SLTR 28A |
| Carta de aproximación por instrumentos | |
| IAC VOR-DME 2 RWY 14 | AD 2 SLTR 37 |
| IAC DESCENSO CHARLY VOR-DME 1 RWY 14 | AD 2 SLTR 40 |
| IAC RNAV-GNSS Z RWY 14 | AD 2 SLTR 40A |
| Concentración de aves en las proximidades de los aeródromos | AD 2 SLTR 41 |

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PLANO DE AERODROMO
OACI

ELEV. PLATAFORMA 155 m.

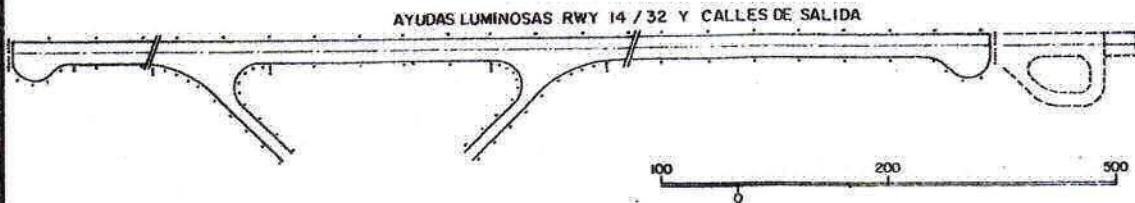
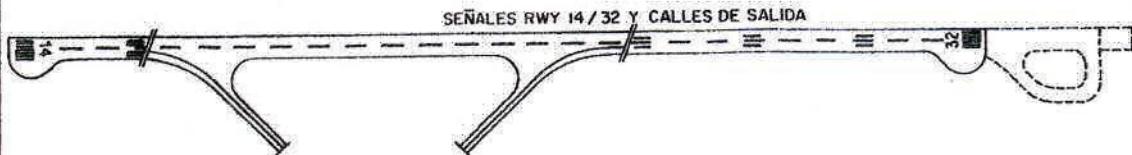
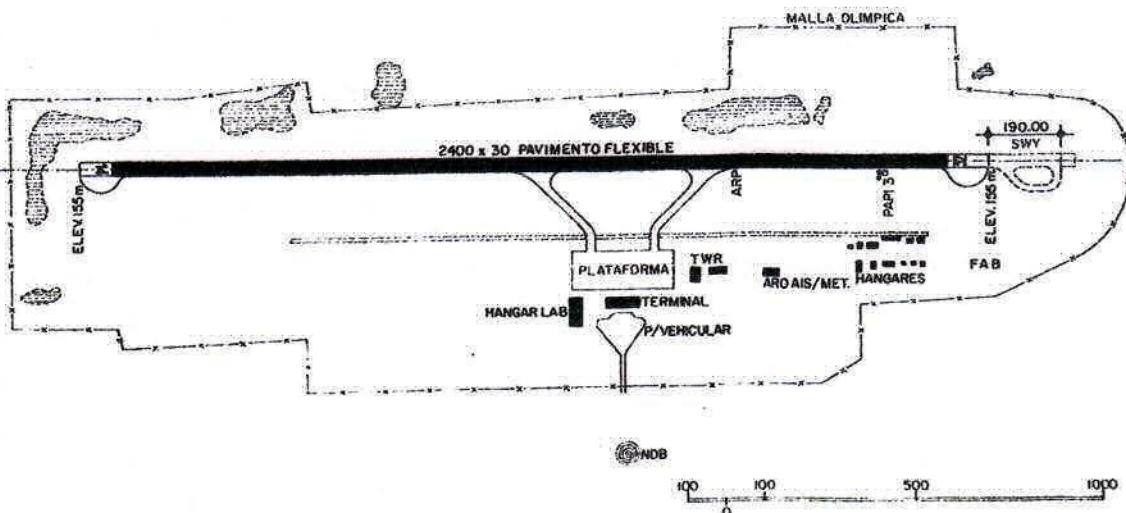
TWR
SMC 118,5
121,9TRINIDAD BENI
JORGE HENRICH ARAUZ

| RWY | DIRECCION | THR | RESISTENCIA |
|-----|-----------|------------------------------------|--|
| 14 | 136 | 64° 55' 28,4" W 14° 48' 26,9" S | |
| 32 | 316 | 64° 54' 30,84" W 14° 49' 20" S | PCN 54 F/A/X/T PISTA Y CALLES DE RODAJE. |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS.

CALLES DE RODAJE ANCHO 15 m.

VAR 80° W 2000



PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES
OACI

ELEV. PLATAFORMA 155 m.

TWR
SMC

118,5
121,9

TRINIDAD BENI
JORGE HENRICH ARAUZ

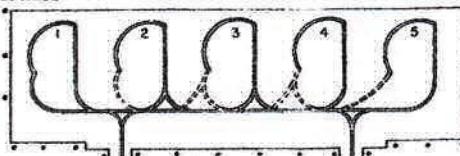
CASETA COMUNICACIONES CASETA MOTORES

EDIFICIO TERMINAL

DEPOSITO LAB

■ TORRE DE CONTROL

SEI



RWY 14-32

VAR 8° W 2000

C L A V E

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
PARA AERONAVES.

5

LUCES EN CALLES DE RODAJE.

-

LIMITE DEL SERVICIO ATC.

RODAJE - PUNTO DE ESPERA
APCH RWY PRECISA.

APCH RWY NO PRECISA.



COORDENADAS INS. DE PUESTOS PARA ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

| | | |
|---|-----------|-------------|
| 1 | 14° 49' S | 64° 55' W |
| 2 | 14° 49' S | 64° 55.1' W |
| 3 | 14° 49' S | 64° 55.1' W |
| 4 | 14° 49' S | 64° 55.1' W |
| 5 | 14° 49' S | 64° 55.1' W |

CALLES DE RODAJE ANCHO 15 m.

RESISTENCIA CALLES DE RODAJE PCN/54/F/A/X/T.
RESISTENCIA PLATAFORMA PCN/54/R/A/X/T.

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO PARA AERONAVES
1 a 5 BOEING 727-200

PLANO DE AEROPROMO
PARA MOVIMIENTO
EN TIERRA - OACI

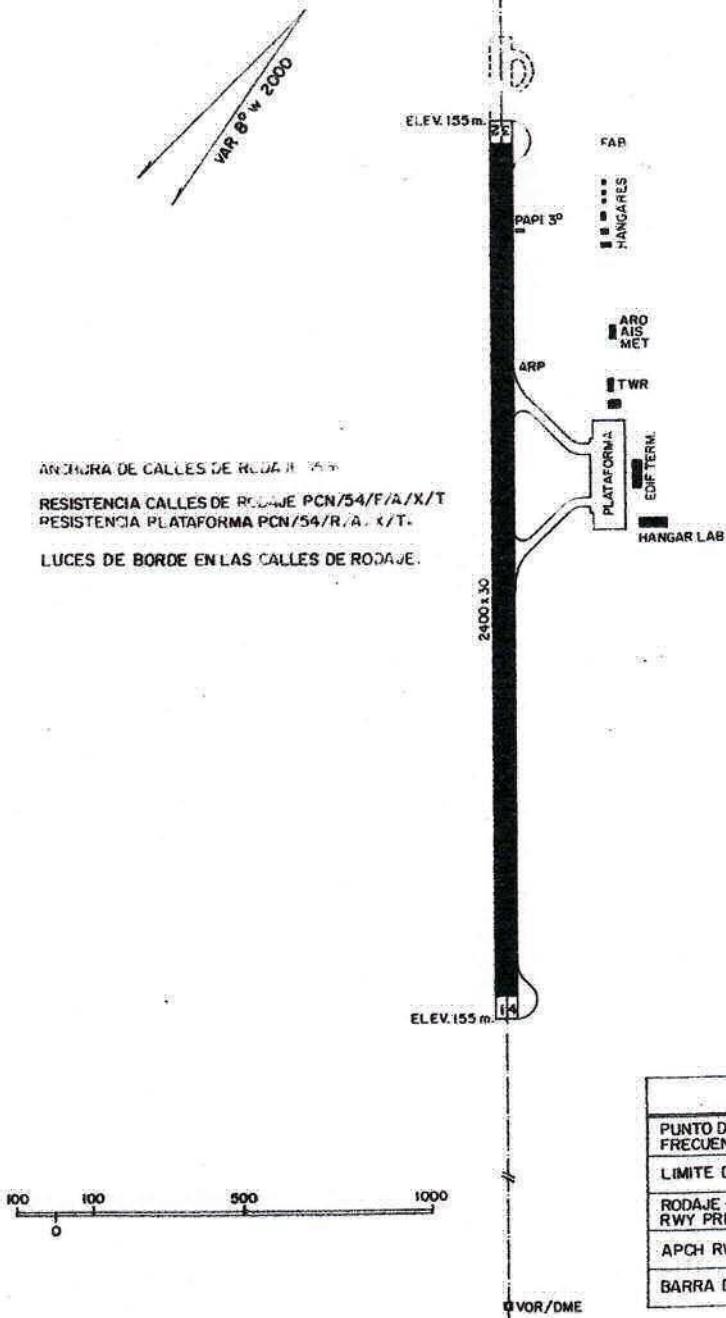
ELEV. PLATAFORMA 155 m.

TWR
SMC

118,5
121,9

TRINIDAD BENI
JORGE HENRICH ARAUZ

ELEVACIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS



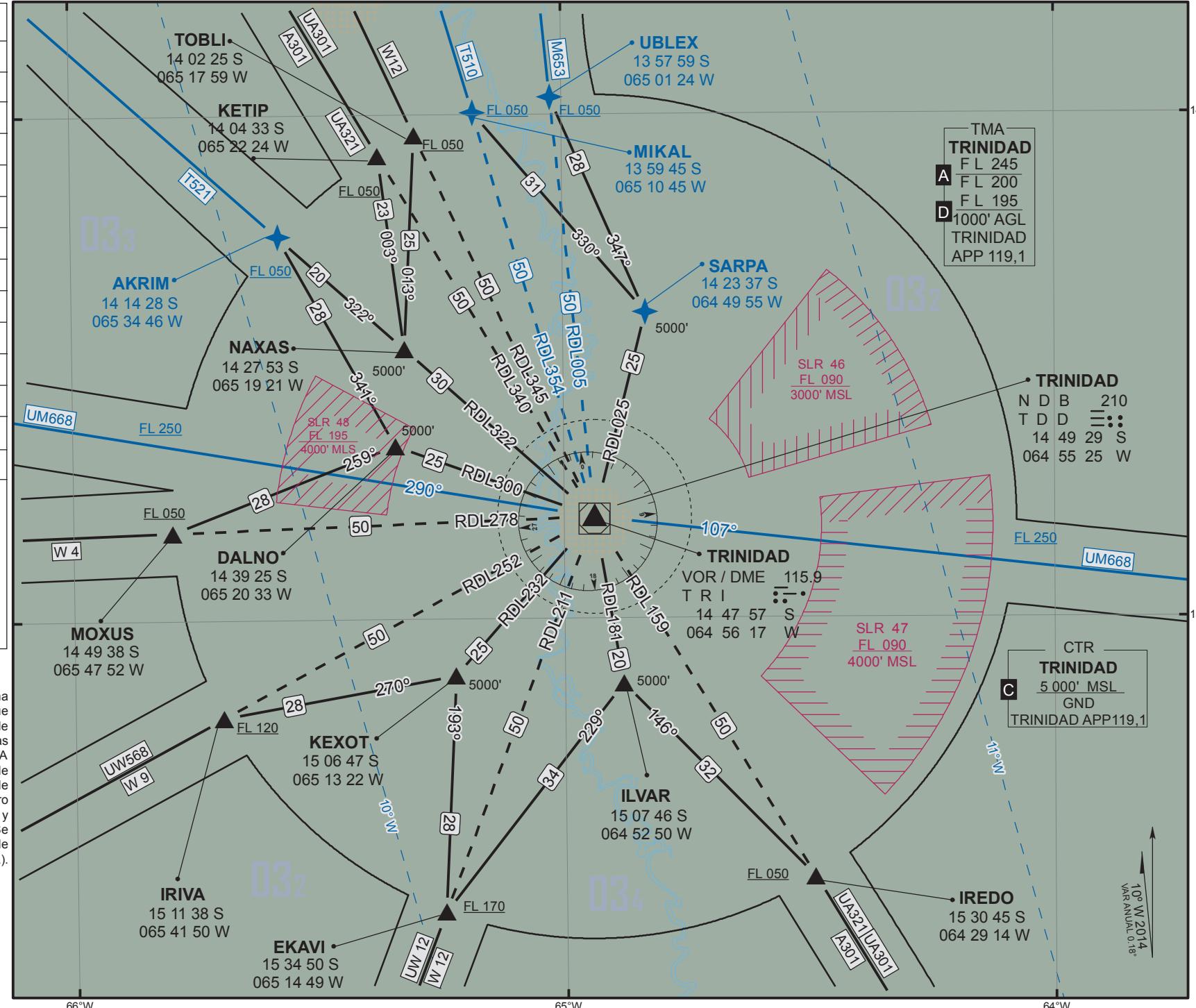
| CLAVE | |
|---|--|
| PUNTO DE VERIFICACION VOR Y FRECUENCIA. | |
| LIMITE DEL SERVICIO ATC. | |
| RODAJE - PUNTO ESPERA APCH RWY PRECISA. | |
| APCH RWY NO PRECISA. | |
| BARRA DE PARADA. | |

| LEYENDA | |
|---|-----------|
| AREA DE CONTROL TMA (AWY) | — |
| ZONA DE CONTROL (CTR) | - - - |
| PUNTO DE NOTIFICACION OBLIGATORIO | ▲ |
| PUNTO DE NOTIFICACION FACULTATIVO | △ |
| PUNTO DE RECORRIDO RNAV OBLIGATORIO | ◆ |
| PUNTO DE RECORRIDO RNAV FACULTATIVO | ◆◆ |
| RUTA DE SALIDA | — |
| ENCAMINAMIENTO DIRECTO | - - - - - |
| DISTANCIA EN MILLAS | 80 |
| ALTITUD MINIMA EN RUTA (MEA) | FL 200 |
| DERROTA / MARCACION MAGNETICA | 350 ° |
| RADIAL (RDL) | RDL 120 |
| VOR / DME | △ |
| NDB | ● |
| ESPAZO AEREO RESTRINGIDO | |
| Identificación del área | |
| Letra nacionalidad | |
| Límites verticales | |
| P = Prohibido | |
| R = Restringido | |
| D = Peligroso | |
| AYUDAS A LA NAVEGACION | |
| NOMBRE → TRINIDAD | |
| RADIOAYUDA / FRECUENCIA → VOR / DME 115.9 | |
| IDENTIFICADOR → TRI | |
| COORDENADAS WGS-84 → 14 47 57 S 064 56 17 W | |

HIPSOMETRIA
1 000'

Altitud Minima de Area (AMA)
 Cada cuadrícula de 1° contiene una altitud mínima de área (AMA) que representa la altitud mínima que puede utilizarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC). La AMA proporciona una distancia mínima de separación de 1 000' por encima de todos los obstáculos comprendidos dentro del cuadrilatero en las zonas de los llanos y de 2000' en las zonas montañosas. Se expresa en miles y cientos de pies sobre el nivel medio del mar (MSL).

Ejemplo : 11 700 pies 117



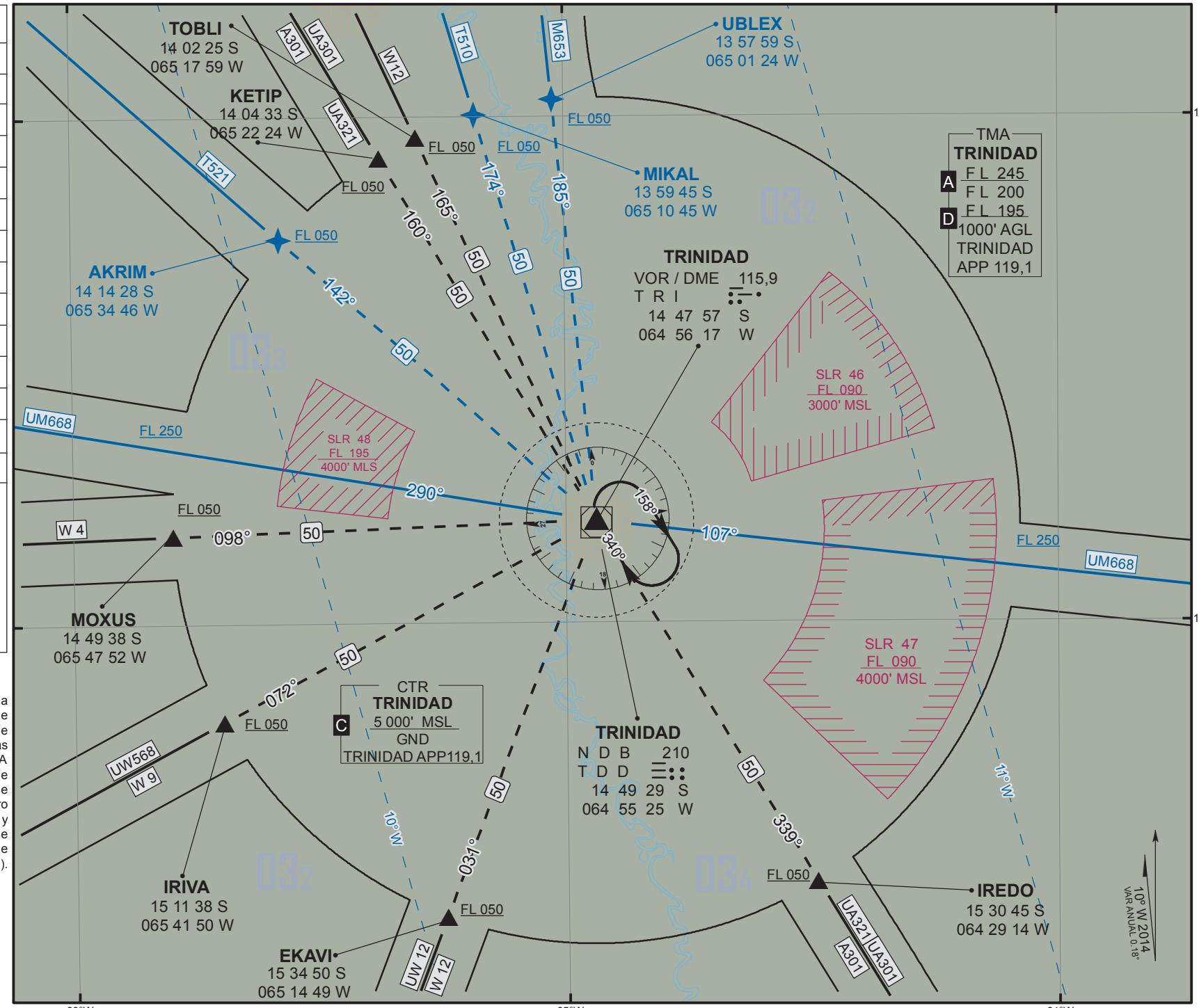
| LEYENDA | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| AREA DE CONTROL TMA (AWY) | — |
| ZONA DE CONTROL (CTR) | - - - - |
| PUNTO DE NOTIFICACION OBLIGATORIO | ▲ |
| PUNTO DE NOTIFICACION FACULTATIVO | △ |
| PUNTO DE RECORRIDO RNAV OBLIGATORIO | ◆ |
| PUNTO DE RECORRIDO RNAV FACULTATIVO | ◆◆ |
| RUTA DE LLEGADA | — |
| ENCAMINAMIENTO DIRECTO | - - - - - |
| DISTANCIA EN MILLAS | 80 |
| ALTITUD MINIMA EN RUTA (MEA) | FL 200 |
| DERROTA / MARCACION MAGNETICA | 350 ° |
| RADIAL (RDL) | RDL 120 |
| VOR / DME | ▲ |
| NDB | ● |
| ESPAZIO AEREO RESTRINGIDO | |
| Identificación del área | |
| Letra nacionalidad | |
| Límites verticales | |
| P = Prohibido | |
| R = Restringido | |
| D = Peligroso | |
| AYUDAS A LA NAVEGACION | |
| NOMBRE | TRINIDAD |
| RADIOAYUDA / FRECUENCIA | VOR / DME 115.9 |
| IDENTIFICADOR | T R I |
| COORDENADAS WGS-84 | 14 47 57 S 064 56 17 W |

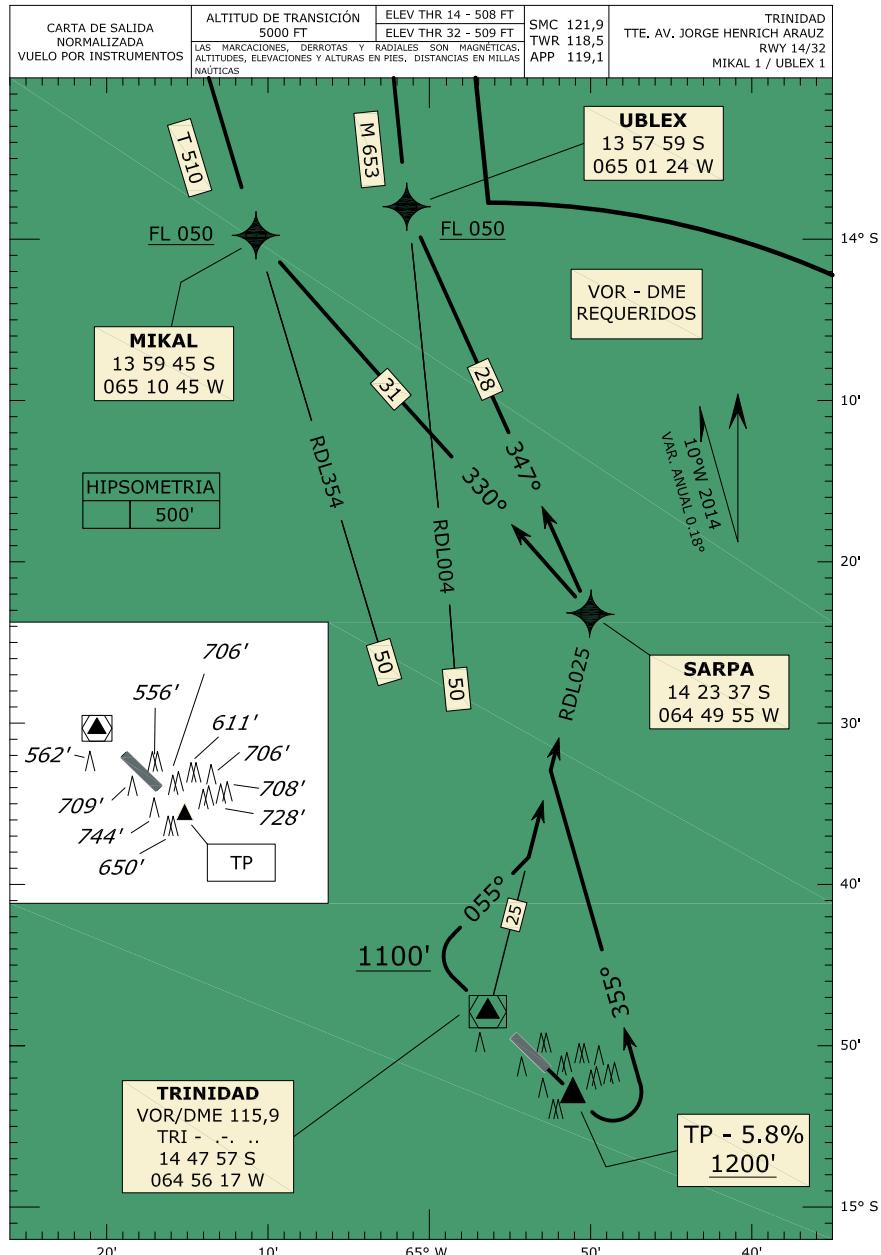
Altitud Minima de Area (AMA)

HIPSOMETRIA
1 000'

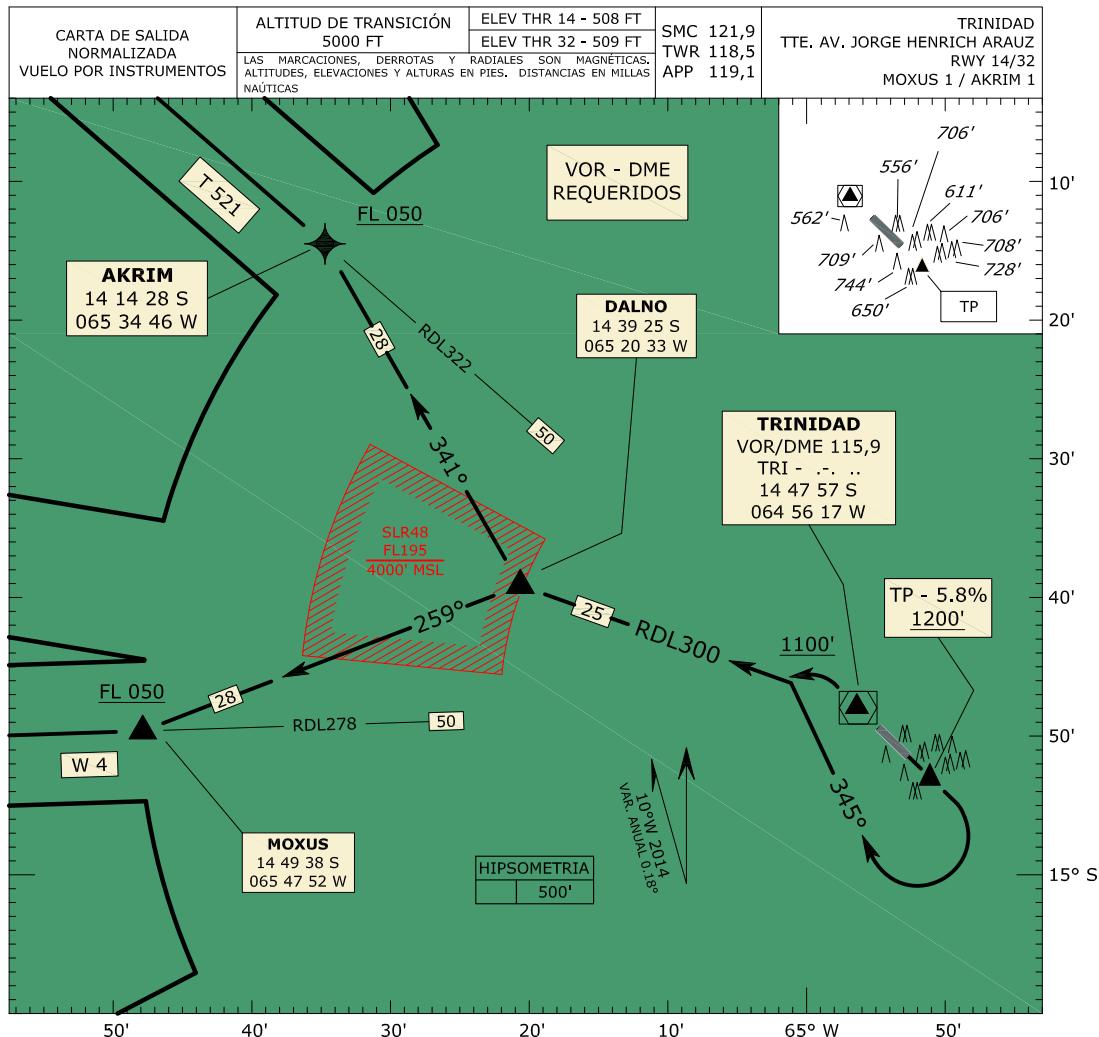
Cada cuadrícula de 1° contiene una altitud mínima de área (AMA) que representa la altitud mínima que puede utilizarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC). La AMA proporciona una distancia mínima de separación de 1 000' por encima de todos los obstáculos comprendidos dentro del cuadrilatero en las zonas de los llanos y de 2000' en las zonas montañosas. Se expresa en miles y cientos de pies sobre el nivel medio del mar (MSL).

Ejemplo : 11 700 pies 117

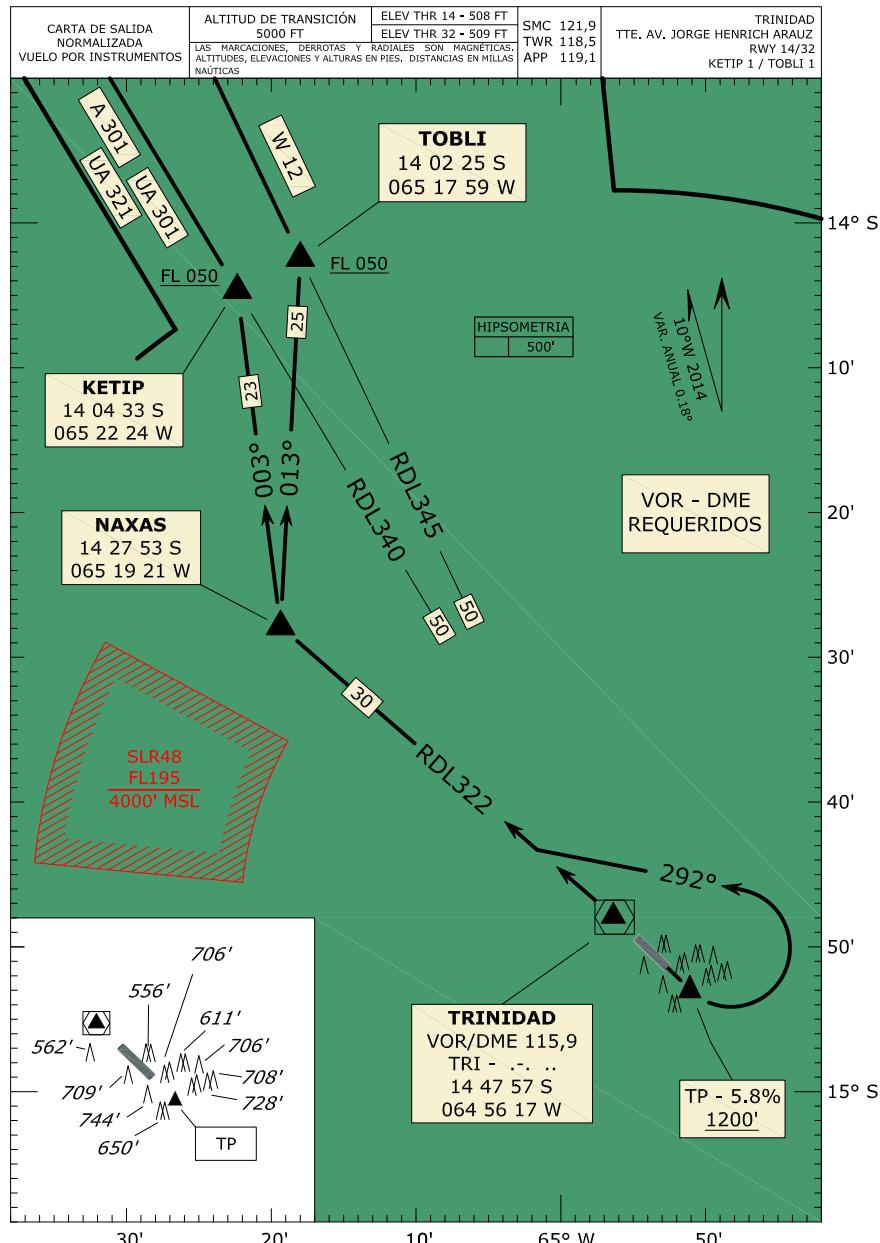




| RWY | ASCENSO INICIAL |
|---------------------|--|
| RWY 14 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA Y ASCENDER CON UNA PENDIENTE DE 5.8% HASTA CRUZAR 1200 FT MÍNIMO, VIRAR IZQUIERDA RUMBO 355° E INTERCEPTAR RDL 025 DEL VOR/DME "TRI" A SARPA. |
| RWY 32 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA EN ASCENSO A 1100 FT MÍNIMO, VIRAR DERECHA RUMBO 055° E INTERCEPTAR RDL 025 DEL VOR/DME "TRI" A SARPA. |
| | DESCRIPCIÓN |
| MIKAL 1 T510 | DE SARPA RUMBO 330° A MIKAL. CRUZAR MIKAL A FL 050 MÍNIMO. |
| UBLEX 1 M653 | DE SARPA RUMBO 347° A UBLEX. CRUZAR UBLEX A FL 050 MÍNIMO. |



| RWY | ASCENSO INICIAL |
|-------------------------|--|
| RWY 14 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA Y ASCENDER CON UNA PENDIENTE DE 5.8% HASTA CRUZAR 1200 FT MÍNIMO, VIRAR DERECHA RUMBO 345° E INTERCEPTAR RDL 300 DEL VOR/DME "TRI" A DALNO. |
| RWY 32 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA EN ASCENSO A 1100 FT MÍNIMO, VIRAR IZQUIERDA E INTERCEPTAR RDL 300 DEL VOR/DME "TRI" A DALNO. |
| DESCRIPCIÓN | |
| MOXUS 1 W4 | DE ILVAR RUMBO 259° A MOXUS. CRUZAR MOXUS A FL 050 MÍNIMO. |
| AKRIM 1 T521 | DE ILVAR RUMBO 341° A AKRIM. CRUZAR AKRIM A FL 050 MÍNIMO. |



| RWY | ASCENSO INICIAL |
|--|--|
| RWY 14 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA Y ASCENDER CON UNA PENDIENTE DE 5.8% HASTA CRUZAR 1200 FT MÍNIMO, VIRAR DERECHA RUMBO 292° E INTERCEPTAR RDL 322 DEL VOR/DME "TRI" A NAXAS. |
| RWY 32 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA AL VOR/DME "TRI", INTERCEPTAR RDL 322 A NAXAS. |
| DESCRIPCIÓN | |
| KETIP 1 A301 / UA301 / UA321 | DE NAXAS RUMBO 003° A KETIP. CRUZAR KETIP A FL 050 MÍNIMO. |
| TOBLI 1 W12 | DE NAXAS RUMBO 013° A TOBLI. CRUZAR TOBLI A FL 050 MÍNIMO. |

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA VUELO POR INSTRUMENTOS

ALTIUD DE TRANSICIÓN 5000 FT

ELEV THR 14 - 508 FT

ELEV THR 32 - 509 FT

LAS MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES SON MAGNÉTICAS. ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES. DISTANCIAS EN MILLAS NÁUTICAS.

SMC 121,9
TWR 118,5
APP 119,1

TRINIDAD TTE. AV. JORGE HENRICH ARAUZ RWY 14/32 EKAVI 1 / IREDO 1

HIPSOMETRIA 500'

TRINIDAD
VOR/DME 115,9
TRI - .- ..
14 47 57 S
064 56 17 W

TP - 5.8% 1200'

MSA 2000' 25 NM TRI

VOR - DME REQUERIDOS

IREDO
15 30 45 S
064 29 14 W

ILVAR
15 07 46 S
064 52 50 W

EKAVI
15 34 50 S
065 14 49 W

FL 050

FL 170

W 12
UN 12

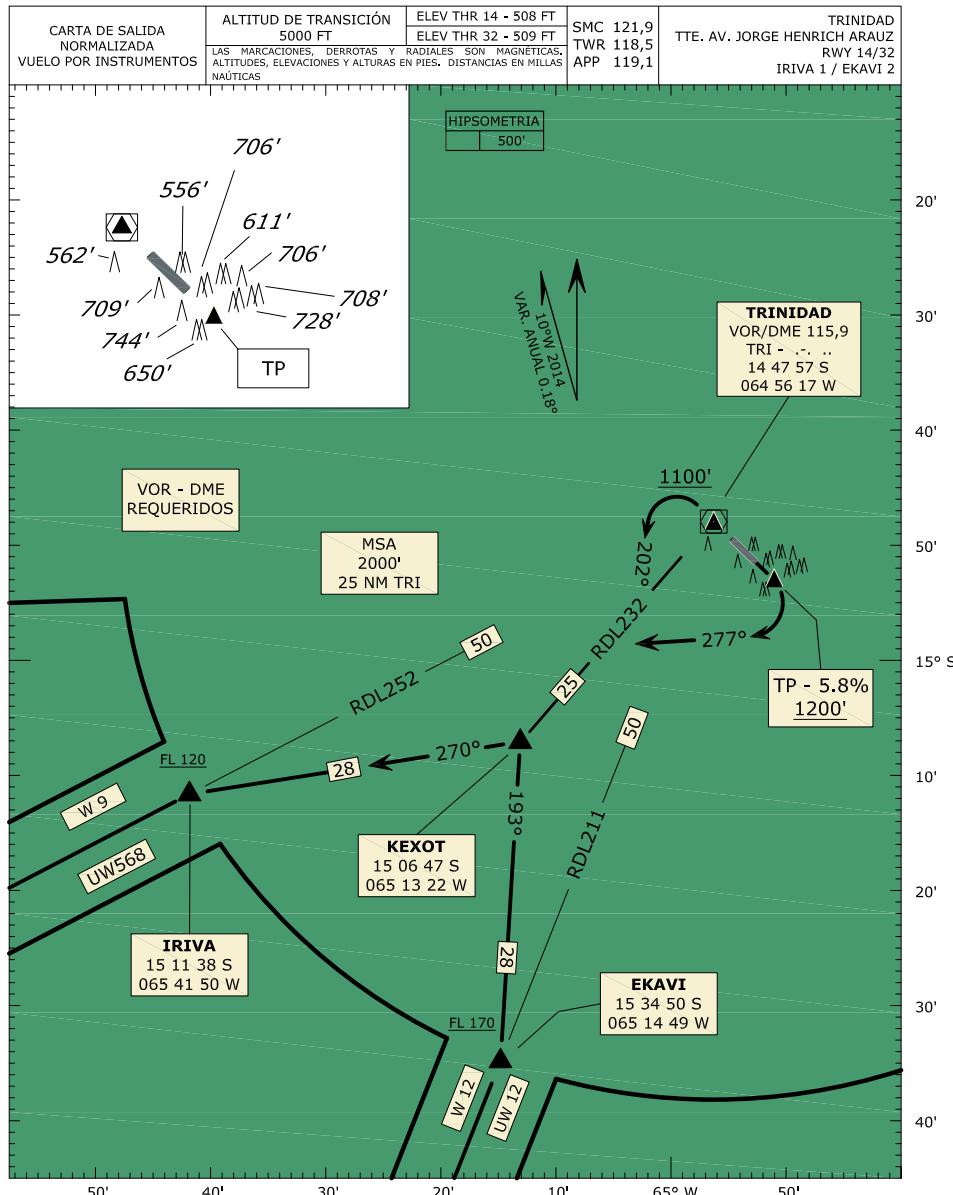
TP

1100'
171°
211°
229°
146°
RDL 181
RDL 159
50
34
32

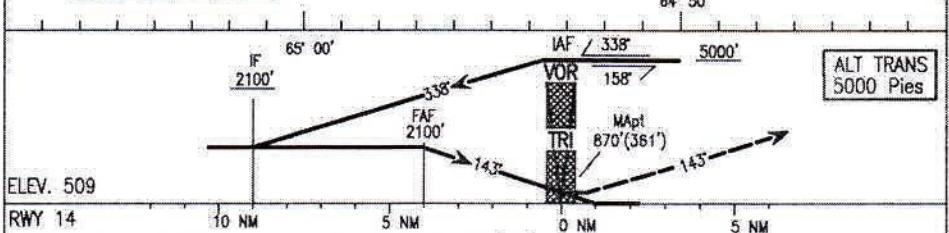
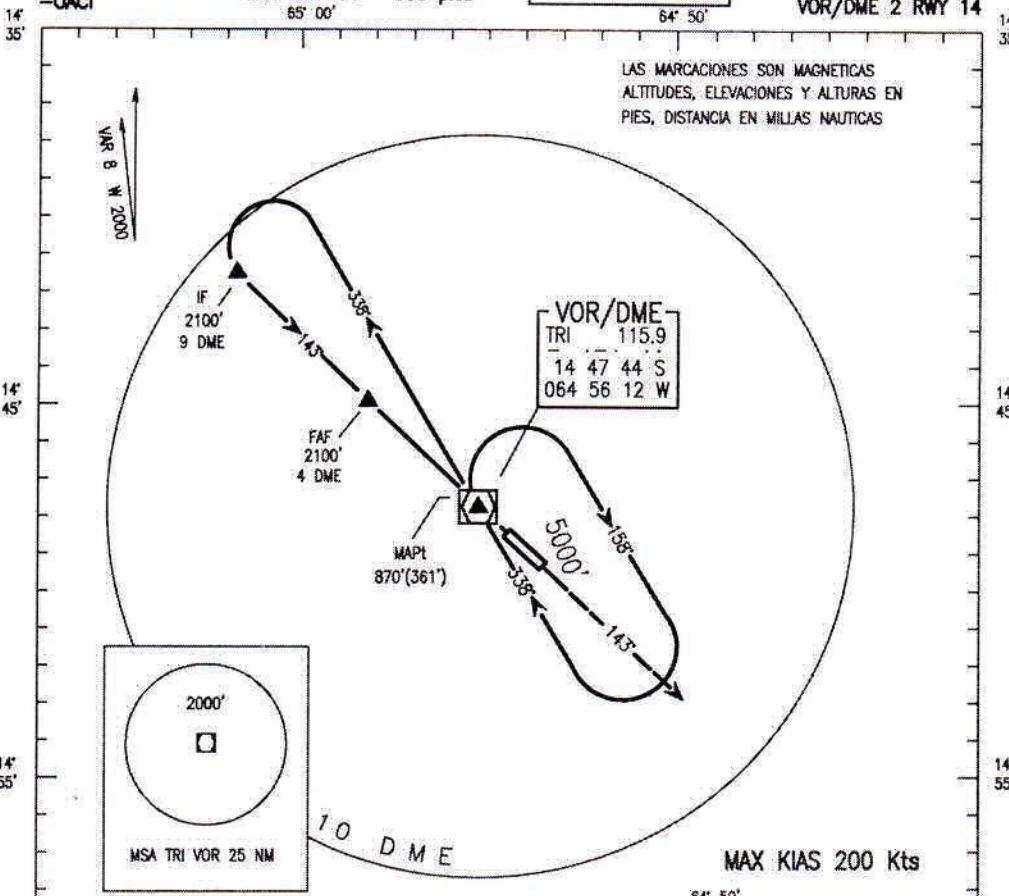
10°N 20°4' 0.18° VAR. ANUAL

40°
50°
15°S
10°
20°
30°
40°

| RWY | ASCENSO INICIAL |
|--|--|
| RWY 14 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA Y ASCENDER CON UNA PENDIENTE DE 5.8% HASTA CRUZAR 1200 FT MÍNIMO, VIRAR DERECHA RUMBO 211° E INTERCEPTAR RDL 181 DEL VOR/DME "TRI" A ILVAR. |
| RWY 32 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA EN ASCENSO A 1100 FT MÍNIMO, VIRAR IZQUIERDA RUMBO 171° E INTERCEPTAR RDL 181 DEL VOR/DME "TRI" A ILVAR. |
| DESCRIPCIÓN | |
| EKAVI 1 W12 / UW12 | DE ILVAR RUMBO 229° A EKAVI. CRUZAR EKAVI A FL 170 MÍNIMO. |
| IREDO 1 A301 / UA301 / UA321 | DE ILVAR RUMBO 146° A IREDO. CRUZAR IREDO A FL 050 MÍNIMO. |



| RWY | ASCENSO INICIAL |
|------------------------------|--|
| RWY 14 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA Y ASCENDER CON UNA PENDIENTE DE 5.8% HASTA CRUZAR 1200 FT MÍNIMO, VIRAR DERECHA RUMBO 277° E INTERCEPTAR RDL 232 DEL VOR/DME "TRI" A KEXOT. |
| RWY 32 SID | DESPUÉS DEL DESPEGUE MANTENER RUMBO DE PISTA EN ASCENSO A 1100 FT MÍNIMO, VIRAR IZQUIERDA RUMBO 202° E INTERCEPTAR RDL 232 DEL VOR/DME "TRI" A KEXOT. |
| DESCRIPCIÓN | |
| IRIVA 1 W9 / UW568 | DE KEXOT RUMBO 270° A IRIVA. CRUZAR IRIVA A FL 120 MÍNIMO. |
| EKAVI 2 W12 / UW12 | DE KEXOT RUMBO 193° A EKAVI. CRUZAR EKAVI A FL 170 MÍNIMO. |

CARTA DE
APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
-OACI-ELEVACION DE
AERODROMO 509 pies
ALTURAS REFERIDAS AL
THR RWY 14 509 pies
65° 00'APP 119.1
TWR 118.5
GND 121.9
64° 50'TRINIDAD
JORGE HENRICH
VOR/DME 2 RWY 14
14° 35'

APROXIMACION FRUSTRADA: Ascenso Rumbo 143 VOR "TRI" a 4000 pies, solicitar instrucciones al control.

| OCA/H | 870 (361) | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|--------|--------|
| CAT | A | B | C | D |
| VISIBILIDAD | 1200 m | 1600 m | 2400 m | |
| CIRCULACION VIS | 1010 (501) | 1110 (601) | | |
| VISIBILIDAD | 1900 m | 2800 m | 3700 m | 4600 m |
| OPERACIONES NOCTURNAS A SOLICITUD | | | | |

| DISTANCIA FAF/Mapt 4 NM | VELOCIDAD Kts | 100 | 135 | 180 | 205 |
|-------------------------|---------------|-------|-------|-------|-----|
| FAF/Mapt m:s | 2:02 | 1.30 | 1.08 | 0.59 | |
| Vel. Vertical p/m | 506 | 683 | 911 | 1038 | |
| DISTANCIA | 3 DME | 2 DME | 1 DME | 0 DME | |
| ALTITUD | 1724' | 1420' | 1117' | 812' | |

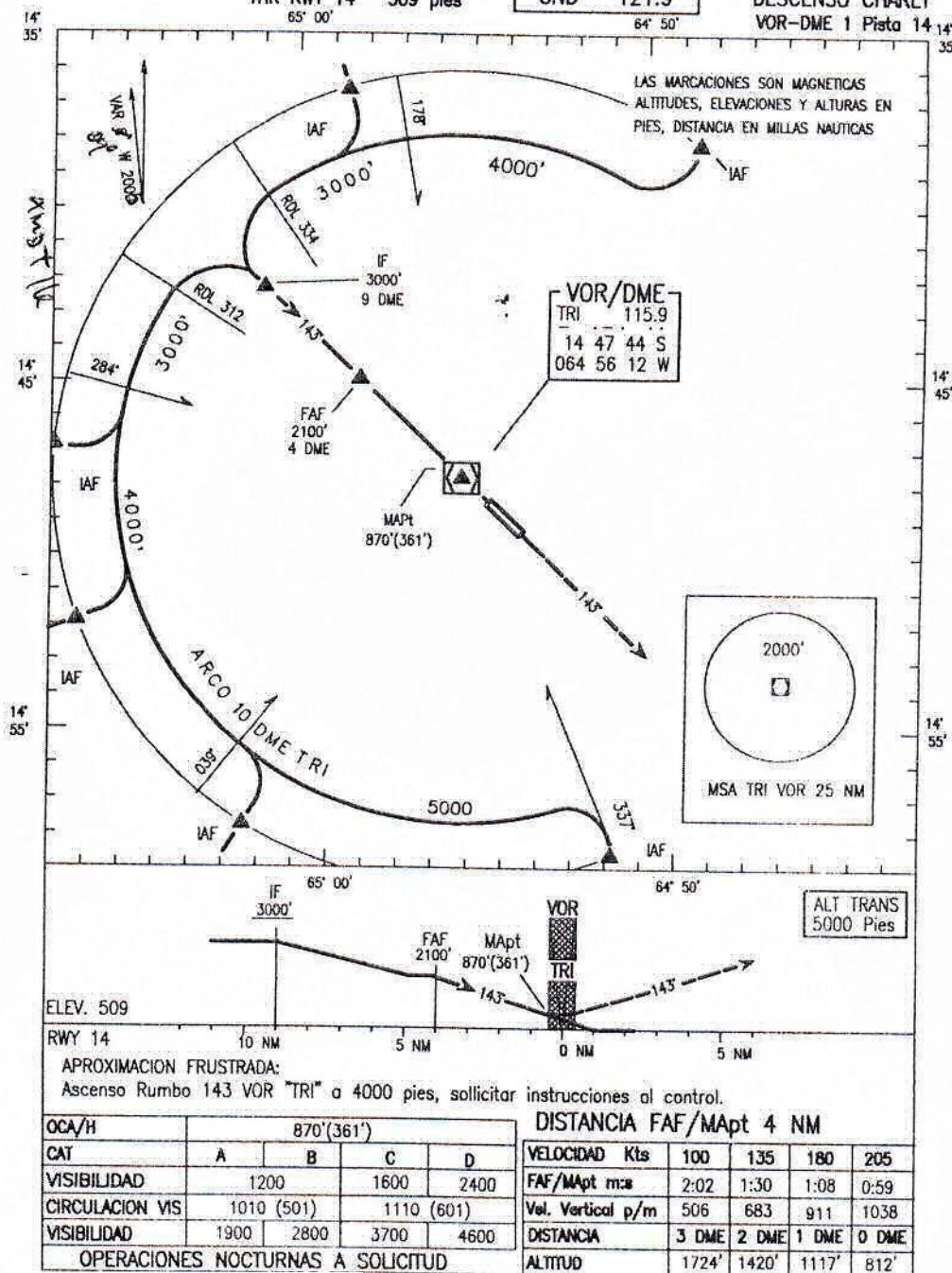
AIP
BOLIVIA
CARTA DE
APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
-OACI

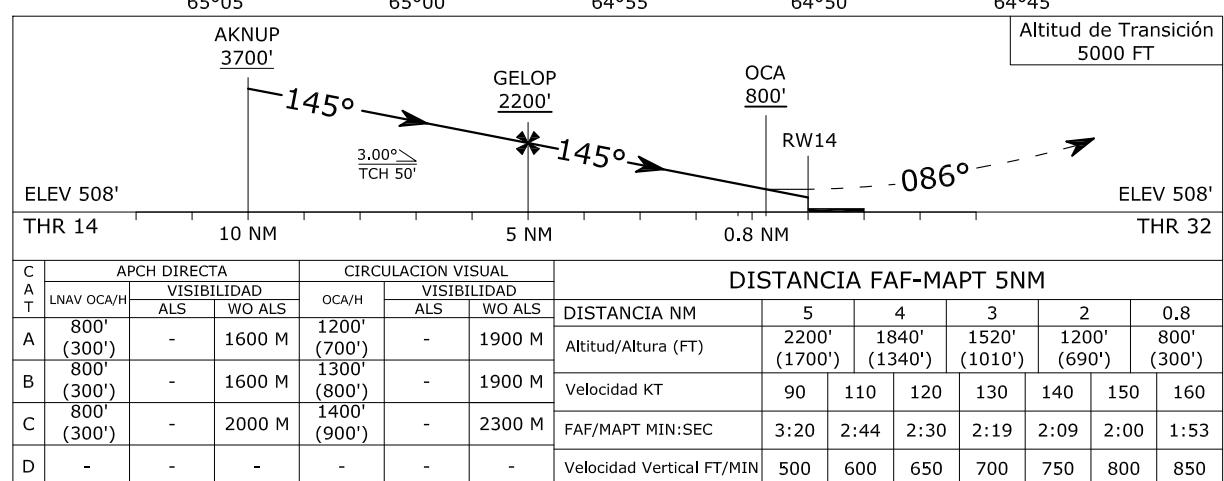
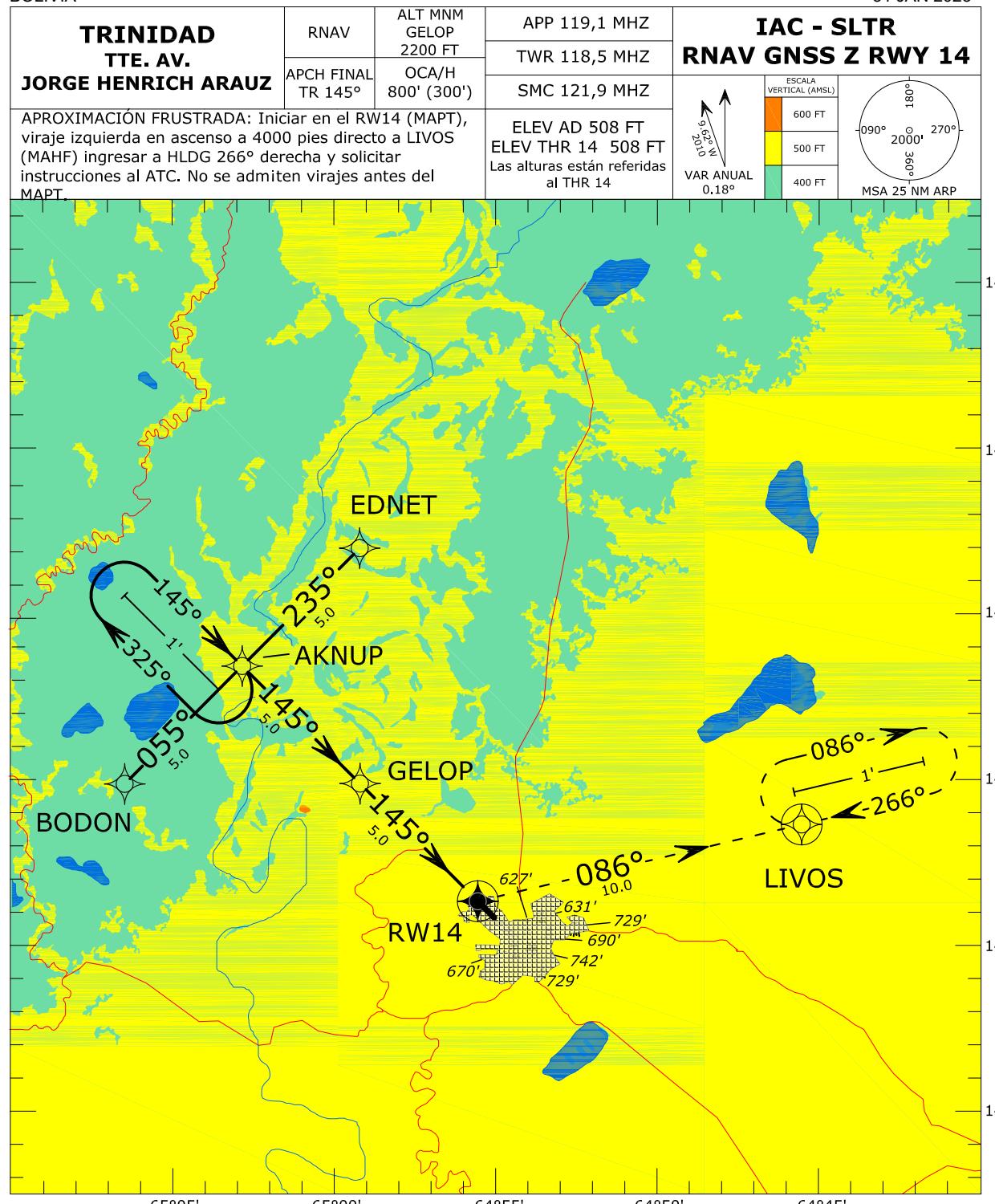
ELEVACION DE
AERODROMO 509 pies
ALTURAS REFERIDAS AL
THR RWY 14 509 pies
65° 00'

| | |
|-----|-------|
| APP | 119.1 |
| TWR | 118.5 |
| CND | 121.9 |

AD 2 SLTR 40
31 JAN 2023

TRINIDAD
JORGE HENRICH
DESCENSO CHARLY
VOR-DME 1 Pista 14 14° 35'





CONCENTRACIONES DE AVES

J. HENRICH / ALTERNATIVA INTERNACIONAL

