

**1. INDICADOR DE LUGAR/
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKCG - CARTAGENA**
Rafael Núñez**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

Coordenadas ARP: 10 26 31,49 N 075 30 46,47 W
Distancia y dirección a la ciudad: 1 Km
Elevación: 2 m / 6.6 ft
Temperatura de referencia: 32 °C
Declinación magnética: 07°07' W (2017) / 00° 08' W anual
Administración: Sociedad aeroportuaria de la Costa - SACSA
Dirección: Aeropuerto Internacional Rafael Núñez - Cartagena
Teléfono: DDN 0X5 - 6569203 TWR 6660036 - ARO 6565019
Fax: 6562921 - 6562843
E-mail: airportctg@sacsa.com.co
AFS: SKCGYDYA - SKCGYDYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Bolívar.

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: H24
Aduana e Inmigración: H24
Médicos y sanidad: H24
AIS/ARO: H24
MET: H24
ATS: H24
Abastecimiento de combustible: H24
Seguridad: H24
Observaciones: NIL

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: A cargo de las compañías aéreas
Tipos de combustible: AVGAS 100 / 130, JET A-1
Tipos de lubricantes: No se suministran lubricantes
Capacidad de reabastecimiento: 8 camiones de abastecimiento de combustible a aeronaves.
JET-A1: Cinco (5) de 10000 galones, Dos (2) de 5000 galones
AVGAS: Uno (1) de 1100 galones.
Espacio disponible en hangar: No
Instalaciones para reparaciones: Servicios menores prestados por empresas particulares
Observaciones: Hangar privado; datos de las empresas de asistencia en tierra se encuentran en ítem 20: Reglamentación local

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: 6
Transporte: Taxis y Autobuses urbanos
Instalaciones médicas: Una ambulancia. Primeros auxilios
Banco: Sí, Cajeros automáticos, Casa de cambio de moneda
Oficina postal: Sí
Información turística: Sí
Observaciones: NIL

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVAMENTO

Categoría: 7
Equipo de salvamento: Si-Herramienta de estricción, apertura forzada y corte.
Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves
Observaciones: Capacidad total de descarga 16.675 Lt/min. Si alguna aeronave con categoría superior desea operar en el Aeropuerto, se debe contactar con la Gerencia para coordinar con antelación la posibilidad de que el aeropuerto suministre una o dos categorías superiores en los horarios y fechas previstas para dicha operación.

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones: NIL

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma Primaria: **Superficie:** Asfalto
Resistencia: PCN 79/F/A/W/T

Plataforma Secundaria: **Superficie:** Asfalto
Resistencia: PCN 59/F/C/W/T

Calles de rodaje: **Anchura:** A,B = 23 m
E = 22 m
Superficie: A,B,E Asfalto
Resistencia: A,B PCN 79/F/A/W/T
E PCN 59/F/C/W/T

Posiciones de comprobación:
VOR: NIL
INS: 10 26.9 N 075 31.1 W
Altimetro: Plataforma terminal, elevación 1.50 m.

Observaciones:

- Plataforma Secundaria sin coordenadas WGS 84

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: No

Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura.

Señalización de TWY: Tableros iluminados

Observaciones: NIL

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Sí

RWY: 19

Obstáculo: Carretera

Localización: 120 m del umbral de la pista, rumbo 360°.

Observaciones: NIL

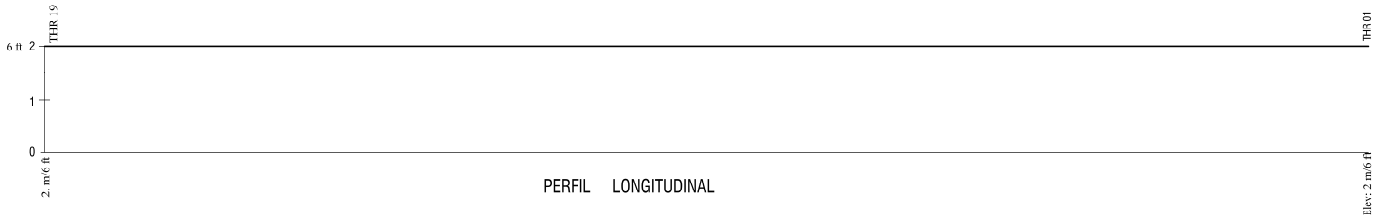
11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

Oficina MET: IDEAM
Horario: H24
TAF/ Periodo de validez: 24 horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: Según la tendencia
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: Carpetas
Idioma: Español, Ingles
Cartas: Mapas significativos previstos de altitud y de vientos máximos.
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática, Transmisómetro, Ceilómetro
Dependencias ATS atendidas: TWR, ARO
Información adicional: Oficina principal
Observaciones: NIL

12. CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

RWY	Dirección GEO/MAG	DIM (m)	Localización THR	Elevación THR (m/ft)	Ondulación Geoidal (M)	Dimensiones (m)					Superficie Resistencia- ACN/PCN
						SWY	CWY	Franja	RESA	OFZ	
01	02,26 009	2.540 x 45	10 25 50,20 N 075 30 48,10 W	2 6.6	-5.17	No	No	2660 x 150	NIL	NIL	Asfalto PCN 82/F/B/W/T
19	182,26 189	2.540 x 45	10 27 12,80 N 075 30 44,80 W	2 6.6	-5.23	No	No	2660 x 150	NIL	NIL	
Observaciones: NIL											

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2.540	2.540	2.540	2.540
19	2.540	2.540	2.540	2.540
Observaciones: NIL				

14. LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA

RWY	APCH	PAPI ⁽¹⁾ APAPI ⁽²⁾	REIL Identificadoras de fin de pista	RTHL Umbral de pista	RTZL Zona toma de contacto	RCLL Eje de pista	REDL Borde pista	RENL Extremo pista	STWL Zona de parada
01	No	(1) 3° MEHT 62 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
19	No	(1) 3° MEHT 69 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
Observaciones: PAPI distribuidas a ambos lados del eje									

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI ⁽¹⁾ LDI ⁽²⁾	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Sí	(1) 1 cerca THR 01 (1) 1 cerca THR 19	Azules	Faros de iluminación	Cinco Plantas de emergencia: de 56 Kw, 128 Kw, 346 Kw, 750 Kw y 1250 Kw.	NIL

16. ZONA PARA ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS

Localización	Elevación	Dimensiones SFC/Resistencia Señales TLOF y de FATO	BRG Geográfica y MAG de FATO	Distancia declarada disponible	Luces APCH y FATO	Observaciones
No	No	No	No	No	No	Posiciones para parqueo de helicópteros en plataforma Secundaria

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
Cartagena CTR: Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP/SKCG, con proyección longitudinal de 14 NM en el Azimut 358° 22' 57.39" del VOR/CTG y 6NM de ancho 3 NM a lado y lado formado por los puntos: a. 10 22 36,24 N 075 27 39,22 W b. 10 12 35,17 N 075 27 22,05 W c. 10 12 25,04 N 075 33 21,91 W d. 10 22 25,96 N 075 33 39,07 W	<u>4.500 ft AMSL</u> GND	D	RAFAEL NUÑEZ TWR ES/EN	18.000 ft

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	Rafael Núñez TWR	120,3 MHz 118,55 MHz	H24	Frecuencia alterna
	Rafael Núñez Autorizaciones	118,3 MHz 121,5 MHz		Emergencia
APP	Barranquilla APP	119,1 MHz		Sector norte
MET		127,65 MHz		Emisión de radio meteorológica de superficie

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIJAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
VOR DME	CTG CTG	112,3 MHz CH 70-X	H24 H24	10 12 30,13 N 075 30 21,87 W 10 12 30,13 N 075 30 21,87 W	165 ft	Cobertura 100 NM a 13.48 NM, rumbo 360° Cobertura 150 NM
NDB	CT	255 KHz	H24	10 23 48 N 075 30 51 W	27 ft	Cobertura 50 NM a 2.57 NM del umbral de pista 01, rumbo 360°

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

NORMAS PROCEDIMENTALES - AREA DE MANIOBRAS VISUALES EN CIRCUITO AL OESTE (W) DEL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ

Por razones de seguridad Militar, se establecen las siguientes Normas para el Aeropuerto Internacional RAFAEL NUÑEZ de Cartagena de Indias

Las maniobras visuales en circuito hacia el sector Occidental (W) del Aeropuerto se podrán autorizar como a continuación se indica:

Si una aeronave en vuelo VFR despegando pista 01 con destino aeródromos localizados al Sur de Cartagena, solicita viraje a la izquierda y mantener un nivel inferior a 2 500 pies, el ATC lo podrá autorizar con la restricción de mantenerse sobre el mar, paralelo a la línea del continente mínimo dos millas náuticas (2NM), hasta cruzar lateral la isla de Tierra Bomba, pero si la aeronave una vez establecida con rumbo sur, puede mantener 2500 o superior, lateral torre de control, el ATC lo autorizara sin restricciones.

Las Aeronaves que despeguen VFR por la pista 19 con destino a Aeródromos localizados al Sur de Cartagena, a condición de una autorización ATC podrán mantener rumbo de pista hasta cruzar 2500 pies y posterior virar a la derecha; de lo contrario deberán mantenerse paralelas a la trayectoria de aproximación, siempre recargadas al Oriente (E) hasta abandonar la población de TURBACO.

Las Aeronaves en vuelos VFR que se aproximen por el Sur de Cartagena con destino al Aeropuerto Internacional RAFAEL NUÑEZ hacia la pista 01, lo harán con la precaución de no sobrevolar el Área Restringida de TIERRA BOMBA (SKR-17) y en todo caso, cargadas hacia la derecha de la trayectoria de aproximación, a menos que el ATC indique lo contrario.

En caso de que se encuentre en uso la pista 19, las Aeronaves en vuelo IFR y VFR podrán efectuar maniobras visuales al Oeste (W) de la estación

para incorporarse a tramo a favor del viento derecho RWY19, siempre manteniendo 2 500 pies AMSL o superior, hasta cruzar lateral torre de control.

Se establece como área restringida la isla de Tierra Bomba desde la superficie hasta 2.000 pies en horario de operación 24 horas, polígono formado por la unión de las siguientes coordenadas geográficas:

- A. 10 24 02 N 075 36 12 W
- B. 10 24 02 N 075 33 42 W
- C. 10 26 50 N 075 33 42 W
- D. 10 24 02 N 075 32 12 W
- E. 10 19 10 N 075 32 12 W
- F. 10 19 10 N 075 36 12 W

Designación SKR17

La violación a las Normas aquí establecidas podrá originar acción armada por parte de la autoridad Militar.

1. DESPEGUES DESDE INTERSECCIONES

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 para autorizar la maniobra de despegue de monomotores o bimotores (turbohélice o jet), desde cualquiera de las intersecciones detalladas, a solicitud de la tripulación o del Control de Tránsito Aéreo, siempre que medie aceptación por parte de la tripulación.

1.1 Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de Operaciones (POI), con excepción de aquellos de que trata el numeral 1.3., que deseen efectuar despegues desde alguna de las intersecciones, y en los sentidos aquí especificados, deberán 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 del numeral 1.8

1.2 El análisis de pista que trata el numeral anterior deberá considerar todos los aspectos que pudieran afectar el rendimiento de la aeronave durante la fase de despegue, tales como: elevación, pendiente y estado de la pista, dirección e intensidad del viento, temperatura, presión atmosférica, así como todos los obstáculos publicados en las inmediaciones de la trayectoria de despegue. Los pesos máximos, así obtenidos, deberán ser incorporados en los manuales de despacho, de peso y balance o en las guías de despacho de cada operador, de tal forma que puedan ser consultados fácilmente por los despachadores y las tripulaciones de vuelo.

1.3 Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de operaciones (POI), que obtengan los pesos de rendimiento proporcionados, o avalados, directamente por el fabricante de la aeronave, y utilizados según lo prescrito por el mismo, podrán efectuar despegues desde intersecciones sin haber presentado, ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, la correspondiente revisión del manual de despacho, manual de peso y balance o guía de despacho, para su aprobación, siempre que previamente hayan presentado, y les haya sido aprobado, el análisis de pista para la operación inicial en dicho aeropuerto.

1.4 El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 1.3., tendrá la obligación de presentar para su aprobación, ante la Secretaría de Seguridad Aérea, en un plazo no mayor a sesenta (60) días, la correspondiente revisión del Manual de Despacho, de Peso y Balance o Guías de despacho, con los diferentes análisis para el despegue desde intersecciones.

1.5 El Piloto al Mando es el único que, basado en la información contenida en los correspondientes Manuales de Despacho, de Peso y Balance o Guías de Despacho del Operador, 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 pista disponible, notificada por el Controlador de Aeródromo según numeral 1.8 o la indicada en los letreros de información. En consecuencia, el Piloto al Mando es el absoluto responsable de la SEGURIDAD operacional de la aeronave, como quiera que el Controlador de Tránsito Aéreo, queda eximido de toda responsabilidad que dicha operación conlleva.

1.6 La transgresión de lo preceptuado aquí, ya sea por acción o por omisión por parte del Operador de la Aeronave, constituye una infracción de orden técnico, y podrá ser objeto de la facultad sancionatoria que tiene la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC. en concordancia a lo establecido en la Parte Séptima (Régimen Sancionatorio) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; sin detrimento de la competencia y actuaciones a que hubiera lugar por parte de otras autoridades, si dicha infracción así lo amerita.

1.7 El Controlador de Aeródromo deberá:

- Notificar a la tripulación, tan pronto como sea posible, y en todo caso, antes de que la aeronave ingrese a la pista en uso, el Recorrido de Despegue Disponible (**TORA**), ver 1.8. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.
- Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.
- 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.
- Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- El Controlador de Tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó establecido en el numeral 1.5 anterior.

1.8 Intersecciones autorizadas:

RWY	INTERSECCION	DISTANCIA TORA (m)
19	ALPHA	1660
	BRAVO	1800

Este procedimiento **NO** aplicará en presencia de:

Fenómenos meteorológicos que impidan la rápida y segura evaluación de las condiciones de tránsito sobre la pista, visibilidad menor o igual a 3000 Metros, o cuando el Controlador de Aeródromo, por cualquier motivo, meteorológico o no, NO logre apreciar la longitud total de la pista.

Un obstáculo temporal, ubicado en la trayectoria inicial de salida, salvo que se haya realizado un estudio específico, por parte del Grupo Procedimientos ATM de la dirección de Servicios a la Navegación Aérea, y siempre que se haya publicado el NOTAM correspondiente.

Este procedimiento NO aplicará, entre (0400 UTC) y (1059 UTC), si el sentido en que se realice dicho despegue implica el sobrevuelo de áreas urbanas, a menos que exista una restricción sobre la disponibilidad de la longitud total de la pista.

1.9 Servicios de asistencia en tierra: Aeronaves de aviación General y Deportiva deben tener coordinada la atención en tierra de la aeronave con una compañía Handling.

- Empresas de asistencia en tierra:

LASA

- Teléfono (57-4) 6051563
- Fax (57-4) 3175489
- Teléfono móvil (57) – 3176403659

RAFAEL ESPINOZA G. CIA S.A.S

- Teléfono (57-5) 6661175
- Fax (57-5) 6563731
- Teléfono móvil (57) – 3007312865

SAI

- Teléfono (57-5) 6664970
- Teléfono móvil (57) – 3156975130

- Servicio FBO:

MILLION AIR CTG/Aerosupport

- Teléfono (57-5) 659200 Ext. 2075
- Fax (57-5) 6932469
- Teléfono móvil (57) – 3158666696

- Espacio disponible en hangar:

AGENTE FBO

- Teléfono (57-5) 6664736
- Fax (57-5) 6437145
- Teléfono móvil (57) – 3158666696

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

NORMAS SOBRE ABATIMIENTO DE RUIDO Y PROTECCION EN PLATAFORMA AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ

Como medidas de control operacional y prevención de incidentes y/o accidentes, se modifican las siguientes normas para el uso de la plataforma de pasajeros y carga del aeropuerto internacional Rafael Núñez, de la ciudad de Cartagena:

- Las aeronaves que utilicen las posiciones de estacionamiento del NR. 1 al 11, deben ser remolcadas hasta el sitio que determine la Torre de Control, esta disposición no es aplicable para las aeronaves militares en misión de Orden Público (OP).
- En todos los casos la Torre de control autorizará:
 - Primero el remolque de las aeronaves con motores apagados, posteriormente en el sitio establecido, la puesta en marcha de los motores

- b. Por ningún motivo, se permitirá utilizar el arrancador neumático de tierra (GPU) para iniciar turbinas en las posiciones de estacionamiento mencionadas en el numeral 1.
3. Queda prohibido hacer cualquier clase de prueba funcional de motores (a reacción, turbo-hélice y a pistón), en las diferentes posiciones de estacionamiento de aeronaves. Cuando sea por razones de fuerza mayor hacerlo, se establecerá coordinación con la Torre de Control y en tal caso, se determinará en el punto de espera del umbral pista 01, para la prueba de motores.
4. Las aeronaves turbo-jet y turbo-hélice, con peso bruto máximo de operación, hasta 22.000 Kilogramos que utilicen la plataforma, podrán iniciar rodaje sin ser remolcadas hasta la calle de rodaje o sitio que indique la Torre de Control.

Los Directores de Operaciones de Vuelo y Mantenimiento de las compañías aéreas, deben impartir y hacer cumplir a sus tripulaciones y personal de tierra, las normas de seguridad reglamentadas, en bien de la protección de los pasajeros y de quienes laboran en el terminal aéreo.

Las infracciones a estas disposiciones serán determinadas y aplicadas de acuerdo con lo estipulado en el Manual de REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA Parte **Décimo Tercera** – Régimen Sancionatorio.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

MINIMOS ESTANDAR DE DESPEGUE

Aviones de uno o dos motores 1600 m de visibilidad

Aviones de tres o más motores 800 m de visibilidad

REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MINIMOS INFERIORES AL ESTANDAR

RWY 01/19

1. Luces de borde de pista (REDL) en servicio.
2. Luces de eje de pista (RCLL) en servicio, o, Marcas de eje de pista (RCLM).

Visibilidad: 500 m

Techo de Nubes: 0 FT

NOTAS:

1. Para la utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con:
 - a) El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
 - b) Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después del V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
 - c) Un aeródromo de alternativa de despegue:
 - BimotORES: A no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidades de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.
 - Aeronaves de tres (3) o más motores: A no más de dos (2) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.
2. Las aeronaves monomotores operaran con 3000 m de visibilidad y 880 FT de techo de nubes.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

- Presencia de aves en aproximación final y despegue Pista 01/19, ejercer precaución.
- Implementado el Programa Nacional de control y prevención del peligro aviario.
- Ejercer precaución por edificios ubicados en la trayectoria de aproximación de la pista 01 en las siguientes coordenadas así:

COORDENADAS	ALTURA	AZIMUT	DISTANCIA
10 24 39.4 N 075 32 19.5 W	92 M	231°	3526 M
10 24 47.9 N 075 32 23.8 W	97 M	236°	3480 M
10 26 12.5 N 075 32 04.4 W	113 M	286°	2417 M
10 24 28.8 N 075 33 06.6 W	116 M	239°	4895 M
10 24 40.1 N 075 32 05.2 W	53 M	227°	3181 M

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

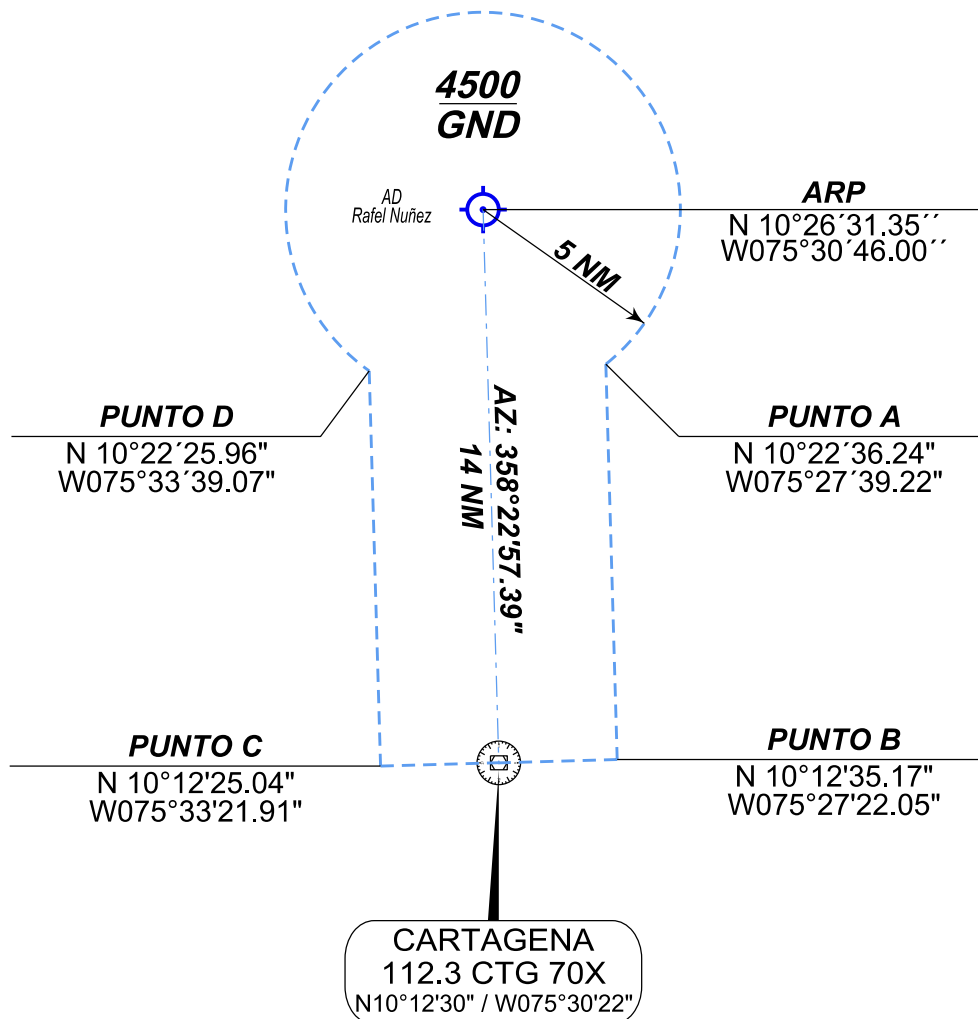
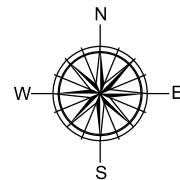
ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR CARTAGENA
SKCG/ CTG AD: 7 FT

COLOMBIA
BOLIVAR
CARTAGENA

SECTOR NORTE
BARRANQUILLA
TMA
CLASE A
FL-175-FL-245
(9500 - FL-175(C))
(15AGL - FL-095(D))

CARTAGENA
CTR
Clase (D)
(GND - 4500)



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO