

1. INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMO

SKPE - PEREIRA
Matecaña

2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD

Coordenadas ARP: 04 48 45,24 N 075 44 23,86 W
Distancia y dirección a la ciudad: 4.7 Km.
Elevación: 1.347 m / 4.418 ft
Temperatura de referencia: 28 °C
Declinación magnética: 06°08' W (2017) / 00° 09' W anual
Administración: Municipio de Pereira
Dirección: Aeropuerto Internacional Matecaña - Pereira
Teléfono: DDN 0X6 - 3142765 - Ext. 253 - TWR Ext. 223 - ARO Ext. 218
Fax: 3142769
AFS: SKPEYDYA - SKPEYDYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Risaralda

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Aduana e Inmigración: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Médicos y sanidad: 0500am-1200am (1000-0500)utc
AIS/ARO: 0500am-1200am (1000-0500)utc
MET: 0500am-1200am (1000-0500)utc
ATS: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Abastecimiento de combustible: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Seguridad: H24
Observaciones: NIL

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: A cargo de las empresas aéreas
Tipos de combustible: AVGAS 100/130, JET A-1
Tipos de lubricantes: W 100
Capacidad de reabastecimiento: Dos Camiones cisterna, uno (1) de 3.050 gls, y uno (1) de 2.000 gls, Estación fija en plataforma para 100/130
Espacio disponible en hangar: Sí
Instalaciones para reparaciones: T.A.R hasta 5.670 kg.
Observaciones: NIL

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: 3
Transporte: Autobuses, taxis y alquiler de autos
Instalaciones médicas: Primeros auxilios y ambulancia, clínicas en la ciudad
Banco: No
Oficina postal: Sí
Información turística: Sí
Observaciones: NIL

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVAMENTO

Categoría: 7
Equipo de salvamento: 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 8.127 Lt/min

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: NIL
Prioridad de limpieza: NIL
Observaciones: NIL

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: **Superficie:** Asfalto
Resistencia: 50/F/B/X/T

Calles de rodaje: **Anchura:** 23 m
Superficie: Asfalto
Resistencia: 50/F/B/X/T

Posiciones de comprobación:
VOR: NIL
INS: NIL
Altímetro: Plataforma principal, elevación 1346 m.

Observaciones: NIL

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: No

Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura.

Señalización de TWY: No

Observaciones: NIL

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Sí

RWY: (1) 08
(2) 26

Obstáculo: (1) Torres de iluminación del estadio de fútbol
(2) Antena

Localización: (2) Coordenadas 04 49 36.60 N 075 41 40.50 W
(2) Elevación 1400 MSL
(2) Altura 50 M

Observaciones: Todos los obstáculos fuera del área de aproximación están provistos de iluminación.

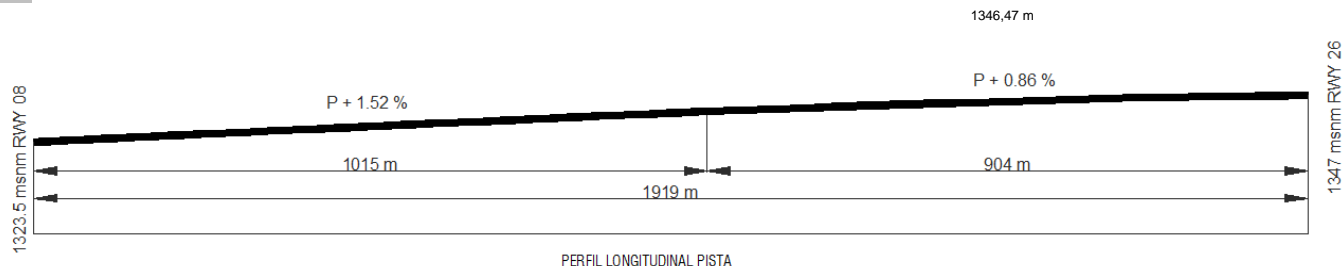
11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

Oficina MET: IDEAM
Horario: 0500am-1200am (1000-0500)utc
TAF/ Periodo de validez: 24 horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: NIL
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: NIL
Idioma: Español, Ingles
Cartas: NIL
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática, Sensor Ultrasónico de Viento Pista 26
Dependencias ATS atendidas: APP, TWR, ARO
Información adicional: Oficina principal
Observaciones: Telefax DDN 0X6 - 3142762

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA										
RWY	Dirección GEO/MAG	DIM (m)	Localización THR	Elevación THR (m/FT)	Dimensiones (m)					Superficie Resistencia- ACN/PCN
					SWY	CWY	Franja	RESA	OFZ	
08	071,1 078	1.919 x 45	04 48 35,64 N 075 44 53,42 W	1.323,5 4.342	No	Si	2.105 x 150	NIL	NIL	Asfalto 50/F/B/X/T
26	251,1 258	1.919 x 45	04 48 54,84 N 075 43 50,18 W	1.347,0 4.418	Si	Si	2.105 x 150	NIL	NIL	
Observaciones:										

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
08	2.040	2.205	2.040	1.919
26	2.084	2.284	2.149	1.919
Observaciones: Plataforma de viraje 08 hace parte del TORA de la pista Plataforma de viraje 26 hace parte del TORA de la pista				

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
08	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	Blancas	Blancas y Amarillas	Rojas	No
26	No	No	No	Verdes	No	Blancas	Blancas y Amarillas	Rojas	No
Observaciones: NIL									

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI ⁽¹⁾ LDI ⁽²⁾	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Sí	(1) 1 cerca THR 08 (1) 1 cerca THR 26 (1) 1 cerca TWY A (2) 1 cerca TWY A	Azules	Faros de iluminación	2 plantas de 155 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 APP y FATO	Observaciones
Sin demarcar	No	No	No	No	No	Emplazamiento en costado oriental de la plataforma demarcas

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
Pereira CTR: Círculos de 5NM centrados en los ARP SKPE 04 48 45,94 N 075 44 21,55 W y ARP SKGO 04 45 30,26 N 075 57 21,87 W, tangentes entre los dos círculos.	<u>7.000 FT AMSL</u> GND	D	MATECAÑA TWR ES	18.000 FT

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	Matecaña TWR	118,7 MHz	0500am-1200am (1000-0500)utc	Emisión de radio meteorológica de superficie
APP	Pereira APP	120,7 MHz		
MET		125,0 MHz		

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
DVOR	PEI	116,0 MHz	H24	04 46 53,64 N 075 50 10,35 W	3854 FT	Cobertura 100 NM
DME	PEI	CH 107-X	H24	04 46 53,64 N 075 50 10,35 W	3854 FT	Cobertura 150 NM

20. REGLAMENTACION LOCAL

Parqueo aeronaves en zona de abastecimiento combustible

- Está prohibido el estacionamiento de aeronaves en la posición de abastecimiento de combustible, para fines diferentes al suministro del mismo. Tan pronto como termine el tanqueo, las aeronaves deben ser retiradas de esta posición.
- No se permiten operaciones de aeronaves sin radio.
- No se permiten entrenamientos de pista entre las 2300-1100 UTC

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 Décimo Tercera (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:
 - a) 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.
 - b) 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.

- 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.
- d) Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- e) 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)
26	CHARLIE	1570

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.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

NIL

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**

- Luces de borde de pista (REDL) en servicio.
- Luces de eje de pista (RCLL) en servicio, o, Marcas de eje de pista (RCLM).
- Visibilidad: 500 m
Techo de Nubes: 0 FT

NOTA 1:

Para la utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con:

- El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después de V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- Un aeródromo de alternativa de despegue:
 - Bimotores: A no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el 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 el aire calmado con un motor inoperativo.

NOTA 2:

Las aeronaves monomotores operaran con 3000 m de visibilidad y 1800 FT de techo de nubes.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

- Ejercer precaución por antenas ubicadas en las siguientes coordenadas :

NOMBRE	COORDENADAS	ALTURA
CENTRAL CUBA	04 48 06.59 N 075 44 07.85 W	35 M
CENTRAL CENTRO	04 48 44.09 N 075 41 29.02 W	29 M

- Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.
- Implementado el Programa Nacional de control y prevención del peligro aviario

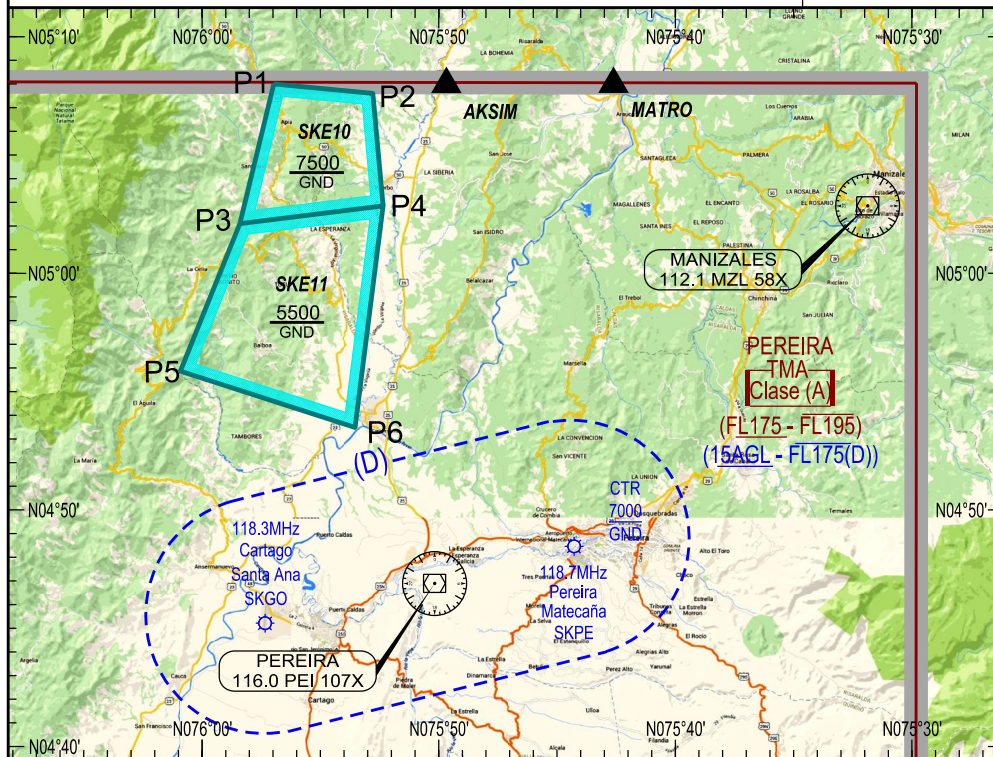
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA
DE ENTRENAMIENTO SKE10 / SKE11
SKPE - PEI AD: 4417 FT

COLOMBIA
RISARALDA
PEREIRA

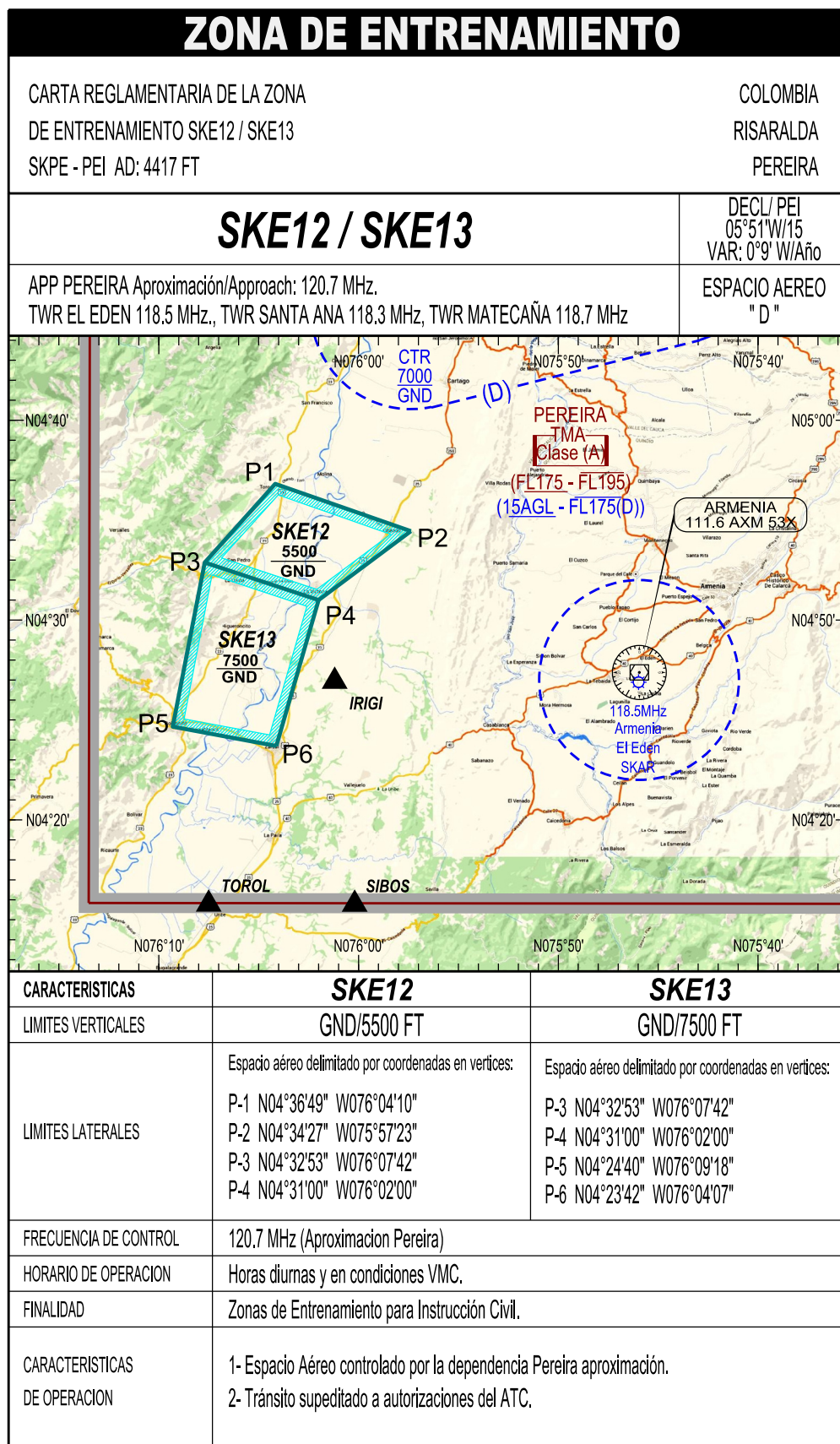
DECL/ PEI
05°51'W/15
VAR: 0°9' W/Año

APP PEREIRA Aproximación/Approach: 120.7 MHz.
TWR EL EDEN 118.5 MHz., TWR SANTA ANA 118.3 MHz, TWR MATECAÑA 118.7 MHz

ESPACIO AEREO
"D"



CARACTERISTICAS	SKE10	SKE11
LIMITES VERTICALES	GND/7500 FT	GND/5500 FT
LIMITES LATERALES	Espacio aéreo delimitado por coordenadas en vertices: P-1 N05°08'00" W075°56'58" P-2 N05°07'36" W075°52'47" P-3 N05°02'06" W075°58'24" P-4 N05°02'51" W075°52'21"	Espacio aéreo delimitado por coordenadas en vertices: P-3 N05°02'06" W075°58'24" P-4 N05°02'51" W075°52'21" P-5 N04°55'52" W076°00'55" P-6 N04°53'29" W075°53'32"
FRECUENCIA DE CONTROL	120.7 MHz (Aproximacion Pereira)	
HORARIO DE OPERACION	Horas diurnas	
FINALIDAD	Zonas de Entrenamiento para Instruccion Civil.	
CARACTERISTICAS DE OPERACION	1- Espacio Aéreo controlado por la dependencia Pereira aproximación. 2- Tránsito supeditado a autorizaciones del ATC.	



CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA
DE ENTRENAMIENTO SKE37
SKPE - PEI AD: 4417 FT

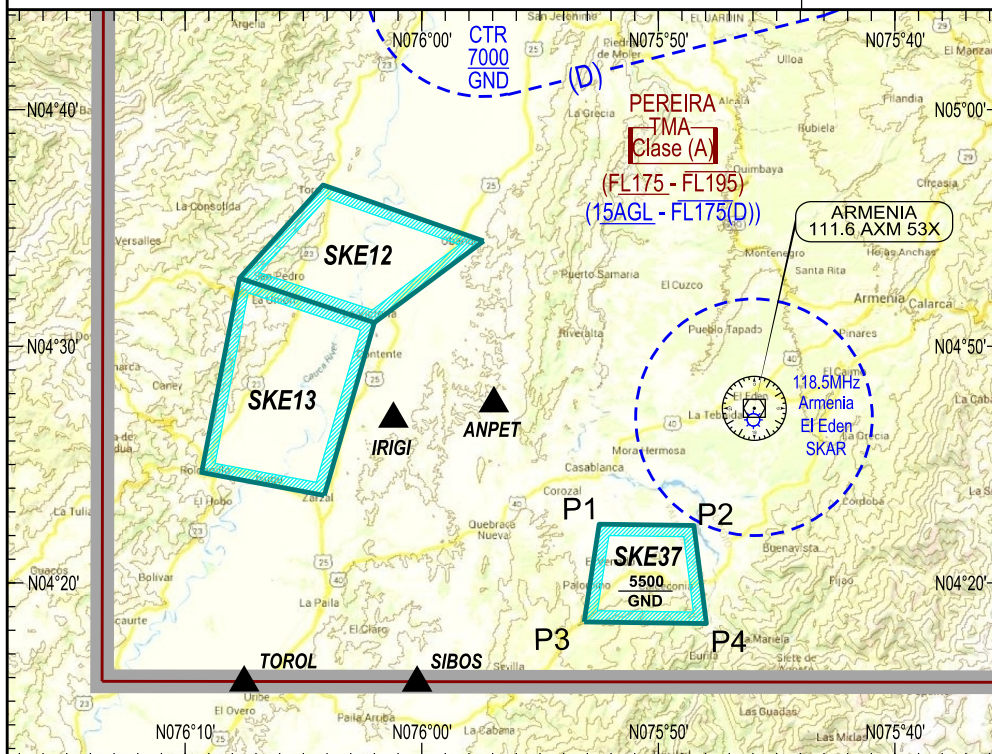
COLOMBIA
RISARALDA
PEREIRA

SKE37

DECL/ PEI
05°51'W/15
VAR: 0°9' W/Año

APP PEREIRA Aproximación/Approach: 120.7 MHz.
TWR EL EDEN 118.5 MHz.. TWR SANTA ANA 118.3 MHz. TWR MATECAÑA 118.7 MHz

ESPACIO AEREO
"D"



CARACTERISTICAS	SKE37
LIMITES VERTICALES	GND/5500 FT
LIMITES LATERALES	Espacio aéreo delimitado por coordenadas en vertices: P-1 N04°22'29.07" W075°52'30.02" P-2 N04°22'25.63" W075°48'29.69" (A 5.5 NM DE 111.6 AXM) P-3 N04°18'21.14" W075°53'08.05" P-4 N04°18'16.78" W075°47'58.30"
FRECUENCIA DE CONTROL	120.7 MHz (Aproximacion Pereira)
HORARIO DE OPERACION	Horas diurnas y en condiciones VMC.
FINALIDAD	Zonas de Entrenamiento para Instrucción Civil.
CARACTERISTICAS DE OPERACION	1- Espacio Aéreo controlado por la dependencia Pereira aproximación. 2- Tránsito supeditado a autorizaciones del ATC.

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

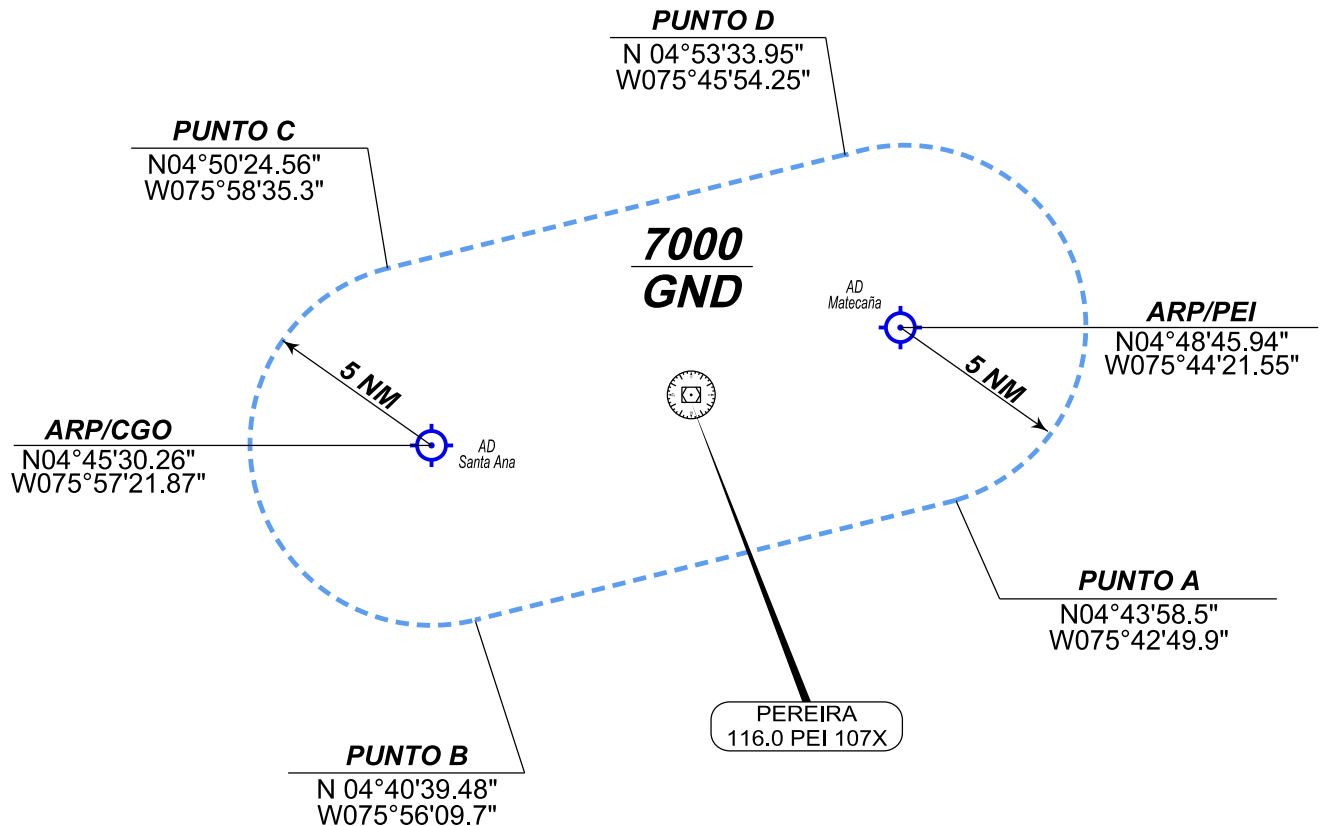
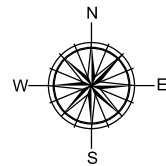
ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR PEREIRA
SKPE/ PEI AD: 4417 FT

COLOMBIA
RISARALDA
PEREIRA

PEREIRA/CARTAGO
CTR
[Clase (D)]
(GND - 7000)

PEREIRA
TMA
[Clase (A)]
(FL175 - FL195)
(15AGL - FL175(D))



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO