

1. INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMOSKRG - RIONEGRO
José María Córdova

2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD

Coordenadas ARP: 06 09 52,06 N 075 25 22,80 W
Distancia y dirección a la ciudad: 3 vías de acceso, Santa Helena 29 Km. Las Palmas 45 Km, Autopista 38 Km
Elevación: 2.141 m / 7.025 ft
Temperatura de referencia: 25 °C
Declinación magnética: 06° W (2016) / 00° 08' W anual
Administración: Operadora de Aeropuertos Centro Norte, AIRPLAN S.A.S
Dirección: Aeropuerto Internacional José María Córdova - Rionegro
Teléfono: DDN 0X4 - 4025110 - TWR 2874045 - ARO 2874034/4030
Fax: 4025110 Ext. 1003
AFS: SKRGYDYA - SKRGYDYY
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Antioquia

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, agua metanol 44%
Tipos de lubricantes: 100 - 120 y turbina
Capacidad de reabastecimiento: 11 puentes de embarque cada uno con un Pit de JET A-1 de 600 galones, vehículos cisterna: 1 de 300 galones, 1 de 2.800 galones, 1 de 3.000 galones, 1 de 3.150 galones, 1 de 4.800 galones, 1 de 5.000 galones, 1 de 6.000 galones y 1 de 6.500 galones
Espacio disponible en hangar: Si
Instalaciones para reparaciones: Servicios menores, empresas particulares.
Observaciones: El aeropuerto cuenta con 28 pits de combustible distribuidos en plataforma regional, nacional, internacional y carga, y con 8 vehículos.

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En Rionegro y Medellín
Restaurantes: 4
Transporte: Taxis, autobuses, colectivos y alquiler de autos
Instalaciones médicas: Primeros auxilios, enfermería y ambulancia
Banco: Si
Oficina postal: No
Información turística: Si
Observaciones: Servicio de cafeterías 7.

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVAMENTO

Categoría: 8
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. Coordinar con inspector de plataforma al correo insplaskrg@airplan.aero – celular: 3505848467
Observaciones: Capacidad total de descarga 11.907 Lt/min. Kit básico para atender emergencias con mercancías peligrosas.

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: Si
Prioridad de limpieza: Diaria
Observaciones: Limpieza manual en plataforma

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Concreto de cemento y asfáltico
Resistencia: Ver AD 2 - SKRG - APDC
Ver AD 2- SKRG - APDC CARGA

Calles de rodaje: Anchura: A, B, C, D, E, F, G, H, J = 30 m
L = 18 m
Categoría: A, B, C, D, E, F, G, H, J, N2 = E
(Categoría E hasta 65m de envergadura)
N, N1 = C
(Categoría C hasta 36m de envergadura)
L = B
(Categoría B hasta 24m de envergadura)
Superficie: Concreto asfáltico
Resistencia: Ver AD 2 - SKRG - APDC
Ver AD 2- SKRG - APDC CARGA

Posiciones de comprobación:
VOR: NIL
INS: 10 = 06 10 24 N 075 25 48 W
11, 12 = 06 10 30 N 075 25 48 W
13, 14 = 06 10 30 N 075 25 54 W
Altímetro: Plataforma principal, elevación 2137 m.

- Observaciones: El rodaje simultaneo de aeronaves categoría "C" (36m de envergadura) por las calles N y N1 cancela el rodaje por la calle de rodaje N2.
- El rodaje de una aeronave categoría "D o mayor" (mayor a 36m de envergadura) por la calle de rodaje N2, cancela el rodaje por las calles de rodaje N y N1

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Tableros indicativos de Calles de rodaje

Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura.

Señalización de TWY: Tableros iluminados

Observaciones/ Sistema de guía de rodaje: Tableros indicativos de Calles de rodaje y señales horizontales para calles de rodaje N, N1 y N2

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Si

RWY: 19/01

Obstáculo: Arboles Altos

Localización: NIL

Observaciones: Ejercer precaución

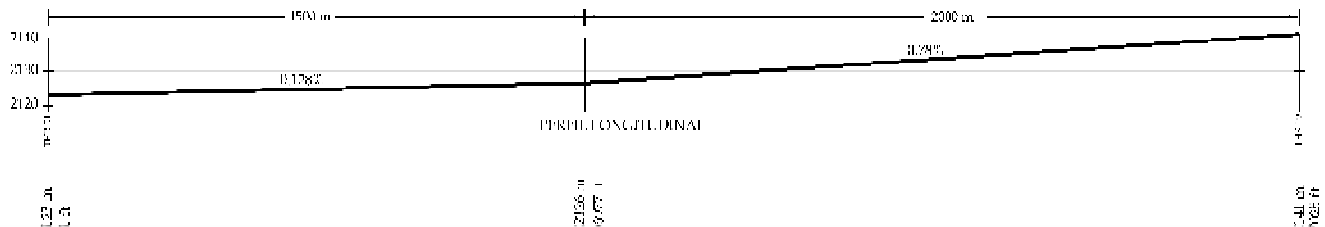
11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

Oficina MET: IDEAM
Horario: H24
TAF/ Periodo de validez: 24 horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: Según tipo de tendencia
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: Carpeta completa
Idioma: Español, Ingles
Cartas: Mapas significativos previstos en altitud y de vientos
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática, 3
Transmisómetros, Ceilómetro
Dependencias ATS atendidas: APP, 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)	Dimensiones (m)					Superficie Resistencia- ACN/PCN
					SWY	CWY	Franja	RESA	OFZ	
01	359,61 006	3.440 x 45	06 08 57,37 N 075 25 22,88 W	2.123 6.967	No	200	3.560 x 150	90m x 90m	NIL	Concreto asfáltico PCN 130/F/C/W/T
19	179,61 186	3.440 x 45	06 10 49,32 N 075 25 23,61 W	2.141 7.025	No	200	3.560 x 150	90m x 90m	NIL	
Observaciones: Pista 01/19 presencia de baches primeros 35 m umbral de pista 19, ejercer precaución										

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	3.440	3.440	3.440	3.440
19	3.440	3.640	3.440	3.440
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	ALS CAT 1	(1) 3° MEHT 68 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	Si	Blancas	Blancas y Amarillas	Rojas	No
19	No	(1) 3° MEHT 40 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	Blancas	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
Si	(1) 1 cerca THR 01 (2) 1 cerca de la bahia TWY C	Azules	Faros de iluminación	2 plantas de 650 KW, 1 UPS de 250 KW.	Tiempo de conmutación 4 segundos.

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	No

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
Rionegro CTR: Círculo de 10NM de radio centrado en el ARP/SKRG en coordenadas 06 09 52.06 N 075 25 22.80 W, con proyección longitudinal de 11NM en el Azimut 178° 31' 38" del VOR/RNG y 6NM de ancho dividido en 3NM a lado y lado formado por los puntos: a. 06 00 22.00 N 075 22 08.00 W b. 05 58 55.00 N 075 22 05.00 W c. 05 58 46.00 N 075 28 07.00 W d. 06 00 12.00 N 075 28 09.00 W e. 06 10 12.00 N 075 35 25.00 W Luego arco de 3 NM centrado en el ARP/SKMD en coordenadas 06 13 13.72 N 075 35 25.54 W, para terminar el arco en el punto: f. 06 15 38.00 N 075 33 37.00 W Luego hasta el punto de origen	<u>10.000 FT AMSL</u> GND	D	JOSE MARIA CORDOVA TWR ES	18.000 FT

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	José María Córdova TWR	118,6 MHz <u>118.35 MHz</u> 121,5 MHz 121,9 MHz <u>121.65 MHz</u>	H24 H24 H24	<u>Frecuencia Alterna</u> Emergencia SMC <u>Autorizaciones</u>
APP	Medellín APP	126,1 MHz 121,1 MHz	H24 H24	Sector Norte Sector Sur
ACC	Medellín Control	127,2 MHz	H24	
ATIS	Medellín Información	127,2 MHz	1100 – 2300 UTC	
MET		115,1 MHz 127,7 MHz	H24 H24	Las tripulaciones deben colacionar al primer contacto con el ATC el mensaje ATIS de la hora. Emisión de radio meteorológica de superficie

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
DVOR	RNG	115,1 MHz	H24	05 58 50 N 075 25 06 W	8.669 ft	Cobertura 100 NM a 10.05 NM del umbral pista 01, rumbo 180°
DME	RNG	CH 98-X	H24	05 58 50 N 075 25 06 W	8.669 ft	Cobertura 150 NM
VOR	MRN	113,0 MHz	H24	06 10 35 N 075 19 26 W	7.054 ft	Cobertura 100 NM
DME	MRN	CH 77-X	H24	06 10 35 N 075 19 26 W	7.054 ft	Cobertura 150 NM
NDB	LI	274 KHz	H24	06 12 26 N 075 25 19 W	7.218 ft	Cobertura 25 NM, del umbral pista 19, rumbo 360°
ILS/LLZ	IMDE	110,9 MHz	H24	06 10 58,27 N 075 25 23,66 W	6.875 ft	Cobertura 25 NM a 0,55 NM, rumbo 180° Cobertura 25 NM
ILS/GP		330,8 MHz	H24	06 09 06.74 N 075 25 19.02 W	7.046 ft	
ILS/DME		CH 46-X	H24		7.046 ft	
MM						
LM						

20. REGLAMENTACION LOCAL

- No se permite operación de aeronaves sin radio.
- Se prohíbe bajo cualquier circunstancia el sobrevuelo en CACOM 5.

- En ATZ se prohíben vuelos de entrenamiento y aterrizajes en campo extraño a helicópteros civiles, a excepción del aeródromo.
- En punto de espera para ingreso a pista 19, aeronaves deben utilizar mínimos de potencia para evitar efectos causados por jetblast.

1. DESPEGUES DESDE INTERSECCIONES

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 conlleve.

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.

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)
19	CHARLIE	1520
	DELTA	2980
01	CHARLIE	1520
	BRAVO	1980

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.

El aeropuerto cuenta con un programa de mitigación de riesgos por fauna, que tiene por objetivo la mitigación de los impactos de aves y aeronaves, para lo cual se desarrollan actividades de monitoreo de fauna, inspecciones de atrayentes de fauna en áreas internas y externas al aeródromo, reuniones trimestrales del comité de prevención del peligro aviario, y entre las medidas activas para dispersión se tienen: pistolas de cartuchos pirotécnicos, tortas pirotécnicas y voladores, cetrería robótica, y dispositivos agrilaser.

Todas las medidas son activadas bajo estrictos estándares de seguridad y coordinación con la dependencia de Control de tránsito Aéreo. Se solicita a las tripulaciones el envío de los formularios de impacto con fauna al correo: sms2@airplan.com

2. PROCEDIMIENTO PARA EL MOVIMIENTO Y ESTACIONAMIENTO Y ENCENDIDO DE MOTORES EN LA PLATAFORMA

2.1. RODAJE DE AERONAVES

Rodaje en plataforma comercial por calles de rodaje N, N1 y N2.

- Calle de rodaje N: apta hasta aeronaves categoría "C" o menor (categoría "C" aeronaves con 36m de envergadura).
- Calle de rodaje N1: apta hasta aeronaves categoría "C" o menor (categoría "C" aeronaves con 36m de envergadura).
- Calle de rodaje N2: apta para aeronaves categoría "D" o mayor a (categoría "D" aeronaves con envergadura mayor a 36m).
NOTA: se debe suspender el tránsito de aeronaves por calle de rodaje N2
- EL rodaje de dos aeronaves categoría "C" o menor, puede ser simultáneo por calles de rodaje N y N1.
NOTA: se deberá suspender el tránsito de aeronaves por calle de rodaje N y N1.
- El rodaje de Aeronaves categoría "C" por calle de rodaje N se utilizará solo en caso de baja visibilidad si el controlador de tránsito de superficie así lo requiere. En éste caso no se utilizará rodaje simultaneo de dos aeronaves categoría "C" o menor

2.2. PARQUEO DE AERONAVES

Ingreso a puesto de estacionamiento:

- El ingreso a puesto de estacionamiento de las aeronaves será por sus propios medios, a menos que el inspector de plataforma o el controlador aéreo soliciten un ingreso remolcado.
- El ingreso de aeronaves categoría "D" o mayor a las posiciones de estacionamiento 9,10,11,12 y 14 se tiene que realizar por la calle de rodaje N2 (categoría "D" envergadura mayor a 36 metros).
NOTA: se deberá suspender el tránsito de aeronaves por calle de rodaje N y N1.
- El ingreso de aeronaves categoría "C" o menor a las posiciones de estacionamiento 9A,9B,10,10A,10B,11,12A,12B,14A y 14B se tiene que realizar por la calle de rodaje N1 o calle de rodaje N (categoría "C" envergadura menor a 36 metros).
NOTA: se debe suspender el tránsito de aeronaves por calle de rodaje N2.
- Para las posiciones 10,11,12 y 14 para aeronaves categoría D o mayor, aeronaves deben utilizar mínimos de potencia para evitar efectos causados por Jetblast. En caso de tener que utilizar alta potencia se debe suspender el procedimiento de ingreso por propios medios y solicitar ingreso con remolque.
- Cuando las aeronaves se encuentren estacionados en los distintos puestos de estacionamiento de las plataformas de pasajeros, carga y de aviación general, se debe establecer un cerramiento con conos indicando las puntas de ala, nariz y empenaje de la aeronave.

- Aeronaves categoría "D" o mayor que se encuentre en posiciones de estacionamiento 9, 10, 11, 12 y 14 deberán ser remolcadas únicamente a los spots 8, 11 y 14 que corresponden a los spots sobre calle de rodaje N2 que es categoría "E". (aeronaves con envergadura mayor a 36m).
- Aeronaves Categoría "C" que se encuentre en posiciones 9A, 9B, 10, 10A, 10B, 11, 12^a, 12B, 14A y 14B deberán ser remolcadas únicamente a los spots de encendido 7, 10, 13, que corresponden a los spots sobre calle de rodaje N, y a los spots de encendido 9, 12, 15 que corresponden a los spots de la calle de rodaje N1.
- Aeronaves Categoría "C" que se encuentre en posiciones 9A, 9B, 10, 10A, 10B, 11, 12A, 12B, 14A y 14B deberán ser remolcadas únicamente a los spots de encendido 8, 11, 14, que corresponden a los spots sobre calle de rodaje N2, cuando el controlador de tránsito de superficie así lo requiera por activación de procedimientos de baja visibilidad.
- Las aeronaves que inicien motores en el spot 13,14 y 15 no deberán superar el 40% de la potencia de los motores para realizar el rodaje (break Away).

2.3. PERNOCAS DE AERONAVES

Toda aeronave que no tenga un horario regular aprobado con destino el aeropuerto internacional Jose Maria Córdova, deberá coordinar previo a el despegue desde el aeropuerto de origen la solicitud de pernocta en el aeropuerto, de lo contrario tendrá como máximo 2 horas de estancia en el aeropuerto y posteriormente deberá trasladar la aeronave a otro aeropuerto.

Para la coordinación deberá enviar una solicitud a los siguientes correos electrónicos especificando como mínimo:

- Tipo de Aeronave
- Matricula de la aeronave
- Hora de llegada
- Hora de salida
- Nombre de contacto de persona encargada de la atención en tierra a la llegada al aeropuerto
- Número telefónico del contacto

La solicitud debe ser enviada a los siguientes correos electrónicos

opercecoaskrg@airplan.aero

insplaskrg@airplan.aero

Tel: +57(4) 4025110

Móvil: +57 3505848467

NOTA: en caso que la aeronave una vez estacionada en plataforma del aeropuerto internacional Jose Maria Córdova deba ser reubicada, se deberá atender la solicitud en un tiempo máximo de 1 hora. En caso de no atender esta directriz se aplicará el reglamento sancionatorio vigente estipulado en los reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC.

2.4. INICIO DE MOTORES AERONAVES

- Toda aeronave de aviación comercial, general y privada debe ser remolcada desde la posición de estacionamiento hasta el spot de encendido de motores asignado.
- Solo podrá salir aeronaves por sus propios medios previa autorización del Inspector de plataforma si las condiciones para efectuar esta maniobra son seguras, en caso contrario no se autorizará el rodaje por propios medios desde la posición de estacionamiento.

Tabla 1

SPOT ENCENDIDO DE MOTORES	COORDENADAS WGS84		POSICION	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE
	LATITUD N	LONGITUD W		
1	6°10'7.04"	75°25'47.94"	R11	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 mirando hacia el oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			R10	
			1B	
2	6°10'8.01"	75°25'44.07"	R8	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 mirando hacia el oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			1A	
			R6	
			R5	
			1	
			2	
3	6°10'9.12"	75°25'39.99"	3	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 mirando hacia el oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			4	
			5	
4	6°10'12.14"	75°25'36.21"	R1	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 mirando hacia el Nor-oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			R2	
			R3	
			R4	
			6	
			7	
5	6°10'15.78"	75°25'34.15"	4	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 mirando hacia el Sur. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			5	
			6	
			7	
6	6°10'21.12"	75°25'34.23"	7	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 6 mirando hacia el Sur. Aeronaves categoría "E" de envergadura o inferior.
			8	
			8A	
			9	
7	6°10'25.59"	75°25'36.71"	9A	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 7 mirando hacia el Sur-Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			9B	
			10	
			10A	
			10B	
8	6°10'24.90"	75°25'37.19"	9	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N2 hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 8 mirando hacia el Sur-Oriente. Aeronaves categoría "D" de envergadura mayor.
			10	
9	6°10'24.36"	75°25'37.57"	9A	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N1, hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 9 mirando hacia el Sur-Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			9B	
			10	
			10A	
			10B	

SPOT ENCENDIDO DE MOTORES	COORDENADAS WGS84		POSICION	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE
	LATITUD N	LONGITUD W		
10	6°10'27.08"	75°25'39.93"	10B	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			11	
			12A	
			12B	
11	6°10'26.38"	75°25'40.09"	9	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N2 hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 11 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "D" de envergadura mayor.
			10	
			11	
12	6°10'25.73"	75°25'40.24"	10B	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N1 hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			11	
			12A	
			12B	
13	6°10'27.84"	75°25'43.29"	12A	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			12B	
			14A	
			14B	
			15	
14	6°10'27.26"	75°25'43.95"	11	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N2 hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 11 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "D" de envergadura mayor.
			12	
			14	
15	6°10'26.77"	75°25'44.84"	12A	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N1 hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			12B	
			14A	
			14B	
			15	
			16	
16	6°10'26.58"	75°25'46.90"	16	Retroceso remolcado hasta interceptar calle de rodaje N hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el Oriente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			17	
			17A	
			17B	
			18	
			18A	
			18B	
			19	

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

- En las posiciones de estacionamiento, el APU sólo podrá encenderse previa coordinación con el inspector de plataforma por un tiempo máximo de 10 minutos.

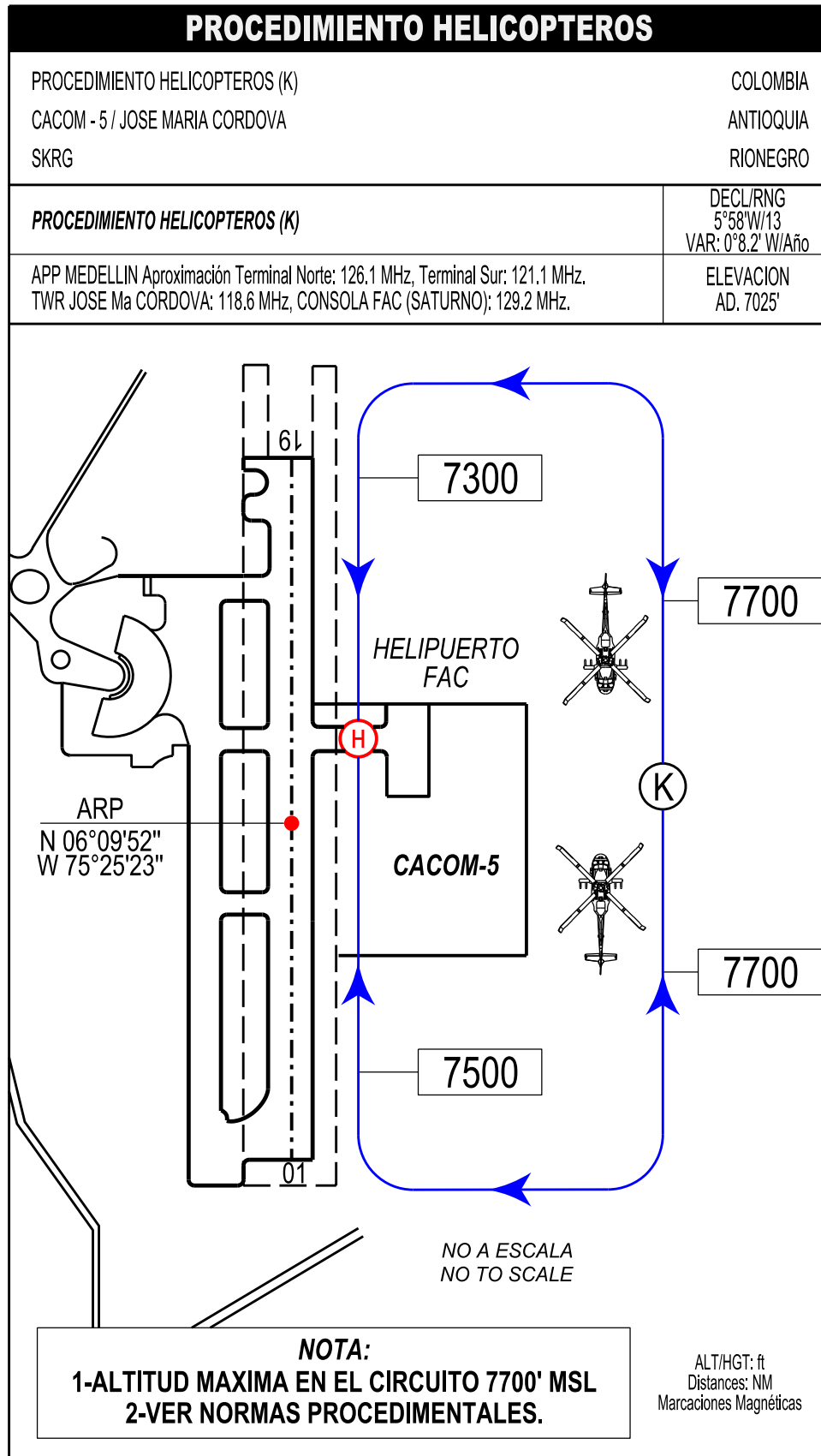
22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

MINIMOS ESTANDAR DE DESPEGUE

Aviones de uno o dos motores	1600 m
Aviones de tres o más motores	800 m

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

- En aproximación final y despegue pista 01/19, ejercer precaución por presencia permanente de aves.
- Presencia de aves en coordenadas 06 14 38 N 075 17 55 W, ejercer precaución (Lunes y Viernes entre 1300-1900).
- Trabajos de rocería en franjas de pista en horario 24 horas, ejercer precaución por presencia de maquinaria y personal trabajando.



**NORMAS PROCEDIMENTALES ATS DE HELICÓPTEROS FAC
(CACOM-5)
AERÓDROMO RIONEGRO**

1. CIRCUITOS DE TRÁNSITO

- a) Los Helicópteros FAC acantonados en CACOM-5 ejecutarán el Circuito de Tránsito en el sector oriental del aeródromo, cualquiera sea la pista en uso, con altitudes máximas normales no superiores a 7.700 FT.
- b) Solo previa autorización del ATC, utilizarán el área de aterrizaje o la pista paralela, ya que la rutina la ejecutarán sobre las zonas verdes paralelas a la pista.
- c) El Helipuerto FAC, estará localizado en la calle de rodaje que une a la plataforma militar con la pista principal, y hacia o desde dicho punto se orientarán las maniobras de aterrizaje y despegue de los helicópteros FAC.

Nota: Exceptuando la necesidad operacional que tiene la Tripulación de programar el equipo de navegación autónoma, para lo cual requiere ubicarse en el centro geométrico de la pista, y cuya maniobra para fines prácticos y de normalización de fraseología, se establece como **"Posicionamiento del Doppler"**.

Cuando el ATC autorice esta maniobra debe considerar que la aeronave se tomará un promedio de 60 segundos en el punto anotado.

2. ZONAS DE ENTRENAMIENTO

- a) Ver carta reglamentaria de la zona de entrenamiento SKE9 - ENR 5.2-9.

3. VUELOS DE PRUEBA

- a) Se ejecutarán entre la población de Rionegro y Granada, o dentro del mismo circuito de Tránsito, si la congestión de éste lo permite.
- b) La altitud autorizada será la requerida para los fines previstos, siempre y cuando el Tránsito lo permita.

4. GENERALIDADES

El tratamiento para las aeronaves (K) FAC en circunstancias diferentes a las registradas, será el comúnmente utilizado para Tránsito convencional, inclusive para IFR.

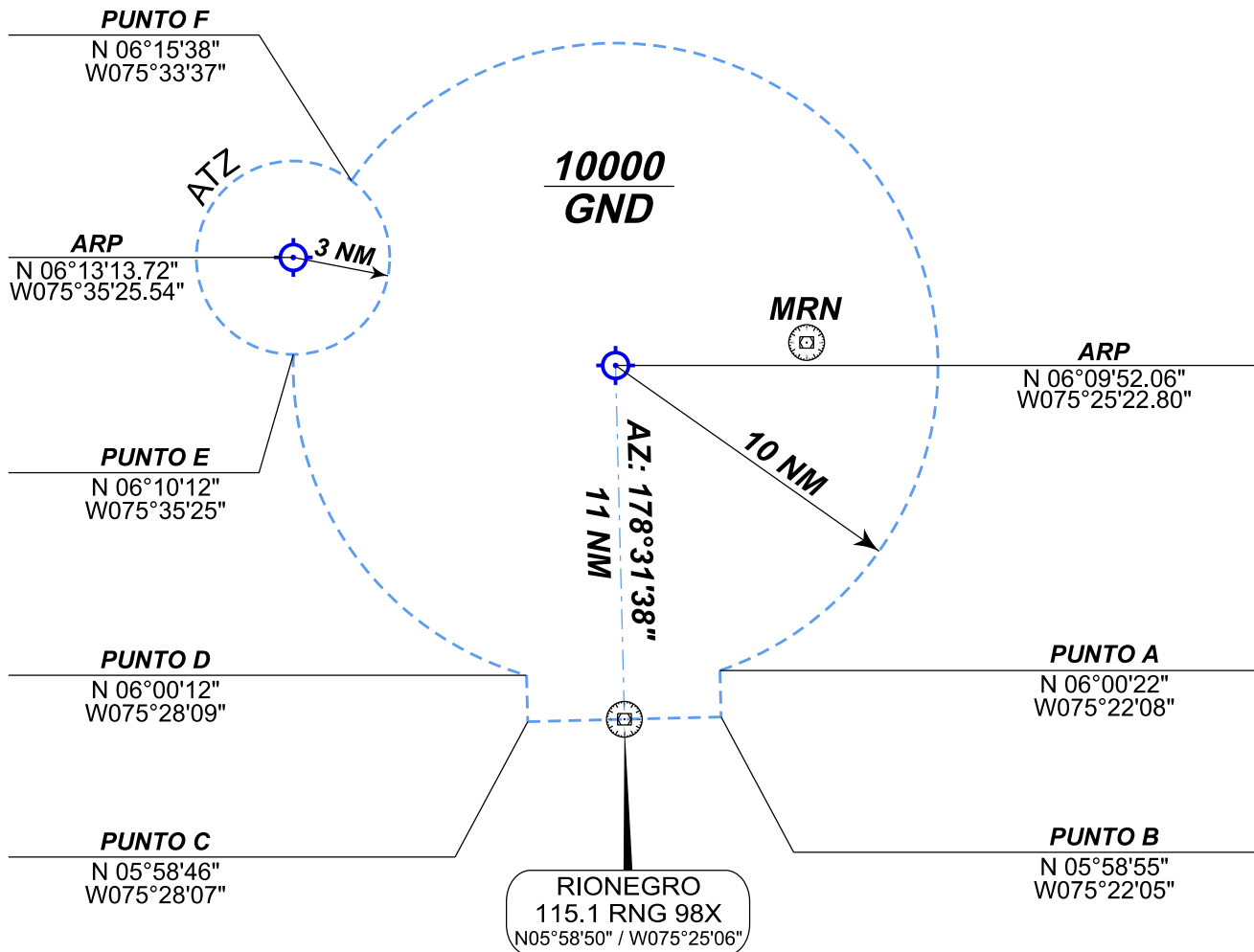
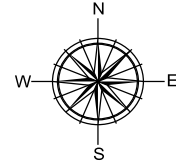
ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR RIONEGRO
SKRG/ RNG AD: 7025 FT

COLOMBIA
ANTIOQUIA
RIONEGRO

MEDELLIN
TMA
Class (A)
(FL175 - FL 245)
(FL-135 - FL175(C))
(FL-095 - FL135(D))
(GND - 9500 (G))

RIONEGRO
CTR
Clase (D)
(GND- 10000)

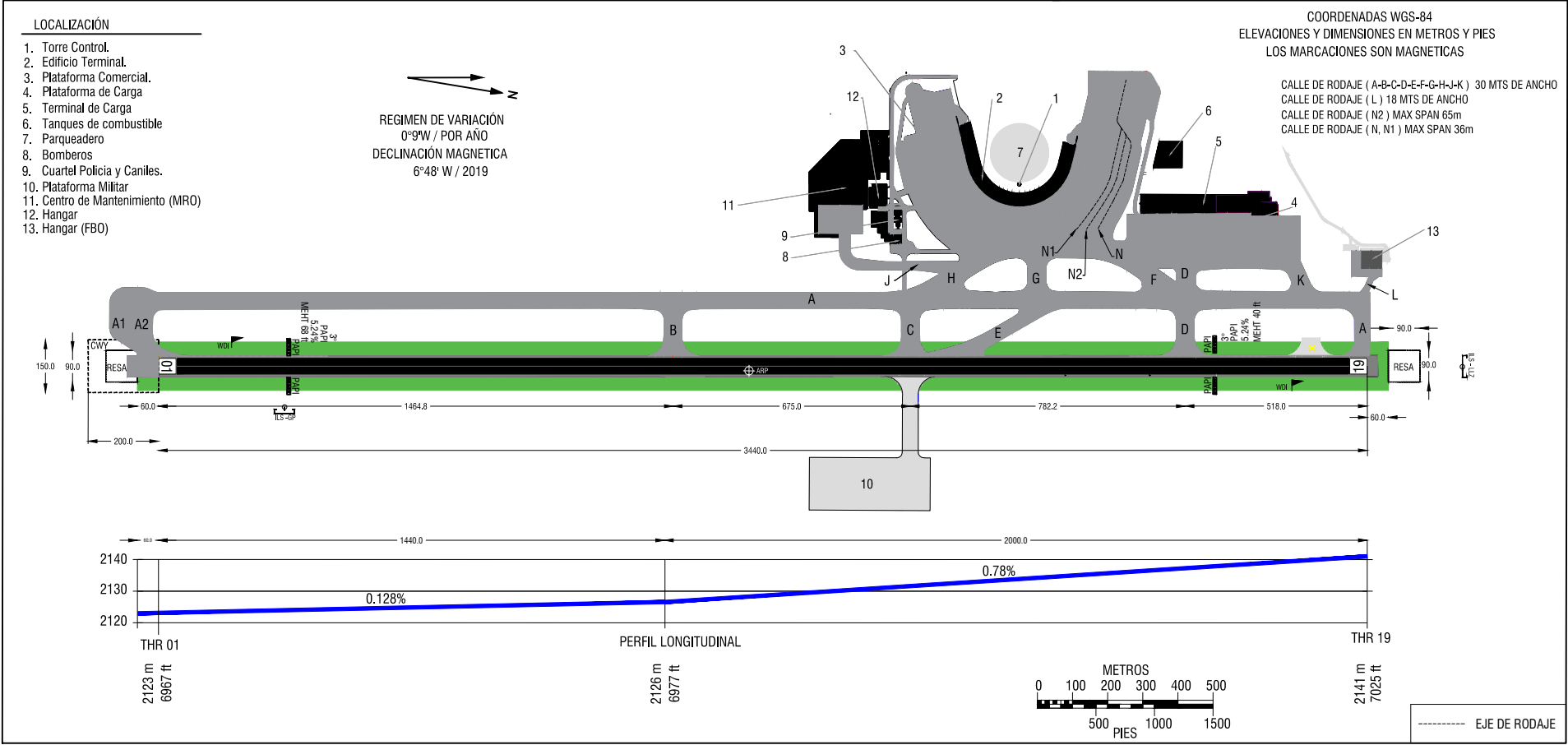


PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

PLANO DE AERÓDROMO
OACI

SKRG - RIONEGRO
JOSÉ MARIA CÓRDOVA
COLOMBIA

RWY	DIRECCION GEO/MAG	THR	ELEVACIÓN	RESISTENCIA	TWR: 118.6 MHz	PISTA	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)	
01	359,61°/006	06° 08' 57,37"N 75° 25' 22,88"W	2123 m / 6967 ft	ASFALTO 130/F/C/W/T		DIMENSIÓN DE PISTA: 3440m x 45m	01	3440	3440	3440	3440
ARP		06°09'52,06"N 75°25'22,80"W	2128 m / 6982 ft								
19	179,61°/186	06°10'49,32"N 75°25'23,61"W	2141 m / 7025 ft				DIMENSIÓN DE FRANJA: 3560m X 118m	19	3440	3440	3640

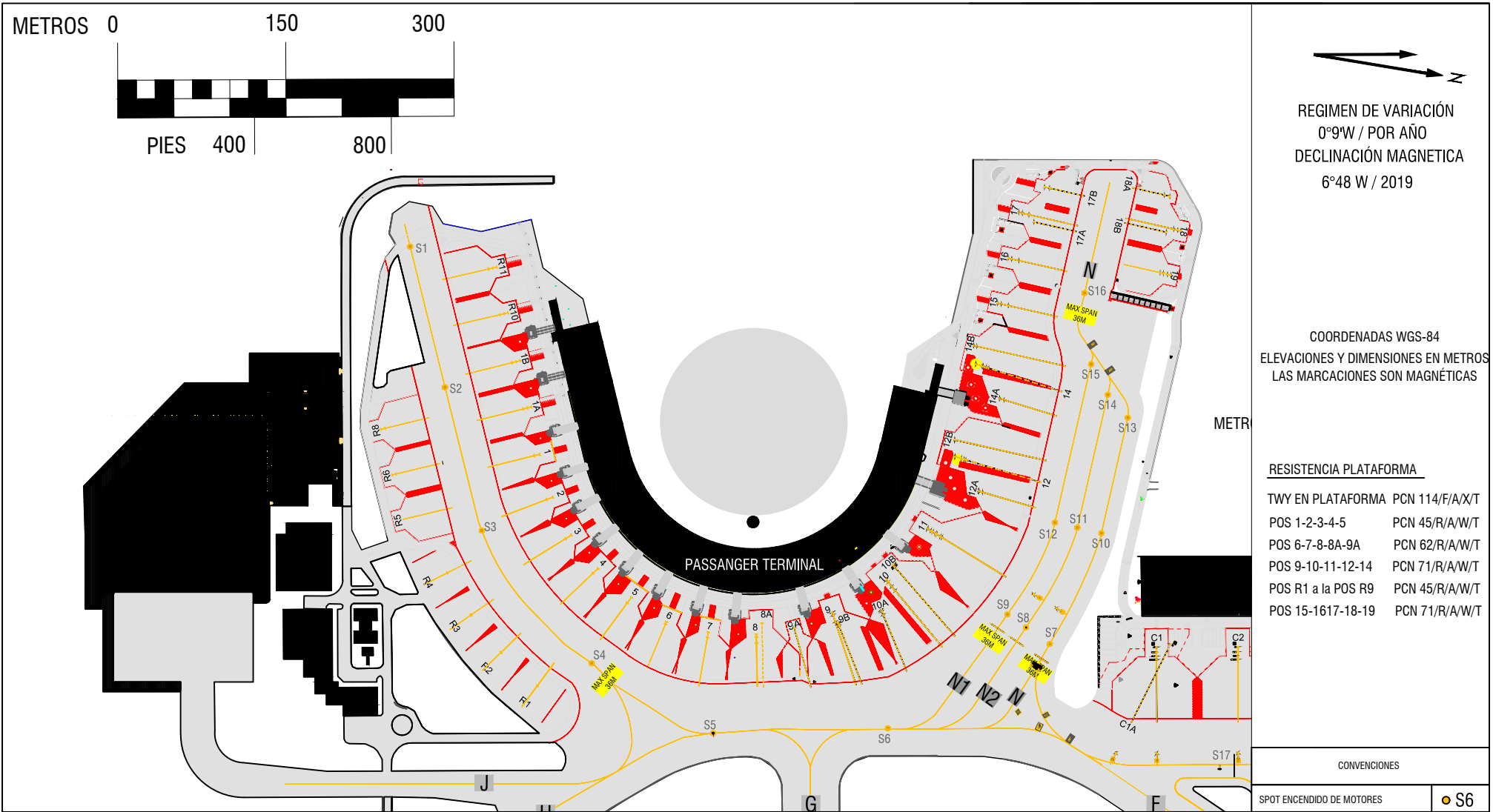


PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA COMERCIAL
OACI

ELEV. PLATAFORMA
2135m.

RWY 01- 19
GND 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA



PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA COMERCIAL
OACI

ELEV. PLATAFORMA
2135m

RWY 01- 19
GND 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA

POSICION	COORDENADAS WGS84		CATEGORIA AERONAVE	AERONAVE MAXIMA	OBSERVACIONES
	LATITUD N	LONGITUD W			
1	06°10'10.60"	75°25'42.09"	C	A321 / 737-900	N / A
1A	06°10'10.27"	75°25'43.43"	C	A321 / 737-900	N / A
1B	06°10'10.19"	75°25'44.90"	C	A321 / 737-900	N / A
2	06°10'11.00"	75°25'40.81"	C	A321 / 737-900	N / A
3	06°10'11.55"	75°25'39.69"	C	A321 / 737-900	N / A
4	06°10'12.34"	75°25'38.68"	C	A321 / 737-900	N / A
5	06°10'13.10"	75°25'37.85"	C	A321 / 737-900	N / A
6	06°10'14.44"	75°25'37.22"	C	A321 / 737-900	N / A
7	06°10'15.66"	75°25'36.84"	C	A321 / 737-900	N / A
8	06°10'17.07"	75°25'36.69"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 8A
8A	06°10'17.12"	75°25'37.47"	D	B767-300	CANCELA POSICION 8 Y 9A
9	06°10'19.27"	75°25'37.37"	E	777-200	SOLO ESTACIONAR AERONAVE CLAVE "D" o MAYOR/CANCELA
9A	06°10'18.21"	75°25'37.61"	C	A321 / 737-900	POSICION 9 SE CANCELA
9B	06°10'19.44"	75°25'37.31"	C	A321 / 737-900	POSICION 9 SE CANCELA
10	06°10'20.83"	75°25'38.57"	E	A340-600	CANCELA POSICION 10A 10B
10A	06°10'20.69"	75°25'37.69"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 9 Y 10
10B	06°10'21.04"	75°25'38.99"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 10
11	06°10'22.03"	75°25'40.06"	E	A340-600	N / A
12	06°10'22.82"	75°25'42.15"	E	A340-600 / B747-8	CANCELA 12A 12B
12A	06°10'23.51"	75°25'41.15"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 12
12B	06°10'22.81"	75°25'42.64"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 12

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA COMERCIAL
OACI

ELEV. PLATAFORMA
2135m

RWY 01- 19
GND 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA

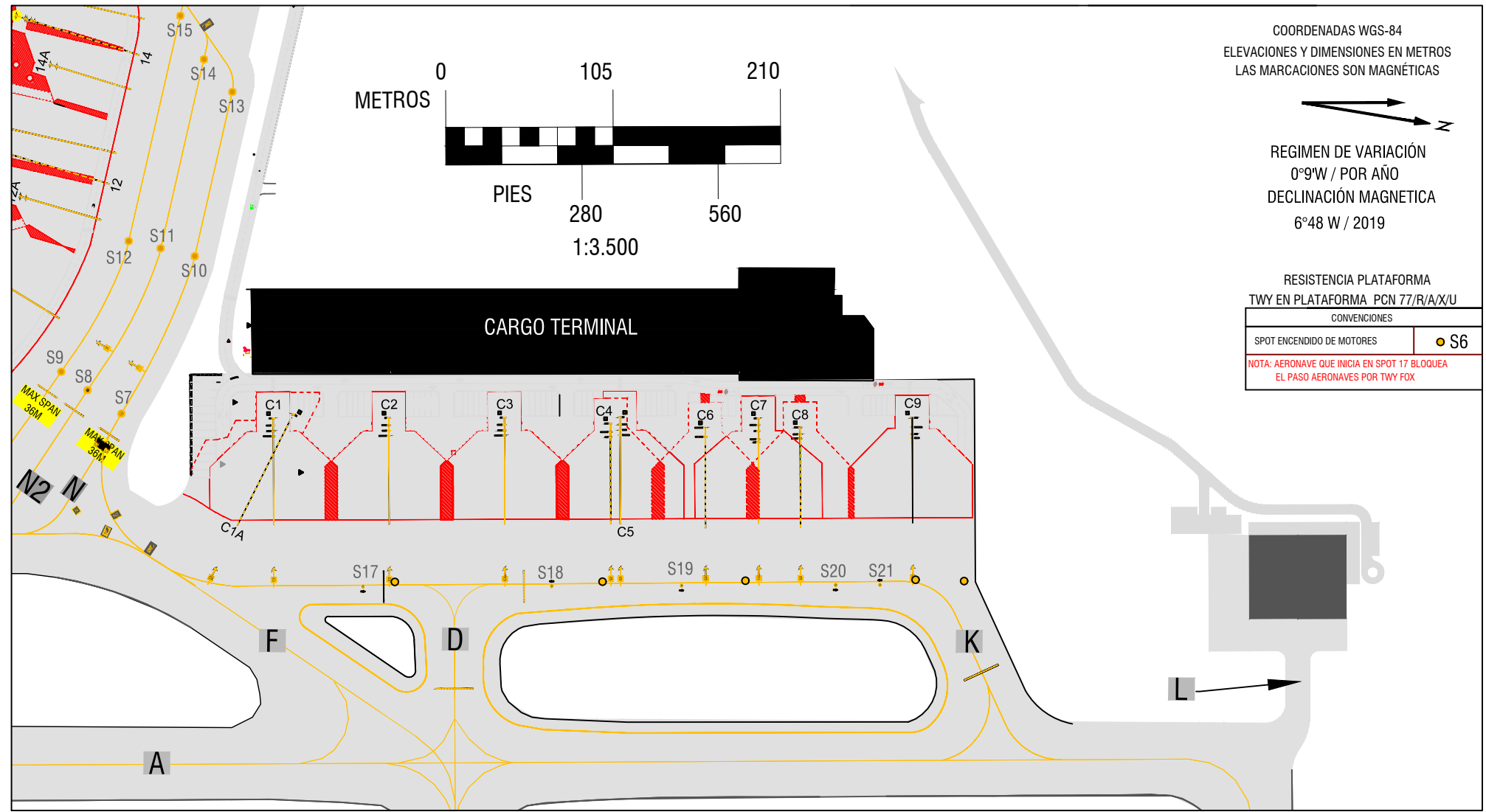
POSICION	COORDENADAS WGS84		CATEGORIA AERONAVE	AERONAVE MAXIMA PERMITIDA	OBSERVACIONES
	LATITUD N	LONGITUD W			
14	06°10'23.42"	75°25'44.83"	E	A340-600 / B747-8	CANCELA 14A 14B
14A	06°10'24.12"	75°25'43.84"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 14
14B	06°10'23.36"	75°25'45.37"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 14
15	06°10'24.05"	75°25'46.60"	C	A321 / 737-900	N / A
16	06°10'24.36"	75°25'47.91"	C	A321 / 737-900	N / A
17	06°10'24.67"	75°25'49.24"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 17A 17B
17A	06°10'25.10"	75°25'48.96"	C	E170 (MAX SPAN 28m)	CANCELA POSICION 17
17B	06°10'25.41"	75°25'49.98"	C	ATR72 (MAX SPAN 28m)	CANCELA POSICION 17
18	06°10'29.37"	75°25'48.71"	C	A321 / 737-900	CANCELA POSICION 18A 187B
18A	06°10'29.05"	75°25'49.71"	C	ATR72 (MAX SPAN 28m)	CANCELA POSICION 18
18B	06°10'28.95"	75°25'48.67"	C	E170 (MAX SPAN 28m)	CANCELA POSICION 18
19	06°10'29.08"	75°25'47.43"	C	A321 / 737-900	N / A
R1	06°10'10.71"	75°25'35.47"	C	A321 / 737-900	N / A
R2	06°10'9.67"	75°25'36.44"	C	A321 / 737-900	N / A
R3	06°10'08.38"	75°25'37.18"	C	A321 / 737-900	N / A
R4	06°10'07.05"	75°25'38.45"	C	A321 / 737-900	N / A
R5	06°10'06.95"	75°25'40.30"	C	A321 / 737-900	N / A
R6	06°10'06.74"	75°25'41.57"	C	A321 / 737-900	N / A
R8	06°10'06.74"	75°25'42.73"	C	A321 / 737-900	N / A
R10	06°10'09.53"	75°25'46.37"	C	A321 / 737-900	N / A
R11	06°10'09.13"	75°25'47.65"	C	A321 / 737-900	N / A

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA CARGA
OACI

ELEV. PLATAFORMA
2136 m.

RWY 01- 19
GND 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA



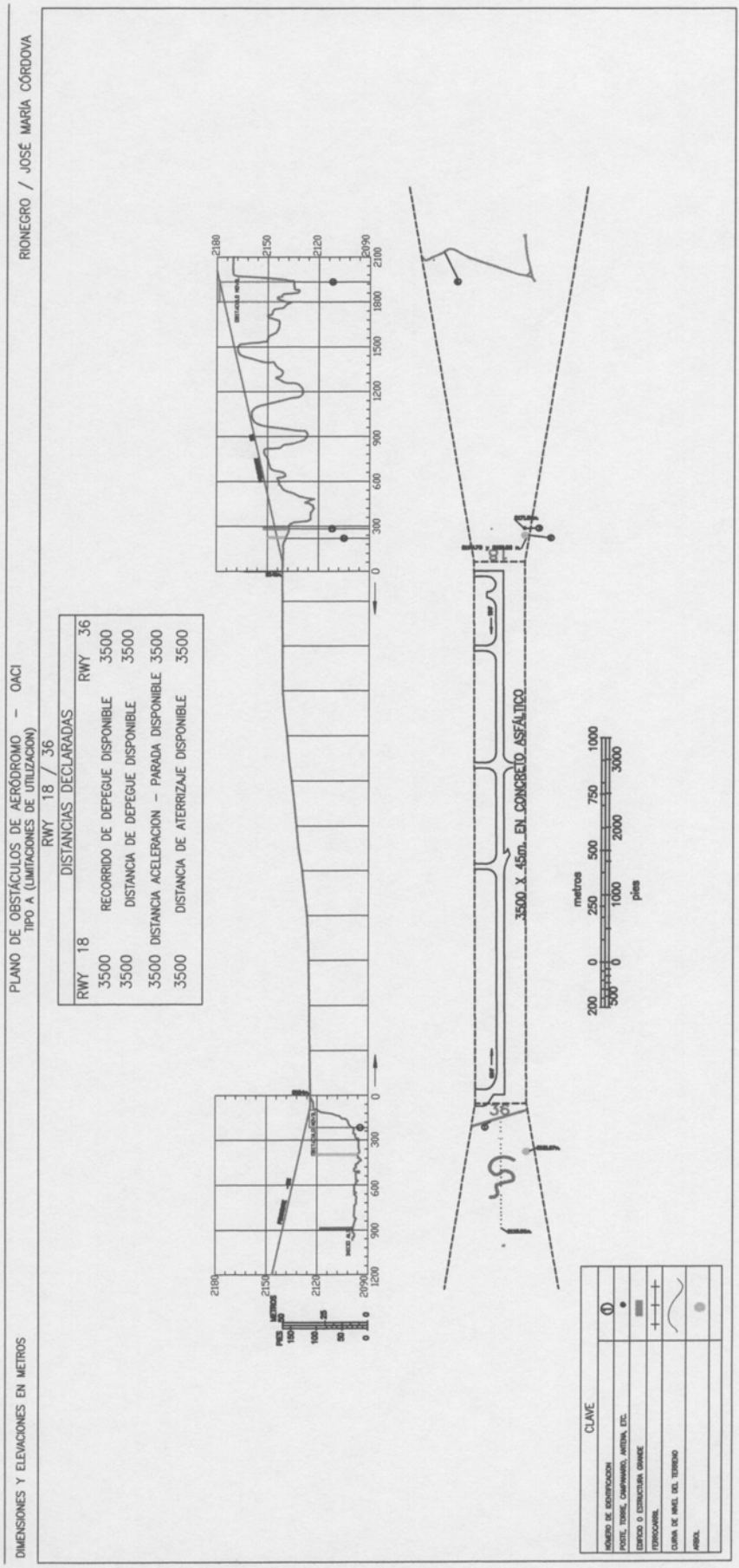
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA CARGA
OACI

ELEV. PLATAFORMA
2136

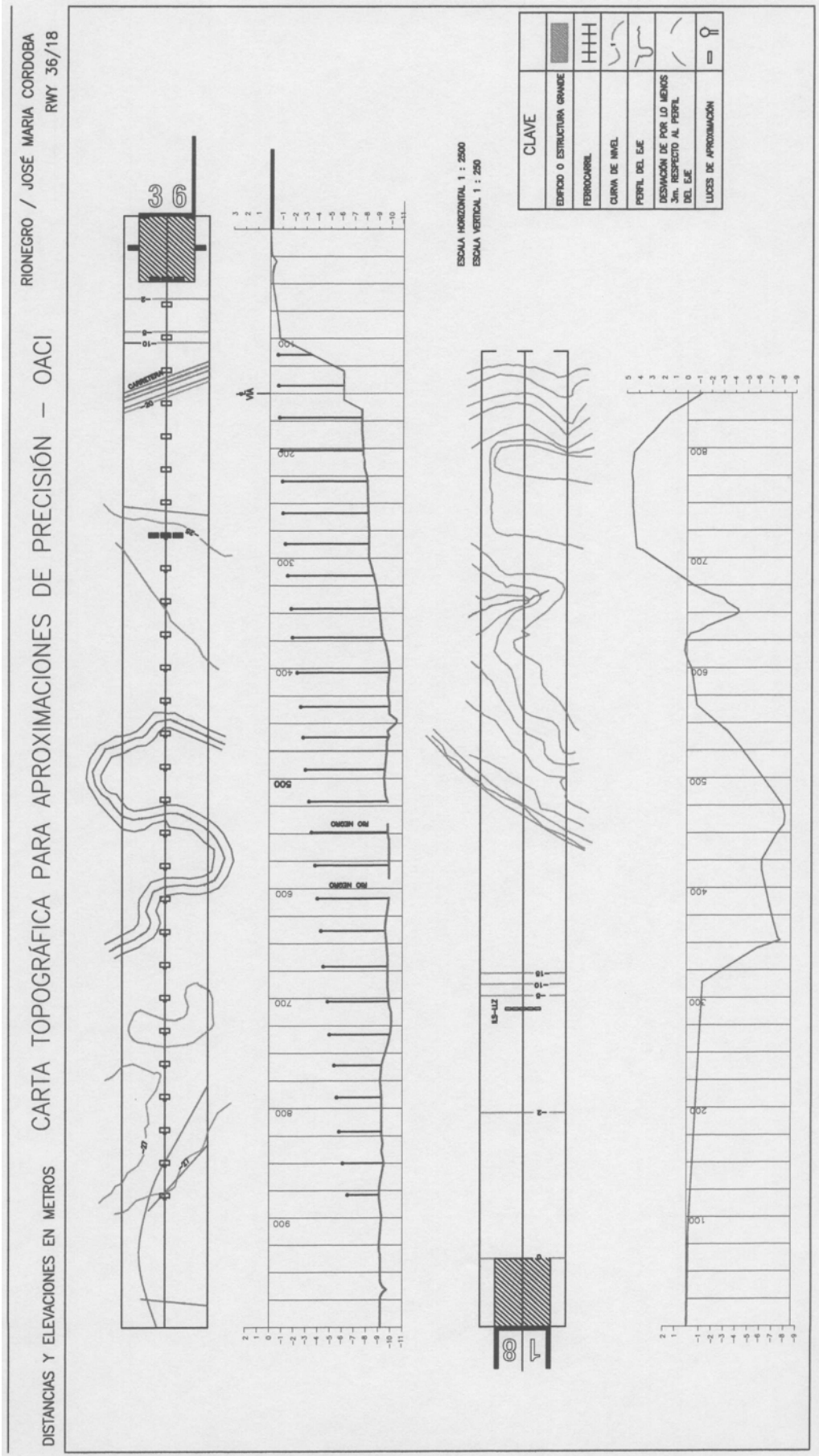
RWY 01- 19
GND 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA

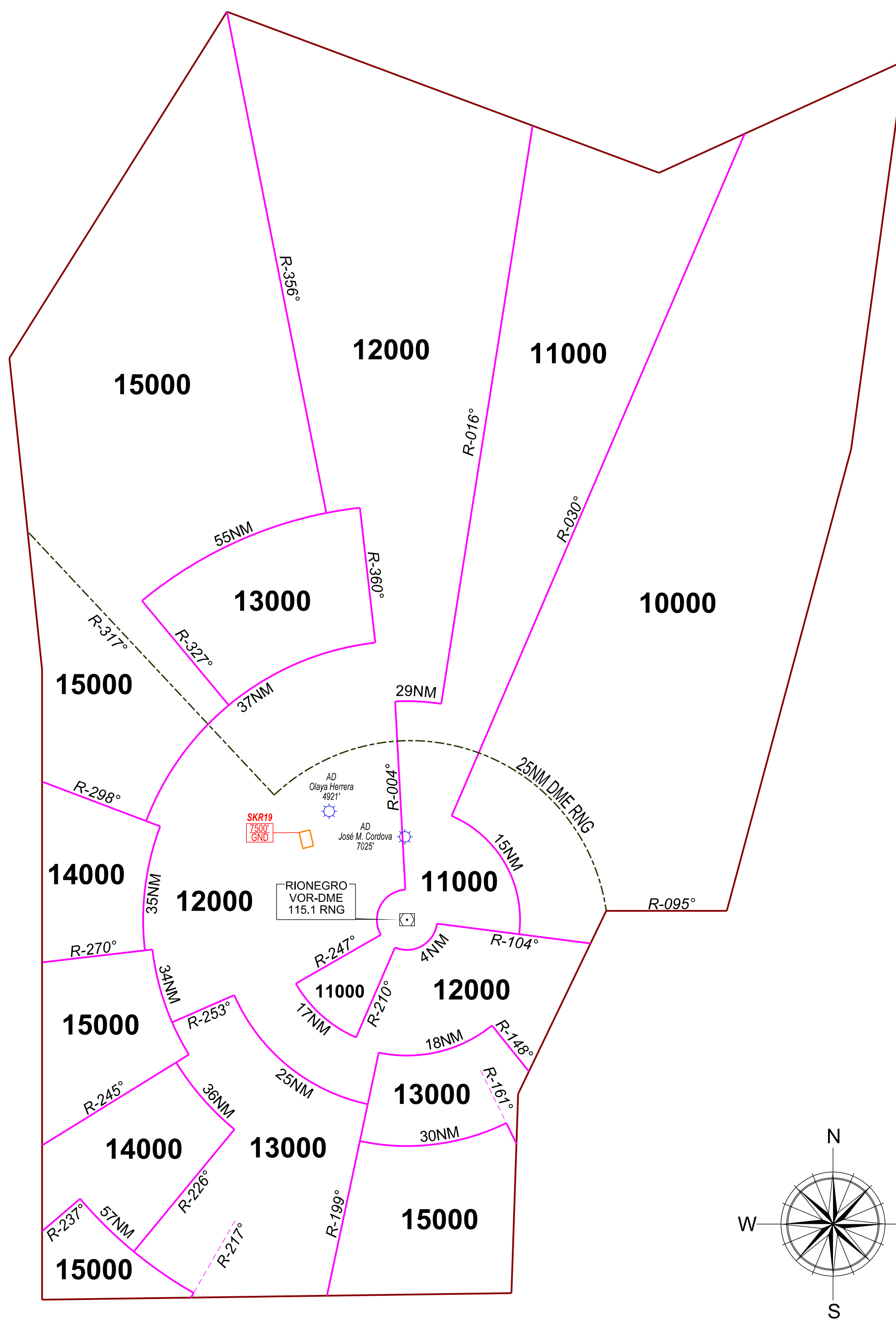
POSICION	Coordenadas WGS84		CLAVE REFERENCIA	AERONAVE MAXIMA PERMITIDA	OBSERVACIONES
	latitud	longitud			
C1	6°10'28.69"	75°25'36.63"	E	B747	N / A
C1A	6°10'29.10"	75°25'36.71"	F	B747-8	N / A
C2	6°10'31.05"	75°25'36.64"	E	B747	N / A
C3	6°10'33.41"	75°25'36.65"	E	B747	N / A
C4	6°10'35.58"	75°25'36.53"	D	MD-11 / B767	N / A
C5	6°10'35.77"	75°25'36.66"	E	B747	N / A
C6	6°10'37.51"	75°25'36.45"	D	MD-11 / B767	N / A
C7	6°10'38.59"	75°25'36.65"	E	B747	N / A
C8	6°10'39.45"	75°25'36.46"	D	MD-11 / B767	N / A
C9	6°10'41.74"	75°25'36.66"	E	B747	N / A



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

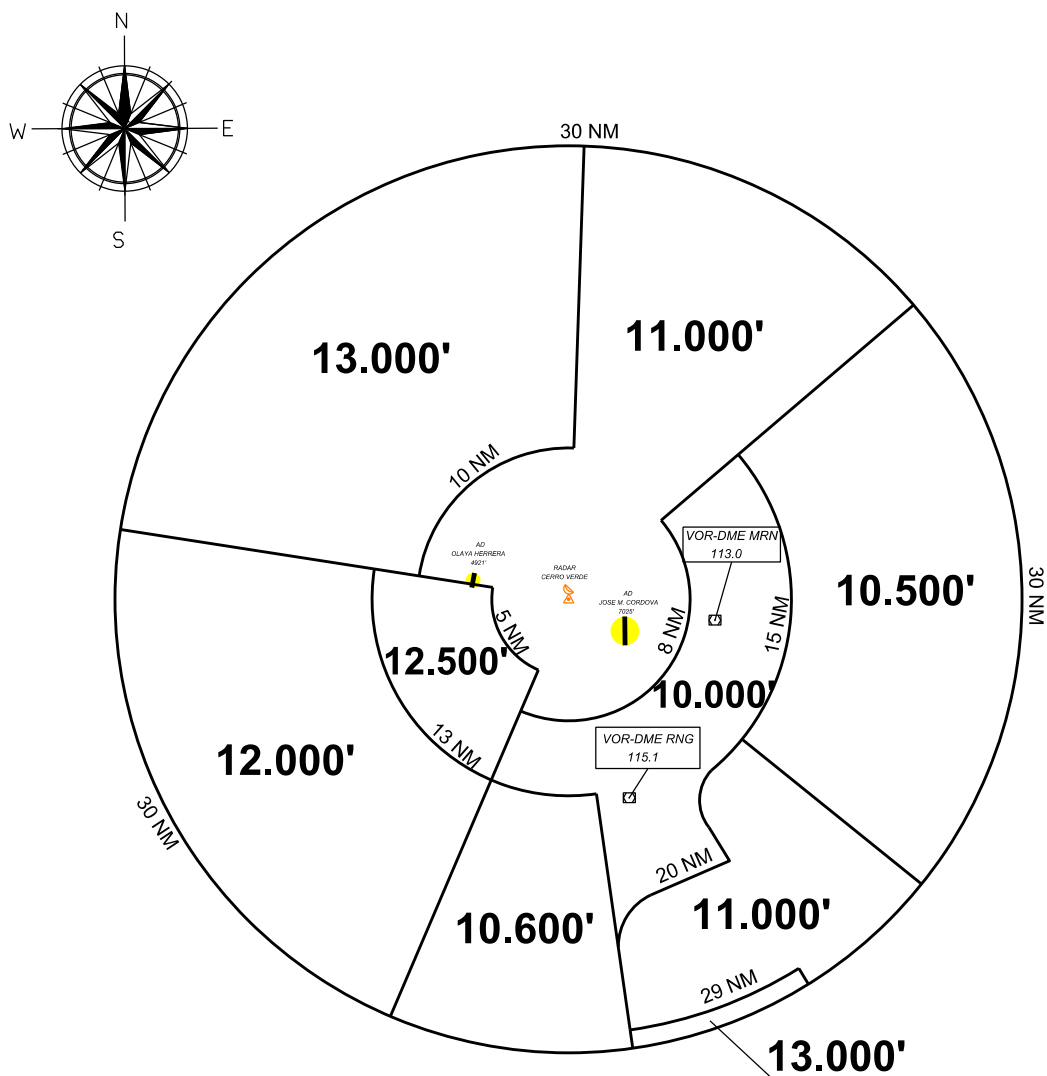


VOR-DME RIONEGRO



ALTITUDES MINIMAS DE VECTORIZACION

AREA TERMINAL MEDELLIN



MVAS CENTRO ANTENA
RADAR CERRO VERDE

ESTAS ALTITUDES NO SON CONSECUENTES CON LOS MEA'S.
ESTA INFORMACIÓN ES CON FINES ATC UNICAMENTE

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO