

**1. INDICADOR DE LUGAR /  
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKCO - TUMACO**  
La Florida**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

**Coordenadas ARP:** 01 48 51,81 N 078 44 56,56 W  
**Distancia y dirección a la ciudad:** NIL  
**Elevación:** 7 m / 23 ft  
**Temperatura de referencia:** 30 °C  
**Declinación magnética:** 02° 17' W (2009) / 00° 06' W anual  
**Administración:** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
**Dirección:** Aeropuerto La Florida - Tumaco  
**Teléfono:** DDN 0X2 - 7276537 - TWR 7270487  
**Fax:** 7272598  
**AFS:** SKCOYDYA  
**Tránsito autorizado:** IFR / VFR  
**Observaciones:** Departamento Nariño

**3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION**

**Aeropuerto:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**Aduana e Inmigración:** No  
**Médicos y sanidad:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**AIS/ARO:** No Disponible  
**MET:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**ATS:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**Abastecimiento de combustible:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**Seguridad:** No  
**Observaciones:** NIL

**4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA**

**Instalaciones para el manejo de carga:** A cargo de las empresas aéreas  
**Tipos de combustible:** JET A-1  
**Tipos de lubricantes:** No  
**Capacidad de reabastecimiento:** No  
**Espacio disponible en hangar:** No  
**Instalaciones para reparaciones:** No  
**Observaciones:** NIL

**5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS**

**Hoteles:** En la ciudad  
**Restaurantes:** No  
**Transporte:** Autobuses  
**Instalaciones médicas:** No  
**Banco:** No  
**Oficina postal:** No  
**Información turística:** No  
**Observaciones:** NIL

**6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO SALVAMENTO**

**Categoría:** 4  
**Equipo de salvamento:** Herramienta de estricación, 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 6.048 Lt/min

**7. REMOCION DE OBSTACULOS**

**Equipos:** No  
**Prioridad de limpieza:** No  
**Observaciones:** NIL

**8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO**

**Plataforma:** **Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** 23/F/A/X/T  
  
**Calles de rodaje:** **Anchura:** 22 m  
**Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** 23/F/A/X/T

**Posiciones de comprobación:**  
**VOR:** No  
**INS:** No  
**Altímetro:** Plataforma.

**Observaciones:** NIL

**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE**

**Sistema de guía de rodaje:** No

**Señalización de RWY:** No

**Señalización de TWY:** No

**Observaciones:** NIL

**10. OBSTACULOS**

**En áreas de aproximación y despegue:** Sí

**RWY:** 06

**Obstáculo:** Draga

**Localización:** No

**Señalización:** No

**Observaciones:** Ejercer precaución en aproximación pista 06.

**11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO**

**Oficina MET:** No  
**Horario:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**TAF/ Periodo de validez:** No  
**Pronostico de aterrizaje:** No  
**Información:** METAR, SPECI  
**Documento de vuelo:** No  
**Idioma:** Español  
**Cartas:** No  
**Equipo suplementario:** Estación Meteorológica Automática  
**Dependencias ATS atendidas:** TWR  
**Información adicional:** No  
**Observaciones:** NIL

## 12. CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

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	
06	NIL 056	1.600 x 30	01 48 36,53 N 078 45 17,53 W	0,50 2	No	No	1.720 x 150	NIL	NIL	Asfalto 23/F/A/X/T
24	NIL 236	1.600 x 30	01 49 07,03 N 078 44 35,59 W	7,0 23	No	No	1.720 x 150	NIL	NIL	
Observaciones: NIL										

Perfil: No

## 13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	1.600	1.600	1.600	1.600
24	1.600	1.600	1.600	1.600
Observaciones: NIL				

## 14. LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA

RWY	APCH	PAPI <sup>(1)</sup> APAPI <sup>(2)</sup>	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
06	No	No	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
24	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
Observaciones: NIL									

## 15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI <sup>(1)</sup> LDI <sup>(2)</sup>	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
No	(1) 1 cerca THR 06 (1) 1 cerca THR 24	Azules	No	Planta eléctrica	WDI pista 24 no visible desde torre de control, ejercer precaución

## 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	NIL

**17. ESPACIO AEREO ATS**

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
<b>Tumaco CTR:</b> Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP.	<u>3.000 FT AGL</u> GND	D	LA FLORIDA TWR ES	18.000 FT

**18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS**

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	La Florida TWR	118,1 MHz	0600am-0600pm (1100-2300)utc	NIL

**19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE**

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
VOR DME	TCO TCO	114,0 MHz CH 87 X	H24 H24	01 48 52 N 078 44 53 W 01 48 52 N 078 44 53 W	NIL NIL	Cobertura 100 NM Cobertura 150 NM

**20. REGLAMENTACION LOCAL****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 quedo establecido en el numeral 1.5 anterior.

**1.8 Intersecciones autorizadas:**

RWY	INTERSECCION	DISTANCIA TORA (m)
06	ALPHA	1350

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**

---

NIL

---

**23. INFORMACION SUPLEMENTARIA**

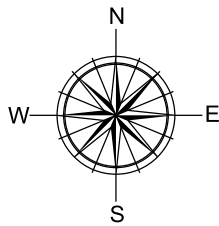
---

- Presencia de personal en umbral pista 06 ejercer precaución.
- Concentración de aves en despegue y aterrizaje pista 06/24, ejercer precaución.
- Torre visibilidad reducida hacia umbral pista 24 por presencia de árboles altos.
- Obstáculo montado, Antena de 80 metros de altura aproximadamente, lado izquierdo en trayectoria de aproximación pista 24, ejercer precaución
- Obstáculo montado torre radar 65 metros de altura ubicado a 1818m del umbral 24 en coordenadas 01 49 22,7 N 078 43 39,7 W

# ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL  
CTR TUMACO  
SKCO/ TCO AD: 23 FT

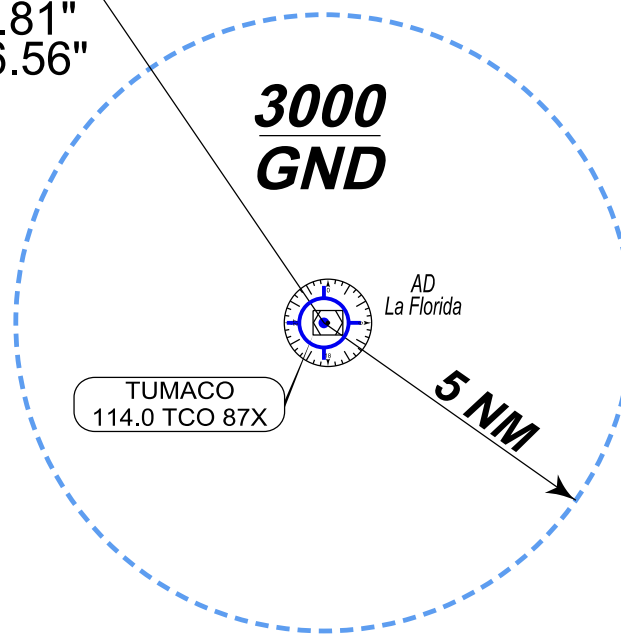
COLOMBIA  
NARIÑO  
TUMACO



FIR BOGOTA  
SECTOR CALI  
CTA  
CLASE A  
FL-175-FL-245  
MEA - FL-175(E)  
GND/500 \ MEA(G)

**ARP**

N 01°48'51.81"  
W078°44'56.56"



TUMACO  
CTR  
Clase (D)  
(GND- 3000)

PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO

PLANO DE AERÓDROMO – OACI

ARP  
01°48'51.81"N  
078°44'56.56"W

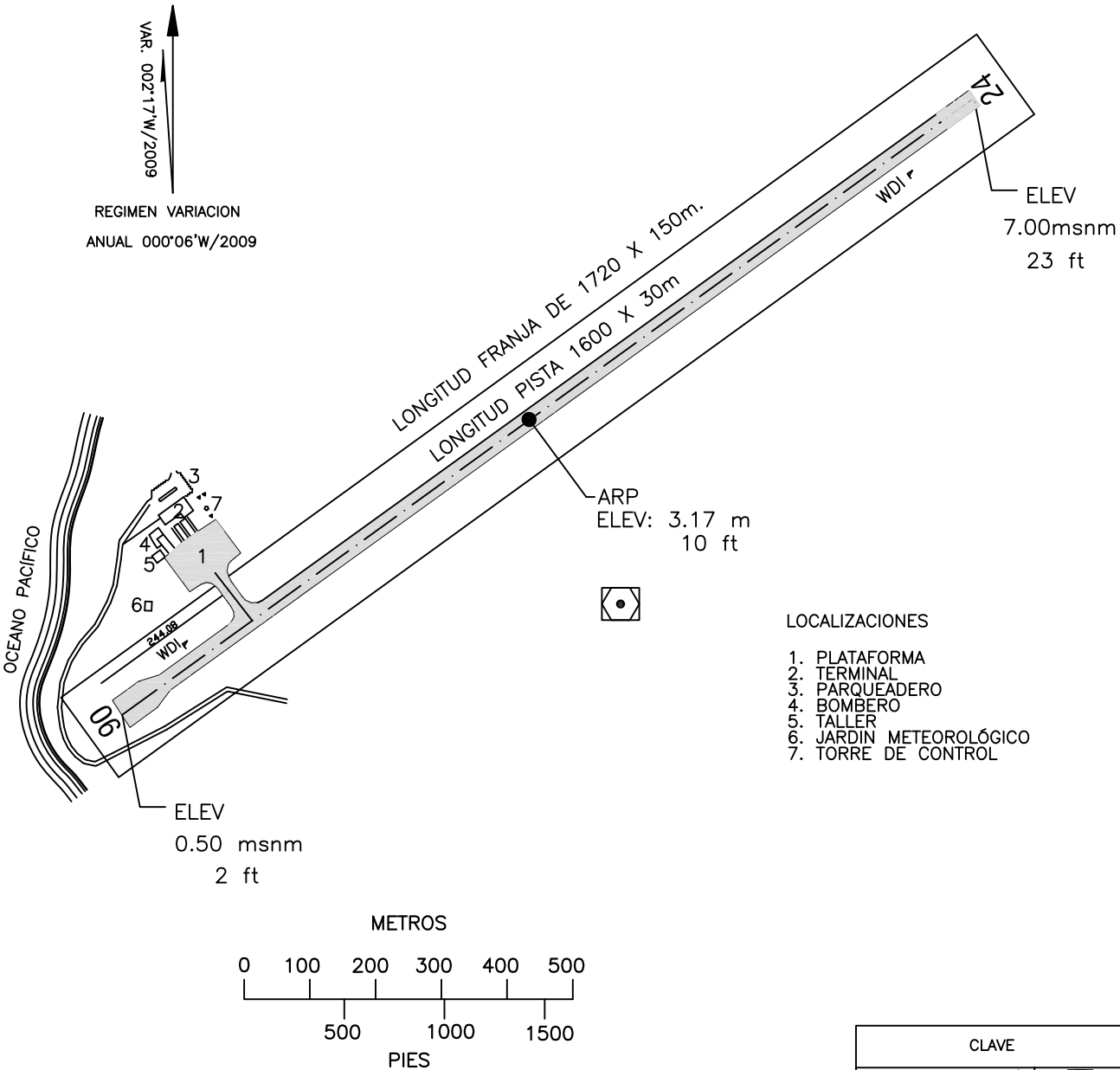
ELEV: 7.00 m  
23 ft

TWR 118.1

TUMACO /  
LA FLORIDA

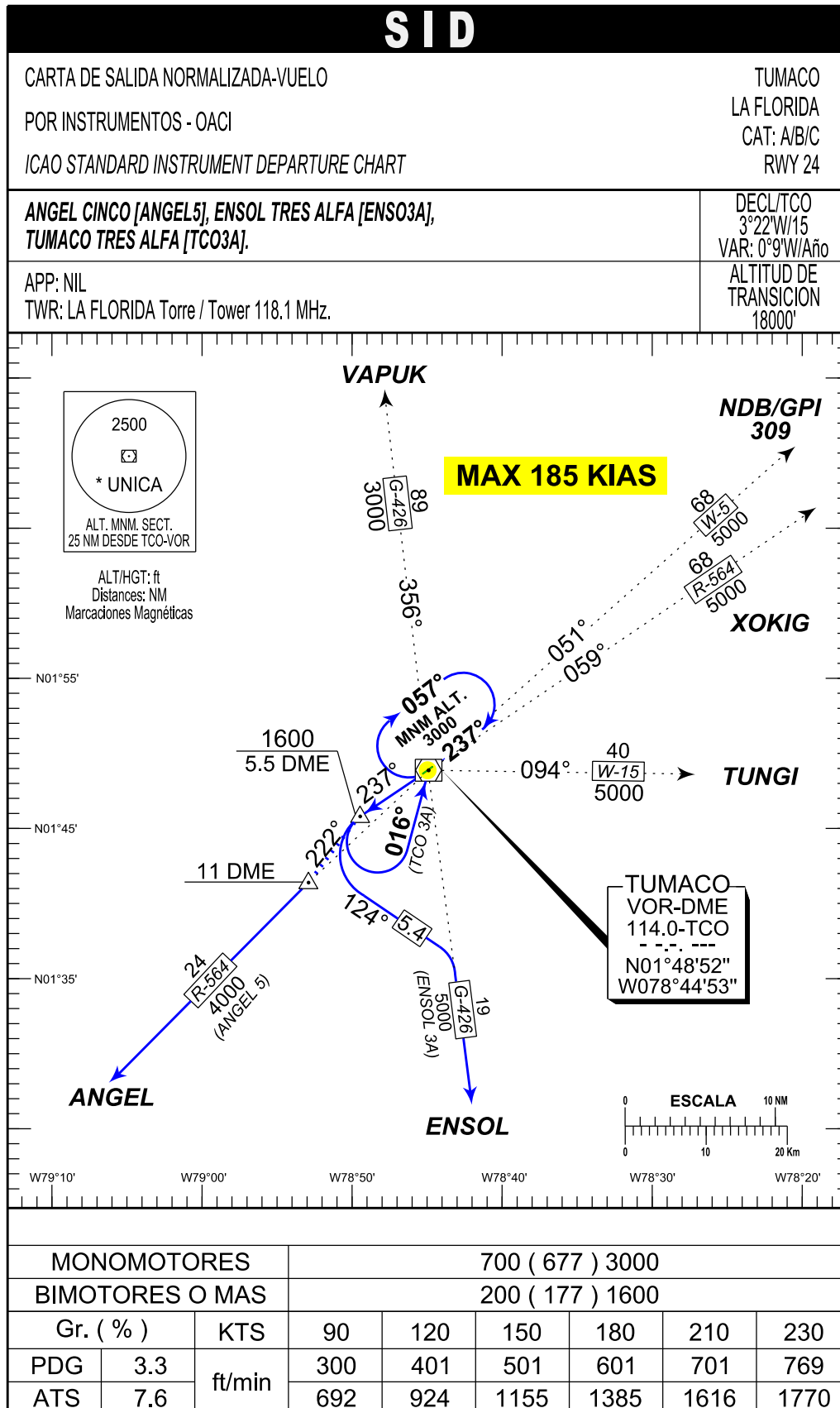
RWY	DIRECCIÓN MAG.	THR	RESISTENCIA
06	056	01°48'36.53"N 078°45'17.53"W	ASFALTO
24	236	01°49'07.03"N 078°44'35.59"W	23/F/A/X/T

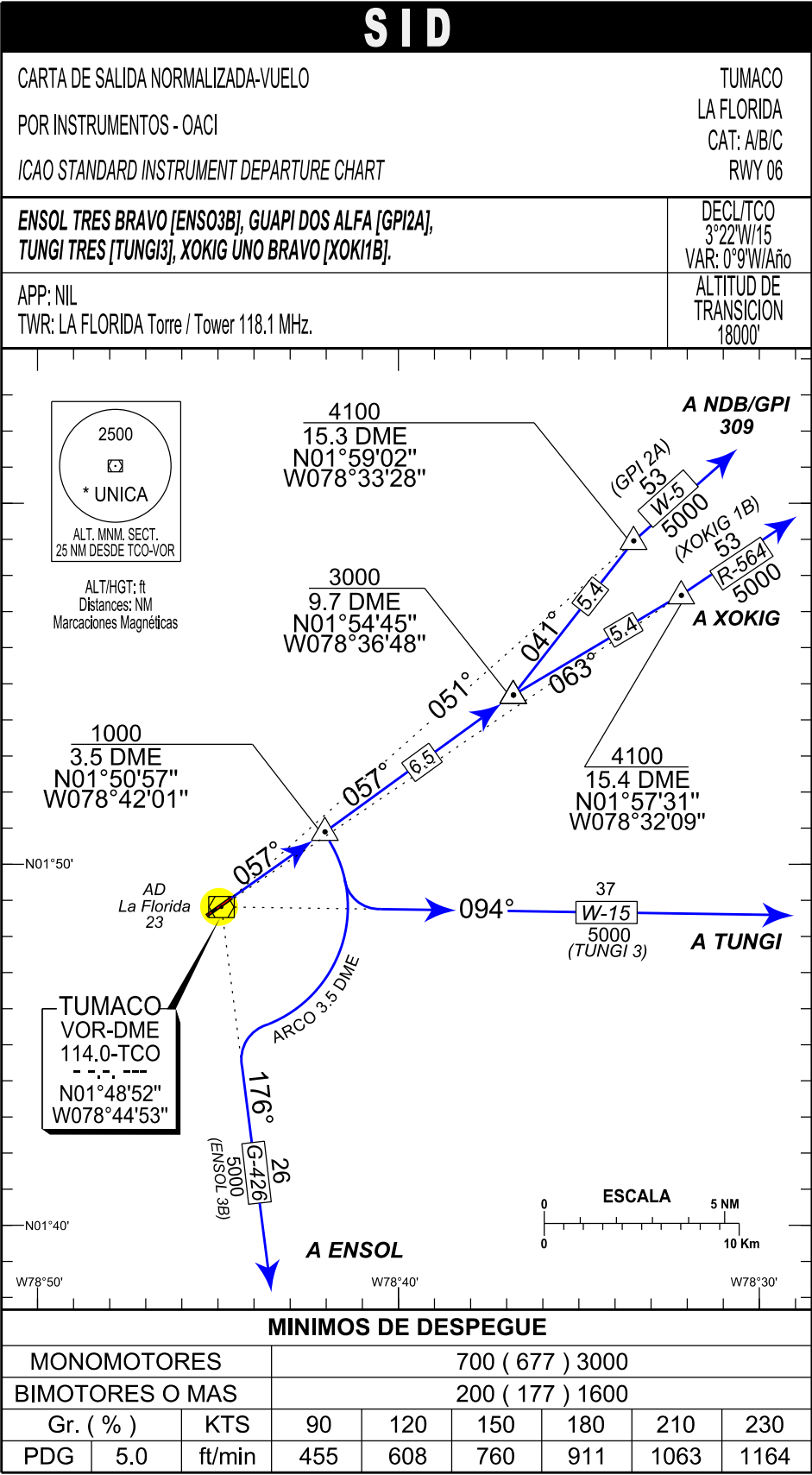
COORDENADAS WGS-84  
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS  
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS  
CALLES DE RODAJE ANCHO 22m

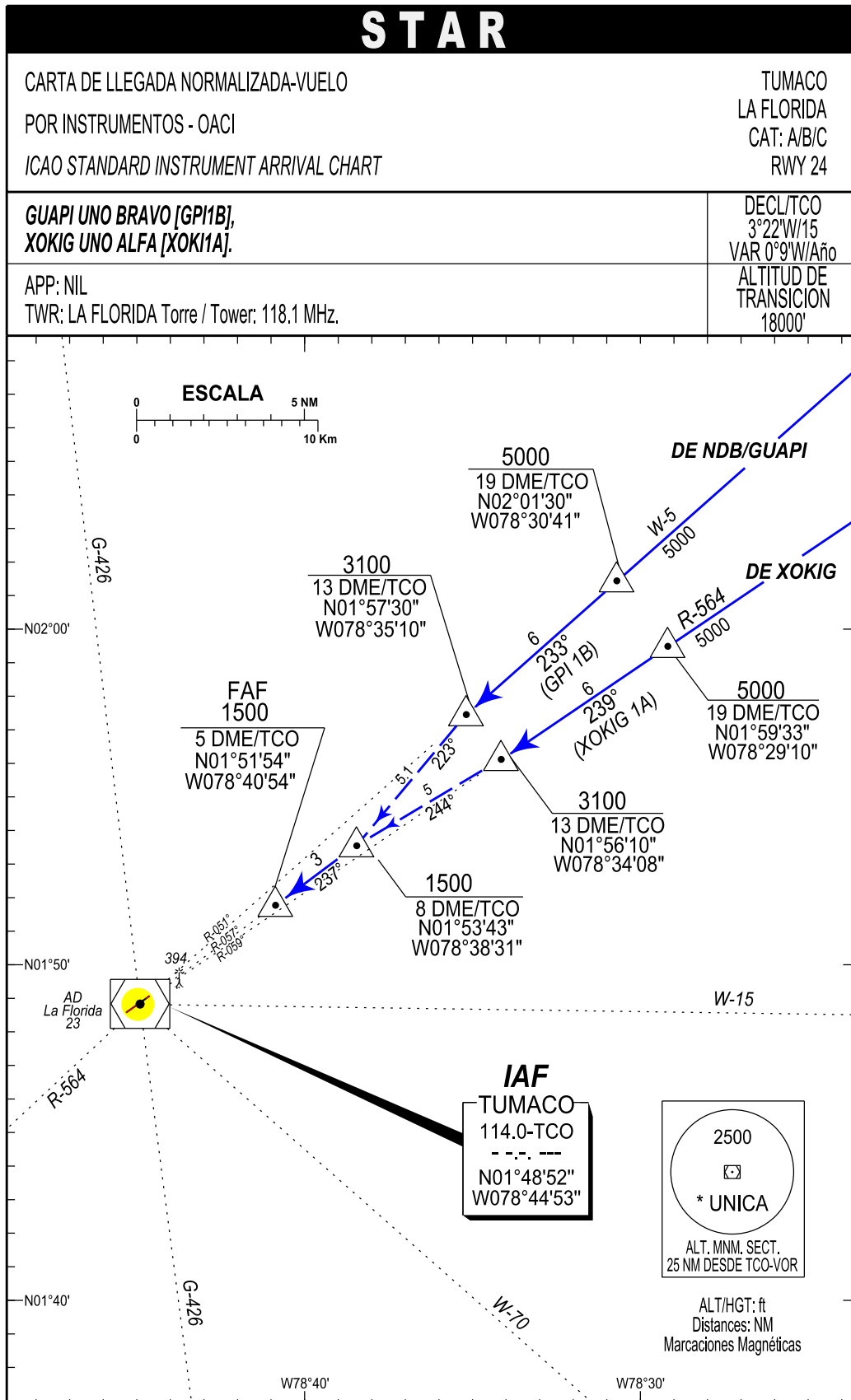


PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO

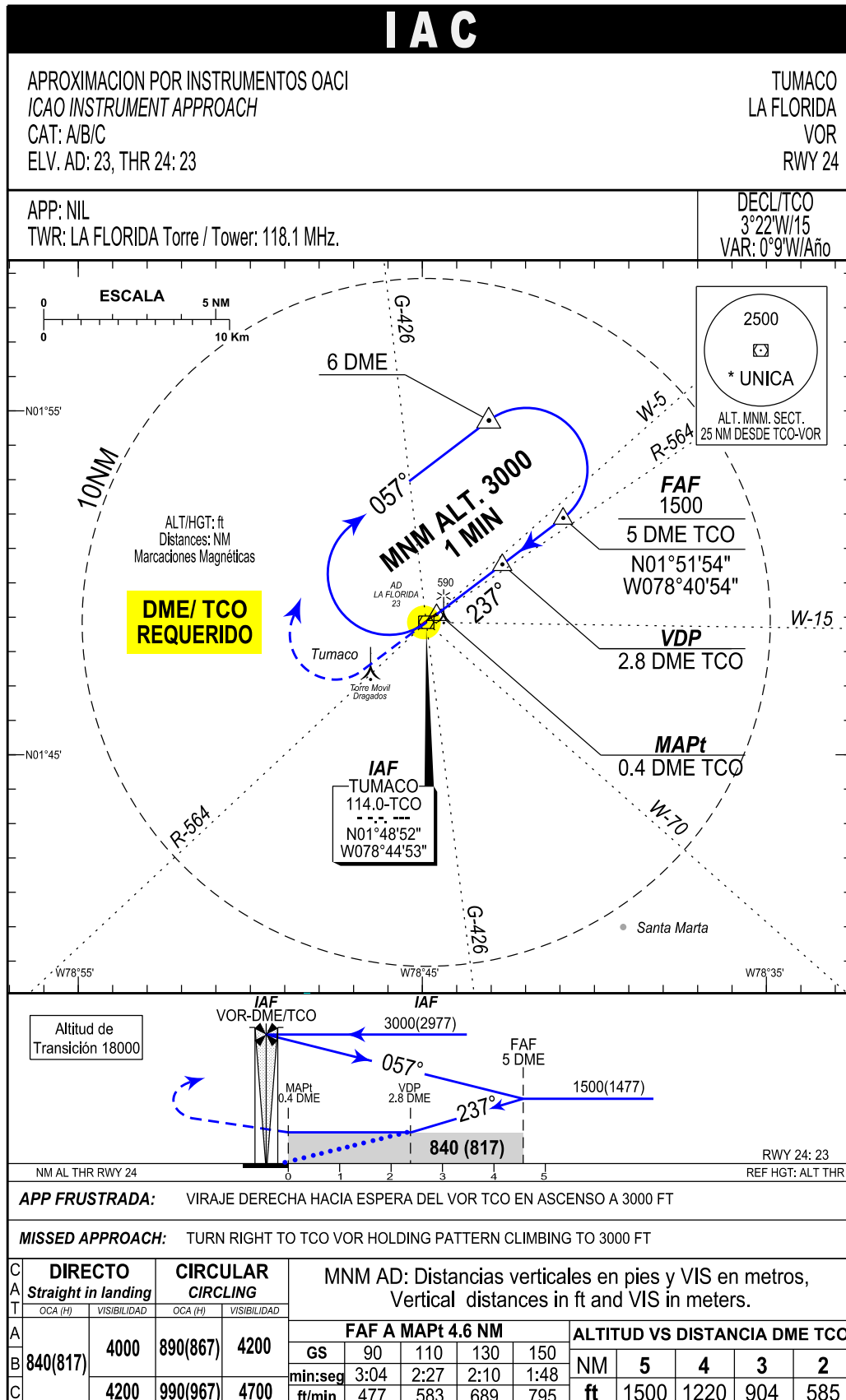




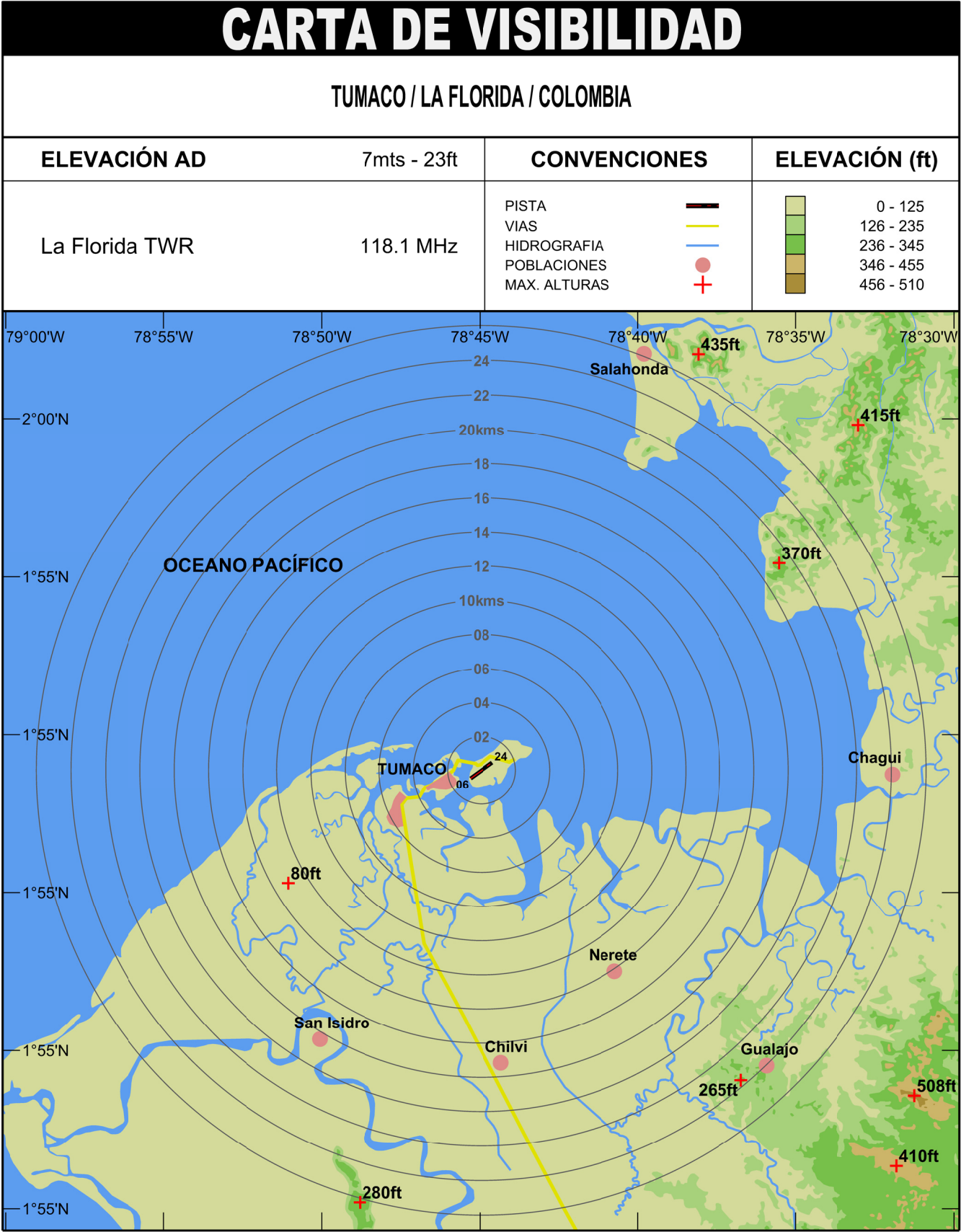




PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO



PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO



PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO