

**INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKRG - 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: 07° W (2021) / 00° 09' 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 - SKRGYDYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Antioquia

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACIÓN

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 EXTINCIÓN DE INCENDIO SALVAMENTO

Categoría: 8
Equipo de salvamento: Herramienta de extricación, 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 L/min. Kit básico para atender emergencias con mercancías peligrosas.

7. REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

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

8. DETALLES DEL ÁREA 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, K, N2 = E
 (Categoría E hasta 65m de envergadura)
 N, N1, S1, S2 = 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 GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Tableros indicativos de Calles de rodaje y señales horizontales para calles de rodaje N, N1, N2, S1, S2

Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura.

Señalización de TWY: Tableros iluminados

Observaciones/ Sistema de guía de rodaje: NIL

10. OBSTÁCULOS

En áreas de aproximación y despegue: Si

RWY: 19/01

Obstáculo: Arboles Altos

Localización: NIL

11. SERVICIO METEOROLÓGICO 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

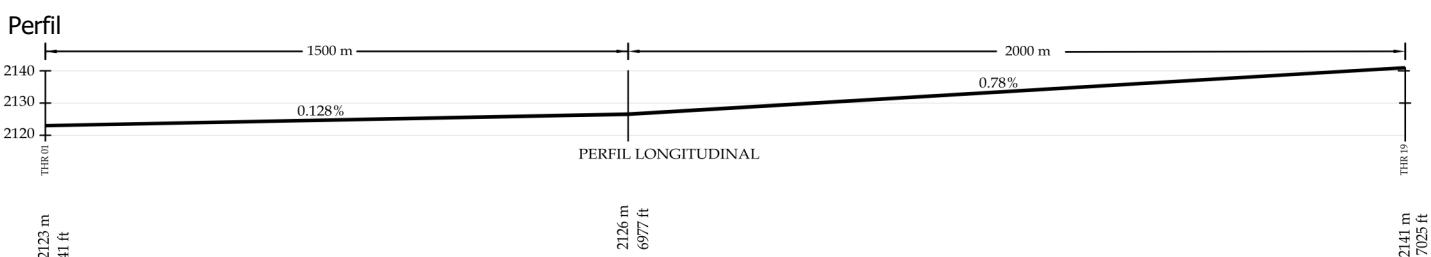
Dependencias ATS atendidas: APP, TWR, ARO

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	No	3.560 x 118	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 118	90m x 90m	NIL	



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	ALS			PAPI (1)		REDL		
	Aproximación			APAPI (2)		Borde de pista		
	Categoría (I, II, III)	Longitud (m)	Intensidad (Alta - Media - Baja)	Indicador de trayectoria de aproximación de precisión	Color	Longitud (m)	Intensidad (Alta - Media - Baja)	
01	ALS F 2			(1) 3° MEHT 68 ft	Blancas	2840	Alta	
	II	900	Alta	(1) 5,24 %	Amarillas	600	Alta	
19	No			(1) 3° MEHT 40 ft	Blancas	2840	Alta	
				(1) 5,24 %	Amarillas	600	Alta	

RWY	REIL		RTHL	RTZL	RENL	STWL	RCLL			
	Identificadoras de fin de pista						Eje de pista			
	Color	Longitud (m)	Separación (m)	Intensidad (Alta - Media - Baja)						
01	No	Verdes	Si	Rojas	No	Blancas	2540	30	Alta	
							600	30	Alta	
							300	30	Alta	
19	No	Verdes	No	Rojas	No	Blancas	2540	30	Alta	
							600	30	Alta	
							300	30	Alta	

Observaciones: NIL

15. OTRAS LUces, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI (1) LDI (2)	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Sí	(1) 1 cerca THR 01 (2) 1 cerca de la bahía 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
<p>Rionegro CTR:</p> <p>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:</p> <p>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</p> <p>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:</p> <p>f. 06 15 38.00 N 075 33 37.00 W</p> <p>Luego hasta el punto de origen</p>	<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 118.35 MHz 121.5 MHz 121.9 MHz 121.65 MHz	H24 H24 H24 H24	Frecuencia Alterna Emergencia SMC Autorizaciones
APP	Medellín APP	126.1 MHz 121.1 MHz	H24 H24	Sector Norte Sector Sur
ACC	Medellín Control	127.2 MHz	H24	
FIS	Medellín Información	127.2 MHz	1100 – 2300 UTC	Las tripulaciones deben colacionar al primer contacto con el ATC el mensaje ATIS de la hora.
ATIS		115.1 MHz	H24	
MET		127.7 MHz	H24	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
ILS/LLZ ILS/GP ILS/DME MM LM	IMDE	110.9 MHz 330.8 MHz CH 46-X	H24 H24 H24	06 10 58.27 N 075 25 23.66 W 06 09 06.74 N 075 25 19.02 W	6.875 ft 7.046 ft 7.046 ft	Cobertura 25 NM a 0,55 NM, rumbo 180° Cobertura 25 NM

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

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 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:

- 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 despega 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 atractantes 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 agrílaser.

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

2.1.1 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).
 - El rodaje de aeronaves categoría "D" o mayor, debe ser por calle de rodaje N2 y se debe suspender el tránsito de aeronaves por calle de rodaje N y N1.
 - 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 N2.
- El rodaje de Aeronaves categoría "C" por calle de rodaje N2 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 simultáneo de dos Aeronaves categoría "C" o menor.

2.1.2 Rodaje en plataforma comercial por calles de rodaje S1 y S2.

- Calle de rodaje S1: apta hasta aeronaves categoría "C" o menor (categoría "C" aeronaves con 36m de envergadura).
- Calle de rodaje S2: apta hasta aeronaves categoría "C" o menor (categoría "C" aeronaves con 36m de envergadura).
- El rodaje de dos aeronaves categoría "C" o menor, puede ser simultáneo por calles de rodaje S1 y S2, en los puntos donde se unifican se deberá parar en los puntos de espera intermedio según indicaciones de control de superficie.
- En caso de Afluencia de tráfico la calle de rodaje S2 se cierra por medio de facilidad y se señalizará el cierre de calle sobre los puntos de espera intermedio con conos o luces rojas para utilizar esta calle como zona de parqueo de aviación general o pernoctas, dejando las aeronaves estacionadas al interior de la zona de seguridad de marcada con el fin de garantizar la seguridad operacional.

2.1.3 Procedimiento de rodaje de aeronaves en dirección a punto de espera A1 y A2 e ingreso a pista 01.

Para el ingreso a la pista 01 se tiene dos puntos de espera; denominados A1 y A2, ubicadas en las siguientes coordenadas:

- Cuando estén rodando dos aeronaves simultáneamente por calle de rodaje Alfa en dirección de los puntos de espera A1 y A2, la primera aeronave debe dirigirse a A1 y la segunda a A2.
- Cuando una aeronave clave E (aeronaves con envergadura hasta 56m) este estacionada en A1 se podrá estacionar otra aeronave clave E (aeronaves con envergadura hasta 56m) sin ninguna restricción en A2.
- Cuando una aeronave clave E (aeronaves con envergadura hasta 56m) estén simultáneamente estacionadas en A1 y A2, no existe restricción en el orden de ingreso a la pista.
- Cuando una aeronave de clave F (B747-800) opere en el aeropuerto deberá tener las siguientes restricciones para el rodaje a pista 01.
 - El rodaje de un B747-8 a punto de espera de pista 01 debe ser directamente a punto de espera a A1 (no podrá transitar por detrás de cualquier tipo de aeronave que esté en A2).
 - Cuando este un B747-8 en A1 solo podrá estacionar una aeronave clave D o menor en punto A2.
 - El ingreso a pista por un B747-8 desde A1 solo se podrá realizar cuando el punto A2 no tenga aeronave en espera.
- En el caso que estén rodando dos aeronaves simultáneamente por calle de rodaje Alfa y la primera aeronave llegue directamente a A2, la segunda aeronave deberá esperar en paralela o continuar el rodaje al punto A1 de acuerdo a las siguientes condiciones:
 - Si la aeronave en A2 es clave D o E (aeronaves con envergadura mayor a 36m) la segunda aeronave debe esperar sobre la calle de rodaje A paralela a pista y NO deberá transitar por detrás de la aeronave para ir al punto A1.
 - Si la aeronave en A2 es clave C (aeronaves con envergadura desde 24m hasta 36 m exclusive), solo podrá pasar por detrás una aeronave clave C o menor (Aeronaves con envergadura menor a 36 m exclusive).
 - Si la aeronave en A2 es clave B o menor (aeronaves con envergadura menor a 24m), podrá transitar todo tipo de aeronave por detrás.

NOTA: El piloto de la aeronave sobre calle de rodaje A paralela pista, tendrá el poder de decisión de no transitar detrás de una aeronave en A2 en caso que considere que la separación no es suficiente.

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.

2.3 COORDINACIÓN DE POSICIÓN DE ESTACIONAMIENTO Y PERNOWTA EN AEROPUERTO

Toda Aeronave de la aviación general o de la aviación comercial no regular, que no tenga aprobado un horario regular de

operación en el aeropuerto y que quiera tener como destino el Aeropuerto Internacional José María Córdova, deberá coordinar con el Centro de Coordinación de Operaciones Aeroportuarias, con una antelación a la llegada no menor a 12 horas, la posibilidad de poder tener posición de parqueo, y para ello podrán contactarse por: - correo electrónico con la dirección opercecoaskrg@airplan.aero; - o al celular: 3127014294, y suministraran la siguiente información:

- Tipo de Aeronave
- Matrícula de la aeronave
- Hora de llegada
- Hora de salida
- Nombre del contacto de la persona encargada de la atención en tierra de la aeronave, pasajeros y/o carga a la llegada al aeropuerto
- Número telefónico de la persona encargada de la atención en tierra de la aeronave

NOTA: en caso que la aeronave una vez estacionada en plataforma del aeropuerto internacional Jose María 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.

2.3.1. Operación de aeronaves de Ala Rotatoria en el aeropuerto

El aeropuerto no cuenta con posición de parqueo de helicópteros, Todas las aeronaves deben coordinar con mínimo 12 Horas de antelación, con el Centro de Coordinación de Operaciones Aeroportuarias, Email: opercecoaskrg@airplan.aero; teléfono: 3127014294.

- Tipo de Aeronave
- Matrícula de la aeronave
- Hora de llegada
- Hora de salida
- Nombre del contacto de la persona encargada de la atención en tierra de la aeronave, pasajeros y/o carga a la llegada al aeropuerto
- Número telefónico de la persona encargada de la atención en tierra de la aeronave

De acuerdo al tipo de operación se han definido las siguientes ubicaciones:

Tránsitos cortos (Menores a 2 horas):

- Calle de Rodaje Kilo. (Implica el cierre de la calle de rodaje)
- Calle de Rodaje Julieth. (Implica el cierre de la calle de rodaje)
- Posiciones de terminal de carga de acuerdo a disponibilidad

Pernocas y estancias superiores a 2 horas:

- Remoto número 1 de acuerdo a disponibilidad.

NOTA: Para actividades de reabastecimiento de combustible se debe coordinar con el Inspector de Plataforma a través de la frecuencia.

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.
- 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).

Tabla 1

TERMINAL DE PASAJEROS				
SPOT ENCENDIDO DE MOTORES	COORDENADAS WGS84		POSICIÓN	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE
	LATITUD N	LONGITUD W		
1	6°10'7.04"	75°25'47.94"	R4	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo S1 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.
			R5	
			1B	
2	6°10'8.01"	75°25'44.07"	1	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo S1 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	
			R1	
			R2	
			R3	
3	6°10'9.12"	75°25'39.99"	R1	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo S1 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.
			1	
			2	
			3	
			4	
4	6°10'12.14"	75°25'36.21"	4	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo S1 hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 mirando hacia el Nororiente. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			5	
			6	
			7	

TERMINAL DE PASAJEROS				
SPOT ENCENDIDO DE MOTORES	COORDENADAS WGS84		POSICIÓN	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE
	LATITUD N	LONGITUD W		
4A	6°10'9.16"	75°25'35.73 "	3	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4A mirando hacia el Sur. Aeronaves categoría "C" de envergadura o inferior.
			4	
			5	
			6	
			7	
5	6°10'15.78"	75°25'34.15"	5	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 "E" de envergadura o inferior.
			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	
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	
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.
16	6°10'26.58"	75°25'46.90"		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.

TERMINAL DE CARGA				
SPOT ENCENDIDO DE MOTORES	COORDENADAS WGS84		POSICION	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE
	LATITUD N	LONGITUD W		
17	6°10'30.32"	75°25'33.34"	C2	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 17 mirando hacia el norte. NOTA: EL USO DE ESTE SPOT CIERRA TRANSITO POR TWY FOX
			C3	
18	6°10'34.31"	75°25'33.28"	C1	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 18 mirando hacia el sur
			C1A	
			C2	
			C3	
19	6°10'36.98"	75°25'33.28"	C5	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 19 mirando hacia el norte.
			C6	
			C7	
			C8	
			C9	
20	6°10'40.09"	75°25'33.33"	C7	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 19 mirando hacia el norte.
			C8	
			C9	
21	6°10'41.01"	75°25'33.35"	C5	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 21 mirando hacia el sur.
			C6	
			C7	
			C8	
			C9	

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.

- Ejercer precaución por obstáculo ubicado en las siguientes coordenadas:

TIPO	COORDENADAS	ELEVACIÓN
TORRE DE COMUNICACIONES	06 09 26.89 N 075 24 15.22 W	7146 FT AMSL

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.
- Presencia de globos y cometas en coordenadas 06 09 52.06 N 075 25 22.80 W en un radio de 50 NM desde GND hasta 34000 ft , Ejercer precaución.

PROCEDIMIENTO HELICOPTEROS

PROCEDIMIENTO HELICOPTEROS (K)

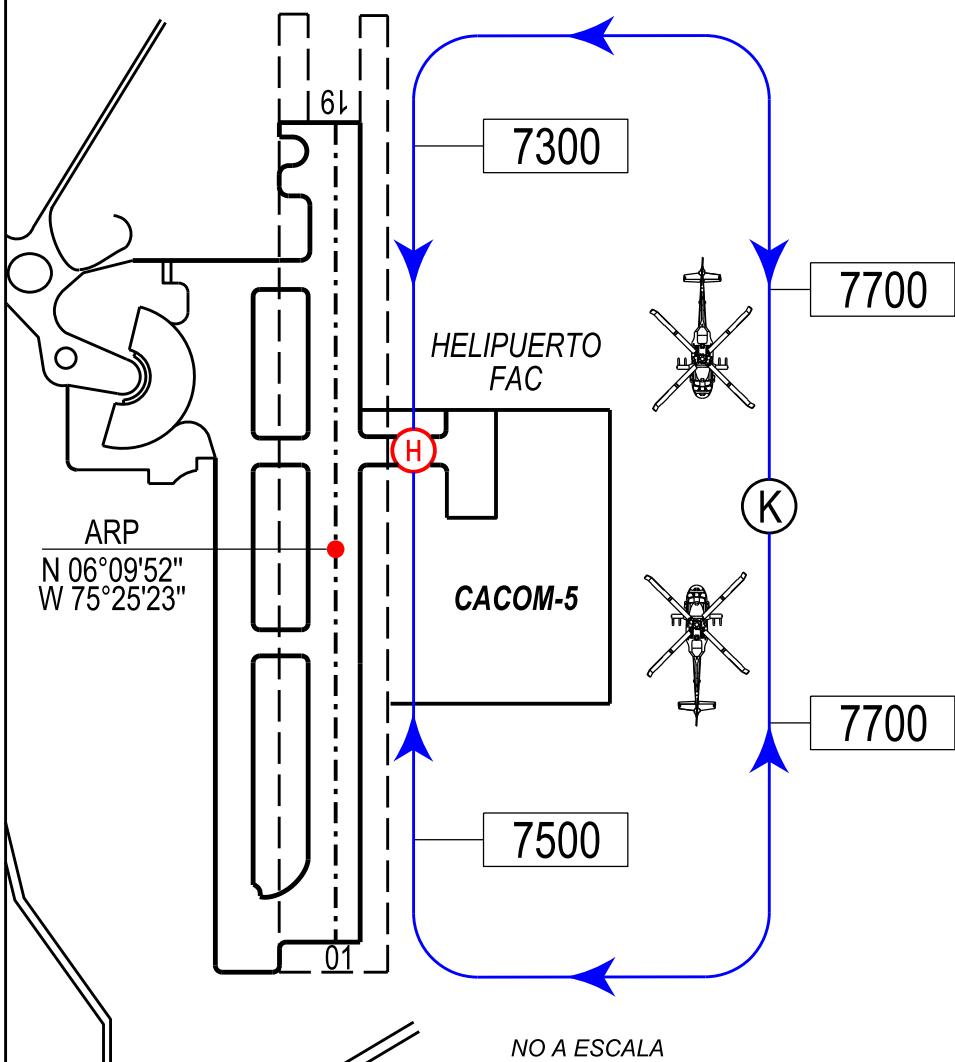
COLOMBIA

CACOM - 5 / JOSE MARIA CORDOVA

ANTIOQUIA

SKRG

RIONEGRO

PROCEDIMIENTO HELICOPTEROS (K)DECL/RNG
5°58'W/13
VAR: 0°8.2' W/AñoAPP MEDELLIN Aproximación Terminal Norte: 126.1 MHz, Terminal Sur: 121.1 MHz,
TWR JOSE Ma CORDOVA: 118.6 MHz, CONSOLA FAC (SATURNO): 129.2 MHz.ELEVACION
AD. 7025'

NOTA:
1-ALTITUD MAXIMA EN EL CIRCUITO 7700' MSL
2-VER NORMAS PROCEDIMENTALES.

ALT/HGT: ft
Distances: NM
Marcaciones Magnéticas

**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.

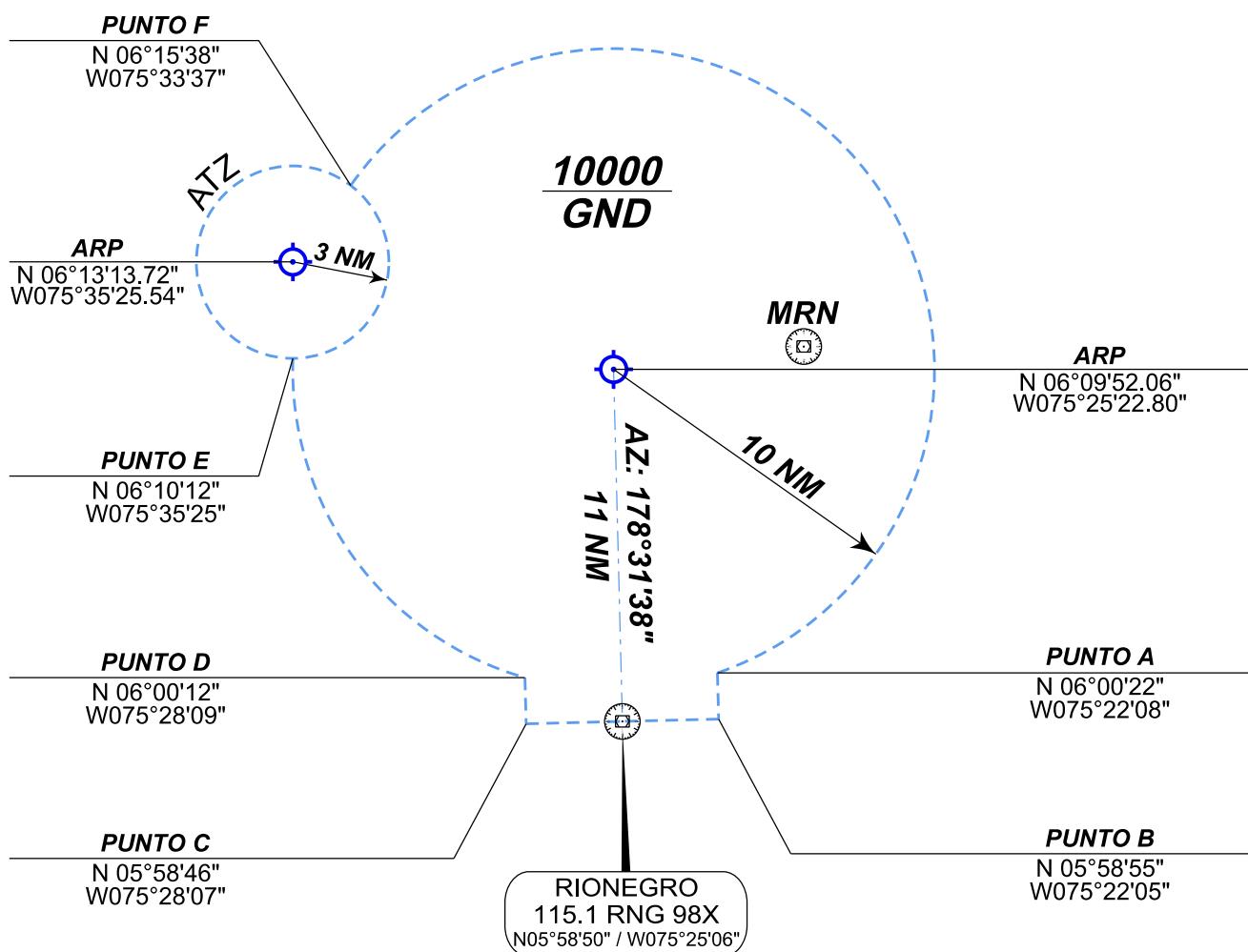
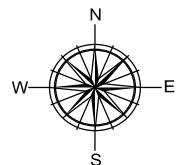
ZONA DE CONTROL (CTR)

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)



PLANO DE AERÓDROMO
OACI

SKRG - RIONEGRO
JOSÉ MARÍA CÓRDOVA
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN 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		DIMENSIÓN DE FRANJA: 3560m X 118m					
19	179,61°/186	06°10'49.32"N 75°25'23.61"W	2141 m / 7025 ft			19	3440	3440	3640	3440

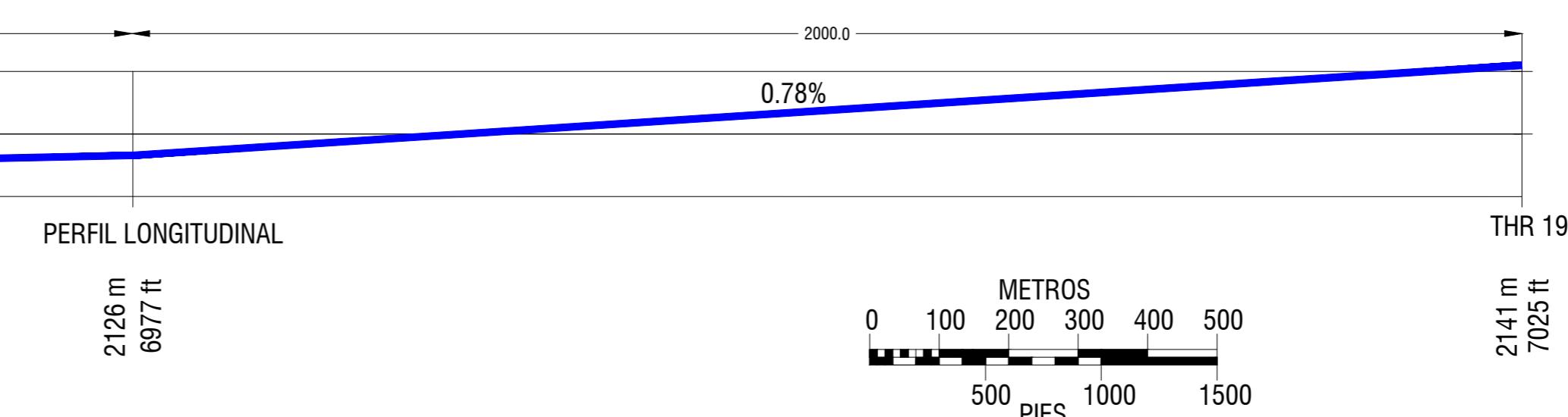
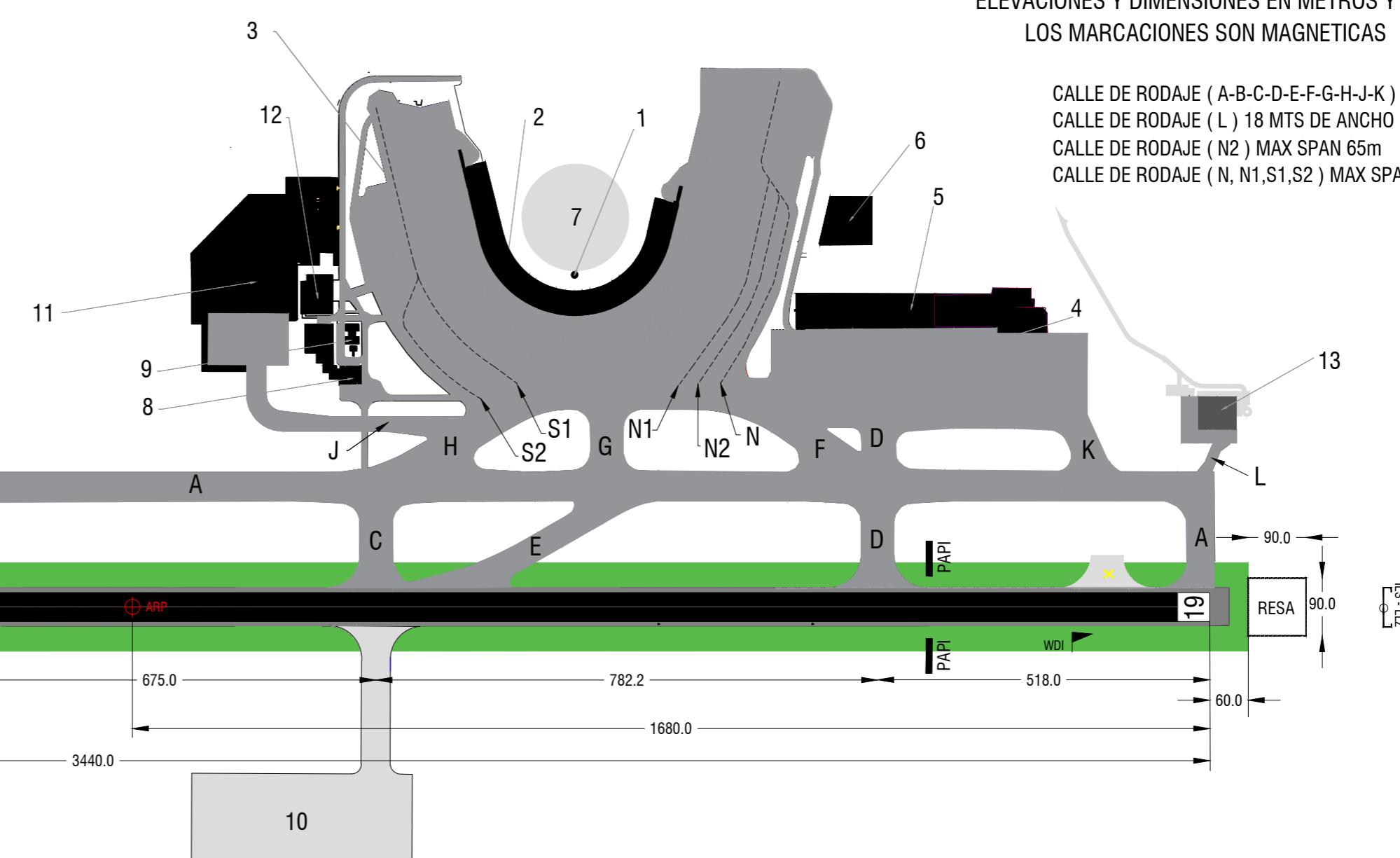
LOCALIZACIÓN

1. Torre Control.
2. Terminal de pasajeros.
3. Plataforma Comercial.
4. Plataforma de Carga
5. Terminal de Carga
6. Tanques de combustible
7. Parqueadero
8. Bomberos
9. Cuartel Policía y Caniles.
10. Plataforma Militar
11. Centro de Mantenimiento (MRO)
12. Hangar
13. Hangar (FBO)

REGIMEN DE VARIACIÓN
0°9'W / POR AÑO
DECLINACIÓN MAGNETICA
7°11' W / 2021

COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS Y PIES
LOS MARCACIONES SON MAGNETICAS

CALLE DE RODAJE (A-B-C-D-E-F-G-H-J-K) 30 MTS DE ANCHO
CALLE DE RODAJE (L) 18 MTS DE ANCHO
CALLE DE RODAJE (N2) MAX SPAN 65m
CALLE DE RODAJE (N, N1,S1,S2) MAX SPAN 36m

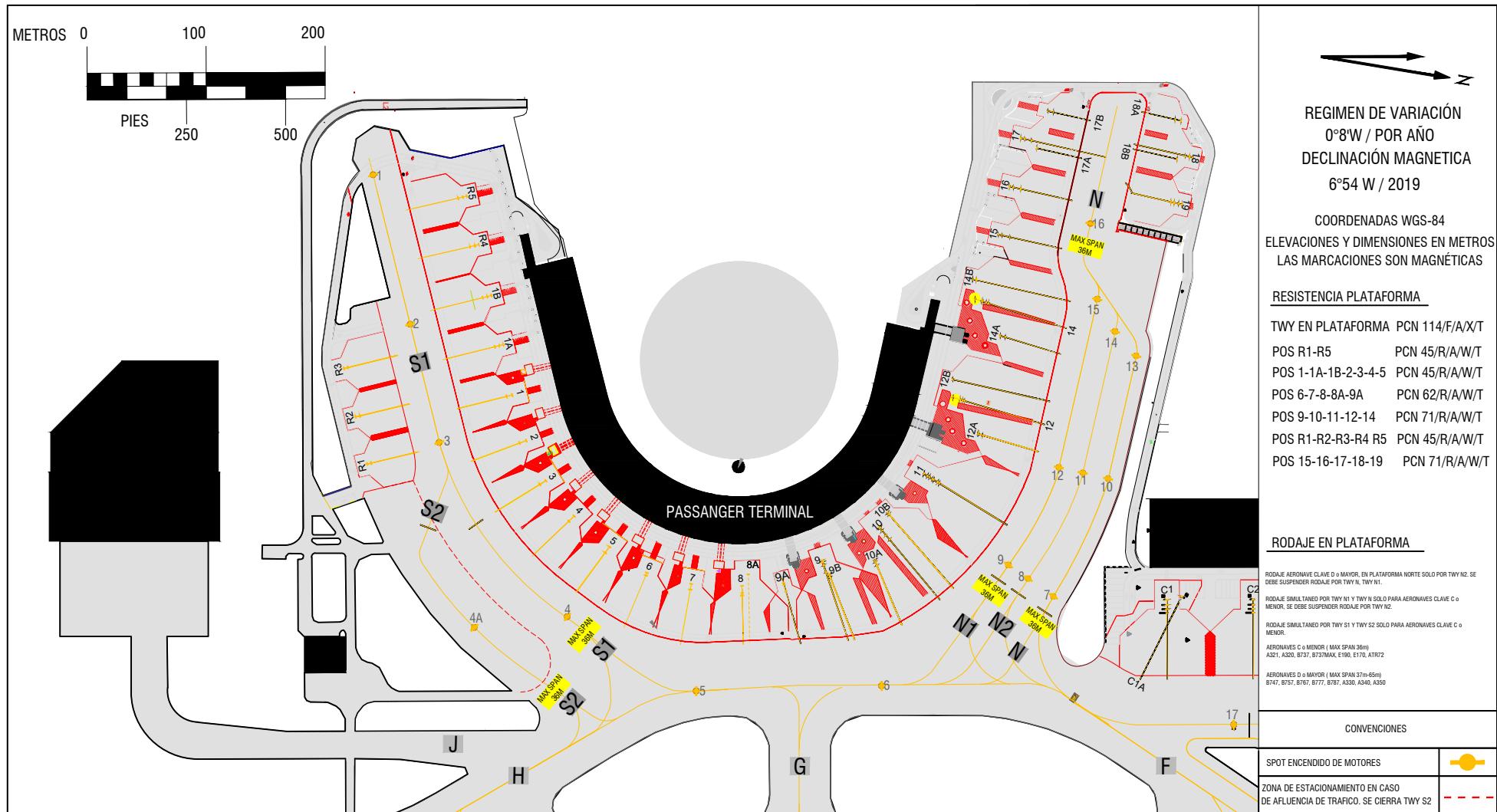


PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA COMERCIAL
OACI

ELEV. PLATAFORMA
2135m.

RWY 01- 19
GND 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA



POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO COMERCIAL

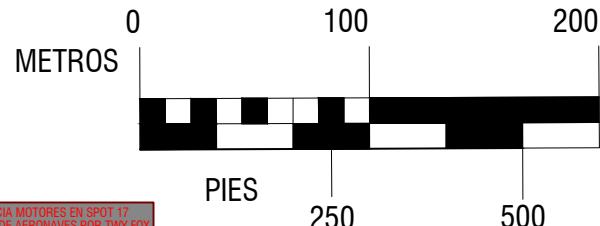
POSICION	COORDENADAS WGS84		CATEGORIA AERONAVE	AERONAVE MAXIMA PERMITIDA	OBSERVACIONES
	LATITUD N	LONGITUD W			
1	06°10'10.60"	75°25'42.09"	C	A321 / 737-900	N / A
1A	06°10'10.27"	75°25'43.43"	C	A321 / 737-900	N / A
1B	06°10'10.98"	75°25'45.04"	C	A321 / 737-900	N / A
2	06°10'11.00"	75°25'40.81"	C	A321 / 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
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
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 18B
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°10'06.95"	75°25'40.30"	C	A321 / 737-900	N / A
R2	06°10'06.74"	75°25'41.57"	C	A321 / 737-900	N / A
R3	06°10'06.74"	75°25'42.73"	C	A321 / 737-900	N / A
R4	06°10'09.53"	75°25'46.37"	C	A321 / 737-900	N / A
R5	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.

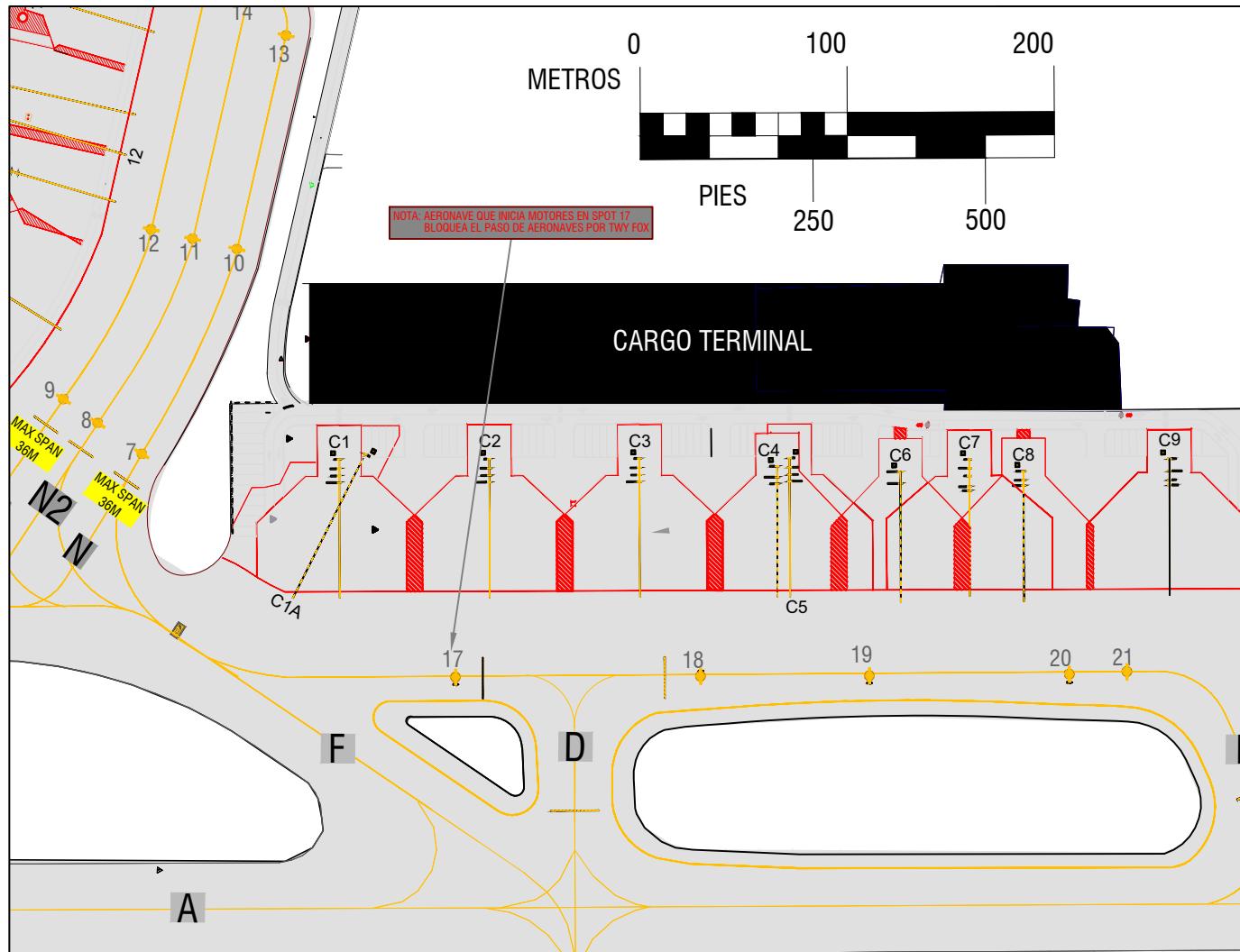
RWY 01-19
TWR 121.9 MHz

SKRG- RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
COLOMBIA



NOTA: AERONAVE QUE INICIA MOTORES EN SPOT 17
BLOQUEA EL PASO DE AERONAVES POR TWY FOX

CARGO TERMINAL



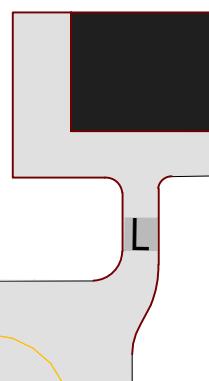
COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS



REGIMEN DE VARIACION
0°8'W / POR AÑO
DECLINACION MAGNETICA
6°54' W / 2019

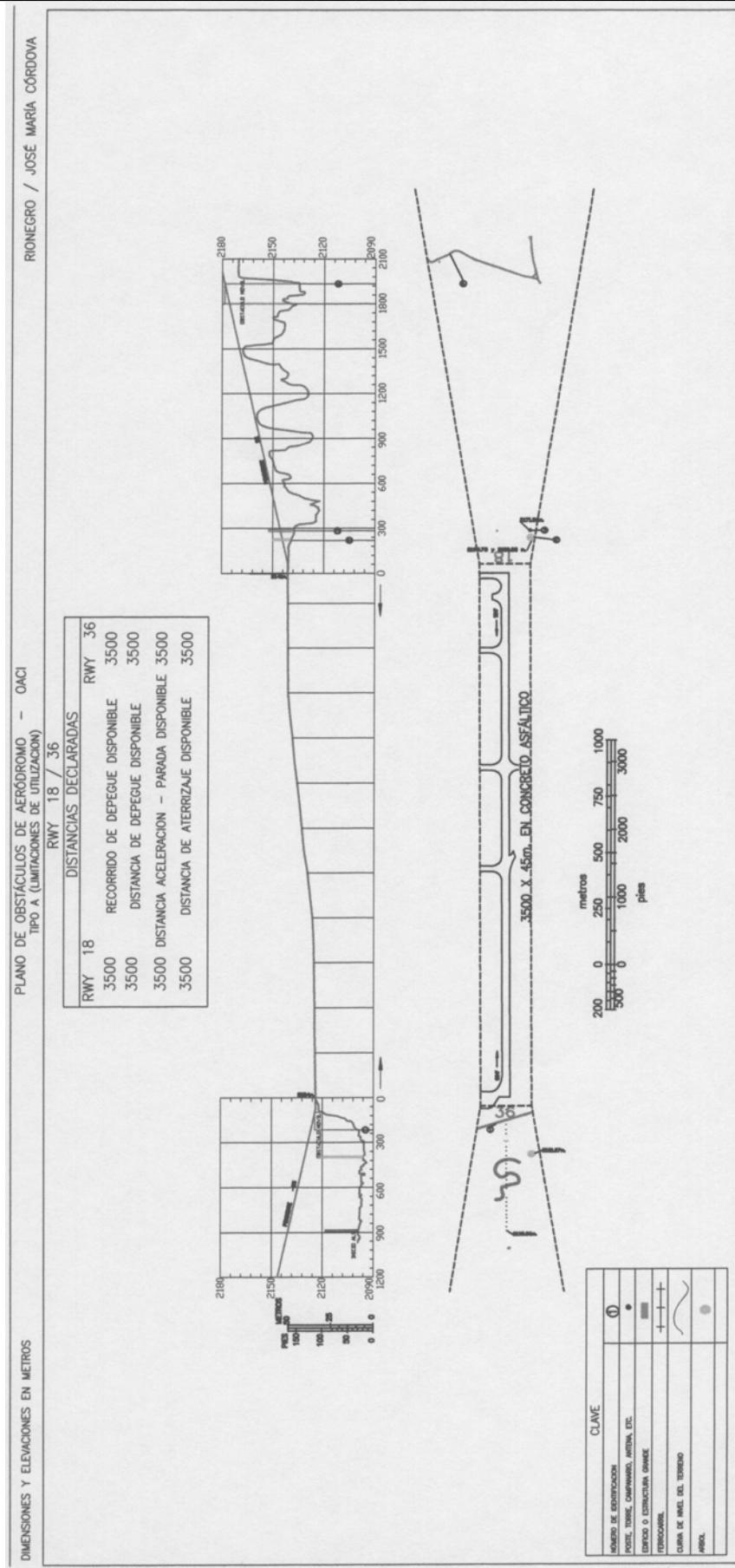
RESISTENCIA PLATAFORMA
TWY EN PLATAFORMA PCN 77/R/A/X/U

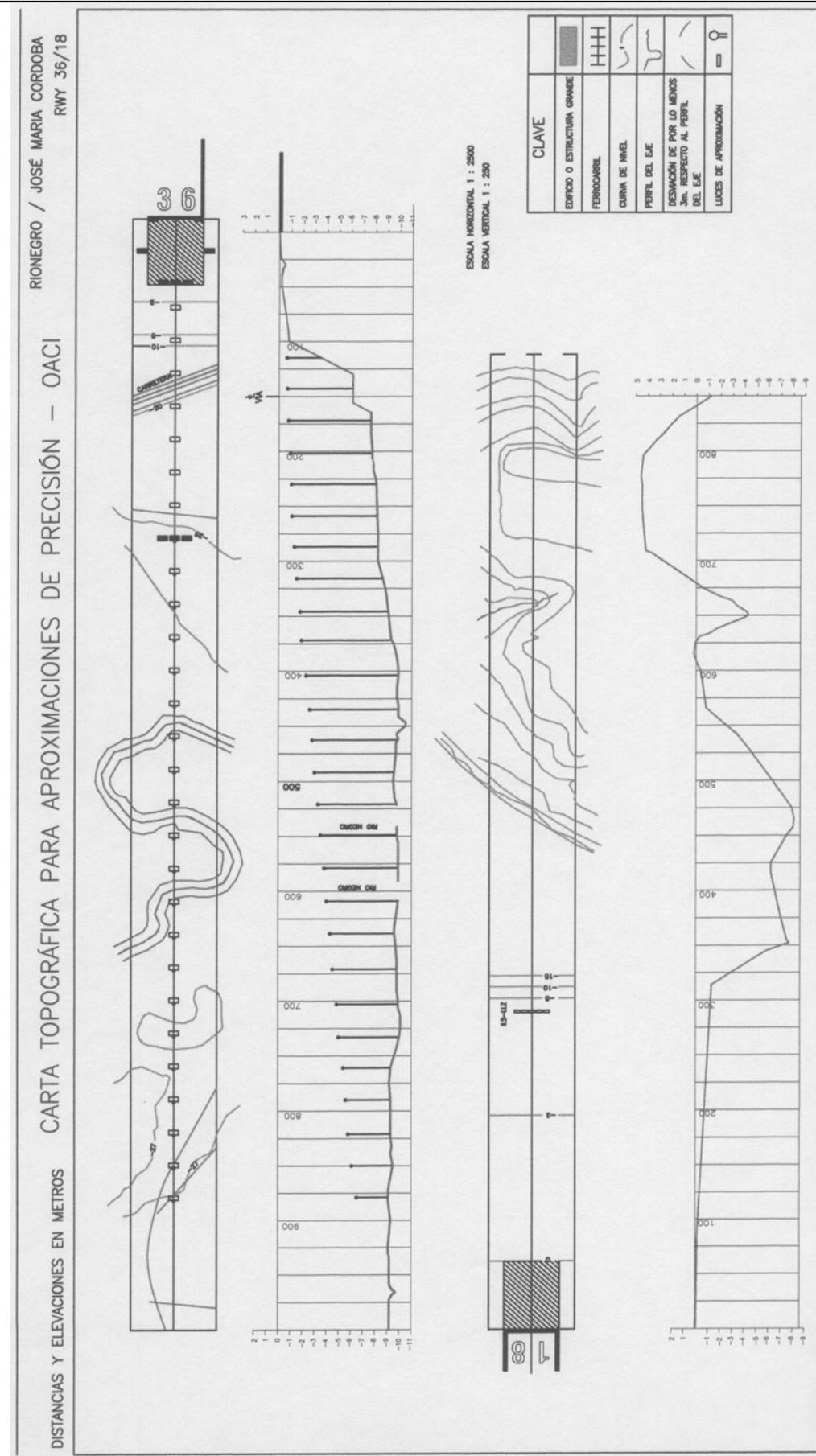
CONVENCIONES
SPOT ENCENDIDO DE MOTORES
NOTA: AERONAVE QUE INICIA EN SPOT 17 BLOQUEA EL PASO AERONAVES POR TWY FOX



POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO CARGA

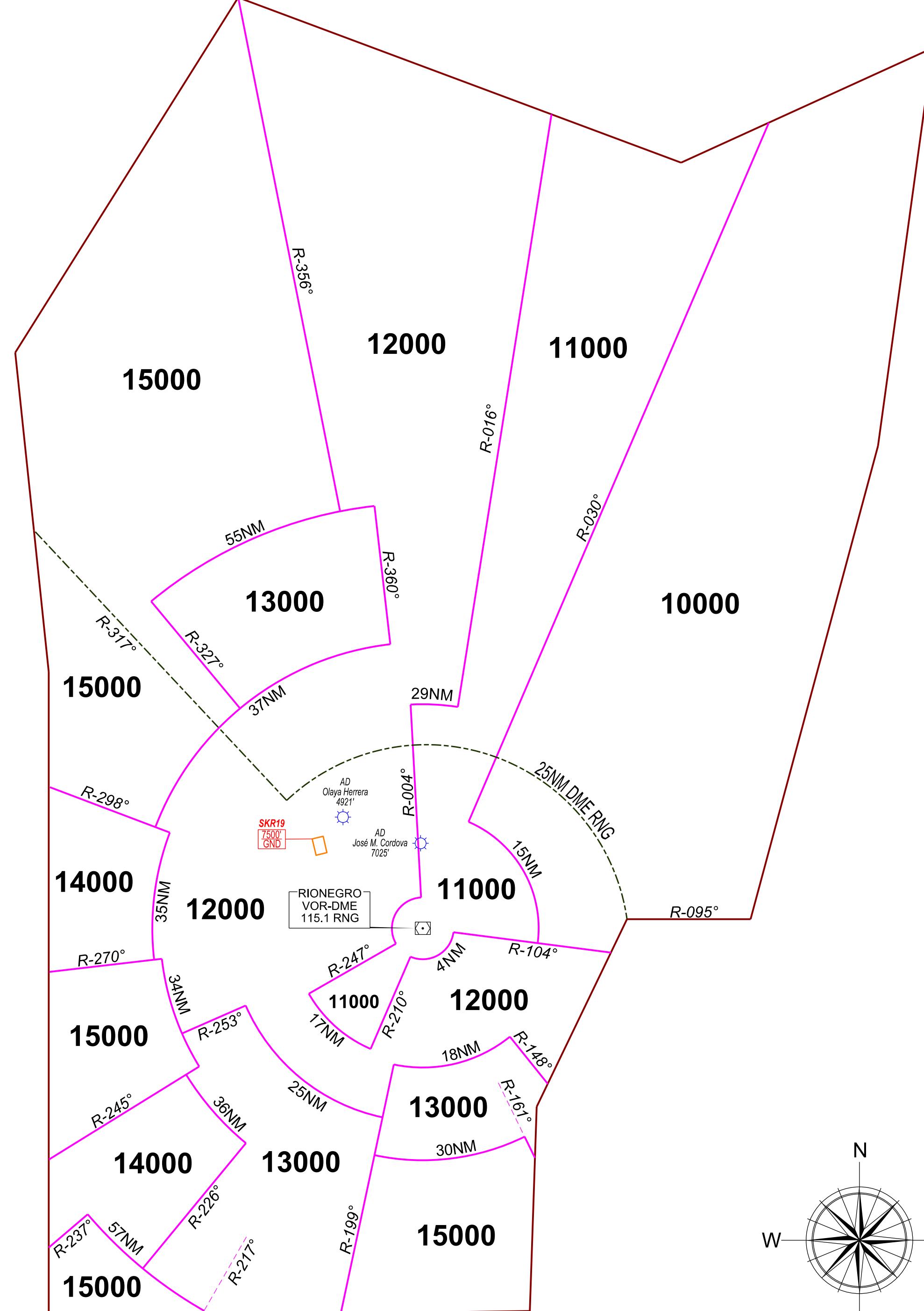
POSICION	Coordenadas WGS84		CLAVE REFERENCIA	AERONAVE MAXIMA PERMITIDA	OBSERVACIONES
	latitud	longitud			
C1	6°10'28.69"	75°25'36.63"	E	B747	CANCELA C1A
C1A	6°10'29.10"	75°25'36.71"	F	B747-8	CANCELA C1
C2	6°10'31.05"	75°25'36.64"	E	B747	N / A
C3	6°10'31.41"	75°25'36.65"	E	B747	N / A
C4	6°10'35.58"	75°25'36.53"	D	MD-11 / B767	CANCELA C5
C5	6°10'35.77"	75°25'36.66"	E	B747	CANCELA C4-C6
C6	6°10'37.51"	75°25'36.45"	D	MD-11 / B767	CANCELA C5-C7
C7	6°10'38.59"	75°25'36.65"	E	B747	CANCELA C6-C8
C8	6°10'39.45"	75°25'36.46"	D	MD-11 / B767	CANCELA C7
C9	6°10'41.74"	75°25'36.66"	E	B747	N / A





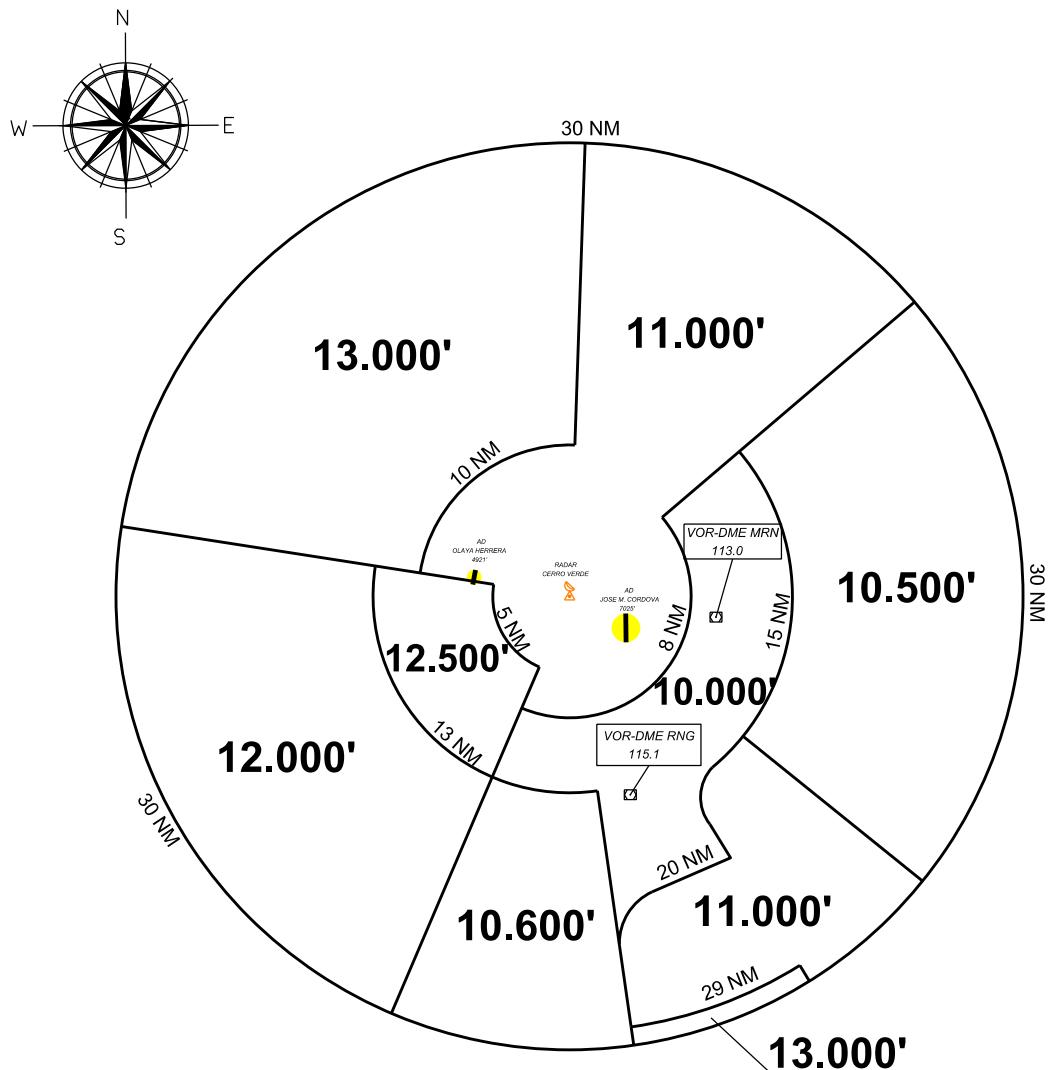
ALTITUDES MINIMAS DE AREA MEDELLIN

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

S I D

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI
ICAO STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART

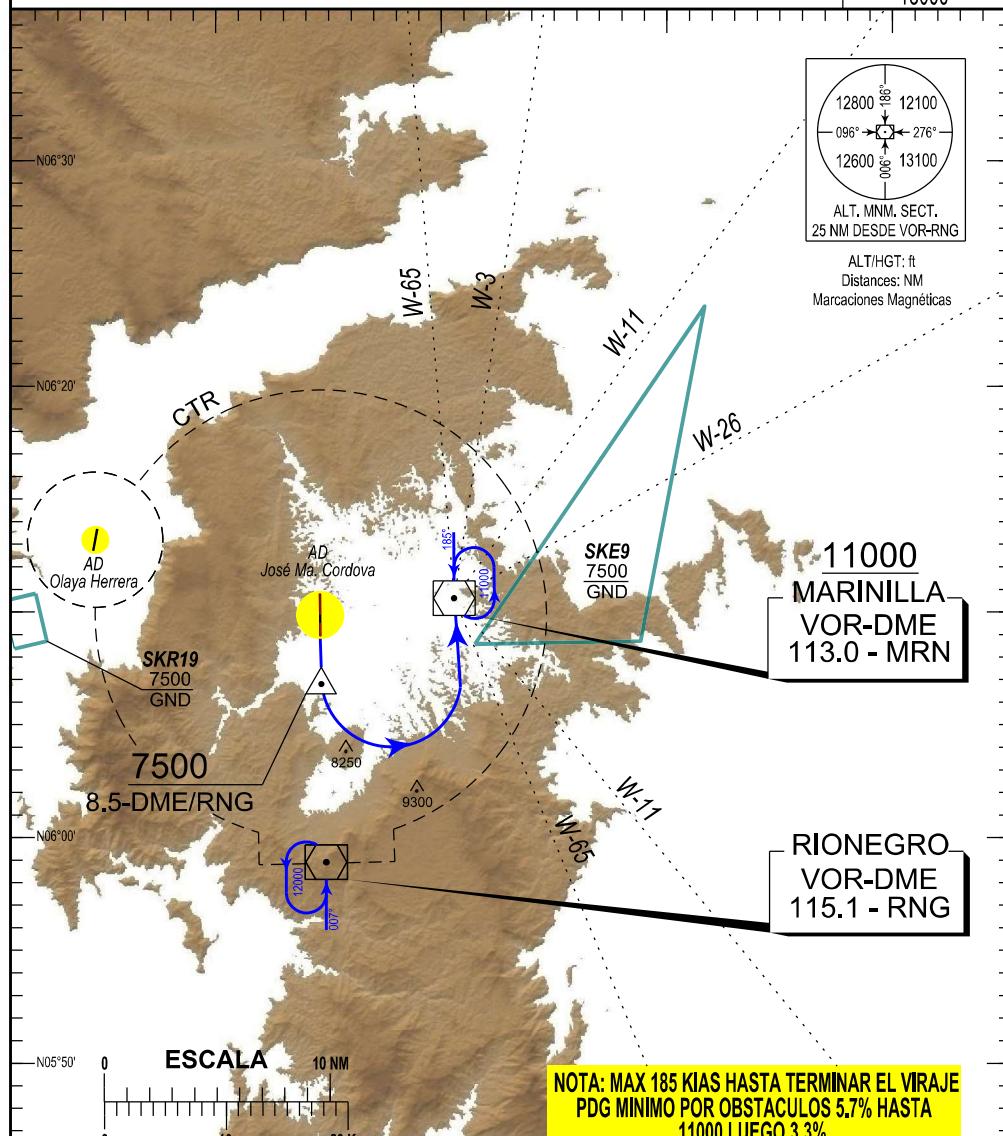
MEDELLIN/RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
CAT: A/B/C/D
RWY 19

MARINILLA CINCO BRAVO [MRN5B].

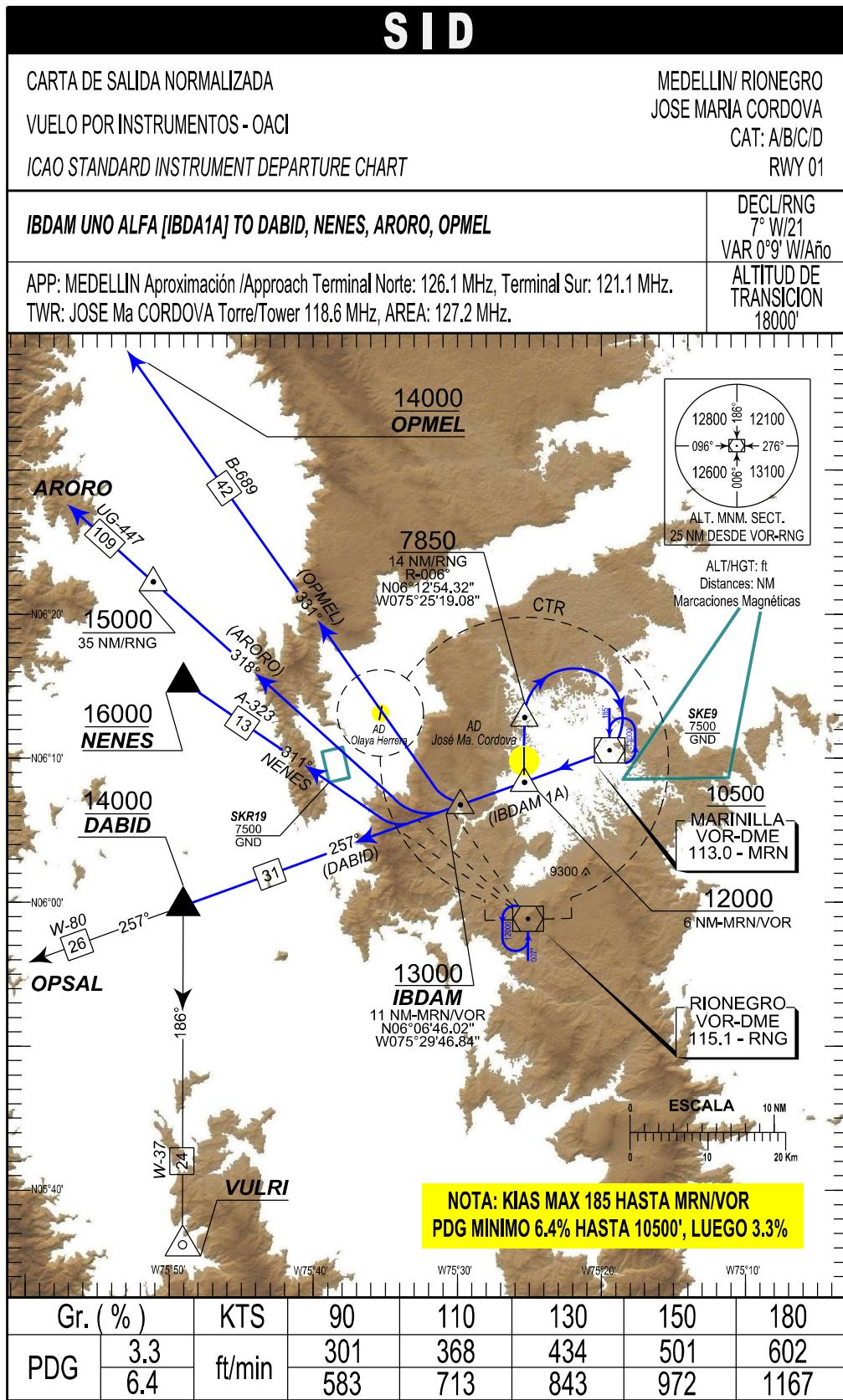
DECL/RNG
7° W/21
VAR 0°9' W/Año

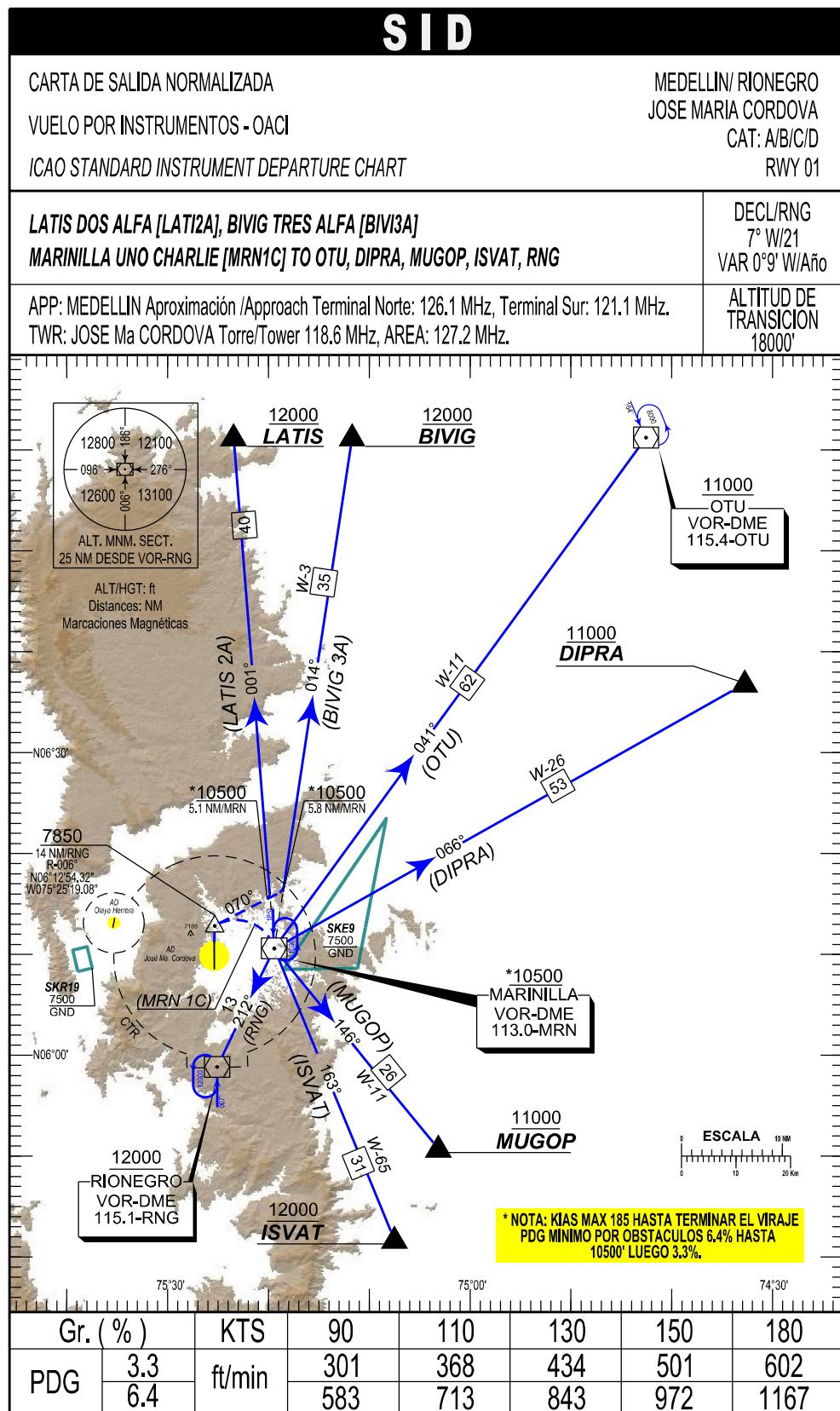
APP: MEDELLIN Aproximación /Approach Terminal Norte: 126.1 MHz, Terminal Sur: 121.1 MHz.
TWR: JOSE Ma CORDOVA Torre/Tower 118.6 MHz, AREA: 127.2 MHz.

ALTITUD DE
TRANSICION
18000'



Gr. (%)	KTS	90	110	130	150	180
PDG	3.3	301	368	434	501	602
	5.7	520	635	750	866	1039





S I D

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI
ICAO STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

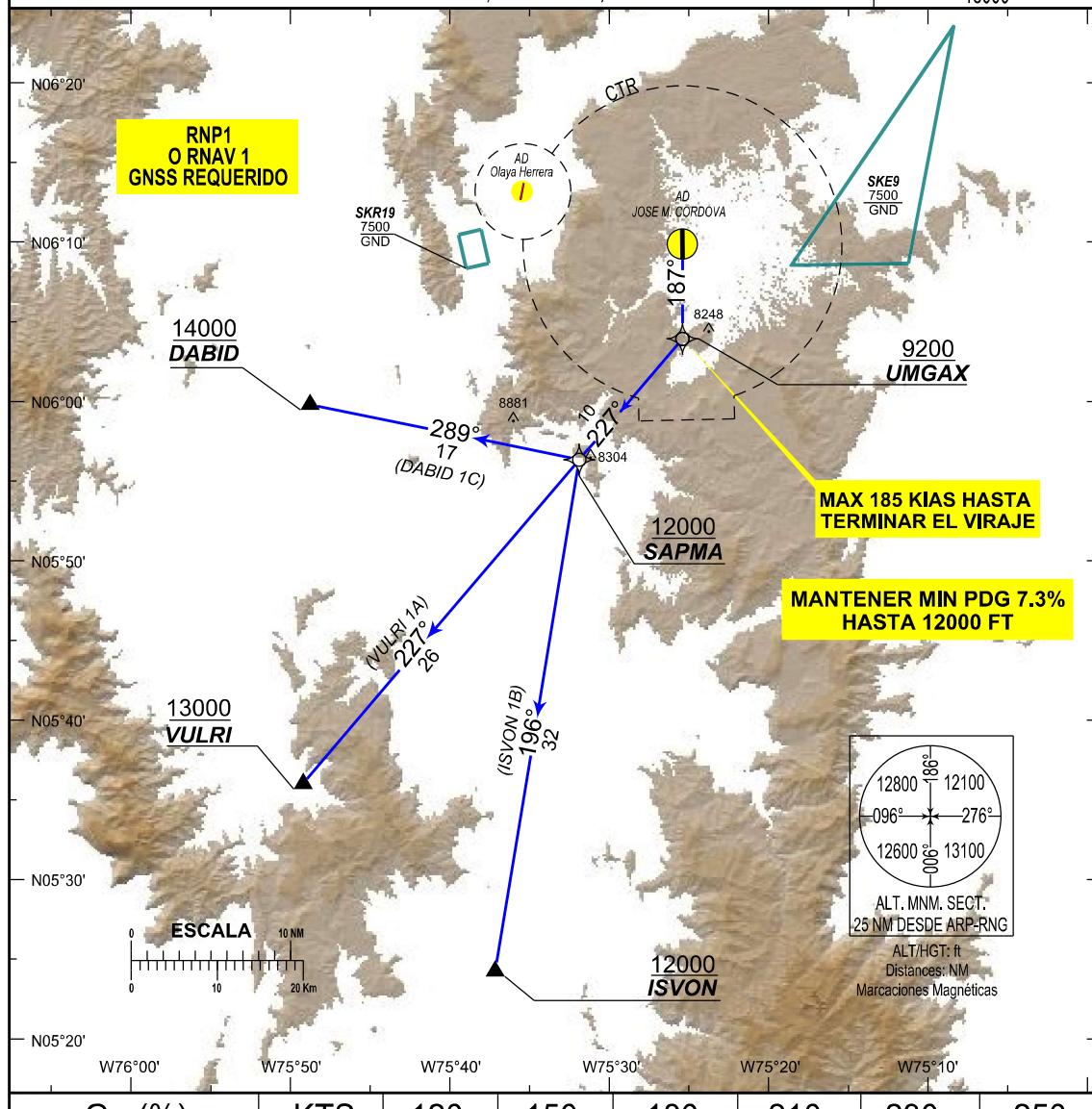
MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
CAT: B/C/D
RWY 19

DABID UNO CHARLIE [DABI1C], VULRI UNO ALFA [VULR1A],
ISVON UNO BRAVO [ISVO1B].

DECL/ARP/RNG
7°W/21
VAR: 0°9' W/Año

APP: MEDELLIN Aproximación/Norte: 126.1MHz, Sur: 121.1MHz, Area: 127.2MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Torre 118.6 Mhz, GND: 121.9, ATIS:115.1MHz

ALTITUD DE
TRANSICION
18000'



Gr. (%)	KTS	120	150	180	210	230	250
PDG	7.3%	ft/min	887	1108	1330	1552	1700
	3.3%		300	500	600	700	770
							840

RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / SID4 RNAV (GNSS) / RWY 19

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
DABID 1C										
CF	UMGAX	06°03'55,41"	75°25'22,86"	FB	187°(179,3°T)	X	R	9200+	185	7,30%
TF	SAPMA	05°56'20,37"	75°31'51,39"	FB	227° (220,6°T)	10	R	12000+	X	7,30%
TF	DABID	05°59'51,00"	75°48'44,00"	FB	289° (281,8°T)	17	X	14000+	X	3,30%
VULRI 1A										
CF	UMGAX	06°03'55,41"	75°25'22,86"	FB	187°(179,3°T)	X	R	9200+	185	7,30%
TF	SAPMA	05°56'20,37"	75°31'51,39"	FB	227° (220,6°T)	10	X	12000+	X	7,30%
TF	VULRI	05°36'04,00"	75°49'10,00"	FB	227°(220,6°T)	26	X	13000+	X	3,30%
ISVON 1B										
CF	UMGAX	06°03'55,41"	75°25'22,86"	FB	187°(179,3°T)	X	R	9200+	185	7,30%
TF	SAPMA	05°56'20,37"	75°31'51,39"	FB	227° (220,6°T)	10	X	12000+	X	7,30%
TF	ISVON	05°24'15,00"	75°37'08,00"	FB	196° (189,4°T)	32	X	12000+	X	3,30%

S I D

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI
ICAO STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

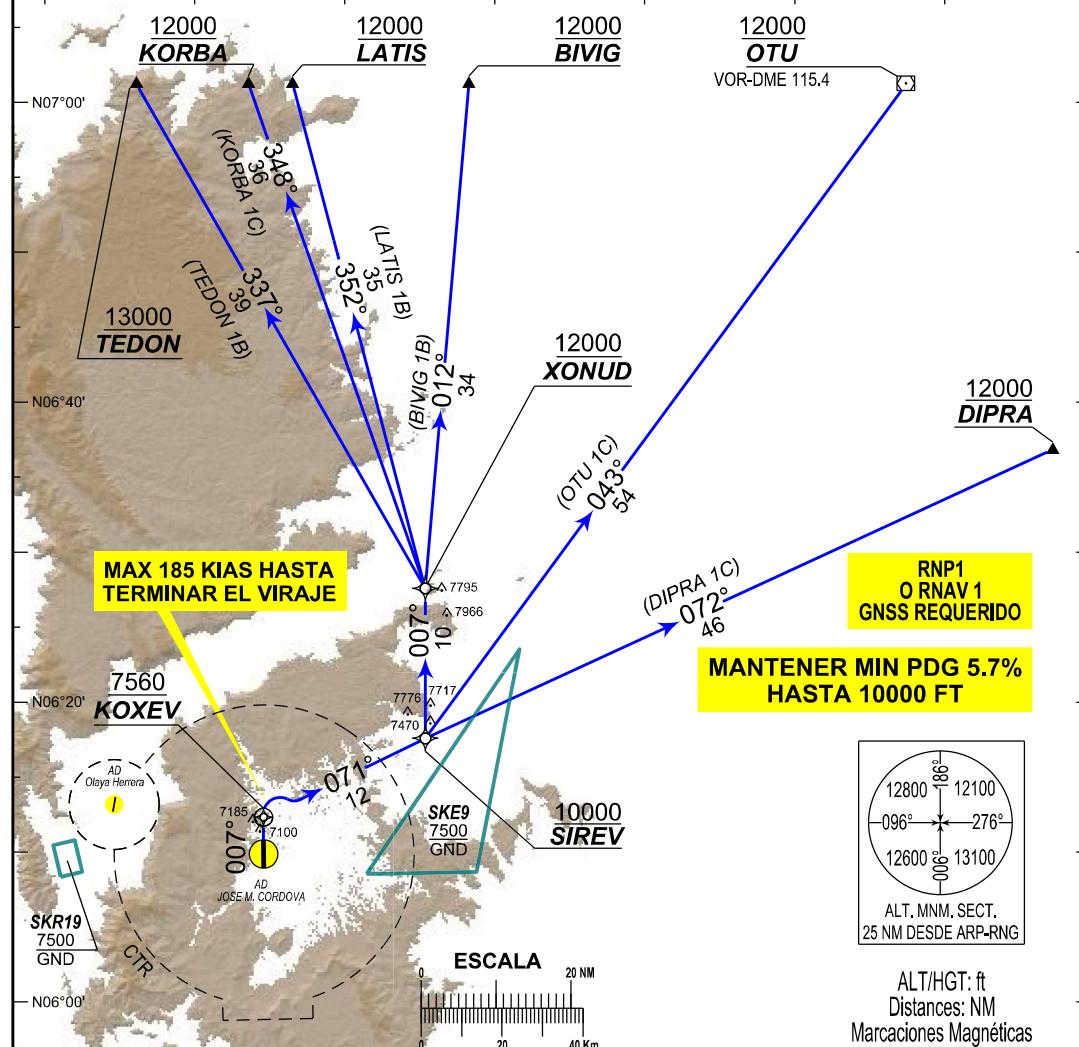
MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
CAT: A/B/C/D
RWY 01

**TEDON UNO BRAVO [TED01B], KORBA UNO CHARLIE [KORB1C], LATIS UNO BRAVO [LAT1B]
BIVIG UNO BRAVO [BIV1B], OTU UNO CHARLIE [OTU1C], DIPRA UNO CHARLIE [DIPR1C].**

DECL/ARP/RNG
7°W/21
VAR: 0°9' W/Año

APP: MEDELLIN Aproximación/Norte: 126.1MHz, Sur: 121.1MHz, Area: 127.2MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Torre 118.6 Mhz, GND: 121.9, ATIS:115.1MHz

ALTITUD DE
TRANSICION
18000'



Gr. (%)	KTS	90	110	130	150	180	210
PDG	5.7%	ft/min	520	635	750	866	1039
	3.3%		300	370	430	500	600
							700

RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA

SKRG / SID5 / RWY 01

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
TEDON 1B										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007°(359.3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
TF	SIREV	06°17'34.95"	75°14'36.48"	FB	071°(064.0°T)	12	L	10000+	X	5.70%
TF	XONUD	06°27'34.95"	75°14'36.48"	FB	007°(360.0°T)	10	L	12000+	X	3.30%
TF	TEDON	07°01'15.00"	75°33'52.00"	FB	337° (330.3°T)	39	X	13000+	X	3.30%
KORBA 1C										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007°(359.3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
TF	SIREV	06°17'34.95"	75°14'36.48"	FB	071°(064.0°T)	12	L	10000+	X	5.70%
TF	XONUD	06°27'34.95"	75°14'36.48"	FB	007°(360.0°T)	10	L	12000+	X	3.30%
TF	KORBA	07°01'15.00"	75°26'24.00"	FB	348° (340.7°T)	36	X	12000+	X	3.30%
LATIS 1B										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007°(359.3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
TF	SIREV	06°17'34.95"	75°14'36.48"	FB	071°(064.0°T)	12	L	10000+	X	5.70%
TF	XONUD	06°27'34.95"	75°14'36.48"	FB	007°(360.0°T)	10	L	12000+	X	3.30%
TF	LATIS	07°01'15.00"	75°23'27.00"	FB	352° (345.3°T)	35	X	12000+	X	3.30%
BIVIG 1B										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007°(359.3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
TF	SIREV	06°17'34.95"	75°14'36.48"	FB	071°(064.0°T)	12	L	10000+	X	5.70%
TF	XONUD	06°27'34.95"	75°14'36.48"	FB	007°(360.0°T)	10	R	12000+	X	3.30%
TF	BIVIG	07°01'15.00"	75°11'42.00"	FB	012° (004.9°T)	34	X	12000+	X	3.30%
OTU 1C										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007°(359.3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
TF	SIREV	06°17'34.95"	75°14'36.48"	FB	071°(064.0°T)	12	L	10000+	X	5.70%
TF	OTU	07°01'15.00"	74°42'34.00"	FB	043° (036.2°T)	54	X	12000+	X	3.30%
DIPRA 1C										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007°(359.3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
TF	SIREV	06°17'34.95"	75°14'36.48"	FB	071°(064.0°T)	12	L	10000+	X	5.70%
TF	DIPRA	06°36'50.00"	74°32'46.00"	FB	072° (065.3°T)	46	X	12000+	X	3.30%

S | D

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA

VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI

ICAO STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

MEDELLIN/ RIONEGRO

JOSE MARIA CORDOVA

CAT: A/B/C/D

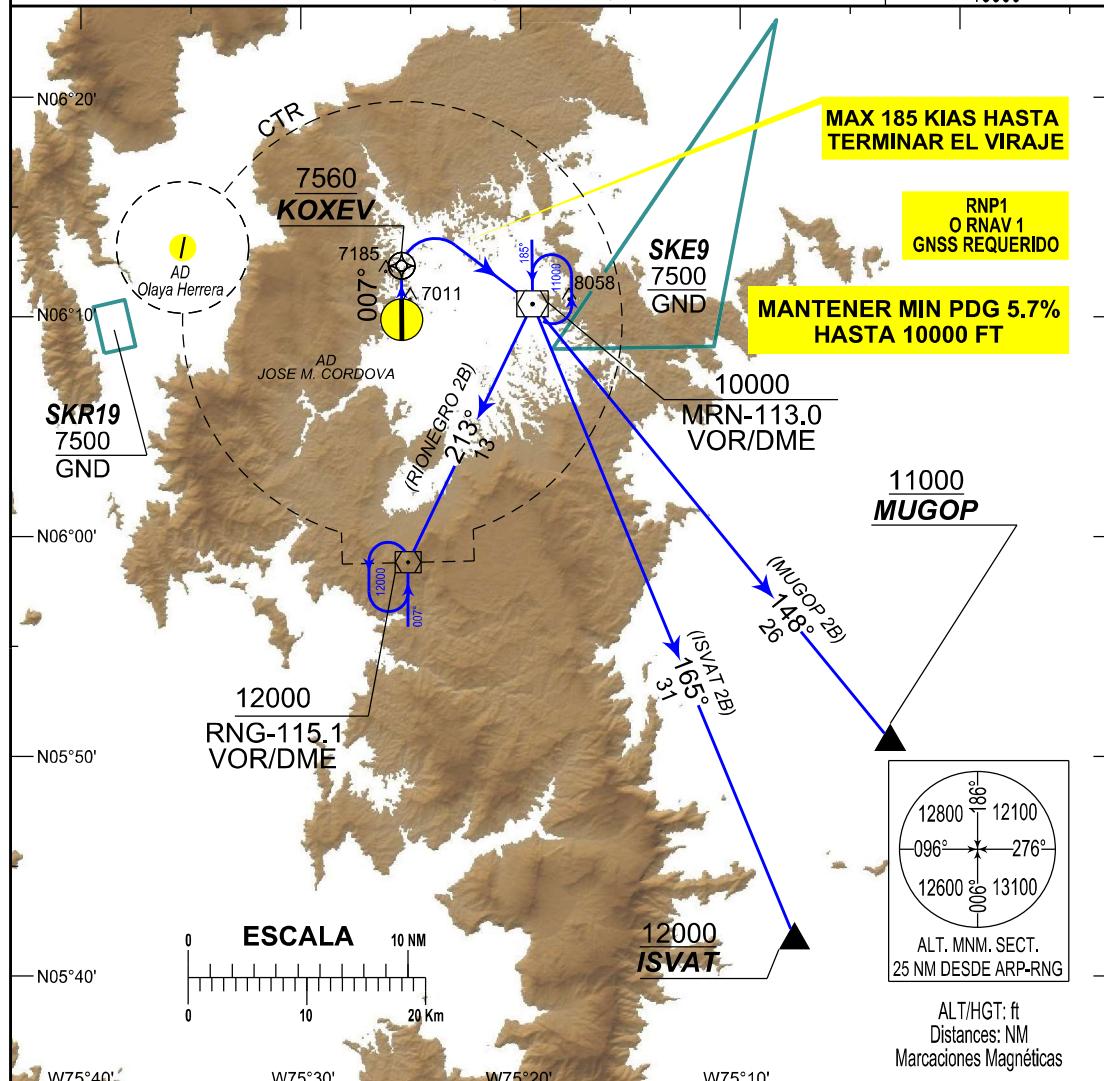
RWY 01

**ISVAT DOS BRAVO [ISVA2B], MUGOP DOS BRAVO [MUGO2B],
RIONEGRO DOS BRAVO [RNG2B].**

DECL/ARP/RNG
7° W/21
VAR. 0°9' W/Año

APP: MEDELLIN Aproximación/Norte: 126.1MHz, Sur: 121.1MHz, Area: 127.2MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Torre 118.6 Mhz, GND: 121.9, ATIS:115.1MHz

**ALTITUD DE
TRANSICION
18000'**



Gr. (%)		KTS	90	110	130	150	180	210
PDG	5.7%	ft/min	520	370	750	870	1040	1210
	3.3%		300	630	430	500	600	700

RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / SID6 / RWY 01

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
MUGOP 2B										
CF	KOXEV	06°12'19,32"	75°25'23,61"	FO	007°(359,3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
DF	MRN-VOR	06°10'35,00"	75°19'26,00"	FO	X	X	R	10000+	185	5.70%
TF	MUGOP	05°50'43,00"	75°03'09,00"	FB	148° (140,6°T)	26	X	11000+	X	3.30%
ISVAT 2B										
CF	KOXEV	06°12'19,32"	75°25'23,61"	FO	007°(359,3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
DF	MRN-VOR	06°10'35,00"	75°19'26,00"	FO	X	X	R	10000+	185	5.70%
TF	ISVAT	05°41'41,00"	75°07'30,00"	FB	165° (157,5°T)	31	X	12000+	X	3.30%
RIONEGRO 2B										
CF	KOXEV	06°12'19,32"	75°25'23,61"	FO	007°(359,3°T)	X	R	7560+	185	5.70%
DF	MRN-VOR	06°10'35,00"	75°19'26,00"	FO	X	X	R	10000+	185	5.70%
TF	RNG (VOR)	05°58'50,37"	75°25'05,82"	FB	213° (205,8°T)	13	X	12000+	X	3.30%

S I D

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI
ICAO STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

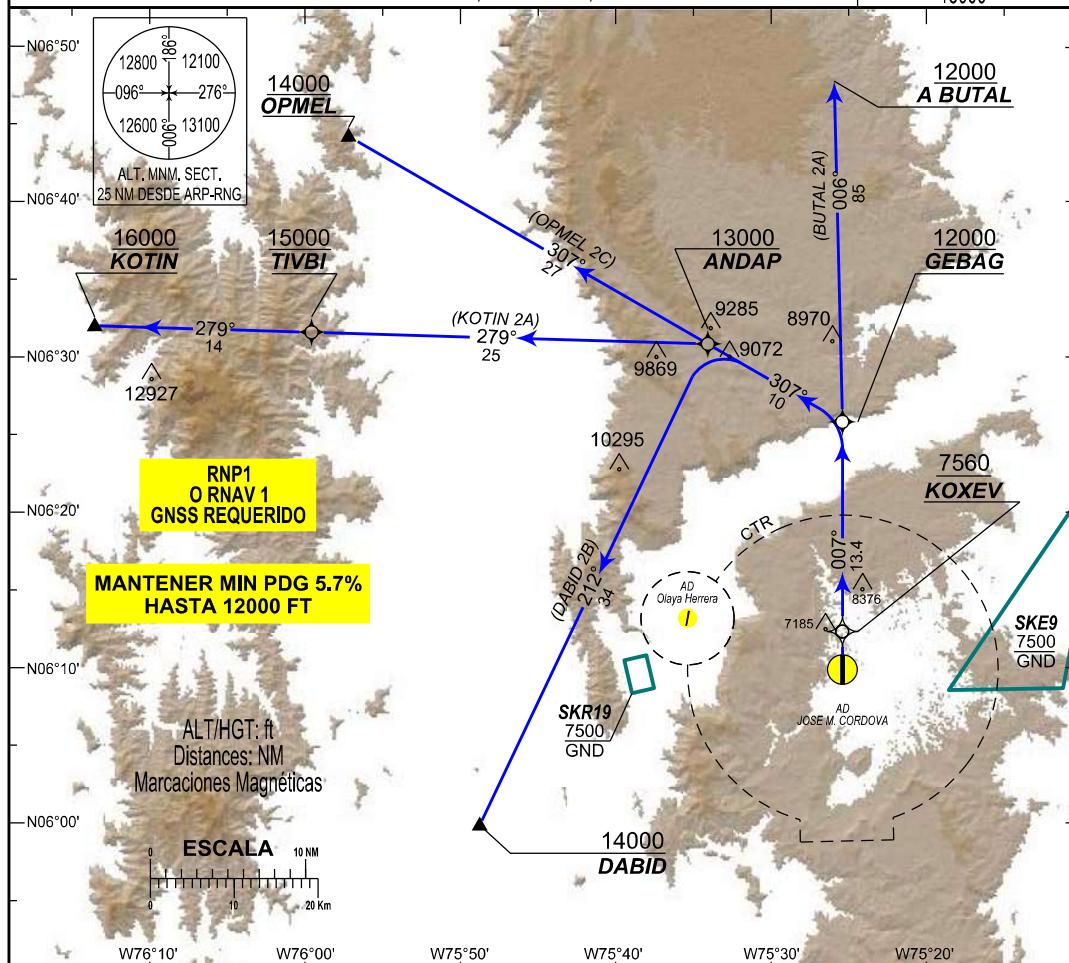
MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
CAT: A/B/C/D
RWY 01

**BUTAL DOS ALFA [BUTA2A], DABID DOS BRAVO [DAB12B]
KOTIN DOS ALFA [KOT12A1], OPMEL DOS CHARLIE [OPME2C1].**

DECL/ARP/RNG
7° W/21
VAR: 0°9' W/Año

APP: MEDELLIN Aproximación/Norte: 126.1MHz, Sur: 121.1MHz, Area: 127.2MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Torre 118.6 Mhz, GND: 121.9, ATIS:115.1MHz

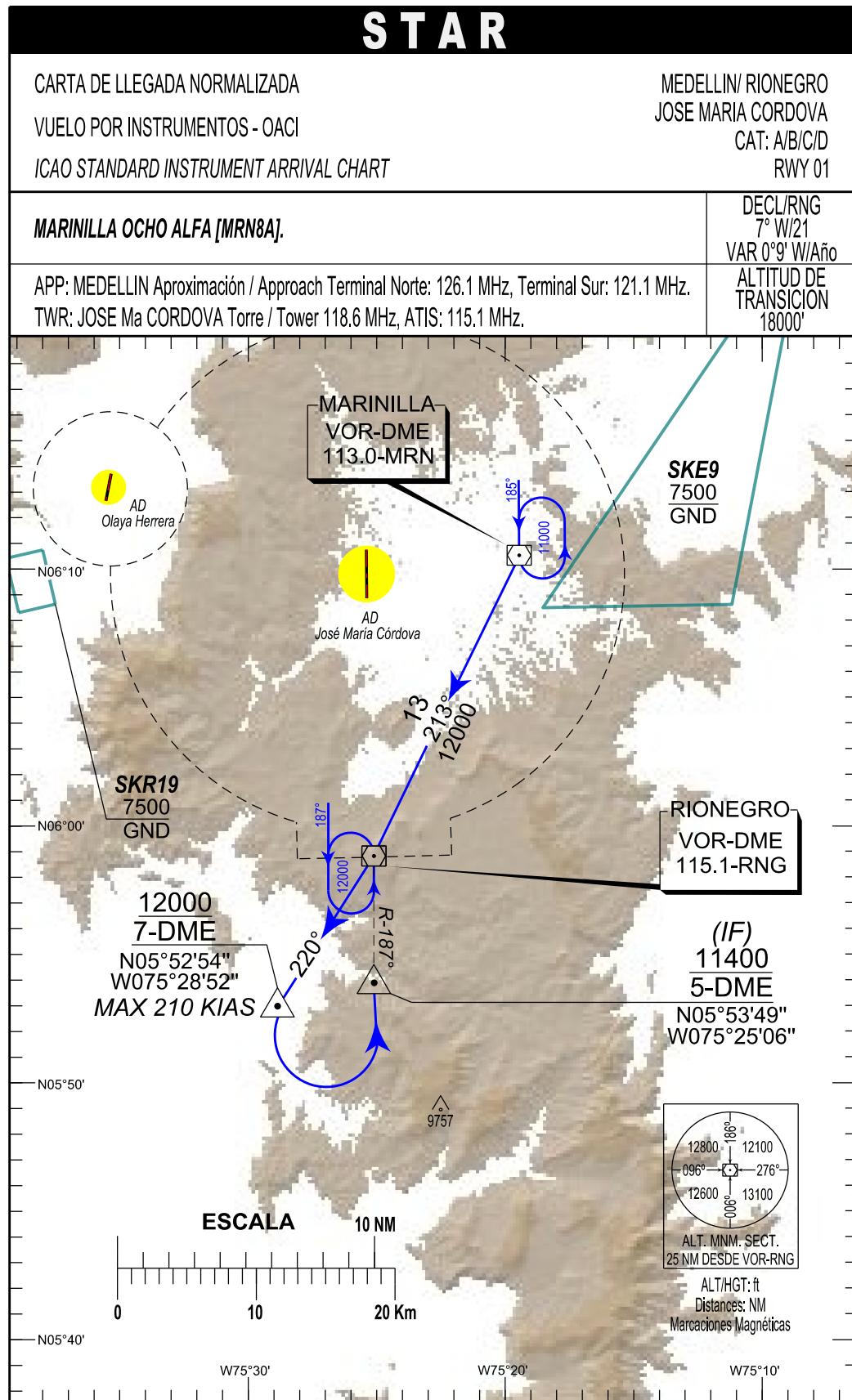
ALTITUD DE
TRANSICION
18000'

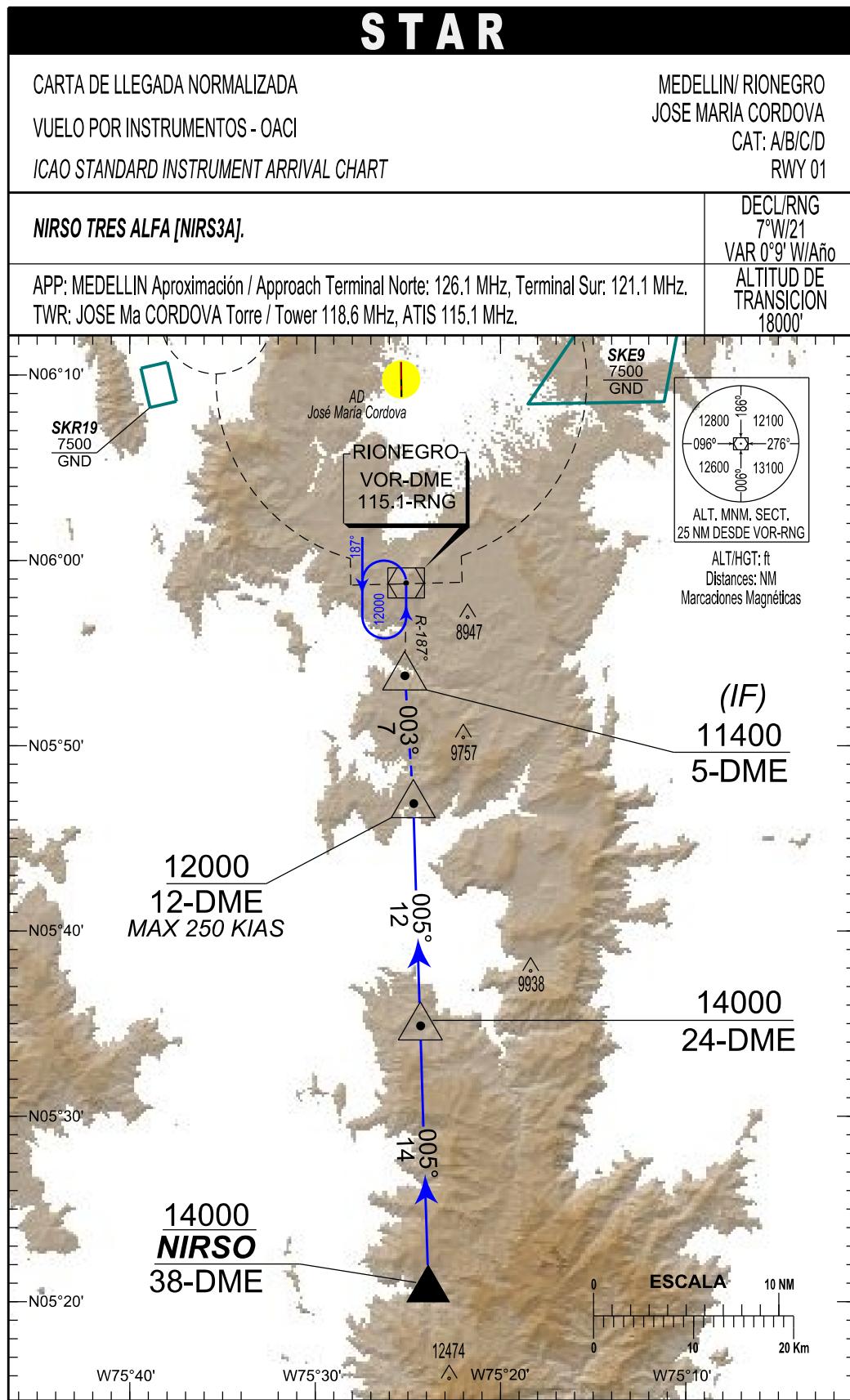


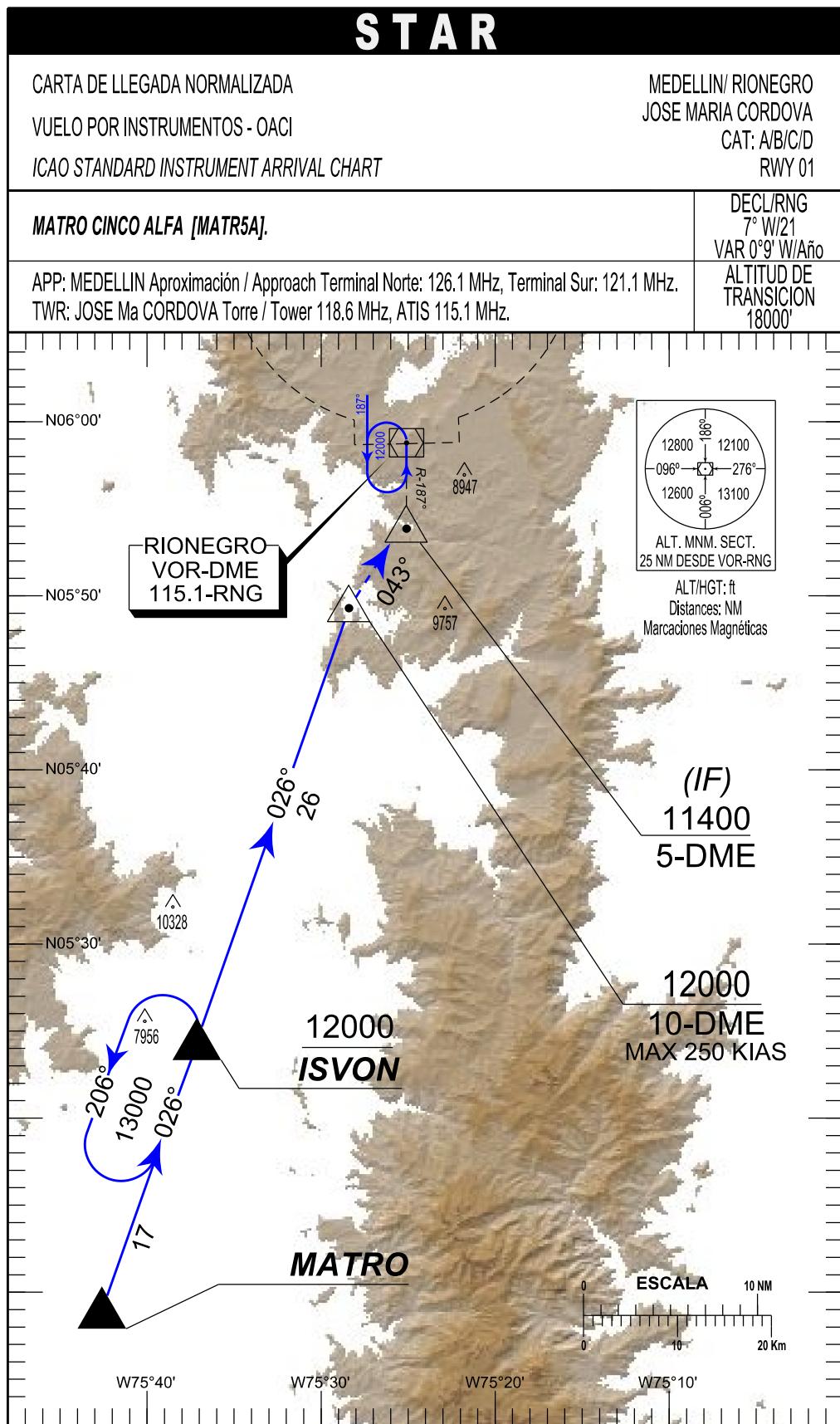
Gr. (%)		KTS	90	120	150	210	230	250
PDG	5.7%	ft/min	520	690	870	1210	1330	1440
	3.3%		300	400	500	700	770	840

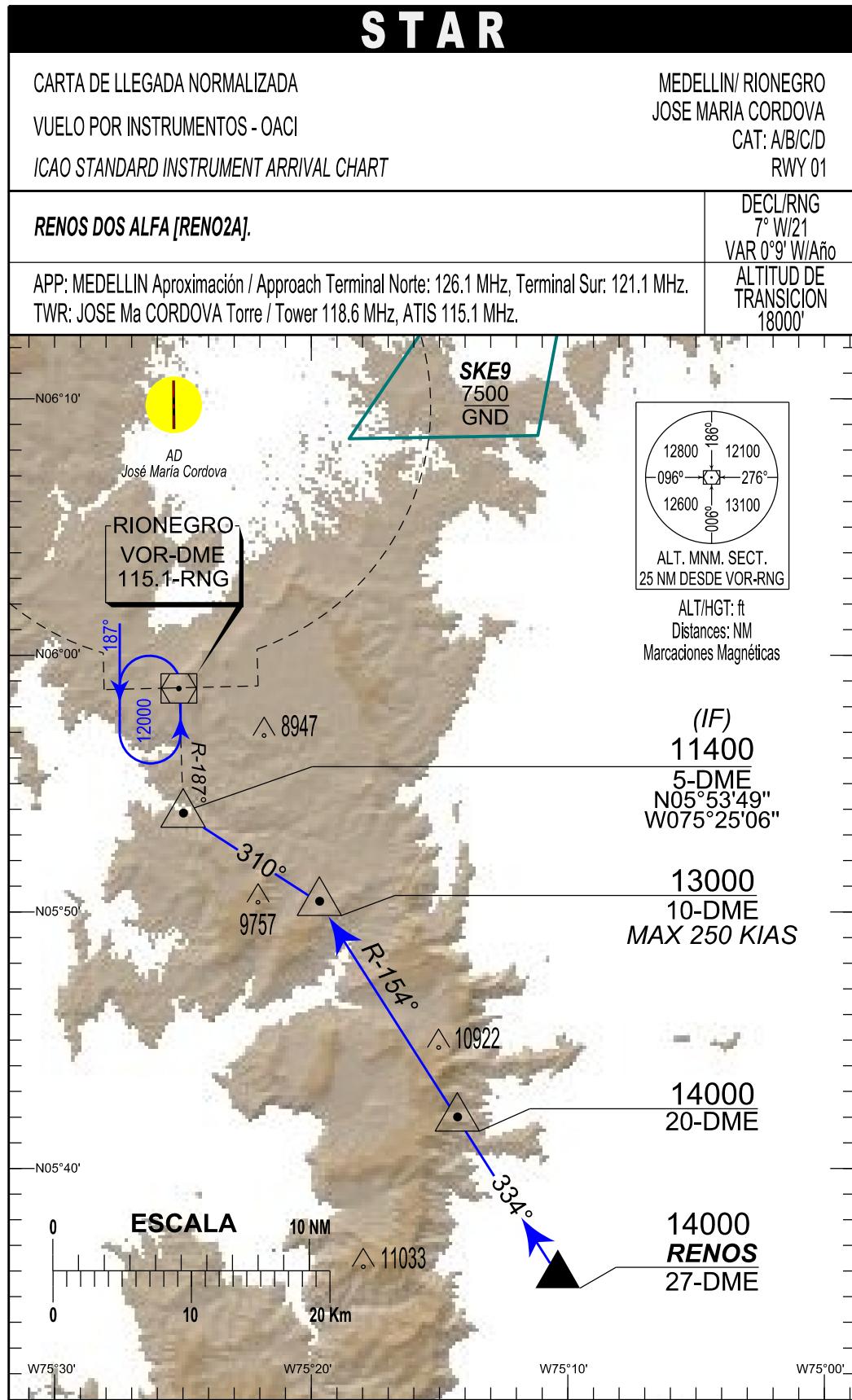
RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / SID7 / RWY 01

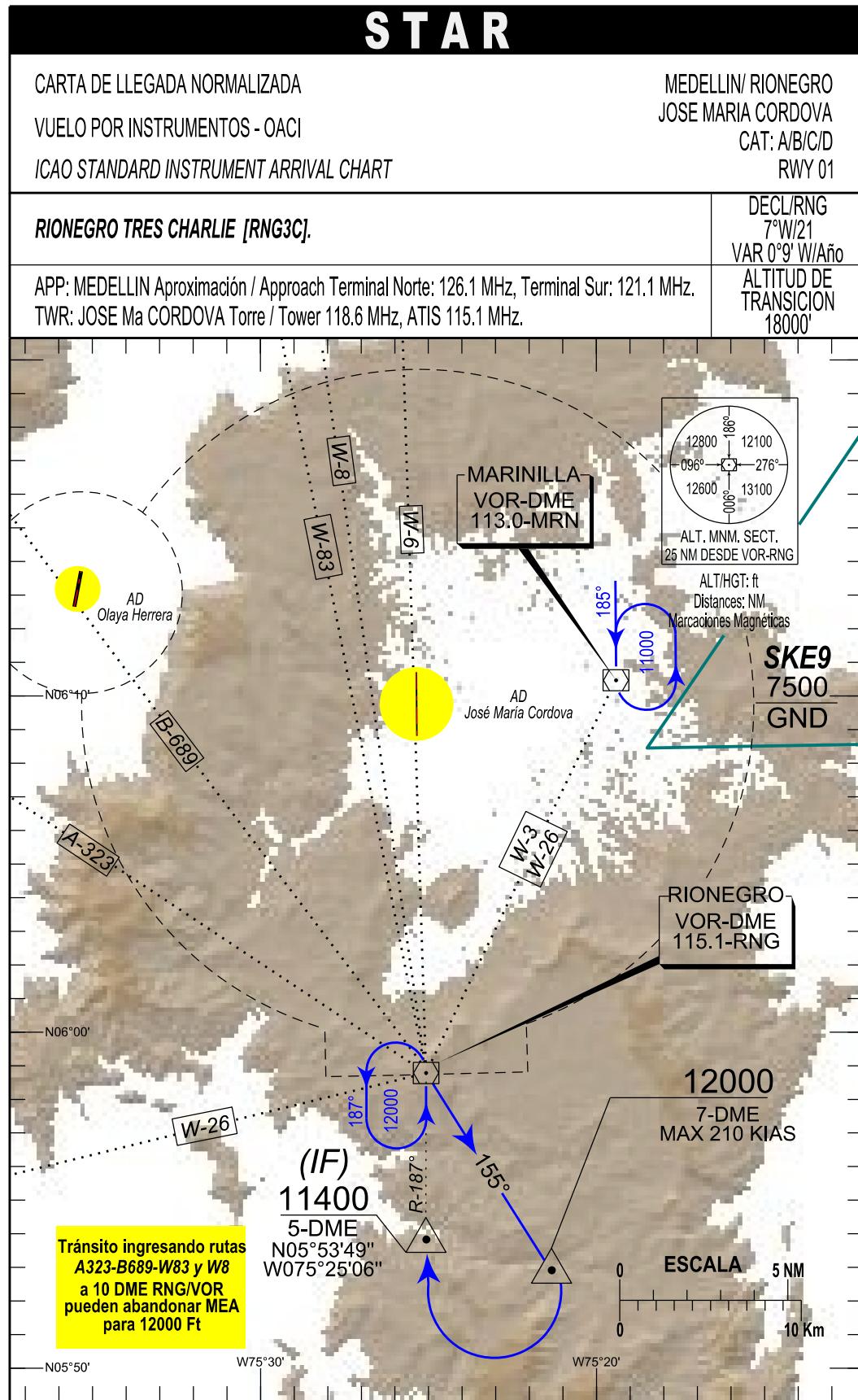
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
BUTAL 2A										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	X	X	7560+	X	5.70%
TF	GEBAG	06°25'49.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	13.4	X	12000+	X	5.70%
TF	BUTAL	07°51'13.00"	75°27'26.00"	FB	006°(358.6°T)	85	X	12000+	X	3.30%
OPMEL 2C										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	X	X	7560+	X	5.70%
TF	GEBAG	06°25'49.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	13.4	X	12000+	X	5.70%
TF	ANDAP	06°30'50.00"	75°34'02.84"	FB	307° (300.0°T)	10	X	13000+	X	3.30%
TF	OPMEL	06°44'12.00"	75°57'11.00"	FB	307° (300.0°T)	27	X	14000+	X	3.30%
KOTIN 2A										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	X	X	7560+	X	5.70%
TF	GEBAG	06°25'49.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	13.4	X	12000+	X	5.70%
TF	ANDAP	06°30'50.00"	75°34'02.84"	FB	307° (300.0°T)	10	X	13000+	X	3.30%
TF	TIVBI	06°31'35.25"	75°59'33.73"	FB	279° (271.7°)	25	X	15000+	X	3.30%
TF	KOTIN	06°32'00.00"	76°13'31.00"	FB	279° (271.7°)	14	X	16000+	X	3.30%
DABID 2B										
CF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	X	X	7560+	X	5.70%
TF	GEBAG	06°25'49.32"	75°25'23.61"	FB	007°(360.0°T)	13.4	X	12000+	X	5.70%
TF	ANDAP	06°30'50.00"	75°34'02.84"	FB	307° (300.0°T)	10	X	13000+	X	3.30%
TF	DABID	05°59'51.00"	75°48'44.00"	FB	212° (205.4°T)	34	X	14000+	X	3.30%











STAR

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI
ICAO STANDARD INSTRUMENT ARRIVA

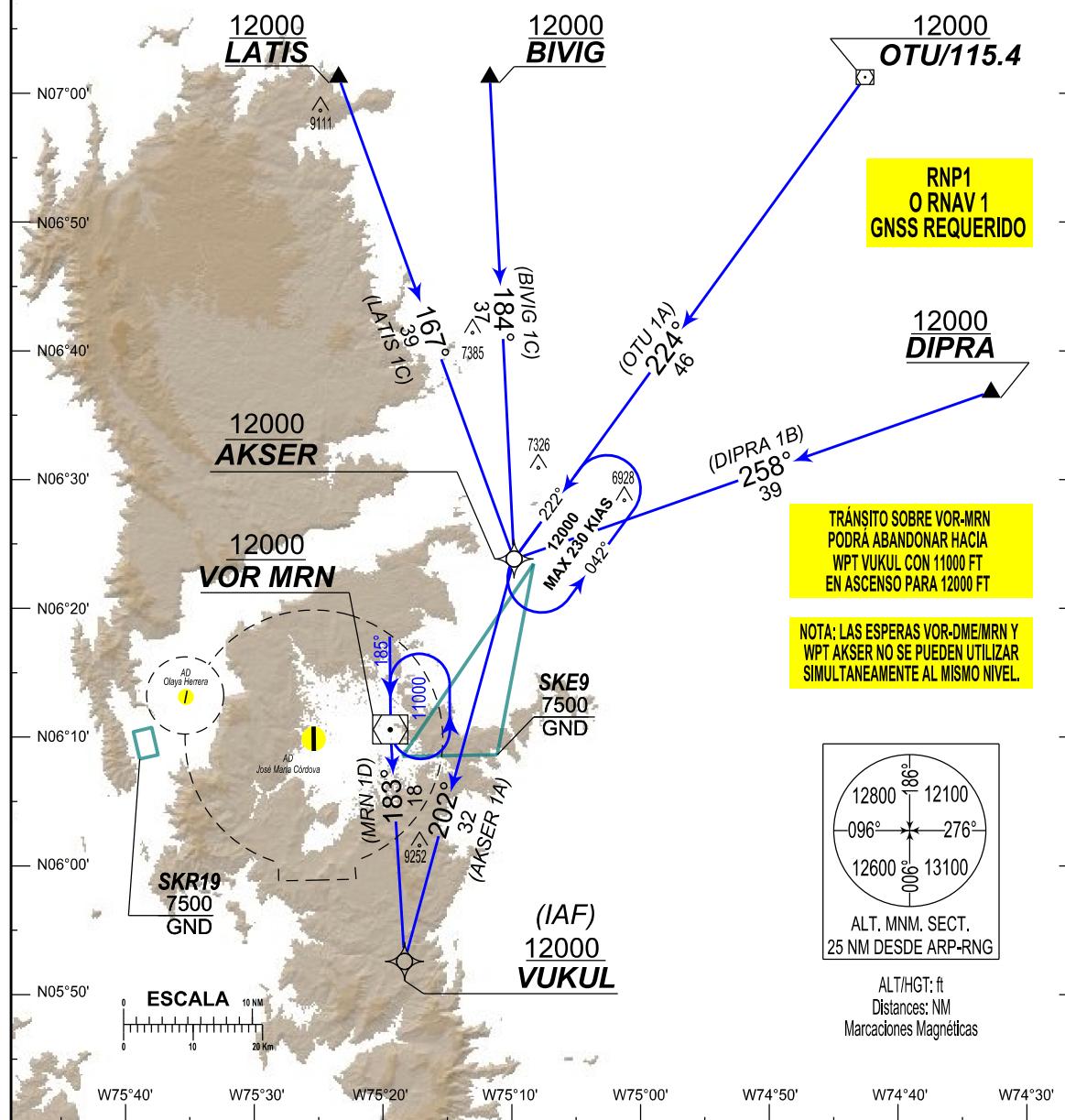
MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
CAT: A/B/C/D
RWY 01

LATIS UNO CHARLIE [LATI1C], BIVIG UNO CHARLIE [BIVI1C], OTU UNO ALFA [OTU1A]
DIPRA UNO BRAVO [DIPR1B], AKSER UNO ALFA [AKSE1A], MRN UNO DELTA [MRN1D]

DEC/ARP/RNG
7° W/21
VAR: 0°8' W/Año
ALTITUD DE

APP: MEDELLIN Aproximación/Norte: 126.1MHz, Sur: 121.1MHz, Area: 127.2MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Torre 118.6 Mhz, GND: 121.9, ATIS:115.1MHz

**ALTITUD DE
TRANSICION
18000'**



RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / STAR6 / RWY 01

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD +/AT /-	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
LATIS 1C										
IF	LATIS	07°01'15.00"	75°23'27.00"	FB	X	X	X	X	12000+	X
TF	AKSER	06°23'50.00"	75°09'49.00"	FB	167° (160.0°)	39	X	12000+	X	X
TF	VUKUL	05°52'34.95"	75°18'19.54"	FB	202° (195.3°)	32	X	12000+	X	X
BIVIG 1C										
IF	BIVIG	07°01'15.00"	75°11'42.00"	FB	X	X	X	12000+	X	X
TF	AKSER	06°23'50.00"	75°09'49.00"	FB	184° (177.1°)	37	X	12000+	X	X
TF	VUKUL	05°52'34.95"	75°18'19.54"	FB	202° (195.3°)	32	X	12000+	X	X
OTU 1A										
IF	OTU	07°01'15.00"	74°42'34.00"	FB	X	X	X	12000+	X	X
TF	AKSER	06°23'50.00"	75°09'49.00"	FB	224° (216.1°)	46	X	12000+	X	X
TF	VUKUL	05°52'34.95"	75°18'19.54"	FB	202° (195.3°)	32	X	12000+	X	X
DIPRA 1B										
IF	DIPRA	06°36'50.00"	74°32'46.00"	FB	X	X	X	12000+	X	X
TF	AKSER	06°23'50.00"	75°09'49.00"	FB	258° (250.7°)	39	X	12000+	X	X
TF	VUKUL	05°52'34.95"	75°18'19.54"	FB	202° (195.3°)	32	X	12000+	X	X
AKSER 1A										
IF	AKSER	06°23'50.00"	75°09'49.00"	FB	X	X	X	12000+	X	X
TF	VUKUL	05°52'34.95"	75°18'19.54"	FB	202° (195.3°)	32	X	12000+	X	X
MRN 1D										
IF	MRN-VOR	06°10'35"	75°19'26"	FO	X	X	X	12000+	230	X
TF	VUKUL	05°52'34.95"	075°18'19.54"	FB	183°(176.47°)	17.95	X	12000+	X	X
MRN 1D										
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M° (T°)	RUMBO ACERCAMIENTO M° (T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD +/AT /-	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	OUTBOUND LEG
H/M	AKSER	06°23'50.00"	75°09'49.00"	FO	042° (035.1°)	222° (215.1°)	L	12000+	230	1 MIN

STAR

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI
ICAO STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL

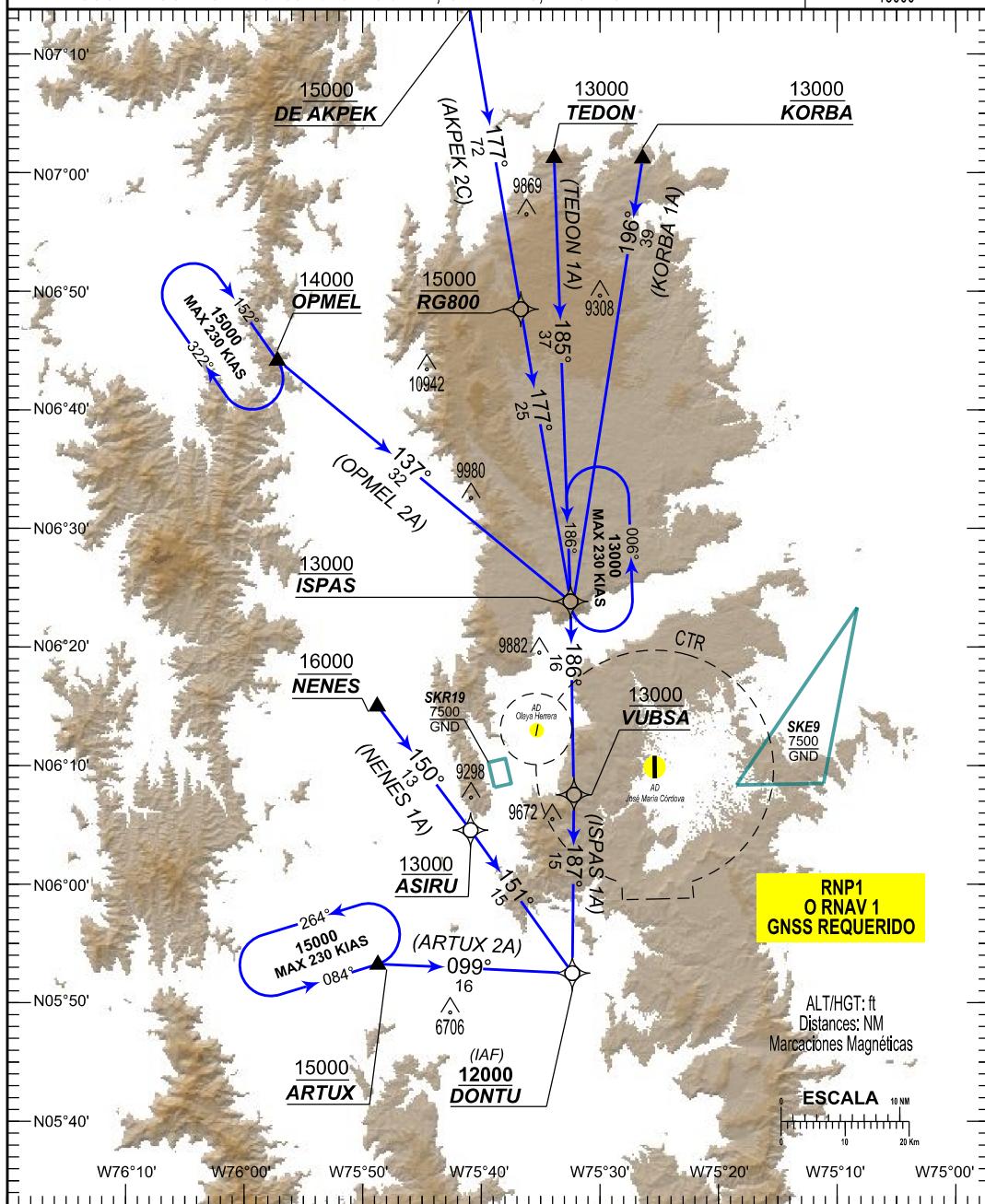
MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
CAT: A/B/C/D
RWY 01

AKPEK DOS CHARLIE [AKPE2C], ARTUX DOS ALFA [ARTU2A], ISPAS UNO ALFA [ISPA1A], KORBA UNO ALFA [KORB1A], NENES UNO ALFA [NENE1A], OPTEL DOS ALFA [OPME2A], TEDON UNO ALFA [TEDO1A],

DEC/ARP/RNG
7°W/21
VAR: 0°9' W/Año
ALTITUD DE

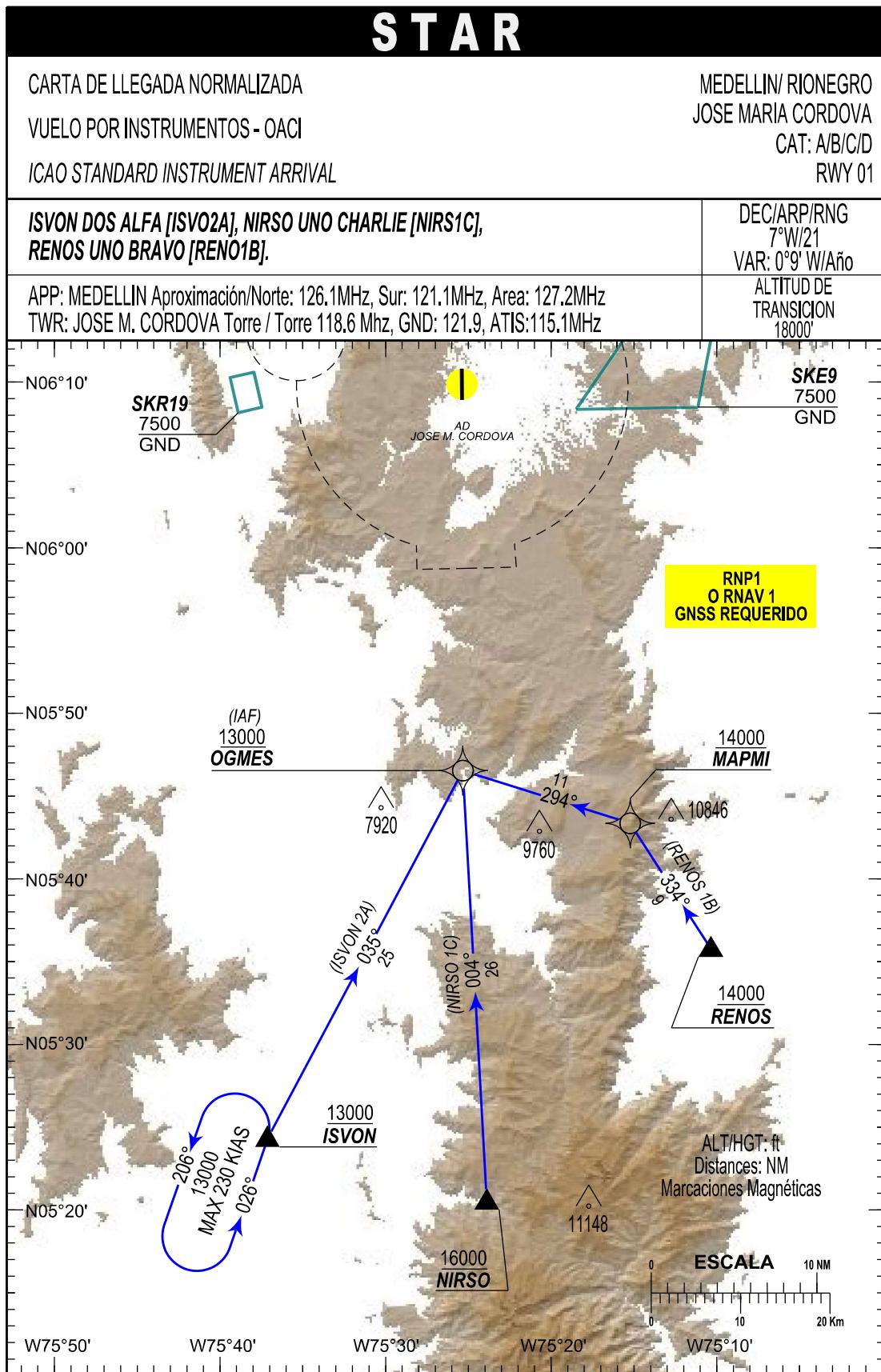
APP: MEDELLIN Aproximación/Norte: 126.1MHz, Sur: 121.1MHz, Area: 127.2MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Torre 118,6 Mhz, GND: 121,9, ATIS:115,1MHz

**TITUD DE
ANSICION
18000'**



RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / STAR7 / RWY 01

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VRAJE	ALTITUD + / AT -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
ARTUX 2A										
IF	ARTUX	05°53'17.00"	75°48'43.00"	FB	X	X	X	15000+	X	X
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.70"	FB	099° (092.8°T)	16	X	12000+	X	5.2%
NENES 1A										
TF	NENES	06°1'503.00"	75°48'46.00"	FB	X	X	X	16000+	X	X
TF	ASIRU	06°0'43.76"	75°40'54.6"	FB	150° (143.2°T)	13	R	13000+	X	5.2%
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	151° (144.5°T)	15	X	12000+	X	5.2%
OPMEL 2A										
IF	OPMEL	06°2'44'12.00"	75°57'11.00"	FB	X	X	X	14000+	X	X
TF	ISPAS	06°2'35'0.00"	75°32'28.98"	FB	137° (129.5°T)	32	R	13000+	X	X
TF	VUBSA	06°0'73'2.28"	75°32'11.64"	FB	186° (179.0°T)	16	R	13000+	X	X
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	187° (180.5°T)	15	X	12000+	X	X
AKPEK 2C										
IF	AKPEK	07°59'15"	75°48'59"	FB	X	X	X	15000+	X	X
IF	RG800	06°48'28.8"	075°36'40.28"	FB	177° (170.4°T)	72	X	15000+	X	X
TF	ISPAS	06°2'35'0.00"	75°32'28.98"	FB	177° (170.4°T)	25	R	13000+	X	X
TF	VUBSA	06°0'73'2.28"	75°32'11.64"	FB	186° (179.0°T)	16	R	13000+	X	X
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	187° (180.5°T)	15	X	12000+	X	X
TEDON 1A										
IF	TEDON	07°0'114.88"	075°33'15.84"	FB	X	X	X	13000+	X	X
TF	ISPAS	06°2'35'0.00"	75°32'28.98"	FB	185° (177.9°T)	37	R	13000+	X	X
TF	VUBSA	06°0'73'2.28"	75°32'11.64"	FB	186° (179.0°T)	16	R	13000+	X	X
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	187° (180.5°T)	15	X	12000+	X	X
KORBA 1A										
IF	KORBA	07°0'1'15"	75°26'24"	FB	X	X	X	13000+	X	X
TF	ISPAS	06°2'35'0.00"	75°32'28.98"	FB	196° (189.2°T)	39	L	13000+	X	X
TF	VUBSA	06°0'73'2.28"	75°32'11.64"	FB	186° (179.0°T)	16	R	13000+	X	X
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	187° (180.5°T)	15	X	12000+	X	X
ISPAS 1 A										
IF	ISPAS	06°2'35'0.00"	75°32'28.98"	FB	X	X	X	13000+	X	X
TF	VUBSA	06°0'73'2.28"	75°32'11.64"	FB	186° (179.0°T)	16	R	13000+	X	X
TF	DONTU (Iaf)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	187° (180.5°T)	15	X	12000+	X	X
OPMEL 1A										
IF	OPMEL	06°44'12.00"	75°57'11.00"	FO	032° (325.0°T)	152° (145.0°T)	R	15000+	X	X
TF	ISPAS	06°2'35'0.00"	75°32'28.98"	FO	006° (359.1°T)	186° (179.1°T)	L	13000+	230	1 MIN 1 MIN 30
TF	ARTUX	05°53'17.00"	75°48'43.00"	FO	264° (257.1°T)	084° (077.1°T)	L	15000+	230	1 MIN 1 MIN 30
TF	ARTUX	06°44'12.00"	75°57'11.00"	FO	332° (325.0°T)	152° (145.0°T)	R	15000+	230	1 MIN 1 MIN 30



RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / STAR8 / RWY 01

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %
RENOS 1B										
IF	RENOS	05°35'46.00"	75°10'21.00"	FB	X		X		14000+	X
TF	MAPMI	05°43'21.00"	75°15'13.96"	FB	334° (327.2°T)	9	X		14000+	X
TF	OGMES	05°46'32.07"	75°25'19.72"	FB	294° (287.5°T)	11	X		13000+	X

NIRSO 1C

IF	NIRSO	05°20'30.00"	75°23'53.00"	FB	X	X	X		16000+	X
TF	OGMES	05°46'32.07"	75°25'19.72"	FB	004° (356.8°T)	26	X		13000+	X

ISVON 2A

IF	ISVON	05°24'15.00"	75°37'08.00"	FB	X	X	X		13000+	X
TF	OGMES	05°46'32.07"	75°25'19.72"	FB	035° (028.0°T)	25	X		13000+	X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO ALEJAMIENTO M° (T°)	ACERCAMIENTO M° (T°)	RUMBO DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	OUTBOUND LEG
HM	ISVON	05°24'15.00"	75°37'08.00"	FO	206° (199.2°T)	026° (199.2°T)	L	13000	230	1 MIN/1 MIN 30

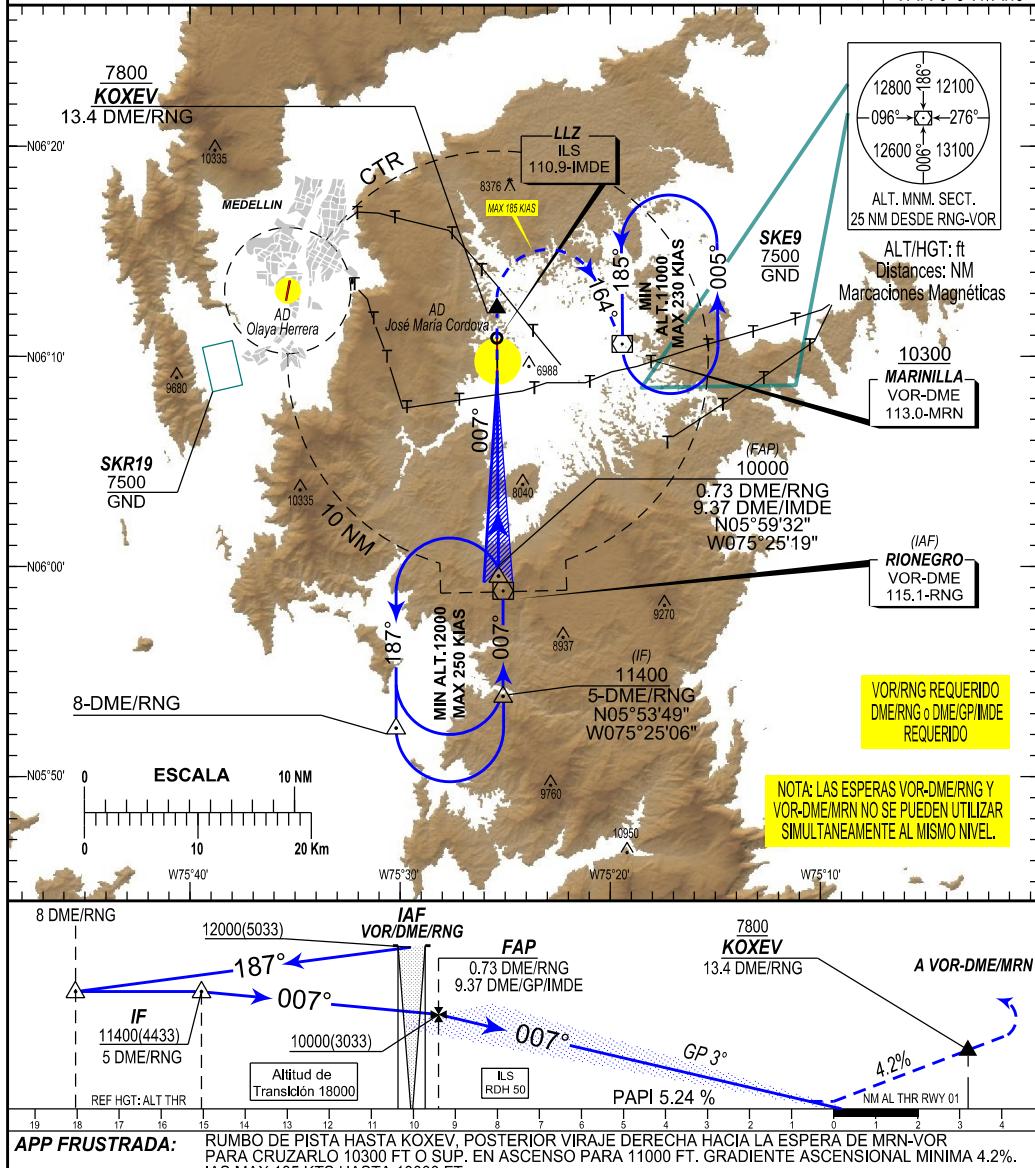
IAC

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
CAT: A/B/C/D
ALT: AD: 7025, THR01: 6967

MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
ILS Z RWY 01

APP: MEDELLÍN Aproximación / Approach Terminal Norte: 126.1 MHz, Terminal Sur 121.1 MHz.
TWR: José María Córdova Torre/Tower 118.6 MHz, ATIS: 115.1 MHz.

DECL/IMDE
7°W/21
VAR 0°9'W/Año



APP FRUSTRADA: RUMBO DE PISTA HASTA KOKEV. POSTERIOR VIRAJE DERECHA HACIA LA ESPERA DE MRN-VOR PARA CRUZARLO 10300 FT O SUP. EN ASCENSO PARA 11000 FT. GRADIENTE ASCENSIONAL MINIMA 4.2%. IAS MAX 185 KTS HASTA 10000 FT.

MISSSED APPROACH: RUNWAY HEADING UNTIL KOXEV, THEN RIGHT TURN TO MRN-VOR HOLDING PATTERN TO CROSS IT AT 10300 FT OR HIGHER CLIMBING TO 11000 FT. MINIMUM CLIMB GRADIENT 4.2%. IAS MAX. 185 KT UNTIL 10000 FT.

CAT	ILS CAT I OCA(H); 7200(233)		CIRCULAR (*) CIRCLING		CIRCULAR (*): Unicamente al ECO (E) / Only at ECO (E)					
	FULL	ALS OUT	OCA (H)	VISIBILIDAD	MNM AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros Vertical / Distances in ft and VIS in meters.					
A	B VIS 800 RVR 550	1200	7725(700)	3600	FAP TO THR 9.37 NM					
			8540(1515)	5000	GS	90	110	130	150	180
			8770(1745)		min:seg	6:15	5:07	4:20	3:45	3:07
					ft/min	480	580	690	800	960

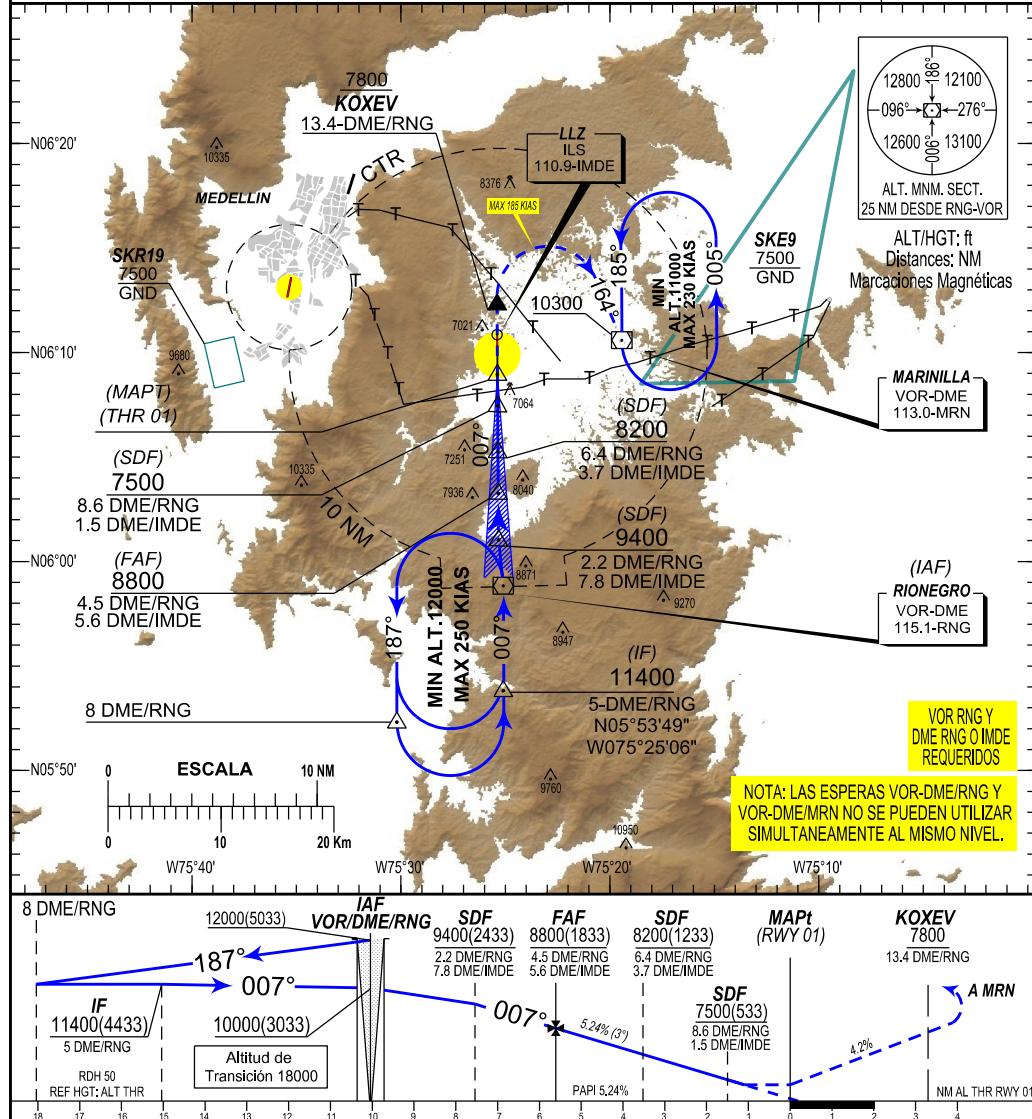
I A C

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
CAT: A/B/C/D
ALT. AD: 7025, THR01: 6967

MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
LOC RWY 01

APP: MEDELLÍN Aproximación / Approach Terminal Norte: 126.1 MHz, Terminal Sur 121.1 MHz.
TWR: José María Cordova Torre/Tower 118.6 MHz, ATIS: 115.1 MHz.

DECL/IMDE
7° W/21
VAR 0°9'W/Año



APP FRUSTRADA: RUMBO DE PISTA HASTA KOXEV, POSTERIOR VIRAJE DERECHA HACIA LA ESPERA DE MRN-VOR PARA CRUZARLO 10300 FT O SUP. EN ASCENSO PARA 11000 FT. GRADIENTE ASCENSIONAL MINIMA 4.2%. IAS MAX 185 KTS HASTA 10000 FT.

MISSSED APPROACH: RUNWAY HEADING UNTIL KOXEV, THEN RIGHT TURN TO MRN-VOR HOLDING PATTERN TO CROSS IT AT 10300 FT OR HIGHER CLIMBING TO 11000 FT. MINIMUM CLIMB GRADIENT 4.2%. IAS MAX 185 KT UNTIL 10000 FT.

C	DIRECTO		CIRCULAR (*)		CIRCULAR (*): Únicamente al ECO (E) / Only at ECO (E)												
	OCA(H):7320(353)	ALS OUT	OCA (H)	VISIBILIDAD	MNM AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros Vertical / Distances in ft and VIS in meters.												
A	FULL	ALS OUT	OCA (H)	VISIBILIDAD	FAF TO MAPt 5.6 NM					ALTITUD VS DISTANCIA DME / RNG							
A	1100	1800	7725(700)	3600	GS	90	110	130	150	180	NM	4	5	6	7	8	9
B					min:seg	3:43	3:03	2:34	2:14	1:52	ft	8933	8637	8315	7994	7675	7357
C	1300	2000	8540(1515)	5000	ft/min	480	590	690	800	960							
D			8770(1745)														

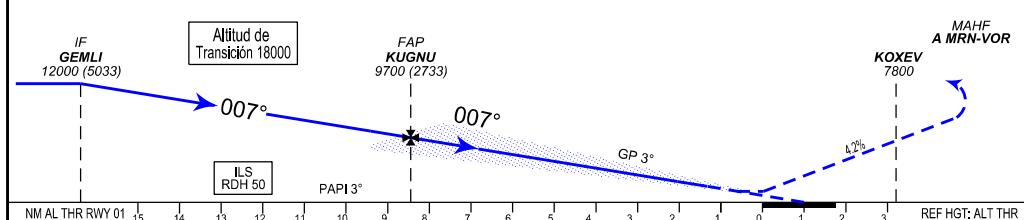
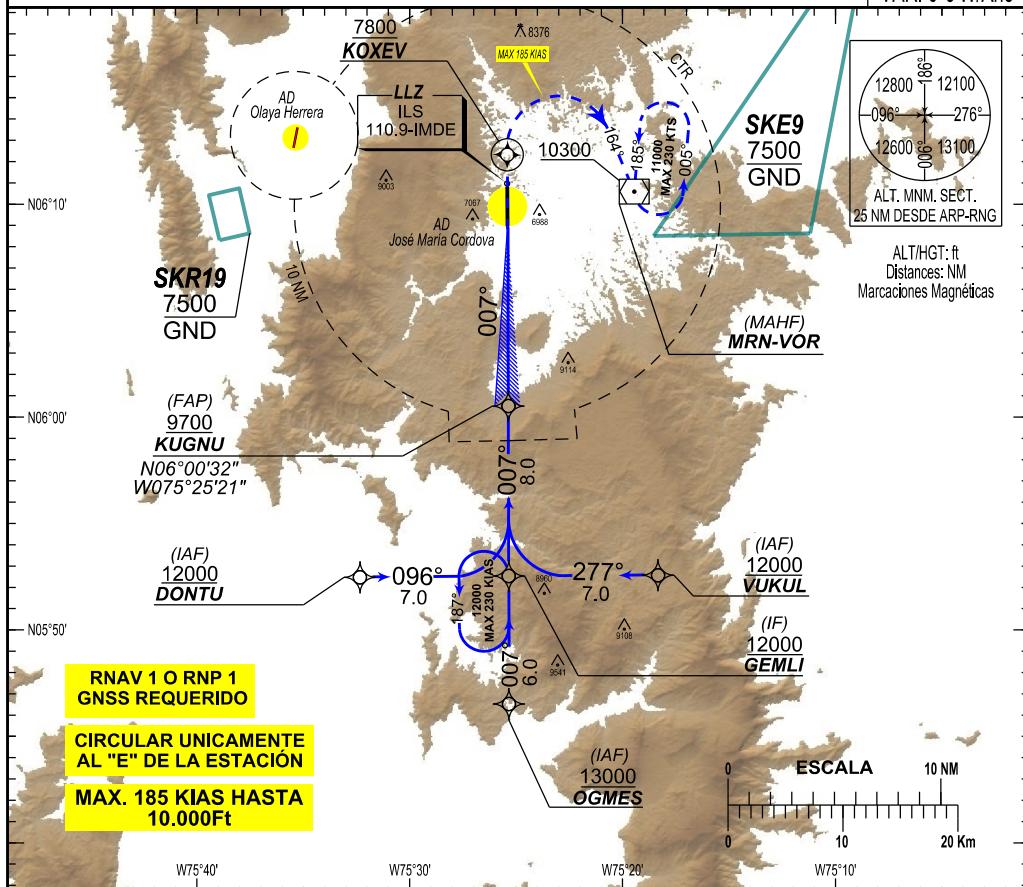
IAC

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
CAT: A/B/C/D
ELV. AD: 7025, THR01 : 6967

MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
ILS Y RWY 01

APP: MEDELLIN / Aproximación / Approach: SUR 121.1 MHz, NORTE 126.1 MHz, AREA 127.2 MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Tower: 118.6 MHz, GND 121.9, MHz ATIS 115.1 MHz

DECL/ARP
7°W/21
VAR: 0°9'W/Año



APP FRUSTRADA: RUMBO DE PISTA HASTA KOXEV, POSTERIOR VIRAJE DERECHA HACIA LA ESPERA DE MRN-VOR PARA CRUZARLO 10300 FT O SUP. EN ASCENSO PARA 11000 FT. GRADIENTE ASCENSIONAL MINIMA 4.2%. IAS MAX 185 KTS HASTA 10000 FT.

MISSED APPROACH: RUNWAY HEADING UNTIL KOXEV, THEN RIGHT TURN TO MRN-VOR HOLDING PATTERN TO CROSS IT AT 10300 FT OR HIGHER CLIMBING TO 11000 FT. MINIMUM CLIMB GRADIENT 4.2%. IAS MAX. 185 KT UNTIL 10000 FT.

C	ILS CAT I OCA(H): 7200 (233)	*CIRCULAR CIRCLING		* CIRCULAR UNICAMENTE AL E DE LA ESTACIÓN							
		FULL	ALS OUT	OCA (H)	VISIBILIDAD	MIN AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.					
A	B	7725 (700)		3600	FAP TO THR 8.4 NM						
	VIS 800	1200	5000	GS	90	110	130	150	180	200	
C	RVR 550			min:seg	5:37	4:36	3:53	3:22	2:49	2:32	
D				ft/min	480	580	690	800	960	1060	

**RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA
SKRG / IAC3 / ILS Y / RWY 01**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / --	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	VPA	PERFOM DE NAV
BARRA EN T TRAMO DERECHO											
IF	VUKUL (IAF)	05°52'34.95"	075°18'19.54"	FB	X		X		12000 +	X	RNAV1
TF	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	075°25'19.72"	FB	277° (269.61°)	6,98	X		12000 +	X	RNAV1
TF	KUGNU (FAP)	06°0'032.06"	075°25'21.2"	FB	007° (359.63°)	7,91	X		9700 +	X	RNAV1
TF	* RWY01 (MAPT)	06°0'857.37"	075°25'22.88"	FO	007° (359.63°)	8,43	X		7017 +	X	ILS
TF	KOXEV	06°1'219.32"	075°25'23.61"	FO	007° (359.77°)	3,35	X		7800 +	185	4,20%
CF	MRN-VOR (MAHF)	06°1'035"	075°1'9'26"	FO	164°(157.04°)	X	X		10300 +	185	4,20%
BARRA EN T TRAMO IZQUIERDO											
IF	DONTU (IAF)	05°52'29.19"	075°32'19.7"	FB	X		X		12000 +	X	RNAV1
TF	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	075°25'19.72"	FB	096° (089.60°)	6,98	X		12000 +	X	RNAV1
TF	KUGNU (FAP)	06°0'032.06"	075°25'21.2"	FB	007° (359.8°T)	7,91	X		9700 +	X	RNAV1
TF	* RWY01 (MAPT)	06°0'857.37"	075°25'22.88"	FO	007° (359.63°)	8,43	X		7017 +	X	3°
TF	KOXEV	06°1'219.32"	075°25'23.61"	FO	007° (359.77°)	3,35	X		7800 +	185	4,20%
CF	MRN-VOR (MAHF)	06°1'035"	075°1'9'26"	FO	164°(157.04°)	X	X		10300 +	185	4,20%
BARRA EN T TRAMO CENTRAL											
IF	OGMES (IAF)	05°46'32.07"	075°25'19.72"	FB	X		X		13000 +	X	RNAV1
TF	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	075°25'19.72"	FB	007° (360°)	5,97	X		12000 +	X	RNAV1
TF	KUGNU (FAP)	06°0'032.06"	075°25'21.2"	FB	007° (359.8°T)	7,91	X		9700 +	X	RNAV1
TF	* RWY01 (MAPT)	06°0'857.37"	075°25'22.88"	FO	007° (359.63°)	8,43	X		7017 +	X	3°
TF	KOXEV	06°1'219.32"	075°25'23.61"	FO	007° (359.77°)	3,35	X		7800 +	185	4,20%
CF	MRN-VOR (MAHF)	06°1'035"	075°1'9'26"	FO	164°(157.04°)	X	X		10300 +	185	4,20%

* Únicamente con fines de codificación.

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M° ALEJAMIENTO (T°)	RUMBO M° ACERCAMIENTO (T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	OUTBOUND LEG	PERFOM DE NAV
HM	MRN-VOR (MAHF)	06°1'035"	075°1'9'26"	FO	005° (358.01°T)	185° (178.01°T)	L	11000	230	1MIN	RNAV1
BARRA EN T TRAMO IZQUIERDO											
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M° ALEJAMIENTO (T°)	RUMBO M° ACERCAMIENTO (T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	OUTBOUND LEG	PERFOM DE NAV
HM	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	075°25'19.72"	FO	187° (180.12°)	007° (360°)	L	12000	230	1MIN	RNAV1

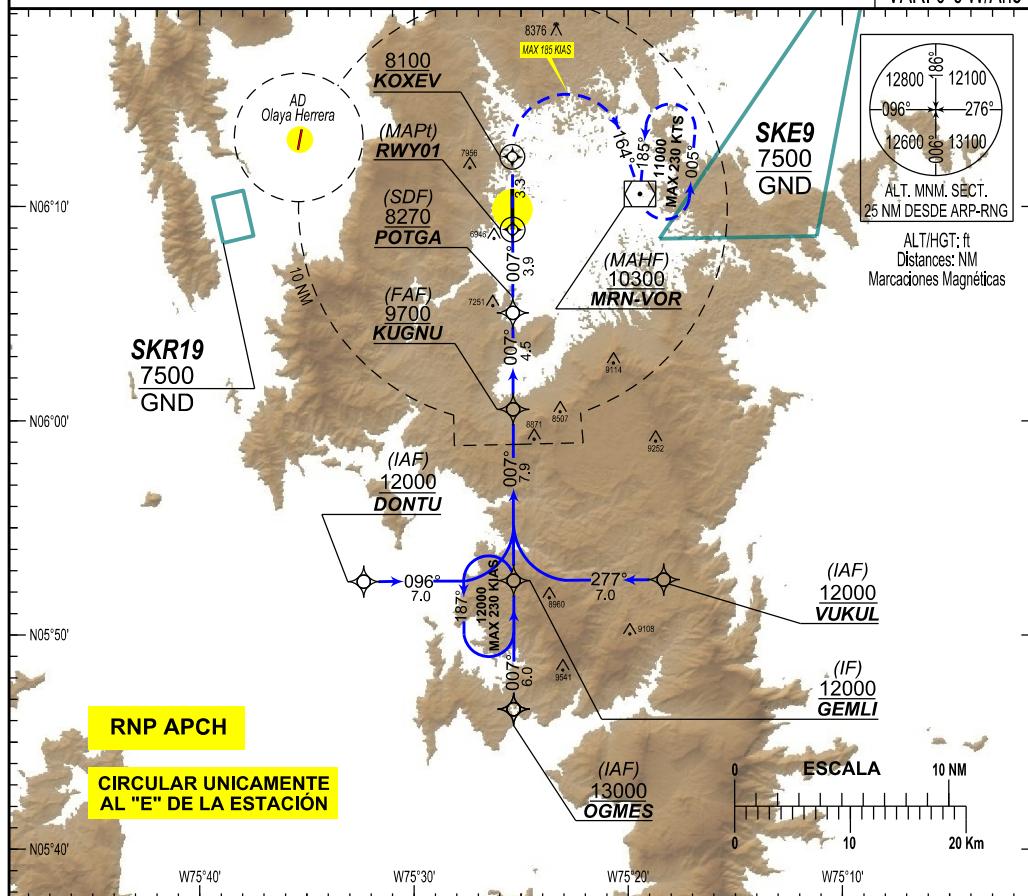
I A C

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
CAT: A/B/C/D
ELV. AD: 7025, THR01: 6967

MEDELLIN/ RIONEGRO
JOSE MARIA CORDOVA
RNP RWY 01

APP: MEDELLIN / Aproximación / Approach: SUR 121.1 MHz, NORTE 126.1 MHz, AREA 127.2 MHz
TWR: JOSE M. CORDOVA Torre / Tower: 118.6 MHz, GND 121.9, MHz ATIS 115.1 MHz

DECL/ARP
7°W/21
VAR: 0°9'W/Año



APP FRUSTRADA: RUMBO DE PISTA HASTA KOXEV, POSTERIOR VIRAJE DERECHA HACIA LA ESPERA DE MRN-VOR (MAHF) PARA CRUZARLO 10300 FT EN ASCENSO PARA 11000 FT. GRADIENTE ASCENSIONAL MINIMA 4.2%.
IAS MAX 185 KTS HASTA 10000 FT.

MISSED APPROACH: RUNWAY HEADING UNTIL KOXEV, THEN RIGHT TURN TO MRN-VOR (MAHF) HOLDING PATTERN TO CROSS IT AT 10300 FT CLIMBING TO 11000 FT. MINIMUM CLIMB GRADIENT 4.2%.
IAS MAX. 185 KT UNTIL 10000 FT.

C A T	LNAV OCA(H): 7560 (593)		*CIRCULAR CIRCLING		* CIRCULAR UNICAMENTE AL E DE LA ESTACIÓN MIN AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.							
	FULL	ALS OUT	OCA (H)	VISIBILIDAD	FAF A MAPt 8.4 NM				ALTITUDE VS DISTANCE GNSS TO THR 01			
A	2200	2900	7725 (700)	3600	GS	90	110	130	150	180	200	
B					mIn:seg	5:37	4:36	3:53	3:22	2:49	2:32	
C	2400	3100	8540 (1515)	5000	ft/min	480	580	690	800	960	1060	ft
D			8770 (1745)									8935 8619 8303 7981 7660

RIONEGRO / JOSE MARIA CORDOVA

SKRG / IAC 4 / RNP RWY 01

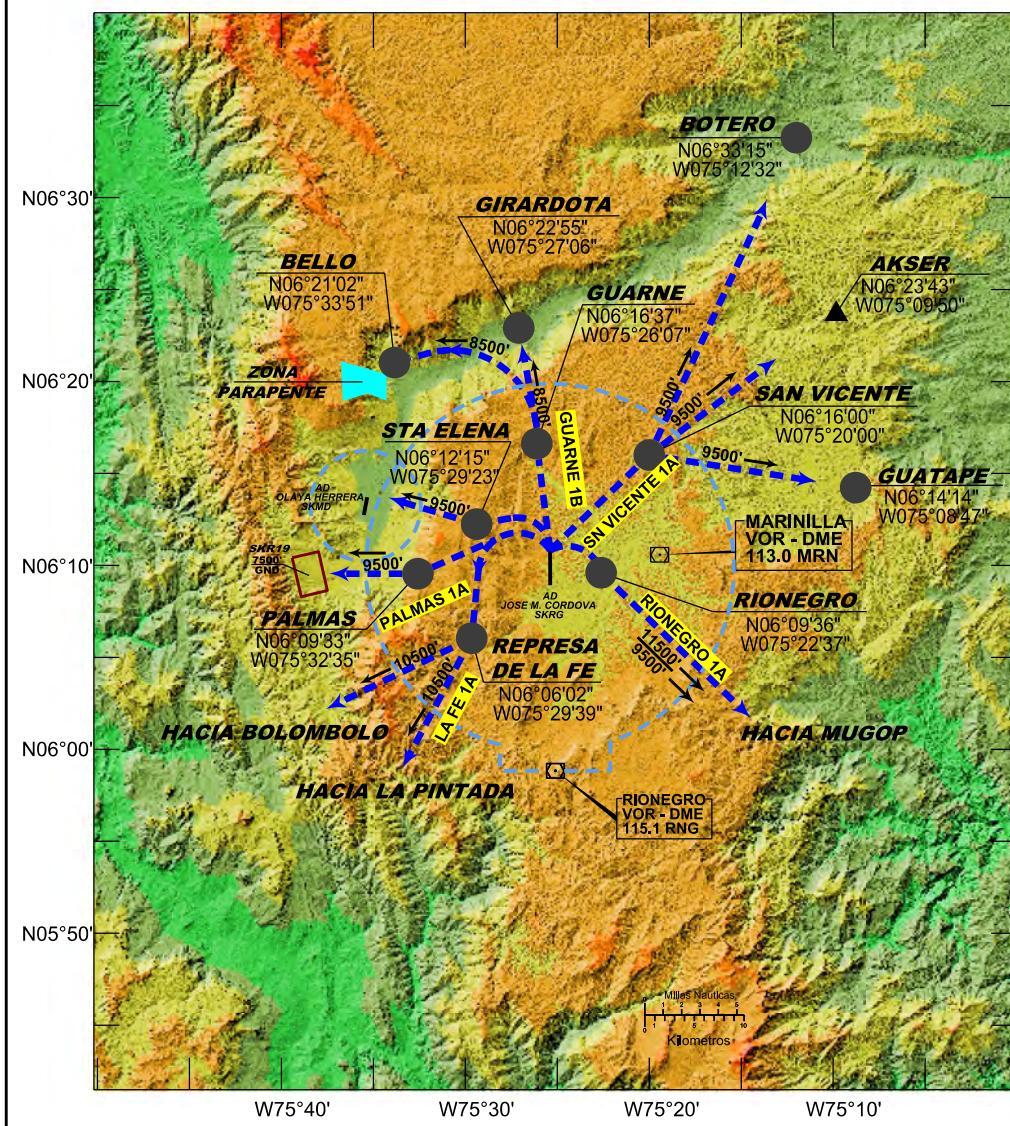
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG %	PERFORM DE NAV
BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO											
IF	VUKUL (IAF)	05°52'34.95"	75°18'19.54"	FB	X	X	X	12000+	X	X	RNP APCH
TF	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	75°25'19.72"	FB	277° (269.61°)	6,98	X	12000+	X	X	RNP APCH
TF	KUGNU (FAF)	06°0'032.06"	75°25'21.2"	FB	007° (0.01°)	7,91	X	9700+	X	X	RNP APCH
TF	POTGA (SDF)	06°0'05'2.07"	75°25'22.1"	FB	007° (359.48°)	4,53	X	8270+	X	-5,24%	RNP APCH
TF	RWY01 (MAPT)	06°0'08'57.37"	75°25'22.88"	FO	007° (359.81°)	3,9	X	7017+	X	-5,24%	RNP APCH
TF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007° (359.79°)	3,35	X	8100+	185	4,20%	RNP APCH
CF	MRN-VOR (MAHF)	06°10'35"	75°19'26"	FO	164° (157.04°)	X	R	10300+	185	4,20%	RNP APCH
BARRA EN T TRAMO LATERAL IZQUIERDO											
IF	DONTU (IAF)	05°52'29.19"	75°32'19.7"	FB	X	X	X	12000+	X	X	RNP APCH
TF	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	75°25'19.72"	FB	096° (89.60°T)	6,98	X	12000+	X	X	RNP APCH
TF	KUGNU (FAF)	06°0'032.06"	75°25'21.2"	FB	007° (0.01°)	7,91	X	9700+	X	X	RNP APCH
TF	POTGA (SDF)	06°0'05'2.07"	75°25'22.1"	FB	007° (359.48°)	4,53	X	8270+	X	-5,24%	RNP APCH
TF	RWY01 (MAPT)	06°0'08'57.37"	75°25'22.88"	FO	007° (359.81°)	3,9	X	7017+	X	-5,24%	RNP APCH
TF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007° (359.79°)	3,35	X	8100+	185	4,20%	RNP APCH
CF	MRN-VOR (MAHF)	06°10'35"	75°19'26"	FO	164° (157.04°)	X	R	10300+	185	4,20%	RNP APCH
BARRA EN T TRAMO CENTRAL											
IF	OGMES (IAF)	05°46'32.07"	75°25'19.72"	FB	X	X	X	13000+	X	X	RNP APCH
TF	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	75°25'19.72"	FB	007° (360°T)	5,97	X	12000+	X	X	RNP APCH
TF	KUGNU (FAF)	06°0'032.06"	75°25'21.2"	FB	007° (0.01°)	7,91	X	9700+	X	X	RNP APCH
TF	POTGA (SDF)	06°0'05'2.07"	75°25'22.1"	FB	007° (359.48°)	4,53	X	8270+	X	-5,24%	RNP APCH
TF	RWY01 (MAPT)	06°0'08'57.37"	75°25'22.88"	FO	007° (359.81°)	3,9	X	7017+	X	-5,24%	RNP APCH
TF	KOXEV	06°12'19.32"	75°25'23.61"	FO	007° (359.79°)	3,35	X	8100+	185	4,20%	RNP APCH
CF	MRN-VOR (MAHF)	06°10'35"	75°19'26"	FO	164° (157.04°)	X	R	10300+	185	4,20%	RNP APCH
RUMBO ACERCAMIENTO											
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	ACERCAMIENTO M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD MINIMA	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	OUTBOUND LEG	PERFORM DE NAV
HM	MRN-VOR (MAHF)	06°10'35"	75°19'26"	FO	005° (358.01°)	185° (178.01°)	L	11000	230	1MIN	RNP APCH
RUMBO ACERCAMIENTO											
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	ACERCAMIENTO M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD MINIMA	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	OUTBOUND LEG	PERFORM DE NAV
HM	GEMLI (IF)	05°52'32.07"	75°25'19.72"	FO	187° (180°)	007° (360°)	L	12000	230	1MIN	RNP APCH

V A C

RUTAS VFR DE SALIDA

AEROPUERTO JOSE MARIA CORDOVA/ RIONEGRO/ COLOMBIA

CARTA VISUAL OACI	OLAYA TORRE 118,9 MHz. J.M.C. TORRE 118,6 MHz. APP NORTE 126,1 MHz. APP SUR 121,1 MHz. MDE CTRL 127,2 MHz.	GUARNE UNO BRAVO (GUARNE 1B) LA FE UNO ALFA (LA FE 1A) PALMAS UNO ALFA (PALMAS 1A) RIONEGRO UNO ALFA (RNG 1A) SANTA ELENA UNO ALFA (STA ELENA 1A) SAN VICENTE UNO ALFA (SN VICENTE 1A)					
	ELEVACION AD 7025 Ft	<table><tr><td>10000</td><td>5000</td></tr><tr><td>9000</td><td>3000</td></tr><tr><td>7000</td><td></td></tr></table>	10000	5000	9000	3000	7000
10000	5000						
9000	3000						
7000							



RUTAS NORMALIZADAS VFR AEROPUERTO JOSE MARIA CORDOVA RIONEGRO

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN: El tránsito entrando y saliendo en plan de vuelo VFR desde y hacia el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, procederá a sobrevolar los siguientes puntos visuales de acuerdo a la ruta propuesta:

BELLO	N06°21'02" W075°33'51"
GIRARDOTA	N06°22'55" W075°27'06"
GUATAPE	N06°14'14" W075°08'47"
BOTERO	N06°33'15" W075°12'32"
SAN VICENTE	N06°16'00" W075°20'00"
GUARNE	N06°16'37" W075°26'07"
RIONEGRO	N06°09'36" W075°22'37"
CARMEN DE VIBORAL	N06°04'00" W075°20'00"
PALMAS	N06°09'33" W075°32'35"
SANTA ELENA	N06°12'15" W075°29'23"
LA FE	N06°06'02" W075°29'39"

RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA

VISUAL PISTA 01/19

Descripción del Procedimiento

GUARNE: Aeronaves despegando rumbo norte procederán hacia la población de GUARNE, posterior hacia GIRARDOTA o BELLO de acuerdo a la ruta propuesta, con una altitud no superior a 8.500 Ft.

SAN VICENTE: Proceder hacia la población de SAN VICENTE para volar luego hacia los puntos visuales BOTERO, GUATAPE o la intersección AKSER de acuerdo a la ruta propuesta en el plan de vuelo y altitud máxima de 9.500 Ft.

RIONEGRO: Las aeronaves despegando virarán al "E" de la estación con rumbo hacia la población de RIONEGRO, procediendo luego hacia la intersección MUGOP con una altitud entre 9.500 Ft y 11.500 Ft.

SANTA ELENA: Virar al "W" de la estación con rumbo hacia el punto visual SANTA ELENA, con altitud máxima de 9.500 Ft, para posterior ingreso al ATZ del Olaya Herrera.

PALMAS: Aeronaves despegando virarán hacia el "W" de la estación y procederán hacia PALMAS, con una altitud máxima de 9.500 Ft, posterior ingresarán al ATZ del Olaya Herrera. En caso de que el destino de la aeronave sea el aeropuerto de Medellín, esta salida se permite sólo para helicópteros.

LA FE: La aeronave virará hacia el "W" de la estación para sobrevolar la represa de LA FE, posterior procederán hacia los puntos visuales BOLOMBOLO o LA PINTADA de acuerdo a la ruta propuesta en el plan de vuelo. Altitud máxima 10.500 Ft.

Transferencia de Comunicaciones:

Las aeronaves despegando del aeropuerto José María Córdova de Rionegro, rumbo norte hacia los puntos visuales GUARNE y SAN VICENTE efectuarán contacto con frecuencia 126.1 MHz MDE APP NORTE. Si el destino es el aeropuerto Olaya Herrera de Medellín y previa coordinación entre las dependencias TORRE JMC, MDE APP NORTE y TORRE OLAYA HERRERA, se podrá transferir la aeronave a la frecuencia 118.9 MHz, TORRE OLAYA HERRERA.

Despegues hacia los puntos visuales SANTA ELENA y PALMAS efectuarán contacto en frecuencia 118.9 MHz TORRE OLAYA HERRERA.

Las aeronaves procediendo hacia el Sur vía la represa de LA FE, comunicarán en frecuencia 127.2 MHz, MDE CONTROL.

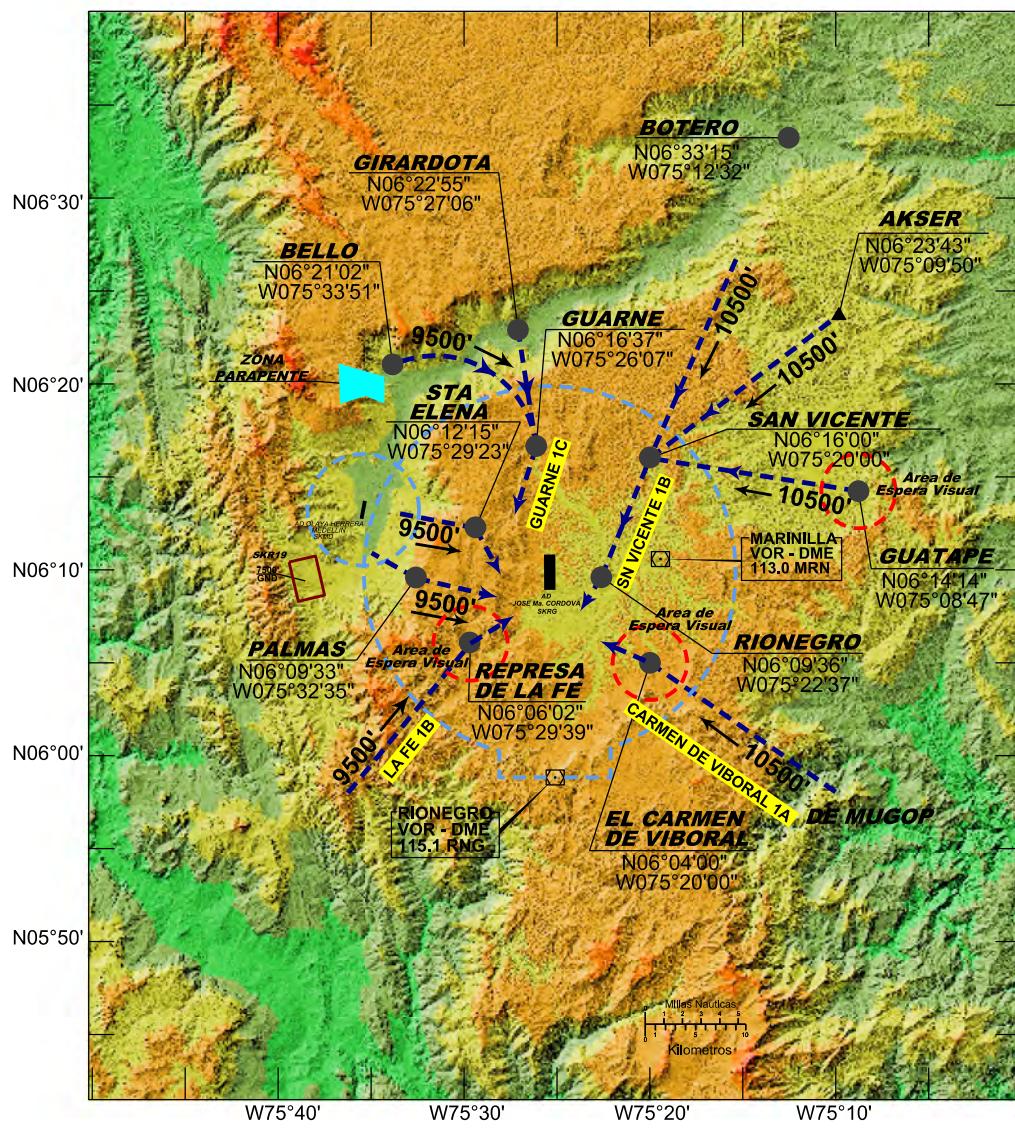
Procediendo hacia la población de RIONEGRO, las aeronaves deberán hacer contacto en frecuencia 121.1 MHz, MDE APP SUR.

V A C

RUTAS VFR DE LLEGADA

AEROPUERTO JOSE MARIA CORDOVA/ RIONEGRO/ COLOMBIA

CARTA VISUAL OACI	OLAYA TORRE 118,9 MHz. J.M.C. TORRE 118,6 MHz. APP NORTE 126,1 MHz. APP SUR 121,1 MHz. MDE CTRL 127,2 MHz.	CARMEN DE VIBORAL UNO ALFA (CARMEN DE VIBORAL 1A) GUARNE UNO CHARLIE (GUARNE 1C) LA FE UNO BRAVO (LA FE 1B) LAS PALMAS UNO BRAVO (LAS PALMAS 1B) SANTA ELENA UNO BRAVO (STA ELENA 1B) SAN VICENTE UNO BRAVO (SN VICENTE 1B)					
	ELEVACION AD 7025 Ft	<table> <tr> <td>10000</td> <td>5000</td> </tr> <tr> <td>9000</td> <td>3000</td> </tr> <tr> <td>7000</td> <td></td> </tr> </table>	10000	5000	9000	3000	7000
10000	5000						
9000	3000						
7000							



RUTAS NORMALIZADAS VFR

AEROPUERTO JOSE MARIA CORDOVA

RIONEGRO

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN:

El tránsito entrando y saliendo en plan de vuelo VFR desde y hacia el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, procederá a sobrevolar los siguientes puntos visuales de acuerdo a la ruta propuesta:

BELLO	06 21 02 N 075 33 51 W
GIRARDOTA	06 22 55 N 075 27 06 W
GUATAPE	06 14 14 N 075 08 47 W
BOTERO	06 33 15 N 075 12 32 W
SAN VICENTE	06 16 00 N 075 20 00 W
GUARNE	06 16 37 N 075 26 07 W
RIONEGRO	06 09 36 N 075 22 37 W
CARMEN DE VIBORAL	06 04 00 N 075 20 00 W
PALMAS	06 09 33 N 075 32 35 W
SANTA ELENA	06 12 15 N 075 29 23 W
LA FE	06 06 02 N 075 29 39 W

Las aeronaves ingresando por el sector "SE" desde la intersección MUGOP, deberán efectuar contacto inicial en frecuencia 121.1 MHz, MDE APP SUR. Posteriormente sobre la población de RIONEGRO, harán contacto en frecuencia 118.6 MHZ, TORRE JMC.

Para el tránsito visual ingresando desde los puntos visuales BOLOMBO-LO y LA PINTADA, las aeronaves efectuarán contacto en frecuencia de MDE CONTROL, 127.2 MHz, Posteriormente sobre la represa de LA FE comunicarán en frecuencia 118.6 MHz, TORRE JMC, para ingreso al CTR de Rionegro.

Las aeronaves ingresando desde el ATZ del Olaya Herrera harán contacto en frecuencia 118.9 MHz TORRE OLAYA HERRERA, posteriormente efectuarán contacto en frecuencia 118.6 MHz TORRE JMC, sobre los puntos visuales SANTA ELENA y PALMAS.

NOTA: Para cambios de altitudes por encima de las prescritas en las salidas y llegada, deberá mediar autorización ATC. Se deberá mantener contacto visual con el terreno a lo largo de los diferentes corredores visuales.

RUTAS NORMALIZADAS DE LLEGADA VISUAL PISTA 01/19

Descripción del Procedimiento

GUARNE: Las aeronaves ingresando al CTR de Rionegro por el norte procederán desde las poblaciones de BELLO y GIRARDOTA hacia el punto visual GUARNE, con altitud máxima de 9.500 Ft, para recibir instrucciones del ATC.

SAN VICENTE: Procediendo desde los puntos visuales BOTERO, GUARNE y la intersección AKSER, las aeronaves procederán a ingresar por la población de SAN VICENTE para posterior ingreso al CTR de Rionegro. Altitud máxima 10.500 Ft.

CARMEN DE VIBORAL: Para las aeronaves ingresando por el sector "SE" desde la intersección MUGOP, proceder con altitud máxima de 10.500 Ft hacia la población del CARMEN DE VIBORAL donde recibirá instrucciones del ATC.

LA FE: Aeronaves ingresando por el sector "SW" desde los puntos visuales BOLOMBOLO y LA PINTADA, ingresarán al CTR de Rionegro vía la represa de LA FE, con altitud máxima de 9.500 Ft.

SANTA ELENA Y PALMAS: Previa coordinación entre TORRE OLAYA HERRERA y TORRE JMC, las aeronaves procediendo en plan de vuelo visual entre Medellín y Rionegro podrán ingresar al CTR de Rionegro vía los puntos visuales SANTA ELENA y PALMAS, con altitud no mayor a 9.500 Ft.

Áreas de Espera Visual

Se definen como áreas de espera visual para fines de secuenciamiento de tránsito y en caso de contingencia, las zonas de GUATAPE, la represa de LA FE y la población de EL CARMEN DE VIBORAL, con altitud no mayor a 9.500 Ft. La aeronave deberá permanecer en frecuencia de Torre José María Córdova, con el fin de recibir instrucciones y autorización ATC.

Transferencia de Comunicaciones:

Aeronaves ingresando por el norte desde BELLO, GIRARDOTA, BOTERO, AKSER y GUATAPE, deberán hacer contacto inicial en frecuencia 126.1 MHZ MDE APP NORTE, posteriormente sobre la población de GUARNE deberán llamar en frecuencia 118.6 MHz, TORRE JMC.

CARTA DE VISIBILIDAD

RIONEGRO / JOSÉ MARÍA CÓRDOVA / COLOMBIA

