

SKGO AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR/NOMBRE DEL AERÓDROMO
SKGO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**SKGO - SANTA ANA****SKGO AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO**
SKGO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	044527.24N 0755721.65W NIL
	<i>ARP coordinates and site at AD</i>	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	3 KM
	<i>Direction and distance from (city)</i>	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 2981 FT (909 M) / T: 26° C
	<i>Elevation/Reference temperature</i>	
4	Ondulación Geoidal en PSN ELEV AD	NIL
	<i>Geoid Undulation at AD ELEV PSN</i>	
5	Declinación Magnética / Año (cambio anual)	6° W (2016)/0°9'W
	<i>Magnetic Variation / Year (annual change)</i>	
6	Administración del aeródromo <i>AD Administration</i>	Municipio de Cartago
	Dirección <i>Address</i>	Aeropuerto Santa Ana Cartago
	Teléfono <i>Telephone number</i>	+57 60 (2) 2118971 - TWR +57 60 (2) 2119244
	WEBSITE / Email address	NIL
	AFS address	SKGOYDYA
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	<i>Types of Traffic permitted</i>	
8	Observaciones	Departamento Valle
	<i>Remarks</i>	Valle Department

SKGO AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO
SKGO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Explotador del AD	1100 - 2300
	<i>AD Operator</i>	
2	Aduana e inmigración	No
	<i>Customs and Immigration</i>	
3	Servicios Médicos y de Sanidad	No
	<i>Health and Sanitation</i>	

4	Oficina de Información AIS	1100 - 2300
	<i>AIS Briefing Office</i>	
5	Oficina de Notificación ATS (ARO)	1100 - 2300
	<i>ATS Reporting Office (ARO)</i>	
6	Oficina de Información MET	1100 - 2300
	<i>MET Briefing Office</i>	
7	Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	1100 - 2300
	<i>Air Traffic Service (ATS)</i>	
8	Abastecimiento de Combustible	AVGAS 100/130: Lunes - Viernes 1300 - 2200, Sabado 1300 - 1800 AVGAS 100/130: Monday - Friday 1300 - 2200, Saturdays 1300 - 1800
	<i>Fuelling</i>	
9	Servicios de Escala	No
	<i>Handling</i>	
10	Servicios de Seguridad de la Aviación	No
	<i>Security</i>	
11	Descongelamiento	No
	<i>De-icing</i>	
12	Observaciones	Servicio ARO/AIS, suministrado por parte de oficina ARO/AIS SKPE ARO/AIS service, provided by the ARO/AIS office SKPE
	<i>Remarks</i>	

SKGO AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES DE ESCALA

SKGO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Elementos Disponibles para el Manejo de Carga	A cargo de las empresas aéreas In charge of the airlines
	<i>Cargo-handling facilities</i>	
2	Tipo de Combustible y Lubricantes	AVGAS 100/130
	<i>Fuel/oil types</i>	
3	Instalaciones y Capacidad de Abastecimiento de Combustible	No
	<i>Fuelling Facilities and Capacity</i>	
4	Medidas para la Descongelación	No
	<i>De-icing facilities</i>	
5	Espacio de Hangar para las ACFT de paso	No
	<i>Hangar space for visiting ACFT</i>	
6	Instalaciones y Servicios de Reparación para las ACFT de paso	No
	<i>Repair facilities for visiting ACFT</i>	
7	Observaciones	Para proveer combustible, se requiere previa solicitud al distribuidor To provide fuel, prior request to the dealer is required
	<i>Remarks</i>	

SKGO AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS
SKGO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hoteles	En la ciudad
	Hotels	In town
2	Restaurantes	No
	Restaurants	
3	Posibilidades de Transporte	Buses y Taxis
	Transportation Possibilities	Buses and Taxis
4	Instalaciones y servicios médicos	No
	Medical Facilities	
5	Banco	No
	Oficina de Correos	
	Bank	
	Post Office	
6	Oficina de Turismo	No
	Tourism Office	
7	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKGO AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS
SKGO AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Categoría AD para Extinción de Incendios	NIL
	AD Category for Fire Fighting	
2	Equipo de Salvamento	NIL
	Rescue equipment	
3	Capacidad para Retirar ACFT Inutilizadas	A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves
	Capability for Removal of Disabled ACFT	In charge of the airlines or aircraft owners
4	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKGO AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO-REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE
SKGO AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Tipos de Equipo de Remoción de Obstáculos	No
	Types of clearing equipment	
2	Prioridad de Remoción de Obstáculos	No
	Clearance priorities	
3	Observaciones	NIL
	Remarks	

**SKGO AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE
Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO**
SKGO AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS / POSITIONS DATA

1	Designación, Superficie y Resistencia de las Plataformas	ID		Superficie		Resistencia	
	<i>Designation, Surface and Strength of Aprons</i>	<i>Designator</i>		<i>Surface</i>		<i>Strength</i>	
		Plataforma / Apron		Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt		PCN 58/F/C/X/T	
2	Designación, Ancho, Superficie y Resistencia de las Calles de Rodaje	Calles de rodaje ID	Ancho	Superficie	Resistencia		Observaciones
	<i>Designation, Width, Surface and Strength of Taxiways</i>	<i>Designator of TWY</i>	<i>Width</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>		<i>Remark</i>
		A	28 M	Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt	PCN 58/F/C/X/T		
3	Emplazamiento y Elevacion del ACL	Plataforma					
	<i>Location and Elevation of ACL</i>	Apron					
4	Emplazamiento Puntos de Verificación VOR	VOR: No					
	<i>VOR Checkpoints Location</i>						
5	Posición Puntos de Verificación del INS	INS: No					
	<i>Position of INS Checkpoints</i>						
6	Observaciones	NIL					
	<i>Remarks</i>						

**SKGO AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE
Y SEÑALES**

**SKGO AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Uso de Señales ID en los Puestos de ACFT Guías de TWY Sistema de Guía Visual de Atrake	Si
	<i>Use of ACFT Stand ID signs Visual Docking/Parking Guidance System</i>	Yes
2	Señales e Iluminación RWY y TWY	Si
	<i>RWY and TWY Markings and Lighting</i>	Yes
3	Barras de Parada y Luces de Protección RWY	Si
	<i>Stop Bars and RWY guard lights</i>	Yes
4	Otras Medidas de Protección de RWY	NIL

	Other RWY protection measures	
5	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKGO AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
SKGO AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

En el Área 2 / In Area 2					
ID OBST	Tipo de OBST	Posición OBST	ELEV y HGT OBST	Marcación del OBST / Tipo, Color de LGT OBST	Observaciones
OBST ID	OBST type	OBST position	ELEV and HGT OBST	Markings / Type, colour of LGT OBS	Remarks
a	b	c	d	e	f
NOTE: Consultar listado de Obstáculos en el siguiente enlace / See list of Obstacles in the following link. https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/conjunto-de-datos-aip					
En el Área 3 / In Area 3					
ID OBST	Tipo de OBST	Posición OBST	ELEV y HGT OBST	Marcación del OBST / Tipo, Color de LGT OBST	Observaciones
OBST ID	OBST type	OBST position	ELEV and HGT OBST	Markings / Type, colour of LGT OBS	Remarks
a	b	c	d	e	f
NOTE: NIL					

SKGO AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA
SKGO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Oficina MET Conexa Associated MET Office	No
2	Horas de Servicio Oficina MET fuera del HR	1100 - 2300
	Hours of Service MET Office outside HR of Service	
3	Oficina Responsable de la Preparación TAF Periodo de Validez	No
	Office Responsible for TAF Preparation Period of Validity	
4	Disponibilidad TREND Intervalo de Expedición	No
	Trend Forecast Interval of Issuance	
5	Exposiciones Verbales y Consulta	

	Briefing and/ or Consultation Provided	
6	Documentación de Vuelo Idioma(s) Usado	Inglés, español
	Flight Documentation Language(s) Used	English, spanish
7	Cartas Disponibles y Otra Información	No
	Charts and Other Information Available	
8	Equipo Suplementario Disponible	Estación Meteorológica Automática
	Supplementary Equipment Available	Automatic Weather Station
9	Dependencias ATS a las que se Suministra Información MET	SKGO TWR
	ATS Units Provided with MET Information	
10	Información Adicional (Limitación del Servicio)	Información suministrada por el ATC
	Additional Information (Limitation of Service)	Information provided by the ATC

SKGO AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
SKGO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designaciones RWY	BRG GEO y MAG	Dimensiones de la RWY (m)	Resistencia (PCN) y Superficie RWY	COORD THR/ EXTREMO RWY y GUND	ELEV THR y MAX ELEV de la TDZ de las RWY de PA	
<i>RWY Designations</i>	<i>GEO and MAG BRG</i>	<i>Dimension of RWY (mM)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY</i>	<i>THR COORD / RWY END and GUND</i>	<i>THR ELEV and Highest ELEV of TDZ of PA RWY</i>	
1	2	3	4	5	6	
01	005 / 011	2025 x 40	PCN 58/F/C/X/T Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt SWY: No	044454.41N 0755724.41W — GUND: —	THR 2978 FT —	
19	185 / 191	2025 x 40	PCN 58/F/C/X/T Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt SWY: No	044600.11N 0755718.85W — GUND: —	THR 2981 FT —	
Pendiente RWY y SWY	Dimensiones SWY (m)	Dimensiones CWY (m)	Dimensiones Franja (m)	Dimensiones RESA (m)	Emplazamiento RAG	OFZ
<i>Slope RWY and SWY</i>	<i>Dimensions SWY(m)</i>	<i>Dimensions CWY (m)</i>	<i>Dimensions Strip (m)</i>	<i>Dimensions RESA (m)</i>	<i>Location RAG</i>	<i>OFZ</i>
7	8	9	10	11	12	13
For Rwy 01: +0.05%	No	No	2145 x 150	No	NIL	No
For Rwy 19: NIL	No	No	2145 x 150	No	NIL	No

Designaciones RWY	Observaciones
<i>RWY Designations</i>	<i>Remarks</i>
1	14
01	NIL
19	NIL

SKGO AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS
SKGO AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Designaciones RWY RWY Designations	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observaciones Remarks
1	2	3	4	5	6
01	2025	2085	2025	2025	CWY pista 01 disonibiles para despegues por pista 19 / CWY runway 01 available for takeoffs on runway 19
19	2085	2325	2025	2025	NIL

SKGO AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA
SKGO AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Designaciones RWY	Tipo, LEN y INTST LGT APCH	Color RTHL y WBAR	Tipo VASIS, (MEHT) PAPI	LEN, LGT TDZ	LEN, Separación, Color INTST RCLL
<i>RWY Designations</i>	<i>APCH LGT Type LEN and INTST</i>	<i>RTHL Colour and WBAR</i>	<i>VASIS Type, (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ, LGT LEN</i>	<i>RCLL LEN, Spacing, Colour, INTST</i>
1	2	3	4	5	6
01	No	Verde / Green	PAPI Left side/3° 52 FT 5.24%	No	No
19	No	Verde / Green	PAPI Left side/3° 52 FT 5.24%	No	No

Designaciones RWY	LEN, Separación , Color INTST REDL	Color, RENL WBAR	LEN y Color STWL (m)	LGT Identificadoras de Fin de RWY (REIL)	Observaciones
<i>RWY Designations</i>	<i>REDL LEN, Spacing, Colour INTST</i>	<i>RENL WBAR, Colour</i>	<i>STWL LEN (m) Colour</i>	<i>RWY LGT end Identifiers (REIL)</i>	<i>Remarks</i>
1	7	8	9	10	11
01	Blancas / White Amarillas / Yellow	Rojo / Red	No	NIL	NIL
19	Blancas / White Amarillas / Yellow	Rojo / Red	No	NIL	NIL

**SKGO AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTES
SECUNDARIAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA**
SKGO AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Emplazamiento, Características y Horas de Operación del ABN/IBN	ABN: Si
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: Yes
2	Emplazamiento e Iluminación LDI / <i>LDI Location and Lighting</i>	LDI: NIL
	Emplazamiento e Iluminación Anemómetro / <i>Anemometer Location and Lighting</i>	1 cerca THR 19 / 1 cerca THR 01 / 1 frente a la TWR
		1 near THR 19/ 1 near THR 01/ 1 front of the TWR
3	Luces de Borde de TWY / <i>TWY Edge lighting</i>	A Azul / Blue
	Luces de Eje de TWY / <i>TWY Centerline lighting</i>	No
4	Fuente Secundaria PWR Tiempo de Conmutación	2X 225 Kw power plants. And 75 Kw.
	Secondary PWR Unit Switch Over Time	2 Plantas eléctricas de 225 Kw. Y 75 Kw.
5	Observaciones	NIL
	Remarks	NIL

SKGO AD 2.16 ZONA DE ATERRIZAJES PARA HELICÓPTEROS
SKGO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

I 1	Coordenadas TLOF o THR de FATO <i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	No
	GUND	No
I 2	ELEV TLOF y/o FATO (m/ft)	No
	<i>TLOF and/or FATO ELEV (m/ft)</i>	
I 3	Dimensiones, SFC, Resistencia y Señales de TLOF y FATO	No,

	TLOF and FATO Dimensions, SFC, Strength and Markings	
4	BRG de FATO	No
	True BRG of FATO	
5	Distancias Declaradas Disponible	No
	Declared Distance Available	
6	Iluminación de APP y de la FATO	No
	APP and FATO Lighting	
7	Observaciones	No
	Remarks	

SKGO AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO
SKGO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

1	Designación y Límites Laterales	ATZ - CARTAGO Circulo con centro en 044454N/0755724W () con radio de 3.6NM
	Designation and Lateral Limits	ATZ - CARTAGO Circular area centered on 044454N/0755724W () within a 3.6NM radius.
2	Límites Verticales	GND hasta 4000
	Vertical limits	GND to 4000
3	Clasificación del Espacio Aéreo	D
	Airspace Classification	
4	Distintivo de Llamada ATS Idiomas	Santa Ana TWR ES
	ATS Unit Call Sign Language(s)	NIL
5	Altitud de Transición	18000 FT (5486 M)
	Transition altitude	
6	Horas de Aplicabilidad	NIL
	Hours of Applicability	
7	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKGO AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS
SKGO AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Designación del Servicio	Distintivo de Llamada	Frecuencia y Canales	Horas de Funcionamiento	Dirección de Conexión	SATVOICE	Observaciones
Service Designation	Call sign	Frequency and Channel(s)	Hours of Operation	Logon address		Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	Pereira APP	120.700 MHZ	1100 - 2300	NIL	NIL	NIL
TWR	Santa Ana TWR	118.300 MHZ	1100 - 2300	NIL	NIL	NIL
		118.750 MHZ	1100 - 2300			Alternativa / Alternative

Designación del Servicio	Distintivo de Llamada	Frecuencia y Canales	Horas de Funcionamiento	Dirección de Conexión	SATVOICE	Observaciones
<i>Service Designation</i>	<i>Call sign</i>	<i>Frequency and Channel(s)</i>	<i>Hours of Operation</i>	<i>Logon address</i>		<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7
		121.500 MHZ	1100 - 2300			Emergencia / Emergency

SKGO AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

SKGO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Tipo de Ayuda Variación Magnética Tipo OPS Soportada para ILS / MLS / GLS, GNSS básico y SBAS Clasificación para ILS Clasificación y Designaciones de las Instalaciones de APCH para GBAS Declinación Estación VOR/ILS/MLS	ID	FREQ y/ and CH	HR de Funciona- miento	COORD GEO de la Antena	ELEV Antena DME	RDO Volumen SER FM Punto de Referencia GBAS	Observaciones
Type of Aids Magnetic Variation type of Supported OPS for ILS/MLS/GLS, basic GNSS and SBAS Classification for ILS Facility classification and APCH facility designation(s) for GBAS VOR/ILS/MLS Station Declination			HR of Operation	Site of Antenna COORD	ELEV of DME Antenna	Service Volume RDO from GBAS Reference Point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NIL	NIL		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

SKGO AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL

SKGO AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Parqueo de aeronaves en zona de abastecimiento combustible.

Está prohibido el estacionamiento de aeronaves en la posición de abastecimiento de combustible, para fines diferentes al suministro de este.
Tan pronto como termine el tanqueo las aeronaves, deben ser retiradas de esta posición.

1 Aircraft parking in fueling areas.

Aircraft parking in refueling zone is prohibited for purposes other than this.

As soon as refueling is finished, aircraft must be moved from this position.

2 Despegues desde intersecciones

Con el fin de agilizar el tránsito aéreo, optimizar la capacidad operacional del aeródromo 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.

2.1. 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 2.3, 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 2.8.

2.2. 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.

2.3. 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.

2.4. El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 2.3, 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.

2.5. 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

2 Take-off from intersections

In order to expedite the air traffic, optimize the operational capacity of the aerodrome and decrease the aircraft taxiing time, it is permitted for the air traffic control personnel to issue authorizations to carry out take-off maneuvers for single engine or twin turboprop or jet engine aircraft, from any of the detailed intersections, by request of the crew or the air traffic control with the crew acceptance.

2.1. Aircraft operators when required by the Principal Operations Inspector (POI), except for those mentioned in numeral 2.3., with the intention to carry out take off maneuvers from any of the intersections and in the directions here specified, must do, and deliver, in order to be approved by the Secretaría de Seguridad Aérea of UAE de Aeronautica Civil, the corresponding runway analysis for take-off distances in numeral 2.8.

2.2. The runway analysis shall consider all the aspects that may affect the aircraft performance during take-off such as: runway elevation, slope and conditions, wind direction and intensity, temperature, atmospheric pressure, as well as published obstacles in the vicinity of the takeoff path. The maximum operational weights obtained must be incorporated in the weight and balance flight dispatch manuals or in the dispatch guides of every aircraft operator, in such a way that they can be easily consulted by dispatchers and flight crews.

2.3. Aircraft operators, when required from principal operation inspector (POI), who have obtained the performance weights provided or endorsed directly by the aircraft manufacturer, and using them as prescribed by the manufacturer itself, may perform a takeoff maneuver from an intersection without having previously submitted to Secretaria de Seguridad Aerea - UAEAC the weight and balance flight dispatch manual or dispatch guide required revision for approval, as long as runway analysis to operate in that specific airport has been submitted and approved.

2.4. An aircraft operator proceeding according to numeral 2.3, will have the obligation to submit for approval to Secretaría de Seguridad Aérea within a period not exceeding 60 days, the weight and balance flight dispatch manual revision or flight dispatch guides with different analysis for takeoff maneuvers from intersections.

2.5. Pilot in command is the only one who based on the information contained in the weight and balance flight dispatch manuals or aircraft operator flight dispatch guides, could determine the viability of a takeoff maneuver from an intersection having previously verified that the

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 2.8 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.

2.6. 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.

2.7. 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) y si aplica la Distancia de Despegue Disponible (TODA), (ver numeral 2.8). El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.
- b. Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.
- c. Abstenerse de expedir autorizaciones para despegues condicionadas a la presencia de otra aeronave en final cuando, a su juicio, la aeronave que se alista para despegar desde una intersección NO tiene suficiente visibilidad para identificar la aeronave reportada.
- d. Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- e. El Controlador de Tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó establecido en el numeral 2.5, anterior.

2.8. Intersecciones autorizadas:

RWY	INTERSECCION / INTERSECTION	TORA	TODA
19	ALPHA	1400	1700

calculated takeoff weight is equal to, or less than the established for the available runway length and conditions notified by air traffic control according to numeral 2.8 or indicated in the informative signals. Consequently, while the pilot in command is the total responsible for the aircraft OPERATIONAL SAFETY, the air traffic controller is released from all liability that entails carrying out that operation.

2.6. The transgression of what has been prescribed in this document either by act or omission by the aircraft operator, constitutes an infringement of technical nature, and could be subject of the sanctioning power held by the Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil - UAEAC, according to what is indicated in the thirteenth part (Sanctioning regime) of the Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC, without detriment of other authorities legal concerns and actions that may take place if the violation deserves it.

2.7. The air traffic controller shall:

- a. Notify the crew as soon as possible before the aircraft enters the runway in use about the takeoff runway available (TORA) and the take-off distance available (TODA) if relevant. Aerodrome traffic controller could omit this information when the appropriate horizontal and/or vertical informative signs had been located.
- b. Inform the crews of the aircraft involved about relevant data regarding the position and presence of any other traffic in the runway or with the intention to enter the runway.
- c. Refrain from issuing authorizations for takeoff maneuvers if another aircraft is on final approach, when, over its own judgment the aircraft that is getting ready for take-off from an intersection does not have enough visibility to identify the reported aircraft.
- d. Apply wake turbulence separation when a second aircraft requests to take-off from an intersection.
- e. Is not competence of the air traffic controller to determine if an aircraft operator is authorized or not to carry out takeoffs from runway intersections, therefore the absolute responsible for the execution of that maneuver is the pilot in command, as it is indicated in the numeral 2.5, above.

2.8. Authorized intersections:

2.9. Este procedimiento NO aplicará en presencia de:

- a. 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 del aeródromo, por cualquier motivo, meteorológico o no, NO logre apreciar la longitud total de la pista.
- b. Un obstáculo temporal, ubicado en la trayectoria inicial de salida, salvo que se haya realizado un estudio específico, por parte del Grupo de Gestión y Organización del Espacio Aéreo ASM de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, y siempre que se haya publicado el NOTAM correspondiente.

2.9. This procedure will not apply in the presence of:

- a. Meteorological phenomena that do not allow to perform a fast and secure evaluation of the traffic conditions on the runway, when visibility is equal or lower than 3000 mts, or if for any reason meteorological or not, is not possible for the aerodrome controller to identify the runway total length.
- b. A temporary obstacle located on the initial take-off path unless and specific study has been carried out by the ATM procedures group from Dirección de Operaciones a la Navegación Aérea and only if a NOTAM has been previously published.

3 Restricción para vuelos de entrenamiento

3.1. Están autorizados los entrenamientos de pista entre las 1100-2245

3.2. Sólo se autorizarán entrenamientos de pista a las escuelas de aviación que tienen como base o sub-base este aeropuerto:

- Escuela Academia Antioqueña de Aviación
- Escuela de Aviación Flying
- Escuela de aviación Los Halcones
- Escuela de aviación Volar
- Escuela de aviación deportiva Falcon
- Escuela de aviación recreativa JEC AVIATION SERVICES

Sólo se autorizan tres (3) aeronaves simultáneas en entrenamiento de pista.

3.3. Será potestativo de la Torre Santa Ana autorizar o no; o determinar el número de aeronaves simultáneas en entrenamiento de pista, dependiendo de las condiciones meteorológicas y de la cantidad de tránsito que tenga en el momento, cumpliendo con las directrices de los puntos anteriormente descritos.

3.4. Serán las escuelas de aviación señaladas en el numeral 3.2 quienes se auto-regulen y determinen los turnos de operación a realizarse simultáneamente, sin embargo, si dos o más aeronaves de una misma escuela se encuentran en entrenamiento de pista y una aeronave de otra escuela solicita autorización para entrenar pista, el Controlador notificará por frecuencia a las dos o más aeronaves de la misma escuela para que alguna de ellas

3 Training flight restriction

3.1. Runway training sessions are authorized between 1100-2245

3.2. Only will be authorized runway training for aviation schools whose base or sub-base is this airport:

- Escuela Academia Antioqueña de Aviación
- Escuela de Aviación Flying
- Escuela de aviación Los Halcones
- Escuela de aviación Volar
- Escuela de aviación deportiva Falcon
- Escuela de aviación recreativa JEC AVIATION SERVICES

Only three (3) aircraft are authorized simultaneously in runway training.

3.3. Will be optional to the Torre Santa Ana to authorize or not; o determine the number of simultaneous aircraft in runway training, depending on the weather conditions and the amount of traffic you have at the time, complying with the guidelines of the points described previously.

3.4. The aviation schools indicated in numeral 3.2, will be the ones who self-regulate and determine the operating shifts to be carried out simultaneously, however, if two or more aircraft from the same school are in runway training and an aircraft from another school requests authorization to training runway, The Controller will notify by frequency to the two or more aircraft of the same school, for one of them to finish their runway training, place that will be occupied by the aircraft of the other school.

finalice su entrenamiento de pista, lugar que será ocupado por la aeronave de la otra escuela.

3.5. No se autorizarán entrenamientos de pista a aeronaves de escuelas diferentes a las consideradas en el numeral 2. Las aeronaves de escuelas foráneas que soliciten proceder al Santa Ana, lo podrán hacer para efectuar un toque y despegue y continuar al siguiente aeródromo de destino o hacer aterrizaje completo.

3.6. Las Escuelas señaladas en el numeral 3.2, podrán tramitar planes de vuelo que incluyan de manera simultánea las siguientes maniobras: Áreas de entrenamientos y/o hacia otros aeródromos y/o entrenamiento de pista.

3.7. Los domingos y días feriados el entrenamiento de pista es de libre operación, ciñéndose a un máximo de tres entrenamientos simultáneos, ajustándose a la autorización de Santa Ana según densidad de tránsito, condiciones meteorológicas y condiciones operacionales.

3.8. El tránsito comercial y/o con estatus tendrá prioridad sobre los entrenamientos.

3.9. Los entrenamientos durante la fase de primer vuelo solo ("SOLEO"), deben ser anunciados por el piloto en la frecuencia de Torre 118.3 MHz.

3.5. Runway training will not be authorized to aircraft from different schools than those considered in section 2. Foreign school aircraft those who request to proceed to Santa Ana, they can do it to make a touch-and-go and continue to the next destination aerodrome or make a complete landing.

3.6. The Schools indicated in numeral 3.2, may process flight plans that simultaneously include the following maneuvers: Training areas and/or to other aerodromes and/or runway training.

3.7. On Sundays and holidays, runway training is free to operate, with a maximum of three simultaneous training sessions, subject to Santa Ana's authorization according to traffic density, weather and operational conditions.

3.8. Commercial and/or status transit will have priority over training.

3.9. Training during the first alone flight phase ("SOLEO") must be announced by the pilot on the Tower frequency 118.3 MHz.

SKGO AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO

SKGO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

SKGO AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

SKGO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

MINIMOS ESTANDAR DE DESPEGUE

- Aviones de uno o dos motores 1600 m de visibilidad.
- Aviones de tres o más motores 800 m de visibilidad.

STANDARD TAKE-OFF MINIMUMS

- One or two engine aircraft: 1600 meters visibility.
- Three or more engine aircraft: 800 meters visibility.

REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MINIMOS INFERIORES AL ESTANDAR

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

OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR TAKE-OFF MANEUVERS BELOW STANDARD MINIMUMS

- Serviceable runway edge lights (REDL)
- Serviceable runway center line lights (RCLL) or runway center line marks (RCLM).
- Visibility: 500m
Cloud ceiling: 0 ft

NOTA 1:

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

- a. El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
 - b. Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después de V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
 - c. Un aeródromo de alternativa de despegue:
- Bimotores: A no mas de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado con un motor inoperativo.
 - Aeronaves de tres (3) ó más motores: A no mas de dos (2) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado con un motor inoperativo.

NOTA 2:

Las aeronaves monomotores operaran con 2000 metros de visibilidad y 450 pies de techo de nubes.

Pista 01/19 limitada, se permite en simultaneo máximo 3 aeronaves realizando entrenamiento en pista.

NOTE 1:

For the use of take-off minimums below the standard you must comply with the following requirements:

- a. An authorization issued by the UAEAC - Seretaría de Seguridad Aérea.
 - b. A standard instrument departure procedure for engine failure after V1 approved by UAEAC – Dirección de Operaciones a la Navegación Aérea and/or Secretaría de Seguridad Aérea.
 - c. A take-off alternate aerodrome:
- For twin engine aircraft: No more than one hour flying from departure aerodrome at normal cruising speed in calm wind with one inoperative engine.
 - Three or more engine aircraft: No more than 2 hours flying from departure aerodrome at normal cruising speed in calm wind with one inoperative engine.

NOTE 2:

Single engine aircraft shall operate with 2000 m visibility and a cloud ceiling of 450 FT.

Due to runway 01/19 use restrictions, no more than 3 aircraft are allowed to perform runway training maneuvers simultaneously.

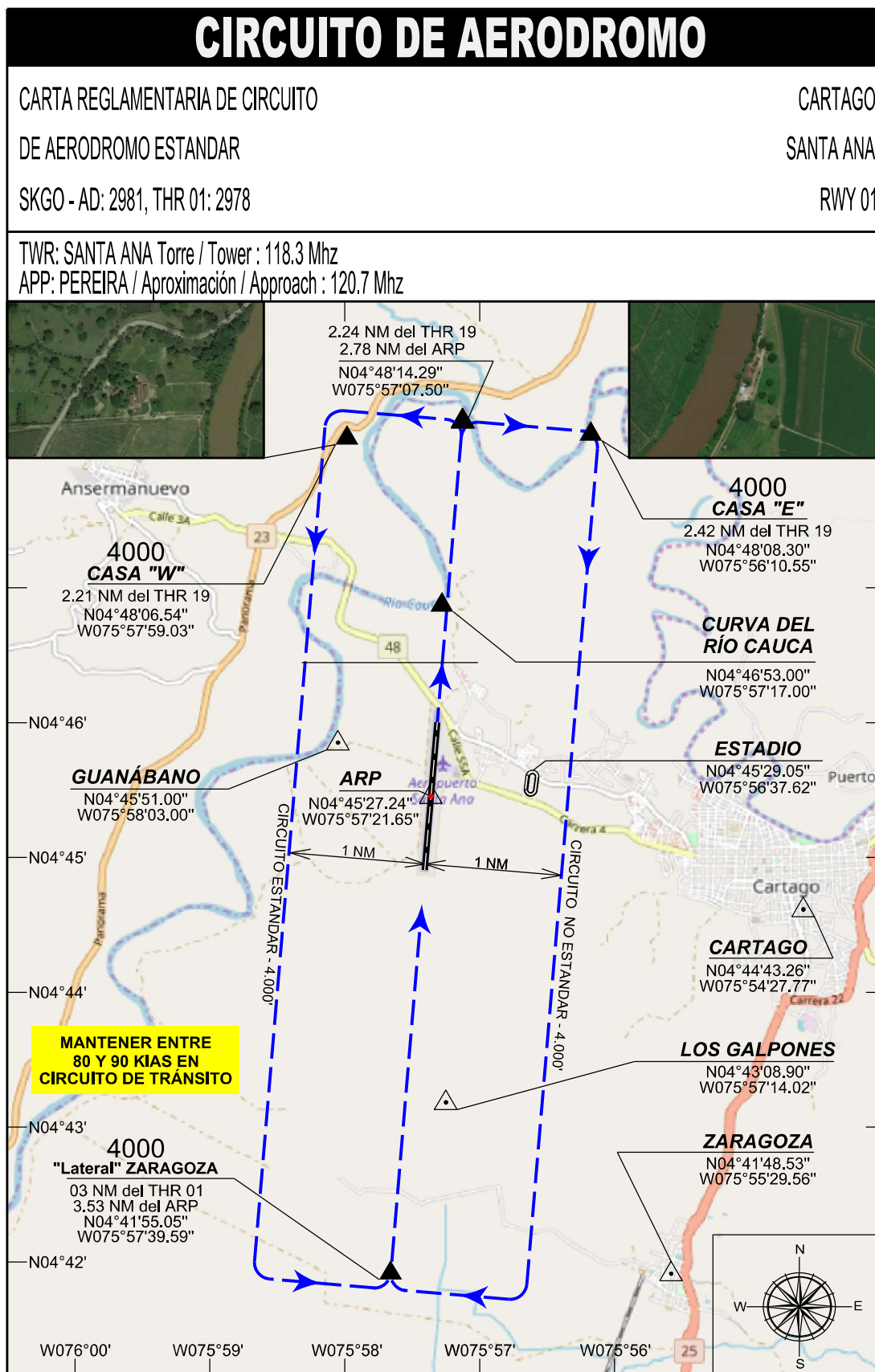
SKGO AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA
SKGO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

- Presencia de parapentes desde tierra hasta 8.000 pies sobre el nivel medio del mar, ejercer precaución.
 - Concentración de aves en inmediaciones del aeródromo, ejercer precaución.
- Exert caution due to paragliders presence from ground to 8000FT AMSL.
 - Birds congregation in the aerodrome vicinity. Exercise caution.

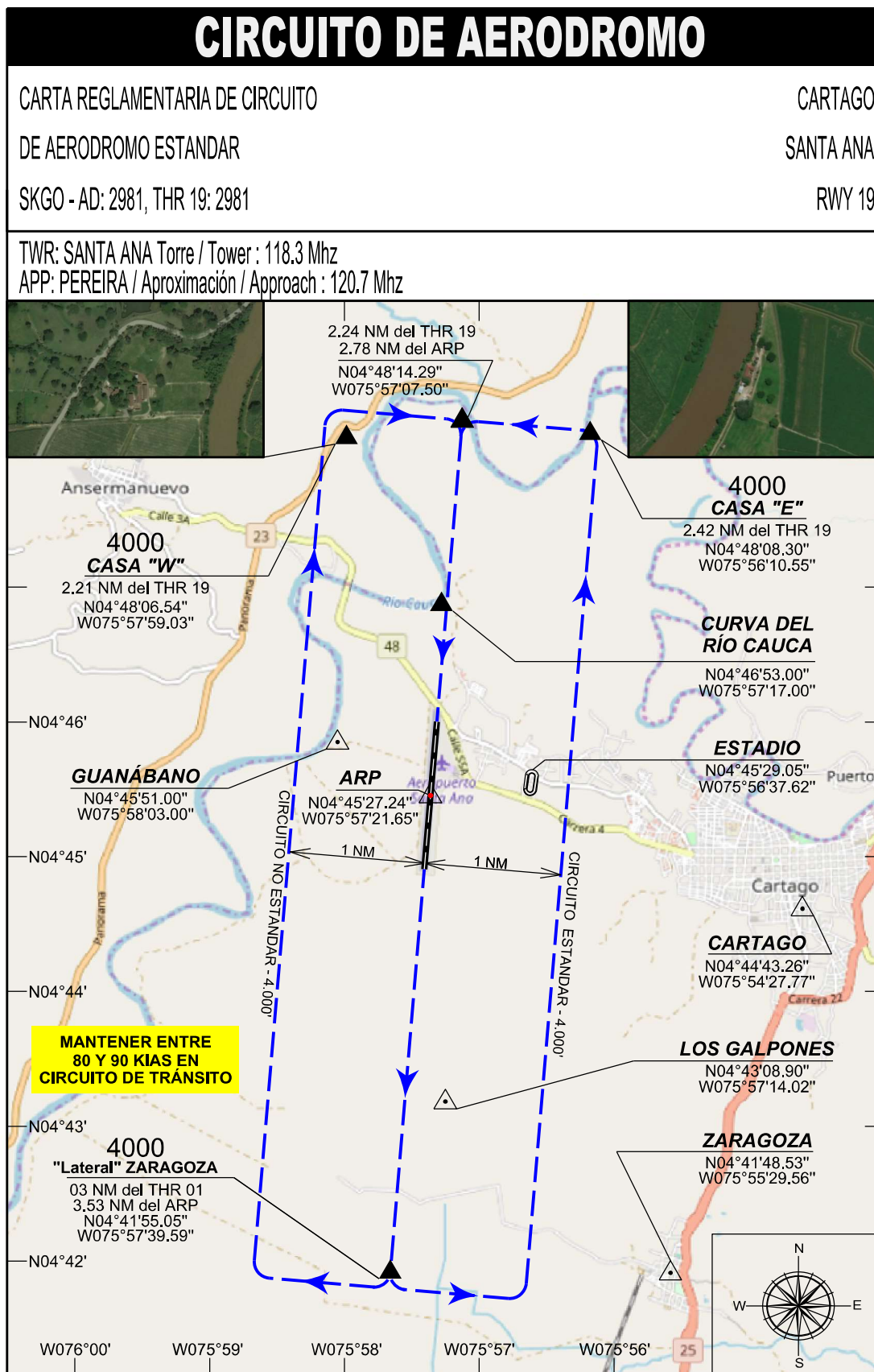
SKGO AD 2.24 CARTAS RELACIONADAS CON UN AERÓDROMO
SKGO AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	Pages
Aerodrome Circuit RWY 01	AD 2 SKGO - 17
Aerodrome circuit RWY 19	AD 2 SKGO - 19
Aerodrome Heliport Chart - ICAO	AD 2 SKGO - 21
SID - ICAO - AKSI2D AXM2C IRIG2J MZL2A MATR2A RWY 01	AD 2 SKGO - 23
SID - ICAO - AXM3D IRIG2F RWY 19	AD 2 SKGO - 25
SID - ICAO - RWY 19 AKSI2E MZL2B MATR2C	AD 2 SKGO - 27

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
IAC - ICAO - VOR A RWY 19	AD 2 SKGO - 29
VAC - ICAO - Visual arrivals VITERBO1C PRAGA1C RWY 01 19	AD 2 SKGO - 31
VAC - ICAO - Visual departures VITERBO1B PRAGA1B RWY 01	AD 2 SKGO - 33
VAC - ICAO - Visual departures VITERBO1A PRAGA1A RWY 19	AD 2 SKGO - 35
Visibility chart - ICAO	AD 2 SKGO - 40

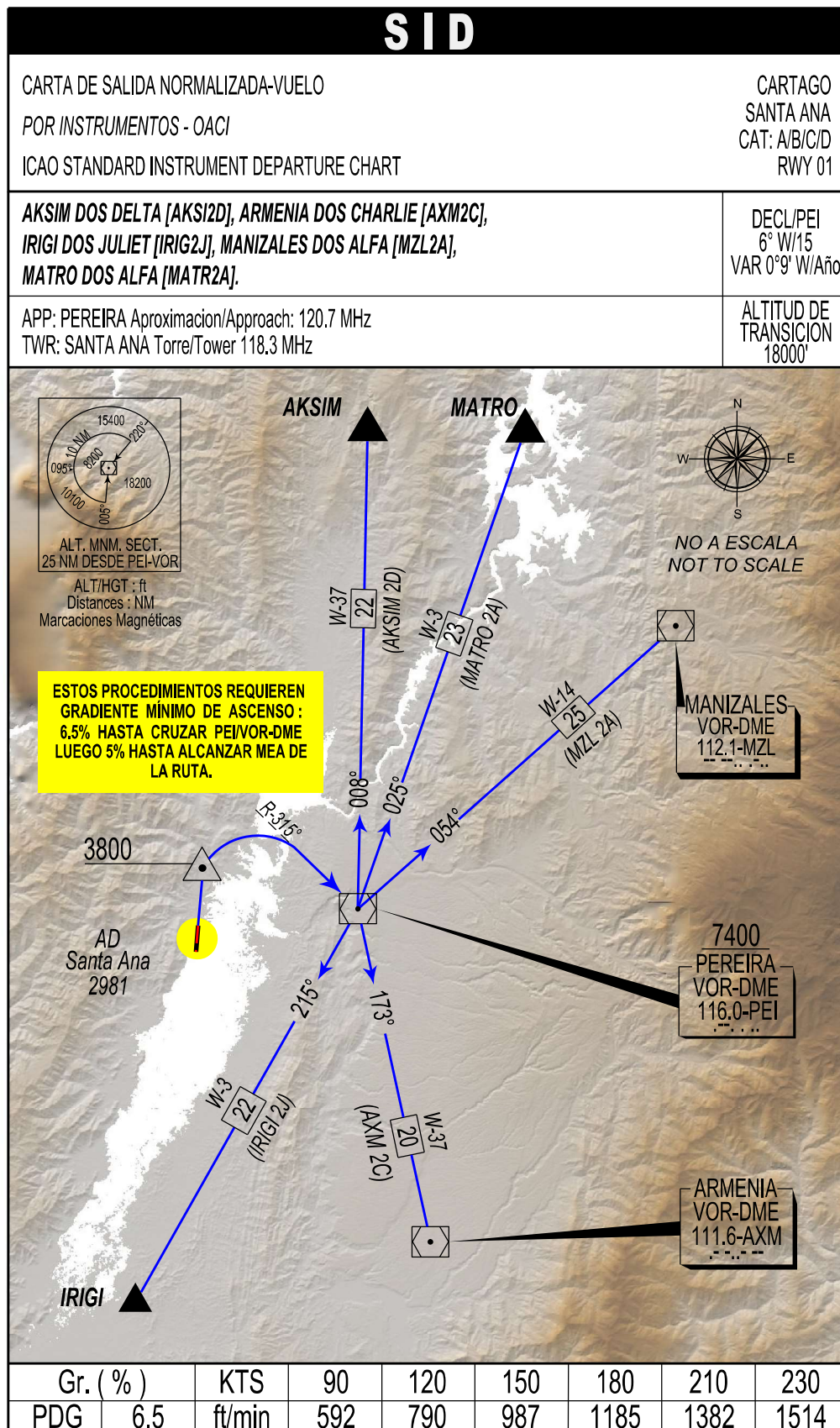


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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

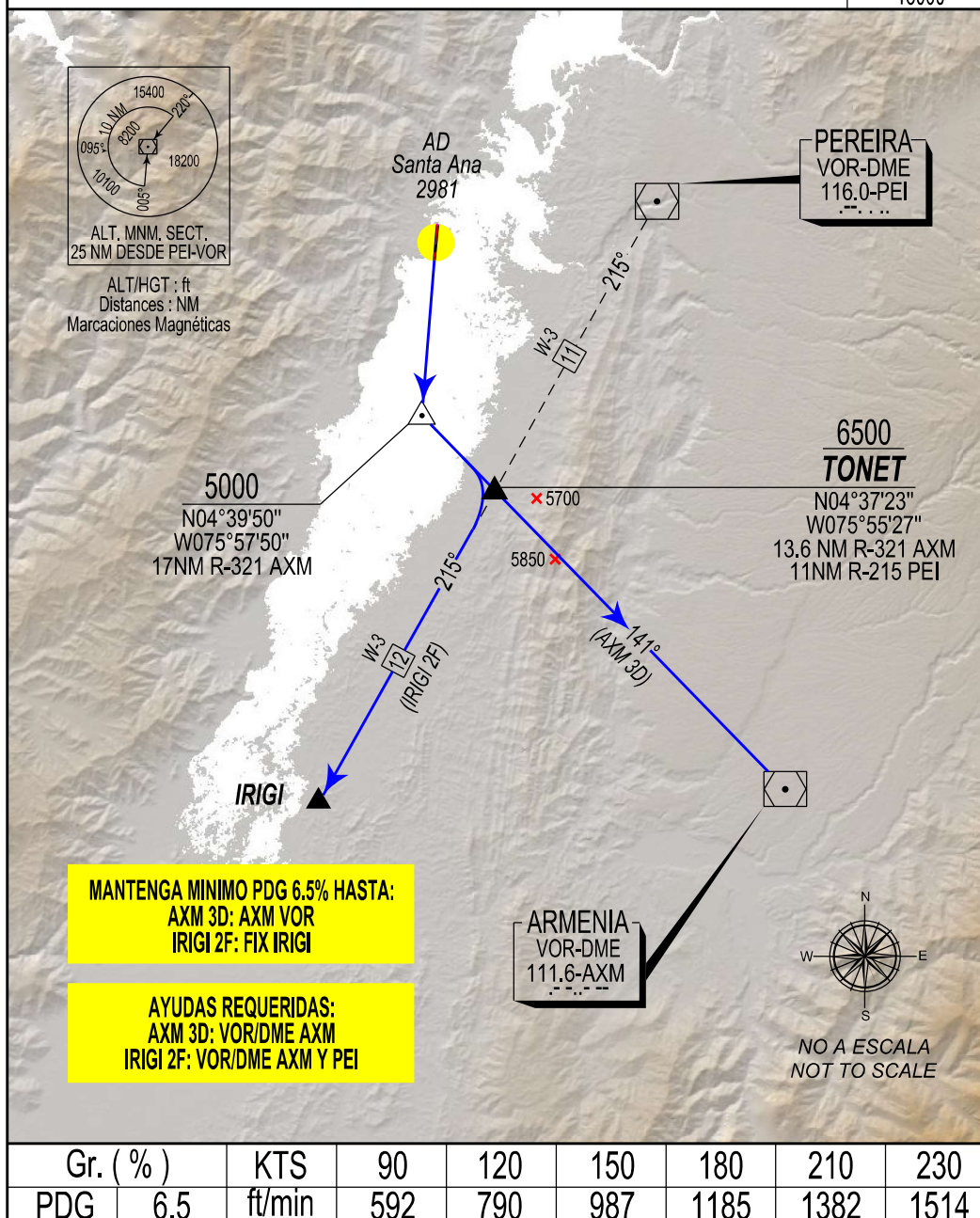
CARTAGO
SANTA ANA
CAT: A/B/C/D
RWY 19

**ARMENIA TRES DELTA [AXM3D],
IRIGI DOS FOXTROT [IRIG2F].**

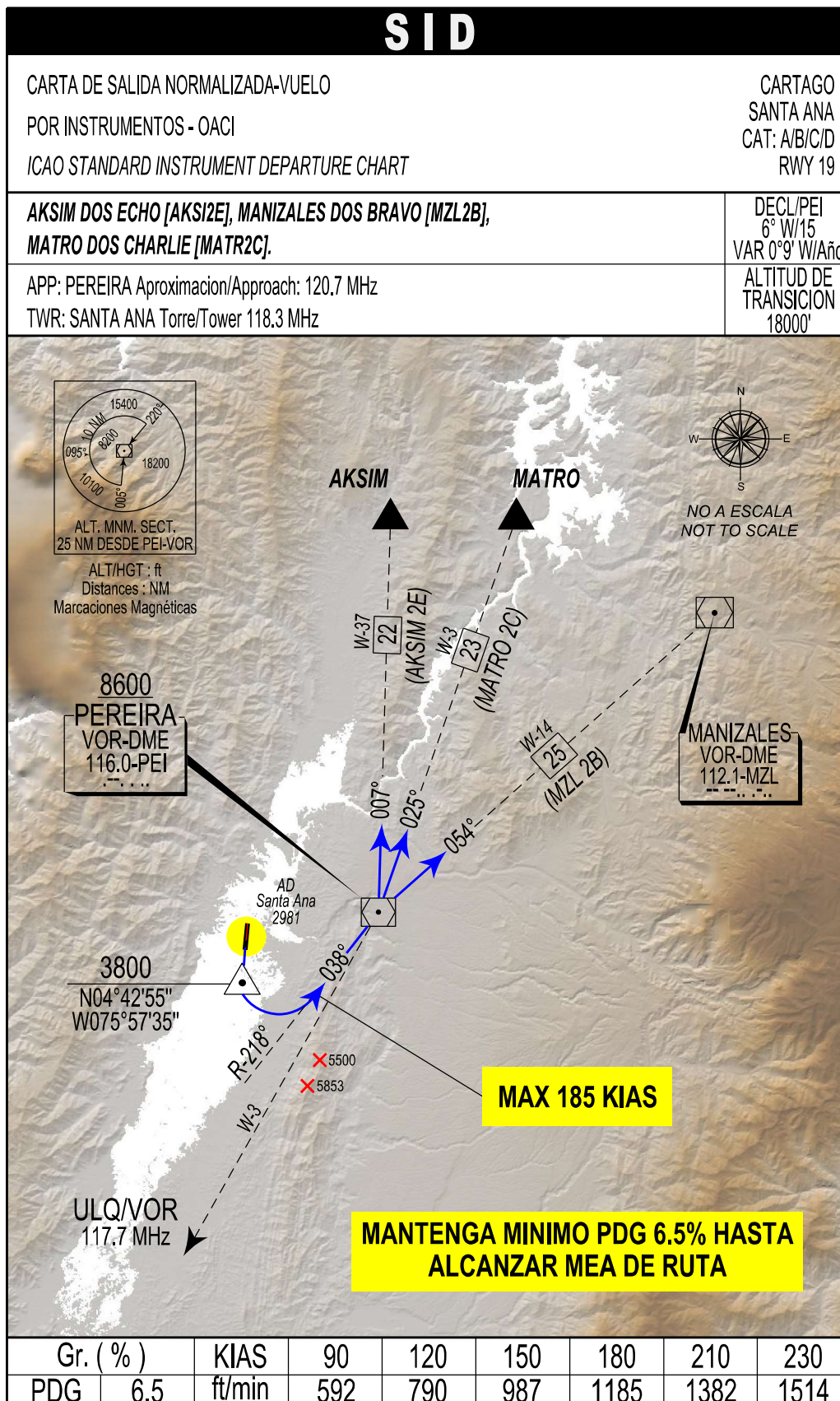
DECL/PEI
6° W/15
VAR 0°9' W/Año

APP: PEREIRA Aproximacion/Approach: 120.7 MHz
TWR: SANTA ANA Torre/Tower 118.3 MHz

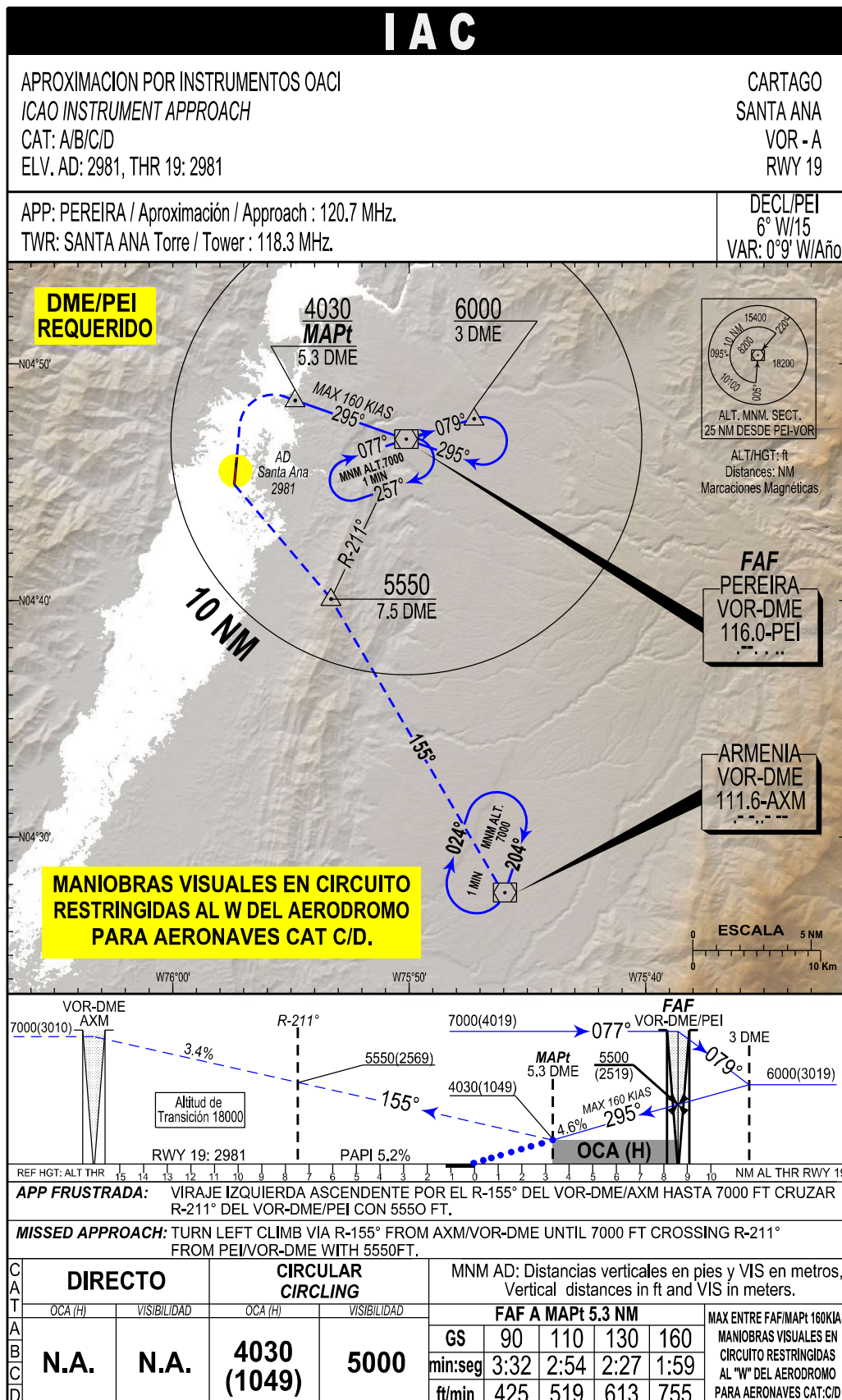
ALTITUD DE TRANSICION
18000'



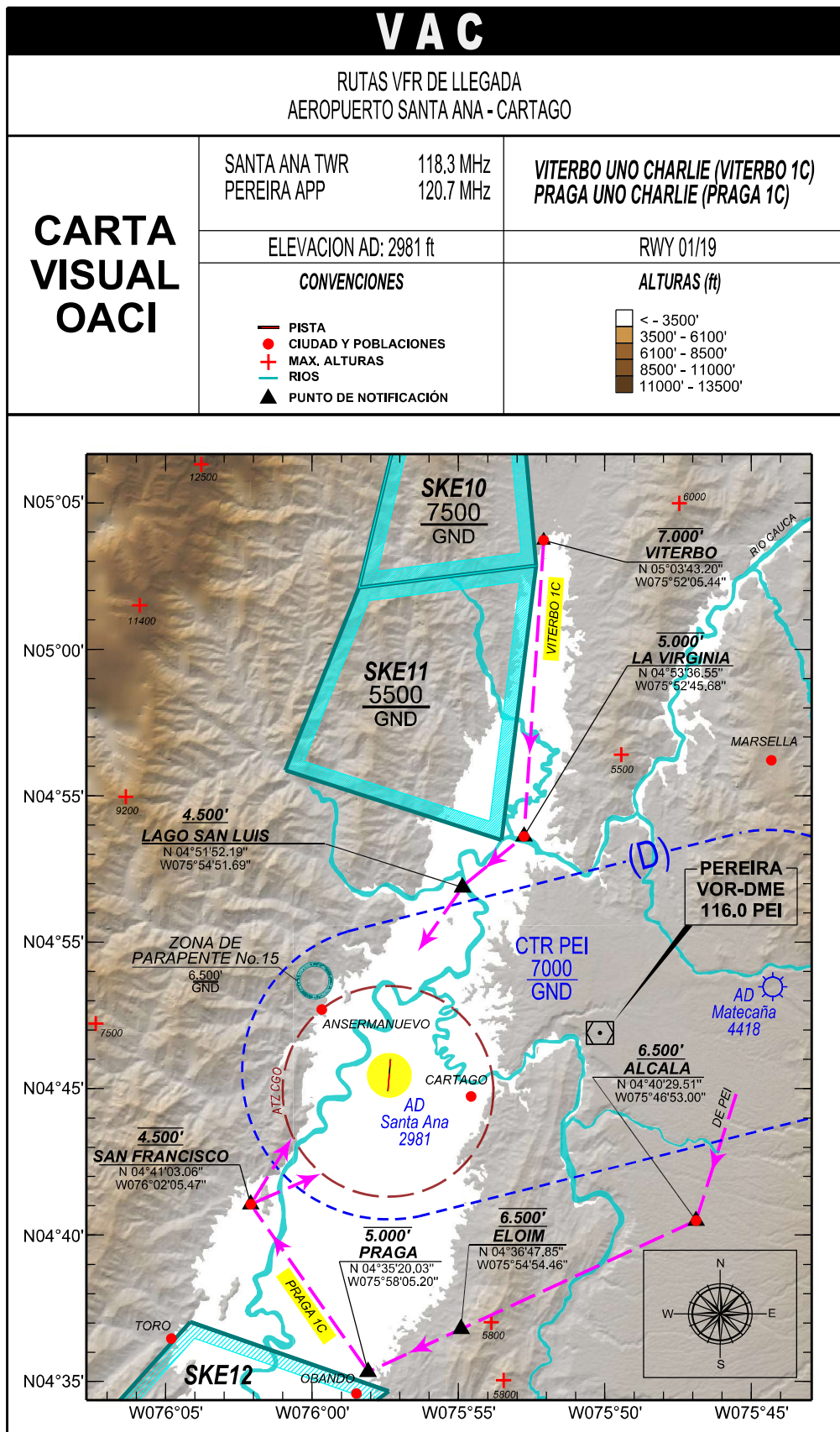
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



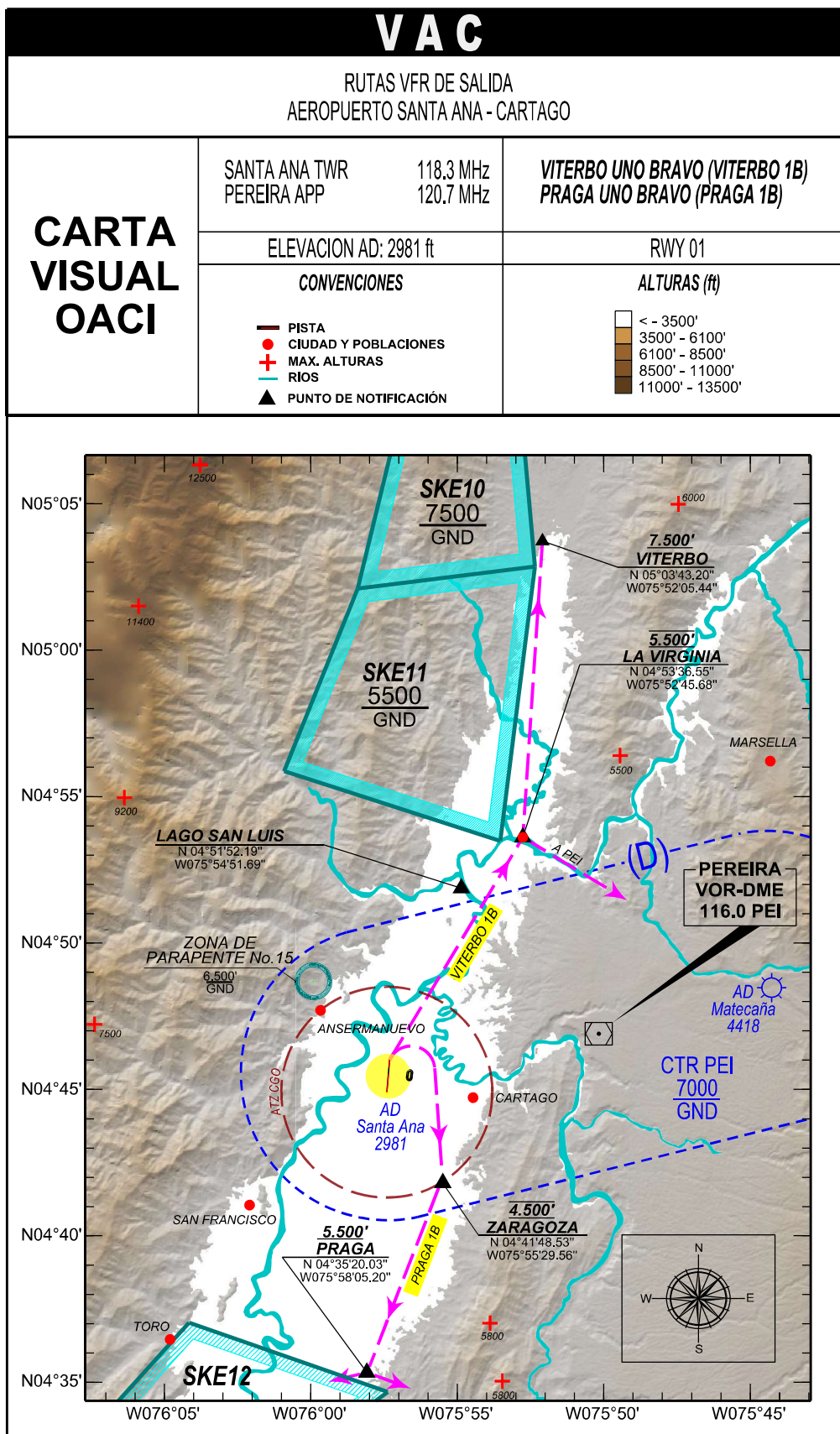
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



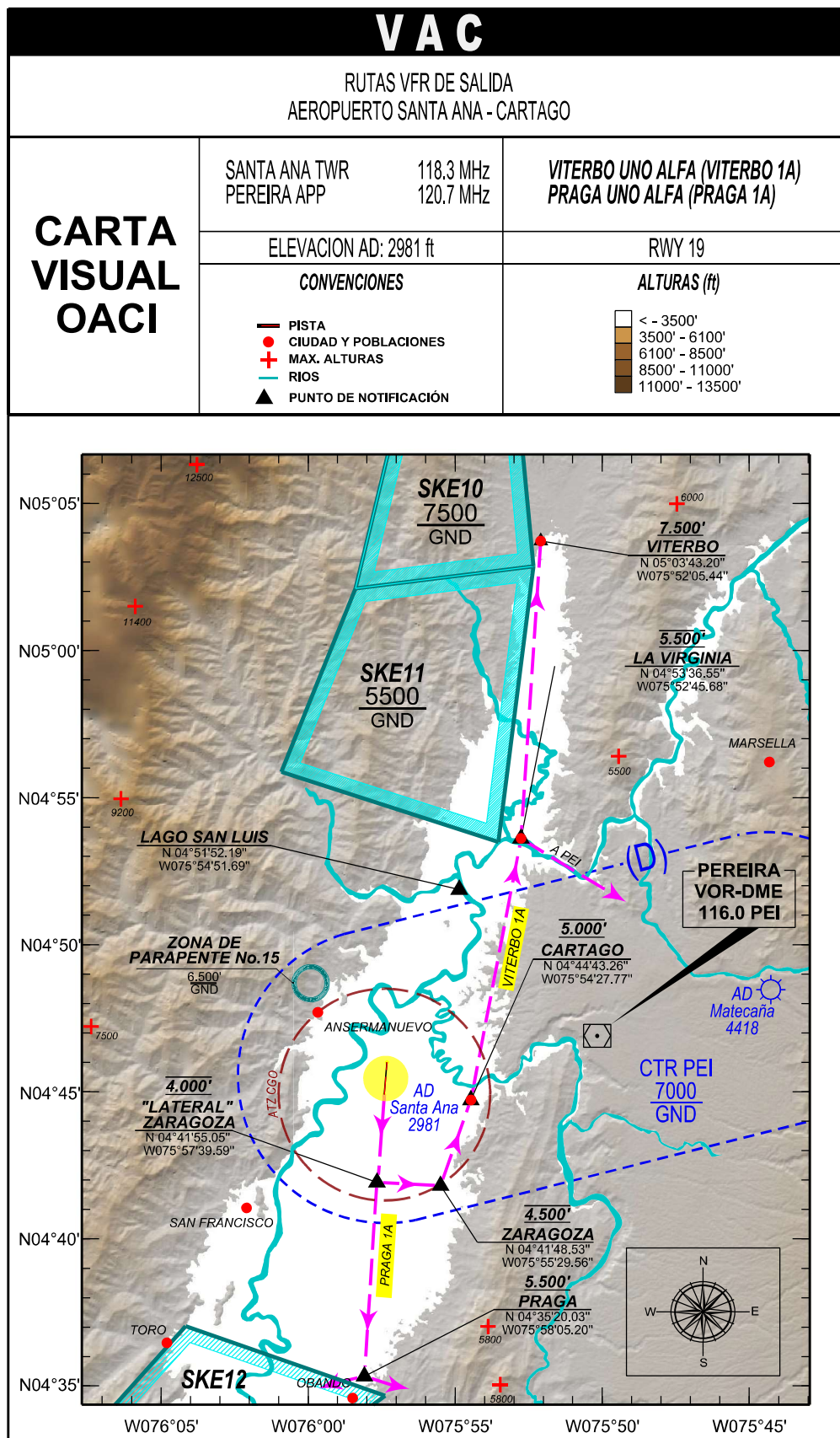
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

La siguiente información aplica para todas las VAC

The following information applies to every VAC

I

4 RUTAS NORMALIZADAS
VFR DE LLEGADA Y SALIDA
AEROPUERTO SANTA ANA - CARTAGO

Descripción general de los puntos de notificación implementados en las rutas normalizadas de llegada y salida para el aeropuerto de Santa Ana de Cartago:

- a. **VITERBO**: Cancha deportiva múltiple.
- b. **LA VIRGINIA**: Estadio del Municipio.
- c. **LAGO SAN LUIS**: Cuerpo de Agua.
- d. **SAN FRANCISCO**: Cúpula de Iglesia ubicada en el Pueblo.
- e. **PRAGA**: Pista de ultralivianos “PRAGA”, ubicada 1 km al norte del casco urbano del Municipio de Obando.
- f. **CARTAGO**: Antigua Estación del Ferrocarril.
- g. **ZARAGOZA**: Piscinas del Centro Turístico LAS PIRAMIDES, ubicado en el Municipio de Zaragoza.
- h. **“LATERAL” ZARAGOZA**: Punto de referencia GNSS ubicado 2.2 NM al WHISKEY de la Población de Zaragoza.
- i. **ALCALÁ**: Cúpula de Iglesia ubicada en el Pueblo.
- j. **ELOIM**: Punto GNSS.

4 To be translated

To be translated

To be translated

1 CONDICIONES DEL USO DEL GNSS

1 To be translated

1.1 VUELOS VFR

El receptor GNSS puede ser utilizado sólo como apoyo a la navegación que se realice según las reglas de vuelo visual (VFR), en virtud que el piloto tiene en todo momento, la responsabilidad en desarrollar la navegación manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre, conforme lo estipula la reglamentación aeronáutica vigente.

1.1 To be translated

To be translated

2 RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA
PISTAS01/19

2 To be translated

Las aeronaves en plan de vuelo VFR cuyo destino sea el Aeropuerto Santa Ana de Cartago, deberán proceder de acuerdo con las siguientes rutas normalizadas VFR de llegada:

To be translated

2.1 RUTA NORMALIZADA VFR VITERBO 1C

2.1 To be translated

Proceder con referencia a las siguientes poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

To be translated

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
VITERBO	7.000 o inferior	05 03 43.20 N 075 52 05.44 W
LA VIRGINIA	5.000 o inferior	04 53 36.55 N 075 52 45.68 W
LAGO SAN LUIS	4.500	04 51 52.19 N 075 54 51.69 W

Nota: Aeronaves deberán mantener vertical al LAGO SAN LUIS hasta tanto reciban autorización del ATC para proceder al circuito de aeródromo.

To be translated

2.2 RUTA NORMALIZADA VFR PRAGA 1C

2.2 To be translated

Proceder con referencia a las siguientes poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

To be translated

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
PRAGA	5.000 o inferior	04 35 20.03 N W 075 58 05.20 W
SAN FRANCISCO	4.500 nivelado	04 41 03.06 N 076 02 05.47 W

Nota: Aeronaves deberán mantener vertical el corregimiento de SAN FRANCISCO hasta tanto reciban autorización del ATC para proceder al circuito de aeródromo.

To be translated

Las aeronaves que procedan desde el aeropuerto Matecaña de Pereira procederán de acuerdo a la siguiente ruta para ingresar por la ruta normalizada PRAGA 1C:

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
ALCALÁ	6.500 o superior	04 40 29.51N 075 46 53.00 W
ELOIM	6.500 nivelado	04 36 47.85 N 075 54 54.46 W
PRAGA	5.000 o inferior	04 35 20.03 N 075 58 05.20 W
SAN FRANCISCO	4.500 nivelado	04 41 03.06 N 076 02 05.47 W

Nota: Posterior a ELOIM descenso cuidando propia separación con el terreno para notificar PRAGA 5.000 ft o inferior.

To be translated

3 RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA
PISTA 19

3 To be translated

3.1 RUTA NORMALIZADA VFR PRAGA 1A

3.1 To be translated

Aeronaves despegando del aeropuerto Santa Ana de Cartago hacia sur o hacia la zona de entrenamiento SKE12, posterior al despegue deberán proceder con referencia a los siguientes puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

To be translated

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
“LATERAL ZARAGOZA”	4.000 nivelado	04 41 55.05 N 075 57 39.59 W
PRAGA	5.500 o superior	04 35 20.03 N 075 58 05.20 W

3.2 RUTA NORMALIZADA VFR VITERBO 1A

Aeronaves despegando del aeropuerto Santa Ana de Cartago hacia el norte, hacia las zonas de entrenamiento SKE10 y SKE11 o hacia el aeropuerto Matecaña de Pereira, posterior al despegue deberán proceder con referencia a los siguientes puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
“LATERAL ZARAGOZA”	4.000 nivelado	04 41 55.05 N 075 57 39.59 W
ZARAGOZA	4.500 nivelado	04 41 48.53 N 075 55 29.56 W
CARTAGO	5.000 nivelado	04 44 43.26 N 075 54 27.77 W
LA VIRGINIA	5.500 nivelado	04 53 36.55 N 075 52 45.68 W
VITERBO	7.500 o superior	05 03 43.20 N 075 52 05.44 W

Nota: Aeronaves procediendo del aeropuerto Santa Ana de Cartago hacia el aeropuerto Matecaña de Pereira, mantendrán vertical LA VIRGINIA y 5.500 ft, hasta tanto reciba autorización del ATC para proceder al circuito de aeródromo.

3.2 To be translated

To be translated

4 RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA
PISTA 01

4.1 RUTA NORMALIZADA VFR PRAGA 1B

Aeronaves despegando del aeropuerto Santa Ana de Cartago hacia sur o hacia la zona de entrenamiento SKE12, posterior al despegue virar derecha y proceder con referencia a los siguientes puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
ZARAGOZA	4.500 nivelado	04 41 48.53 N 075 55 29.56 W
PRAGA	5.500 o superior	04 35 20.03 N 075 58 05.20 W

4 To be translated

4.1 To be translated

To be translated

4.2 RUTA NORMALIZADA VFR VITERBO 1B

Aeronaves despegando del aeropuerto Santa Ana de Cartago hacia el norte, hacia las zonas de entrenamiento SKE10 y SKE11 o hacia el aeropuerto Matecaña de Pereira, posterior al despegue deberán proceder con referencia a los siguientes puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud (ft)	Ubicación
LA VIRGINIA	5.500 nivelado	04 53 36.55 N 075 52 45.68 W
VITERBO	7.500 o superior	05 03 43.20 N 075 52 05.44 W

4.2 To be translated

To be translated

Nota: Aeronaves procediendo del aeropuerto Santa Ana de Cartago hacia el aeropuerto Matecaña de Pereira, mantendrán vertical LA VIRGINIA y 5.500 ft, hasta tanto reciba autorización del ATC para proceder al circuito de aeródromo.

To be translated

CARTA DE VISIBILIDAD

SANTA ANA / CARTAGO / COLOMBIA

