

ENR 6.4 ÁREA DE CONTROL TERMINAL BOGOTÁ

1 PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO

1.1. El TMA de Bogotá es un espacio aéreo controlado que se extiende desde 11.500' hasta FL-245. Se encuentra dividido en cuatro sectores: Terminal Norte, Bogotá llegadas, Terminal Sur y Terminal oeste. La clasificación y las especificaciones de los mismos están consignadas en el anexo A de esta carta.

1.2. La zona de control CTR Eldorado es un espacio aéreo controlado **clase "B"** que se extiende desde la superficie hasta 11.500 FT.

Nota 1. Por razones de secuenciamiento y espaciamento de tránsito, en condiciones normales las aproximaciones simultáneas serán alternadas a las dos (2) pistas. **NO SOLICITE CAMBIO DE PISTA ASIGNADA POR EL ATC.**

Nota 2. Será potestativo del ATC, autorizar aproximación visual y/o ascensos y descensos en VMC, el tránsito que opere dentro del espacio aéreo descrito en 1.1, siempre y cuando la utilización NO origine un conflicto de tránsito o afecte la seguridad de los vuelos restantes (deberá mediar coordinación entre dependencias ATC, cuando así se proceda, fin evitar conflictos en el espacio aéreo subsiguiente).

Nota 3. Se podrá autorizar a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual, siempre que el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y

a. El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

b. El piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

c. Se suministrará separación entre la aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

1.3. La autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requiere la aprobación de la tripulación de vuelo. Corresponde al piloto al mando garantizar su separación visual con otras aeronaves en aproximación y al controlador abstenerse de autorizar la maniobra si esto ocasiona conflictos con otras aeronaves.

ENR 6.4 TERMINAL CONTROL AREA BOGOTÁ

1 AIR TRAFFIC PROCEDURES

1.1. TO BE TRASLATE

1.2. TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

1.3. TO BE TRASLATE

- 1.4. Las aeronaves que operen con plan de vuelo VFR, dentro del TMA de Bogotá deberán mantenerse a o por debajo de 11.500 FT excepto lo descrito en a) y b).
- 1.4. TO BE TRASLATE
- a. Cuando pretendan cruzar la Cordillera Central vía EL PASO o LETRAS podrán ascender en este tramo hasta 14.500 FT o 500 FT por debajo de la altitud mínima en ruta (MEA).
- TO BE TRASLATE
- b. Cuando procedan desde o hacia los llanos orientales vía GUATEQUE podrán ascender en este tramo hasta 13.500 FT. Por fuera del CTR Eldorado establecerán comunicación con Bogotá Información, en frecuencia 126.9 MHz para recibir los servicios de Tránsito Aéreo en concordancia con la clase de espacio aéreo "G".
- TO BE TRASLATE
- 1.5. Ninguna aeronave puede ingresar al TMA Bogotá, sin antes haber recibido y colacionado la correspondiente autorización del ATC y el reglaje altimétrico.
- 1.5. TO BE TRASLATE
- 1.6. Para evitar situaciones conflictivas dentro del CTR Eldorado toda aeronave en vuelo IFR debe comunicar con Torre de Control Eldorado al estar próximo al FAP/FAF o antes si así lo autoriza Aproximación Bogotá.
- 1.6. TO BE TRASLATE
- 1.7. Se restringen sobrevuelos de todo tipo de aeronaves a/o por debajo de 11.500 FT, sobre la ciudad de Bogotá, a menos que:
- 1.7. TO BE TRASLATE
- a. Tengan autorización previa y especificada de la UAEAC;
- TO BE TRASLATE
- b. Que sus trayectorias de vuelo coincidan con las SID's publicados, o
- TO BE TRASLATE
- c. Que las trayectorias de vuelo coincidan con las MANIOBRAS VISUALES EN CIRCUITO para las pistas 31 L/R.
- TO BE TRASLATE
- d. Se encuentre dentro de un procedimiento por instrumentos para las pistas 31
- TO BE TRASLATE
- 1.8. Prohíbese el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros a cualquier altitud en el sector comprendido por un círculo de radio de una (1) NM, con centro en el punto de coordenadas 04 55 18 N 073 59 58 W (Hacienda Hato Grande).
- 1.8. TO BE TRASLATE
- Prohíbese el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros a cualquier altitud en el sector comprendido por el círculo de radio de dos (2) NM, con centro en el punto de coordenadas 04 35 53 N 074 04 52 W (Palacio de Nariño).
- TO BE TRASLATE
- Restrínjase el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros entre GND y 18500 ft en espacio aéreo formado por la unión de las siguientes coordenadas:
- TO BE TRASLATE
- 04 37 32 N 074 04 52 W (Edificio CATASTRO)
04 36 40 N 074 04 13 W (Torre COLPATRIA)

04 36 20 N 074 03 20 W (Iglesia MONSERRATE)
04 34 16 N 074 04 07 W (Escuela Logística EJC)
04 34 16 N 074 05 17 W (Parque SAN CRISTOBAL)
04 35 01 N 074 06 27 W (Parque OLAYA HERRERA)

1.9. Normas de Aplicación Zona Restringida SKR9:

1.9. TO BE TRASLATE

a. Tipo de restricción: Espacio aéreo dentro del cual se restringe la operación de aeronaves. Riesgo de INTERCEPTACIÓN en caso de penetración inadvertida. Para lo anterior se deben seguir las recomendaciones especiales relativas al método para aplicar dichas maniobras de interceptación que figuran en la sección adjunto A del anexo 2 OACI "Reglamento del Aire", en la eventualidad de que tenga que utilizarse como último recurso. (Adjunto A.2.1 Anexo 2 OACI). Generalidades.

TO BE TRASLATE

b. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación con la base aérea de MELGAR, en frecuencia 124.1 MHz, "Melgar Aproximación" del aeródromo "Luis F. Pinto".

TO BE TRASLATE

c. El uso de la Zona Restringida SKR9 es de tipo militar exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro (24) horas continuas y permanentes.

1.10.

1.10. TO BE TRASLATE

a. Tipo de Restricción: Espacio aéreo dentro del cual se prohíbe la operación de aeronaves. Riesgo INMINENTE de INTERCEPTACIÓN en caso de penetración inadvertida. Para lo anterior se deberán seguir las recomendaciones descritas en el inciso segundo del literal anterior.

TO BE TRASLATE

b. El uso de la Zona Prohibida SKP30 dentro de la zona Restringida SKR9 es de tipo militar exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro (24) horas continuas y permanentes.

TO BE TRASLATE

c. La autorización de ingreso a las áreas Restringida y Prohibida para aterrizar en el aeródromo "Luis F. Pinto", será de la Dirección de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana a quien deberán dirigirse por escrito con setenta y dos (72) horas de antelación.

TO BE TRASLATE

d. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación en frecuencia 124.1 MHz, Melgar APP del Aeródromo Luis F. Pinto.

1.11. Como medida de gestión de afluencia al interior de la TMA Bogotá y con el fin de mejorar índices de seguridad operacional y elevar los niveles de eficiencia en el ATC, se aplica la siguiente iniciativa de gestión para el tránsito saliendo de la TMA Bogotá con destino a los aeródromos ubicados dentro de las TMA adyacentes (RNG, BGA, EYP, VVC, NVA, CLO, PEI :

1.11. TO BE TRASLATE

NIVEL MAXIMO UTILIZABLE FL240

Para las aeronaves con navegación convencional utilizaran los SID convencionales publicados cumpliendo con las restricciones INICIALES de altitud y planificaran su vuelo de forma tal que asciendan a su nivel de crucero TAN PRONTO EL ATC LE AUTORICE ASCENSO DE ACUERDO CON EL TRANSITO EVOLUCIONANDO DENTRO DE LA TMA DE BOGOTA

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

ANEXO A

ANNEX A

TERMINAL NORTE: CLASE A

Límites verticales: Desde 11500 ft* hasta FL-245 excepto en los tramos descritos en 1.4. Y en el espacio aéreo superpuesto sobre el SECTOR LLEGADAS que será a partir de 18500 ft. En el sector superpuesto con el WP PAPET a partir de 17500ft hasta FL245. (VER CARTA SECTORIZACION AREA TERMINAL DE BOGOTA Y AIP ENR 2.1-6)

Dependencia que presta el servicio: BOGOTÁ Terminal Norte -RADAR

Distintivo de llamada: BOGOTÁ Terminal Norte

Frecuencia asignada: 121.3 MHz Alterna 120.3 MHz

NORTH TERMINAL: CLASS A

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

SECTOR LLEGADAS: CLASE A

Limites verticales: Desde 11500 ft hasta 18000 ft. * Excepto en el sector superpuesto con el WP PAPET a partir de 11500ft hasta 17000ft. En el sector superpuesto entre el WP IRUPU y TOBKI a partir de 11500ft hasta 16000ft. Y en el sector superpuesto con el TERMINAL OESTE de 11500 ft a 18000ft. (VER CARTA SECTORIZACION AREA TERMINAL DE BOGOTA Y AIP ENR 2.1-7)

Dependencia que presta el servicio: BOGOTA LLEGADAS RADAR

Distintivo de llamada: Bogotá Llegadas

Frecuencia asignada: 119.5 MHz Alterna 119.05 MHz

ARRIVALS SECTOR: CLASS A

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

TERMINAL OESTE: CLASE A

Límites verticales: Desde 11500 ft* hasta FL- 245 excepto en los tramos descritos en 1. 4.a. *Y en el espacio aéreo superpuesto sobre el Sector Central que será a partir de 18500 ft hasta 24500ft. En el espacio aéreo superpuesto con el sector Sur que será desde 18500ft hasta 24500ft y 17500ft hasta 24500ft. En el sector superpuesto entre el WP IRUPU y TOBKI a partir de 16500ft hasta 24500ft.

Dependencia que presta el servicio: TERMINAL OESTE BOGOTÁ-RADAR

Distintivo de llamada: BOGOTÁ TERMINAL OESTE.

Frecuencia asignada: 119.95 MHz Alterna 120.95 MHz

WEST TERMINAL: CLASS A

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

SECTOR SUR: CLASE A

Límites verticales: Desde 11500 ft* hasta FL- 245 excepto en los tramos descritos en 1.4.b. Y en el espacio aéreo superpuesto sobre el Sector Oeste que será a partir de 11500 ft hasta 17000ft y 11500ft hasta 18000ft. En el

SOUTH SECTOR: CLASS A

TO BE TRASLATE

sector superpuesto con la TMA VVC será desde 14500ft hasta 24500ft. (VER CARTA SECTORIZACION AREA TERMINAL DE BOGOTA Y AIP ENR 2.1-7)

Dependencia que presta el servicio: TERMINAL SUR BOGOTA RADAR.

Distintivo de llamada: BOGOTÁ TERMINAL SUR

Frecuencia asignada: 119.65 MHz Alterna 120.65

Dependencia que presta el servicio: TERMINAL SUR BOGOTA RADAR.

Distintivo de llamada: BOGOTÁ TERMINAL SUR

Frecuencia asignada: 119.65 MHz Alterna 120.65

Región de Información de Vuelo: Clase "G"

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

Limites verticales: Desde AGL hasta 11.500 FT o 500 FT por debajo de la altitud mínima en ruta (MEA) en los tramos descritos en 1.4.

Dependencia que presta el servicio: BOGOTÁ INFORMACIÓN

Distintivo de llamada: BOGOTÁ INFORMACIÓN

Frecuencia asignada: 126.90 MHz

**PLAN DE CONTIGENCIA FALLA
TOTAL DE COMUNICACIONES EN
EL CENTRO DE CONTROL BOGOTÁ**

**TOTAL COMMUNICATIONS FAILURE
AT THE BOGOTÁ CONTROL
CENTER CONTIGENCY PLAN**

**MEDIDAS A TOMAR POR PARTE
DE LAS TRIPULACIONES**

ACTIONS TO BE TAKEN BY THE CREWS

1 Aeronaves volando dentro de TMA Bogotá.

1 Aircraft flying within TMA Bogotá.

a. Intentará contacto en la frecuencia alternas 119.05 MHz, 120.95 MHz, 120.65 MHz, 120.3 MHz. Si es negativo contacto, intentará en las frecuencias adicionales del TMA o las de control de área más próximas a su posición.

TO BE TRASLATE

b. Si no logra contacto, la aeronave efectuará autoanuncios en frecuencia del sector correspondiente informando su posición, nivel de vuelo y próximo punto de reporte, si no obtiene respuesta en un tiempo de 2 minutos:

TO BE TRASLATE

c. Si le es posible operacionalmente llamara vía telefónica desde la aeronave al número correspondiente al sector en que se encuentra volando (Aproximación Bogotá).

TO BE TRASLATE

d. Cumplirá restricciones de cruce sobre puntos conflictivos especificados en los procedimientos SID's para aeronaves saliendo de la TMA.

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

e. Ajustará su vuelo para cumplir restricciones de cruce de puntos conflictivos especificados en los procedimientos STAR's.

TO BE TRASLATE

f. Completará si le es posible su aproximación, si las últimas instrucciones proporcionadas por el control no especificaban una demora o la incorporación a la espera.

TO BE TRASLATE

g. Reasumirá propia navegación y se mantendrá por encima de las altitudes mínimas de vectorización publicadas, si estaba siendo vectorizada.

2 Las aeronaves volando a nivel superior o en las CTA'S NE O SE

2 Aircraft flying at a upper level or in the NE OR SE CTA's

En caso de que experimenten falla en las comunicaciones terrestres las aeronaves evolucionando en estos sectores aplicarán siguiente procedimiento:

TO BE TRASLATE

a. La aeronave efectuará auto anuncios en frecuencia del sector correspondiente, informando su posición, nivel de vuelo y próximo punto de reporte, si no obtiene respuesta en un tiempo de 2 minutos:

TO BE TRASLATE

b. Si le es posible operacionalmente llamará vía telefónica desde la aeronave al número telefónico correspondiente al sector en que se encuentre volando (Centro de Control Bogotá).

TO BE TRASLATE

c. Si ha sido imposible obtener contacto con Control Bogotá, efectuará llamado en frecuencia:

TO BE TRASLATE

1. 126.7 MHz Cali, si se encuentra en el sector SW.

2. 127.2 MHz Medellín, si se encuentra volando en el sector NW.

3. 19.0 MHz Bucaramanga Aproximación, si se encuentra volando en el sector NE.

4. 119.3 MHz Villavicencio Aproximación, si se encuentra volando en el sector SE.
Informando su posición, nivel y próximo punto de reporte.

Reglamentación RUTAS ATS con sentido preferencial.

ATS ROUTES regulation with preferential direction.

a. Debido a saturación de tránsito sobre el WP , VOR DME de Mariquita con sentido sur, el ATC no autorizará el sentido norte para aeronaves que propongan altitudes o niveles de vuelo por encima de 14.000 FT

TO BE TRASLATE

TO BE TRASLATE

- b. Por necesidades operacionales del ATC y con el fin de reducir demoras, los criterios expuestos anteriormente podrán ser modificados siempre y cuando no afecten la seguridad operacional.

Esperas para gestión de tránsito desde UTA BOGOTÁ hacia SKBO.

Con el fin de apoyar la gestión del espacio aéreo de acuerdo a necesidad del ATC, se crea las siguientes esperas para el tránsito que procede desde la UTA BOGOTA, sectores NW, SW, NE, SE hacia el aeropuerto El Dorado.

Traffic management holdings from UTA BOGOTÁ to SKBO.

TO BE TRASLATE

ESPERAS PARA GESTIÓN DE TRÁNSITO DESDE UTA BOGOTA						
PROCEDIENDO HACIA SKBO						
	SECTOR					
PARAMETROS ESPERA	NW		SW	NE		SE
PUNTO	ISVAT	TIRTO	GIR	ILSEV	DOPLO	EGEPI
INBOUND	164°	122°	047°	198°	239°	324°
DIRECCIÓN VIRAJE	izquierda	derecha	izquierda	derecha	izquierda	derecha
NIVEL MINIMO	F250	F250	F250	F250	F250	F250

DESCENSOS DE EMERGENCIA EN LOS FIJOS PRIMARIOS DE APROXIMACION EN LA TMA BOG

El siguiente es el procedimiento aplicable para un Descenso de emergencia en el punto de espera IRUPU o PAPET para navegación RNAV GNSS o ABL VOR y FIX VULAM (fijos primarios para la aproximación Eldorado, Guaymaral y Madrid).

- a. Cuando se tenga noticia de que una aeronave establecida en uno de estos puntos de espera está realizando un descenso de emergencia, a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a las aeronaves afectadas.
- Se transmitirá un mensaje de emergencia solicitando a todas las aeronaves afectadas que abandonen el punto de espera involucrado, nivelados así:
- Aeronaves en PAPET Procederán rumbo a VOR/DME BUV manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
 - Aeronaves en VULAM Procederán rumbo a VOR/DME MQU manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.
 - Aeronaves en IRUPU Procederán rumbo a VOR/DME IBG manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

- Aeronaves en ABL VOR/DME Procederán rumbo a VOR/DME GIR manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

- a. Cuando se tenga noticia de que una aeronave establecida en uno de estos puntos de espera está realizando un descenso de emergencia, a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a las aeronaves afectadas.
Se transmitirá un mensaje de emergencia solicitando a todas las aeronaves afectadas que abandonen el punto de espera involucrado, nivelados así:

- Aeronaves en PAPET Procederán rumbo a VOR/DME BUV manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

- Aeronaves en VULAM Procederán rumbo a VOR/DME MQU manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

- Aeronaves en IRUPU Procederán rumbo a VOR/DME IBG manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

- Aeronaves en ABL VOR/DME Procederán rumbo a VOR/DME GIR manteniendo la última altitud o FL autorizado y colacionado.

1. Medidas que debe tomar el piloto al mando.

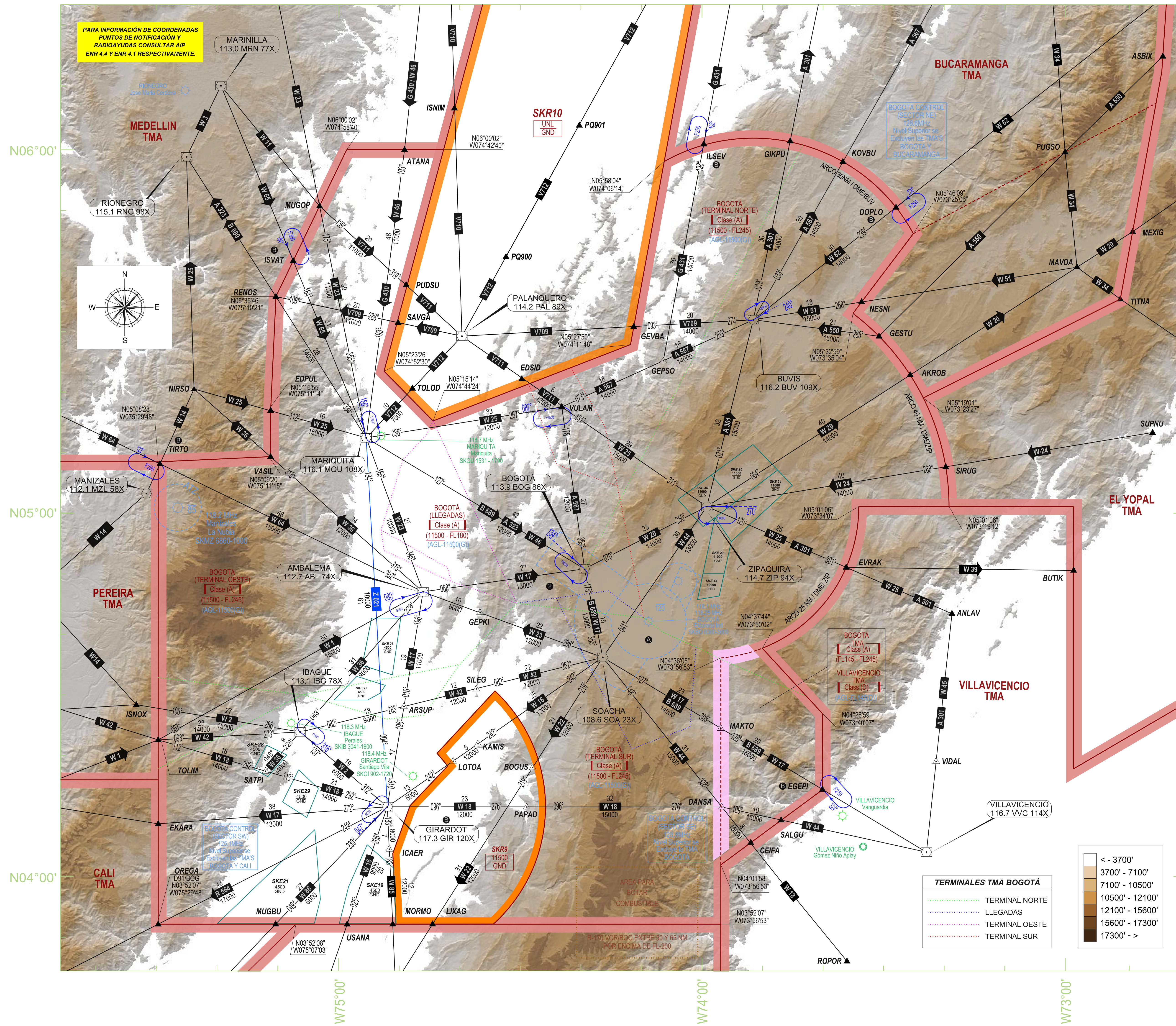
Se espera que las aeronaves que reciban las transmisiones abandonen las áreas especificadas acorde a lo establecido anteriormente, manteniendo escucha en la frecuencia de radio apropiada para recibir nuevos permisos en la dependencia de control de tránsito aéreo.

Nota 1: La aeronave que experimente el descenso de emergencia procederá hacia el FIX/WP AMVES.

2. Medidas subsiguientes por parte de la dependencia de control de tránsito aéreo.

Inmediatamente después de haber difundido el mensaje de emergencia, la dependencia ATC correspondiente transmitirá nuevos procedimientos a las aeronaves afectadas respecto los procedimientos adicionales que deban seguir durante el descenso de emergencia y después de él.

ÁREA TERMINAL BOGOTÁ (TMA)



CLAVE

ÁREA DE CONTROL	
ZONA DE CONTROL	
PTO NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA	▲
PTO NOTIFICACIÓN A SOLICITUD	△
TRAMO DE RUTA	—
DISTANCIA PARCIAL DE RUTA (NM)	55
DISTANCIA TOTAL DE RUTA (NM)	65
LIMITE DE SECTOR	---
VER ENR 2.1-1 Y ENR 6.4-2	*
INFORMACIÓN ESPECÍFICA DE ÁREA	★
ÁREA RESTRINGIDA	■
MARCACION MAGNÉTICA EN GRADOS	063°
DESIGNADOR DE RUTA	W 25
DESIGNADOR DE RUTA SENTIDO PREFERENCIAL	W 25
ÁREA PARA BOTAR COMBUSTIBLE	...

ÁREAS RESTRINGIDAS

NÚMERO	ALTITUD EFECTIVA	HORARIO OPERACION	DEPENDENCIA RESPONSABLE
SKR10	UNL GND	H24:00	PALANQUERO CONTROL 127.8 MHz
SKR9	11500 GND	H24:00	MELGAR LUGAR PUNTO 120.0 MHz
SKR20	8500 GND	H24:00	APLAY GOMEZ NIÑO 125.2 MHz
SKR12	11500 GND	H24:00	COMBITA
SKR29	11500 GND	H24:00	COMBITA
SKR33	11500 GND	H24:00	COMBITA

1. LOS SOBREVUELOS ESTAN RESTRINGIDOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ A O POR DEBAJO DE 11500' PARA TODOS LOS TIPOS DE AERONAVES EXCEPTO LOS QUE TENGAN PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA UAEAC.

FALLA DE COMUNICACIONES
ACTIVE TRANSPONDER EN A7600 CONTINUE PROCEDIMIENTO FALLA DE COMUNICACIONES CORRESPONDIENTE A SU VUELO.

MARQUE TELÉFONO SEGUN EL SECTOR EN EL CUAL SE ENCUENTRE VOLANDO

NW 057(1) 4135300
NE 057(1) 4135302
SW 057(1) 4135304
SE 057(1) 4135305
TERMINALES 057(1) 4135311

2. EXCEPTUANDO SECTOR COMPRENDIDO ENTRE RADIALES 263° Y 200°, ARCOS 4 Y 10 DME DE BOG CUYA MSA ES 13000'.

INSTALACIÓN DE COMUNICACIONES BOGOTÁ, COLOMBIA

Terminal	Frecuencia	Altura	Modo
Terminal-Oeste	119.95 MHz	120.95 MHz	Vanguardia
Terminal-Norte	121.3 MHz	120.3 MHz	Villavicencio App 119.3 MHz
Terminal-Sur	119.95 MHz	120.05 MHz	FIS 127.0 MHz - 127.3 MHz
Llegadas	119.95 MHz	119.05 MHz	
Bogotá Info	126.9 MHz		
TWR EDR Norte	118.1 MHz	118.95 MHz	
TWR EDR SUR	118.25 MHz	118.95 MHz	
Grnd-N	121.5 MHz	122.4 MHz	
Grnd-S	122.75 MHz	122.4 MHz	
ATIS	127.8 MHz	128.8 MHz	
ACCSE	128.8 MHz	123.7 MHz	
ACCSW	128.1 MHz	121.5 MHz	

3. ESPERAS PARA GESTIÓN DE TRÁNSITO DESDE UTA BOGOTÁ PROCEDIMIENTO HACIA SKBO

PARÁMETROS	SECTOR		
	NW	TIRTO	SW
PUNTO	ISVAT	TIRTO	GIR
INBOUND	194°	122°	047°
DIRECCIÓN VIRAJE	IZQUIERDA	DERECHA	IZQUIERDA
NIVEL MÍNIMO	F250	F250	F250
PARÁMETROS	SECTOR		
	NE	SE	
PUNTO	ILSEV	DOPLO	EGEPI
INBOUND	198°	239°	324°
DIRECCIÓN VIRAJE	DERECHA	IZQUIERDA	DERECHA
NIVEL MÍNIMO	F250	F250	F250

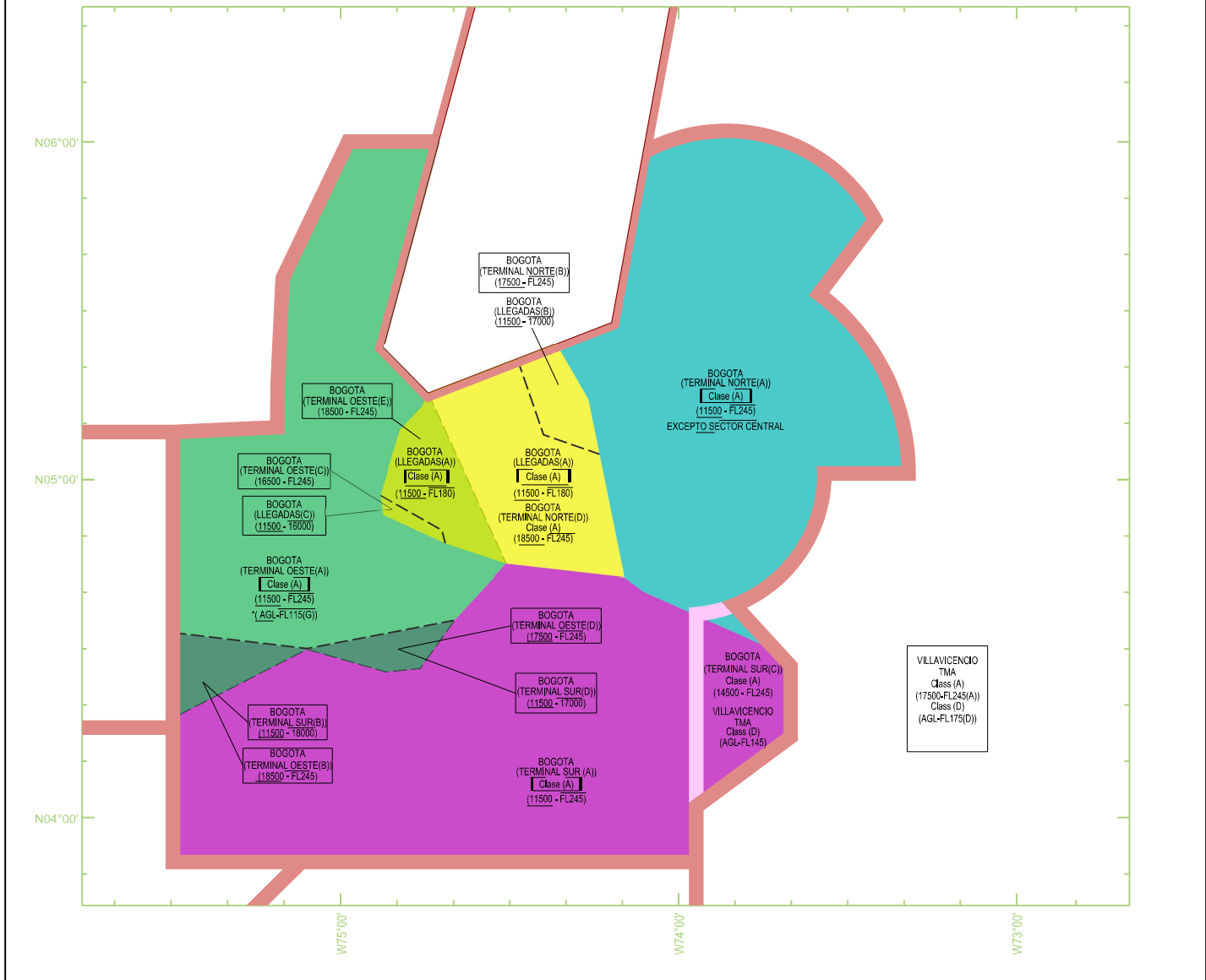
ALFABETO MORSE

A	· - · -	G	· - · - · -	M	· - · - · - · -	S	· - · - · - · - · -	Y	· - · - · - · - · - · -	5	· - · - · - · - · - · - · -
B	· - · - · - · -	H	· - · - · - · - · -	N	· - · - · - · - · - · -	T	· - · - · - · - · - · - · -	Z	· - · - · - · - · - · - · - · -	6	· - · - · - · - · - · - · - · - · -
C	· - · - · - · - · -	I	· - · - · - · - · - · -	O	· - · - · - · - · - · - · -	U	· - · - · - · - · - · - · - · -	V	· - · - · - · - · - · - · - · - · -	7	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · -
D	· - · - · - · - · - · -	J	· - · - · - · - · - · - · -	P	· - · - · - · - · - · - · - · -	W	· - · - · - · - · - · - · - · - · -	2	· - · - · - · - · - · - · - · - · -	8	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -
E	· - · - · - · - · - · - · -	K	· - · - · - · - · - · - · - · -	Q	· - · - · - · - · - · - · - · - · -	X	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -	3	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -	9	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -
F	· - · - · - · - · - · - · - · -	L	· - · - · - · - · - · - · - · -	R	· - · - · - · - · - · - · - · - · -	X	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -	4	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -	0	· - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · - · -



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

SECTORIZACIÓN AREA TERMINAL BOGOTÁ (BOGOTÁ, COLOMBIA)



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK