

SKCC AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR/NOMBRE DEL AERÓDROMO
SKCC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SKCC - CAMILO DAZA

SKCC AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO
SKCC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	075538.60N 0723041.72W NIL
	<i>ARP coordinates and site at AD</i>	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	2 KM
	<i>Direction and distance from (city)</i>	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 1089 FT (332 M) / T: 34° 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)	9° W (2023)/0°8'W
	<i>Magnetic Variation / Year (annual change)</i>	
6	Administración del aeródromo AD Administration	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
	Dirección Address	Aeropuerto Internacional Camilo Daza Cúcuta
	Teléfono Telephone number	+57 60 (7) 5874885 TWR +57 60 (7) 5875098 ARO +57 60 (7) 5875099
	WEBSITE / Email address	NIL
	AFS address	SKCCYDYA - SKCCYDYX
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	<i>Types of Traffic permitted</i>	
8	Observaciones	Departamento Norte Santander
	<i>Remarks</i>	Norte Santander Department

SKCC AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO
SKCC AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Explotador del AD	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>AD Operator</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359
2	Aduana e inmigración	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>Customs and Immigration</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359
3	Servicios Médicos y de Sanidad	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>Health and Sanitation</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359

4	Oficina de Información AIS	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>AIS Briefing Office</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359
5	Oficina de Notificación ATS (ARO)	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>ATS Reporting Office (ARO)</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359
6	Oficina de Información MET	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>MET Briefing Office</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359
7	Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	0000 - 0500 y 1000 - 2359
	<i>Air Traffic Service (ATS)</i>	0000 - 0500 and 1000 - 2359
8	Abastecimiento de Combustible	H24
	<i>Fuelling</i>	
9	Servicios de Escala	No
	<i>Handling</i>	
10	Servicios de Seguridad de la Aviación	H24
	<i>Security</i>	
11	Descongelamiento	No
	<i>De-icing</i>	
12	Observaciones	Horario programable previa autorización
	<i>Remarks</i>	Programmable hours with prior authorization

SKCC AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES DE ESCALA
SKCC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Elementos Disponibles para el Manejo de Carga	A cargo de las empresas aéreas
	<i>Cargo-handling facilities</i>	In charge of the airlines
2	Tipo de Combustible y Lubricantes	JET A1 , AVGAS 100/130
	<i>Fuel/oil types</i>	
3	Instalaciones y Capacidad de Abastecimiento de Combustible	Camiones cisterna- JET A-1: Sistema de abastecimiento con vehículo cisterna de capacidad de 3000 galones (dos unidades), 5000 galones, 1300 y 1910 galones y 3300 galones. AVGAS 100/130: Sistema de abastecimiento con vehículo cisterna de capacidad de 1800 galones.
	<i>Fuelling Facilities and Capacity</i>	Tanker Trucks - JET A-1: Tank vehicle fueling system with a capacity of 3000 gallons (two units), 5000 gallons, 1300 and 1910 gallons and 3300 gallons. AVGAS 100/130: 1800 gallon capacity tank vehicle fueling system.
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	A cargo de las empresas aéreas, únicamente mantenimiento en línea
	<i>Repair facilities for visiting ACFT</i>	In charge of the airlines, only online maintenance
7	Observaciones	NIL
	<i>Remarks</i>	

SKCC AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

SKCC AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hoteles	En la ciudad
	<i>Hotels</i>	In town
2	Restaurantes	Si
	<i>Restaurants</i>	Yes
3	Posibilidades de Transporte	Taxis
	<i>Transportation Possibilities</i>	
4	Instalaciones y servicios médicos	Atención médica, primeros auxilios y ambulancia TAB
	<i>Medical Facilities</i>	Medical care, first aid and ambulance TAB
5	Banco	No.
	Oficina de Correos	Si
	<i>Bank</i>	No
	<i>Post Office</i>	Yes
6	Oficina de Turismo	Si
	<i>Tourism Office</i>	Yes
7	Observaciones	Cajero Automático
	<i>Remarks</i>	Automatic teller machine

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

1	Categoría AD para Extinción de Incendios	CAT 6
	<i>AD Category for Fire Fighting</i>	
2	Equipo de Salvamento	NIL
	<i>Rescue equipment</i>	
3	Capacidad para Retirar ACFT Inutilizadas	Retiro de aeronaves inutilizadas: Aeronaves hasta CAT C Observaciones: Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Centro de Coordinación de Operaciones CCO: Teléfono: NIL Móvil: (+57) 3153189631 / (+57) 3102037896 Correo: ccoskcc@aerooriente.com.co NOTA: La relación de los equipos y medios con los que cuenta para ese cometido se encuentra relacionado en el Plan de traslado de aeronaves inutilizadas del aeródromo.
	<i>Capability for Removal of Disabled ACFT</i>	Disabled aircraft removal: Aircraft up to CAT C Remarks: Local contact details for disabled aircraft transfer operation: Centro de Coordinación de Operaciones CCO: Phone: NIL Mobile: (+57) 3153189631 / (+57) 3102037896 E-mail: ccoskcc@aerooriente.com.co NOTE: The list of the recovery equipment available with which it has for this task, is listed in the Disabled Aircraft Transfer Plan of the aerodrome.
4	Observaciones	Capacidad total de descarga 7.948,5 L/min
	<i>Remarks</i>	Total discharge capacity 7.948,5 L/min

SKCC AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO-REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

SKCC AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

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

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

1	Designación, Superficie y Resistencia de las Plataformas	ID		Superficie	Resistencia	
		<i>Designator</i>		<i>Surface</i>	<i>Strength</i>	
	<i>Designation, Surface and Strength of Aprons</i>	Plataforma / Apron		Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt	PCN 64/F/C/X/T	
2	Designación, Ancho, Superficie y Resistencia de las Calles de Rodaje <i>Designation, Width, Surface and Strength of Taxiways</i>	Calles de rodaje ID	Ancho	Superficie	Resistencia	Observaciones
		<i>Designator of TWY</i>	<i>Width</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>	<i>Remark</i>
		A	22 M	Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt	107000 KG	
		B	22 M	Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt	107000 KG	
		C	22 M	Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt	107000 KG	
D	22 M	Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt	107000 KG			
3	Emplazamiento y Elevación del ACL	Plataforma terminal				
	<i>Location and Elevation of ACL</i>	Terminal platform				
4	Emplazamiento Puntos de Verificación VOR	VOR: No				
	<i>VOR Checkpoints Location</i>					
5	Posición Puntos de Verificación del INS	INS: No				

	Position of INS Checkpoints	
6	Observaciones	NIL
	Remarks	

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

SKCC 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 Atraque	Tableros iluminados
	Use of ACFT Stand ID signs Visual Docking/Parking Guidance System	Illuminated boards
2	Señales e Iluminación RWY y TWY	RWY: Ejes señalizados con pintura TWY: Tableros iluminados
	RWY and TWY Markings and Lighting	RWY: Axles marked with paint TWY: Illuminated boards
3	Barras de Parada y Luces de Protección RWY	Si
	Stop Bars and RWY guard lights	Yes
4	Otras Medidas de Protección de RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKCC AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

SKCC AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

<i>En el Área 2 / In Area 2</i>					
ID OBST	Tipo de OBST	Posición OBST	ELEV y HGT OBST	Marcación del OBST / Tipo, Color de LGT OBST	Observaciones
<i>OBST ID</i>	<i>OBST type</i>	<i>OBST position</i>	<i>ELEV and HGT OBST</i>	<i>Markings / Type, colour of LGT OBS</i>	<i>Remarks</i>
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					

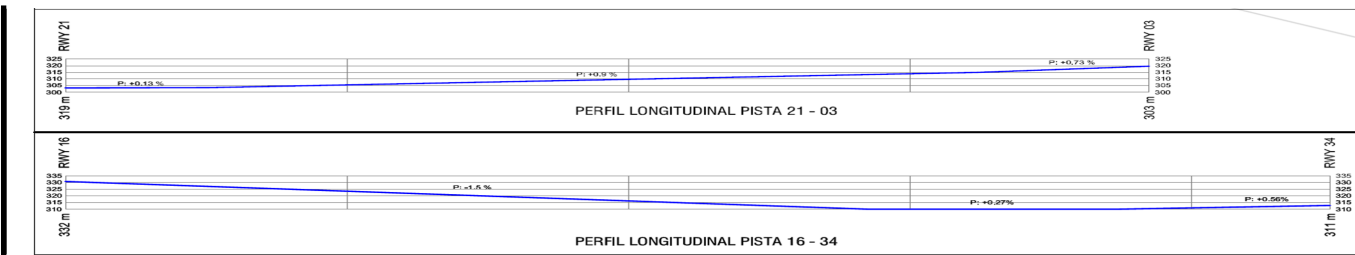
<i>En el Área 3 / In Area 3</i>					
ID OBST	Tipo de OBST	Posición OBST	ELEV y HGT OBST	Marcación del OBST / Tipo, Color de LGT OBST	Observaciones
OBST ID	OBST type	OBST position	ELEV and HGT OBST	Markings / Type, colour of LGT OBS	Remarks
a	b	c	d	e	f
NOTE: NIL					

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

1	Oficina MET Conexa <i>Associated MET Office</i>	IDEAM
2	Horas de Servicio <i>Hours of Service</i>	0000 - 0500 1000 - 2359
	Oficina MET fuera del HR <i>MET Office outside HR of Service</i>	
3	Oficina Responsable de la Preparación TAF <i>Office Responsible for TAF Preparation</i>	24 horas actualizado cada 6 horas
	Periodo de Validez <i>Period of Validity</i>	24 hours updated every 6 hours
4	Disponibilidad TREND <i>Trend Forecast</i>	No
	Intervalo de Expedición <i>Interval of Issuance</i>	
5	Exposiciones Verbales y Consulta <i>Briefing and/ or Consultation Provided</i>	TAF, METAR, SPECI
6	Documentación de Vuelo <i>Flight Documentation</i>	Ingles y español English and spanish
	Idioma(s) Usado <i>Language(s) Used</i>	
7	Cartas Disponibles y Otra Información <i>Charts and Other Information Available</i>	No
8	Equipo Suplementario Disponible <i>Supplementary Equipment Available</i>	Estación Meteorológica Automática, Transmisómetro, Ceilómetro Automatic Weather Station, Transmissometer, Ceilometer
9	Dependencias ATS a las que se Suministra Información MET <i>ATS Units Provided with MET Information</i>	SKCC TWR / APP / ARO
10	Información Adicional (Limitación del Servicio) <i>Additional Information (Limitation of Service)</i>	NIL

SKCC AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
SKCC 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	
03	017 / 026	1925 x 45	PCN 76/F/D/X/T No SWY: No	075503.89N 0723052.45W — GUND: —	THR 1046 FT —	
21	197 / 206	1925 x 45	PCN 76/F/D/X/T No SWY: No	075603.77N 0723033.95W — GUND: —	THR 994.0 FT —	
16	149 / 157	2244 x 45	PCN 89/F/D/X/T No SWY: No	075623.27N 0723108.89W — GUND: —	THR 1089.0 FT —	
34	329 / 337	2244 x 45	PCN 89/F/D/X/T No SWY: No	075520.76N 0723030.87W — GUND: —	THR 1020 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 03: -0.73%	No	No	2045 x 150	No	NIL	No
For Rwy 21: +0.13%	No	No	2045 x 150	No	NIL	No
For Rwy 16: -1.5%	No	No	2364 x 150	No	NIL	No
For Rwy 34: -0.56%	No	No	2364 x 150	No	NIL	No
Designaciones RWY	Observaciones					
<i>RWY Designations</i>	<i>Remarks</i>					
1	14					
03	NIL					
21	NIL					
16	NIL					
34	NIL					



SKCC AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS
SKCC 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
03	1925	2075	1925	1925	NIL
21	1925	2075	1925	1925	NIL
16	2364	2514	2364	2244	NIL
34	2244	2394	2304	2244	NIL

SKCC AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA
SKCC 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
RWY Designations	APCH LGT Type LEN and INTST	RTHL Colour and WBAR	VASIS Type, (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RCLL LEN, Spacing, Colour, INTST
1	2	3	4	5	6
03	No	Verde / Green	No	No	1020 M - 30 M Blancas / White LIH 600 M - 30 M Blancas - Rojas / White - Red LIH 300 M - 30 M Rojas / Red LIH

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
21	No	Verde / Green	PAPI 3° 57 FT 5.24%	No	1020 M - 30 M Blancas / White LIH 600 M - 30 M Blancas - Rojas / White - Red LIH 300 M - 30 M Rojas / Red LIH
16	CAT1 MALS 912 M LIH	Verde / Green	PAPI 3° 75 FT 5.24%	No	1464 M - 30 M Blancas / White LIH 600 M - 30 M Blancas - Rojas / White - Red LIH 300 M - 30 M Rojas / Red LIH
34	No	Verde / Green	PAPI 3° 59 FT 5.24%	No	1344 M - 30 M Blancas / White LIH 600 M - 30 M Blancas - Rojas / White - Red LIH 300 M - 30 M Rojas / Red LIH
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
03	1325 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	NIL / NIL	NIL
21	1325 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	NIL / NIL	NIL

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
16	1764 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	Si / Yes	NIL
34	1644 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	NIL / NIL	NIL

SKCC AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTES SECUNDARIAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA
SKCC 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 / LDI Location and Lighting	LDI: NIL
	Emplazamiento e Iluminación Anemómetro / Anemometer Location and Lighting	1 cerca del THR 03 / 1 cerca del THR 21 / 1 cerca del THR 16 / 1 cerca del THR 34
	Anemometer Location and Lighting	1 close to THR 03/1 close to THR 21/1 close to THR 16/1 close to THR 34
3	Luces de Borde de TWY / TWY Edge lighting	A Azul / Blue
	Luces de Eje de TWY / TWY Centerline lighting	No
4	Fuente Secundaria PWR Tiempo de Conmutación	1 Planta eléctrica de 375 kVA / 1 planta eléctrica de 450 kVA / 1 planta eléctrica de 750 kVA
	Secondary PWR Unit Switch Over Time	1X 375 kVA power plant / 1X 450 kVA power plant / 1X 750 kVA power plant
5	Observaciones	Las plantas eléctricas alimentan servicios aeronáuticos e iluminación de las pistas
	Remarks	The power plants supplies aeronautical services and runway lighting

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

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	N 07 55 38.60 W 72 30 41.72
---	---	-----------------------------

	GUND	No
2	ELEV TLOF y/o FATO (m/ft)	No
	<i>TLOF and/or FATO ELEV (m/ft)</i>	
3	Dimensiones, SFC, Resistencia y Señales de TLOF y FATO	No, Concreto
	<i>TLOF and FATO Dimensions, SFC, Strength and Markings</i>	
4	BRG de FATO	No
	<i>True BRG of FATO</i>	
5	Distancias Declaradas Disponible	No
	<i>Declared Distance Available</i>	
6	Iluminación de APP y de la FATO	No
	<i>APP and FATO Lighting</i>	
7	Observaciones	Emplazamiento en plataforma adyacente al edificio terminal Located on apron adjacent from terminal building
	<i>Remarks</i>	

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

1	Designación y Límites Laterales	CTR - CUCUTA Desde 080655N/0723928W; 080931N/0723400W; 080340N/0723112W por un arco de sentido horario de 8NM de radio centrado en 075539N/0723042W 080104N/0723639W; para el punto de origen
	<i>Designation and Lateral Limits</i>	CTR - CUCUTA Area bounded by lines joining points 080655N/0723928W; 080931N/0723400W; 080340N/0723112W then along the clockwise arc of a circle of 8NM radius centred on 075539N/0723042W to 080104N/0723639W to point of origin.
2	Límites Verticales	GND hasta 5000 FT AMSL
	<i>Vertical limits</i>	GND to 5000 FT AMSL
3	Clasificación del Espacio Aéreo	D
	<i>Airspace Classification</i>	
4	Distintivo de Llamada ATS Idiomas	Camilo Daza TWR ES
	<i>ATS Unit Call Sign Language(s)</i>	
5	Altitud de Transición	18000 FT (5486 M)
	<i>Transition altitude</i>	
6	Horas de Aplicabilidad	NIL
	<i>Hours of Applicability</i>	
7	Observaciones	NIL
	<i>Remarks</i>	

SKCC AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

SKCC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

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
APP	Cucuta APP Sur	119.600 MHZ	0000-0500 Y 1000-2359	NIL	NIL	South Sector
		120.600 MHZ	0000-0500 Y 1000-2359			Alterna Sector Sur / South sector alternative
	Cucuta APP Norte	119.900 MHZ	0000-0500 1000-2359			North sector
		120.900 MHZ	0000-0500 1000-2359			North sector alternative frequency
ATIS	Cúcuta Información	113.300 MHZ	0000 - 0500 and 1000 - 2359	NIL	NIL	Crews must collate the ATIS Message of the time at the first contact with ATC
MET		127.775 MHZ	0000 - 0500 and 1000 - 2359	NIL	NIL	Surface MET radio
TWR	Camilo Daza TWR	118.100 MHZ	0000 - 0500 and 1000 - 2359	NIL	NIL	NIL
		118.350 MHZ	0000 - 0500 and 1000 - 2359			Alterna / Alternative
		121.500 MHZ	0000 - 0500 and 1000 - 2359			Emergencia / Emergency

SKCC AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE
SKCC 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
DVOR/DME (09° W)	CUC	113.30 MHZ (CH80X)	H24	075600.00N 0723049.00W	1069 FT	NIL	VOR: cobertura / range 150 NM DME: cobertura / range 150 NM
LOC 16 ILS CAT I	ICUC	109.90 MHZ	H24	075516.66N 0723028.42W	—	NIL	Pista 16 Categoria 1, Cobertura 25 NM RWY 16 CAT 1, Range 25 NM
GP 16 ILS CAT I (06° W)	ICUC	333.80 MHZ	H24	075614.02N 0723059.27W	—	NIL	Pista 16, GP 3° RWY 16, GP 3°
DME 16 ILS CAT I (09° W)	ICUC	(CH36X)	H24	075616.01N 0723100.55W	0 FT	NIL	Cobertura 18 NM Range 18 NM
LOC 21 ILS CAT I	ICUX	110.30 MHZ	H24	075458.77N 0723054.10W	—	NIL	Pista 21 Categoria 1, Cobertura 25 NM RWY 16 CAT 1, Range 25 NM
GP 21 ILS CAT I (06° W)	ICUX	335.00 MHZ	H24	075556.03N 0723040.17W	—	NIL	Pista 21, GP 3°, Cobertura 12 NM RWY 21, CAT 1, Cobertura 12 NM
DME 21 ILS CAT I (09° W)	ICUX	(CH36X)	H24	075556.04N 0723040.17W	1010 FT	NIL	Cobertura 25 NM Range 25 NM

SKCC AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL **SKCC AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

- El área EPA se encuentra ubicada al NE de la plataforma de Aviación regular (estacionamiento de equipos Ground Handling).
- Se requiere de asistencia de señaleros en tierra para el parqueo y remolque de la aviación regular.
- Para el parqueo de aviación no regular (general, militar y policía), el Inspector de Plataforma será el responsable de guiar y asignar la posición de parqueo a la aeronave.
- Aeronaves de aviación no regular usarán la plataforma de Aviación No regular.
- En la Plataforma de Aviación no regular, las posiciones de estacionamiento se encuentran configuradas para aeronaves tipo A (Hasta 15 m).
- Toda aeronave que se encuentre estacionada, deberá quedar asegurada y debidamente señalizada con conos.
- Cada empresa o explotador aéreo debe controlar el derrame de combustible y tomar las precauciones necesarias de acuerdo a los procedimientos ambientales para tal fin.
- Los explotadores deberán tramitar el respectivo comprobante de paz y salvo por concepto de pagos de tasas y parqueos en la oficina del CCO antes de realizar el Plan de Vuelo.
- Aeronaves saliendo: TWR autorizará el rodaje de las aeronaves y será el responsable de la seguridad operacional desde el límite común entre el área Concesionada y el área de Maniobras.
- Aeronaves Llegando: TWR autorizará el ingreso desde la calle de rodaje hacia las plataformas en coordinación con el Inspector de Plataforma para la ubicación y cumplimiento del puesto de estacionamiento.
- Desplazamiento entre plataformas: Toda aeronave que proceda de la plataforma Comercial a la Plataforma de Carga o viceversa, debe contar con autorización de TWR y coordinación del Inspector de plataforma.
- Ground Handling Equipment area is located at the NE side of the Scheduled Aviation Apron.
- Signalmen assistance is required for scheduled aviation parking and towing.
- For non-scheduled aviation parking (general aviation, military and police aviation) the Aerodrome Inspector will be responsible for guiding and assigning parking stands for aircraft.
- Non-scheduled aviation Aircraft will use the non-scheduled aviation apron
- In the non-scheduled aviation apron, parking stands are set for category "A" aircraft (15m wingspans).
- Every parked aircraft must be locked and properly signposted.
- Every air operator and airline must control the fuel spill And take the necessary precautions in accordance with The environmental procedures for this purpose.
- Air operators must process the proof of payment for Parking and fees before the CCO office prior to flight plan Reporting.
- Departing aircraft: TWR will give taxi clearance and Will be responsible for operational safety from the Common bound between concession area and the Maneuvering area.
- Arriving aircraft: TWR will give taxi instructions towards apron areas by coordinating with Aerodrome Inspector for parking stand location and compliance.
- Apron maneuvering: Every aircraft taxiing from main apron to cargo apron or vice versa, must have TWR Clearance with Aerodrome Inspector coordination.

- Está prohibido iniciar o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento.
- Normalmente, el proceso de embarque/desembarque hacia o desde las posiciones remotas, deberá ser realizado mediante la utilización del bus, el cual cuenta con las facilidades para el transporte de pasajeros con movilidad reducida.
- Los Explotadores Aéreos deben garantizar la orientación y guiado de los pasajeros en la plataforma desde y hacia la aeronave.
- El Centro de Control de Operaciones (CCO), elabora y distribuye la programación diaria de posiciones de estacionamiento para la aviación regular y realiza los cambios necesarios por razones de índole operacional o técnicas.
- La Torre de control autorizará las pruebas de motores en el punto zulu, ubicado a 300 metros de la cabecera 21, este punto será asignado igualmente a aquellas aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita u otra contingencia.
- En la plataforma de aviación no regular, la asignación de parqueo se realizará en el orden de llegada, iniciando con la posición No 6 dejando posiciones intercaladas siguiendo el mismo orden (6.4.2).
- En la plataforma de aviación no regular, las aeronaves estacionarán con la proa de la aeronave hacia el E de la plataforma, para facilitar la salida por sus propios medios.
- Aeronaves Categoría "C" deberán efectuar viraje de 180° sobre cabeceras de la pista 16/34 y 03/21, debido a mantenimiento de la capa asfáltica.
- Las Posiciones de Estacionamiento de las Aeronaves de Aviación Comercial y Vuelos VIP son asignadas por el Centro de Control de Operaciones.
- Por medidas de seguridad y protección ambiental las compañías aéreas que operen en el terminal del aeropuerto Camilo Daza, deben remolcar sus aeronaves desde / hacia la plataforma, hasta el sitio que determine el Inspector de Rampa.
- Se establece tiempos máximos de despegues de aeronaves antes de cierre de aeródromo:

Aeronaves Jet:	15 min
Aeronaves Turbo Prop:	20 min
Otras aeronaves:	25 min
- Aircraft are prohibited to perform ground run-ups while located in the parking stands.
- The regular boarding and disembarking method from or towards remote locations is carried out in buses, which are accessible for passengers with limited mobility.
- Air operators must guarantee the orientation and guidance of passengers throughout the apron, towards and from the aircraft.
- The Operations Control Center, prepares and distributes a daily programming of parking stands for scheduled aviation and makes the necessary arrangements for technical and operational reasons.
- The Control Tower will allow ground run-up for aircraft in Zulu spot, located 300 meters from runway threshold 21, this spot will also be assigned to aircraft that are suspected under acts of unlawful interference or other type of contingency.
- In the non-scheduled aviation apron, the parking assignment will be set by aircraft arrival order, starting from stand number 6, leaving interspersed stands following the same sequence.
- Nose parking heading to the East is required on non-scheduled aviation apron in order to ease the aircraft exit by its own power.
- Category "C" aircraft must make a 180° turn over 16/34 and 03/21 Runway thresholds, due to maintenance of the asphalt layer.
- Aircraft stands for scheduled aviation and VIP flights will be assigned by the Operations Control Center
- Due to safety reasons and environmental restrictions, aircraft operating at Camilo Daza airport facility must be towed off from and to the apron, to the location Determined by the Aerodrome Inspector.
- Maximum aircraft take-off times are established before aerodrome deadline:

Aeronaves Jet <i>Turbo-jet aircraft</i>	15 min
Aeronaves Turbo Prop <i>Turbo-prop aircraft</i>	20 min
Otras aeronaves <i>Other types</i>	25 min

- Todas las operaciones de aviación regular deberán ser guiadas a los puestos de estacionamiento mediante el uso de señales normalizadas para maniobrar en tierra.
- Las aeronaves de operación consideradas de aviación general (privada individual, ejecutiva o corporativa, militar, aduanas, Policía Nacional, deportiva, enseñanza experimental y civil del estado; etc.), y modalidades especiales (Aerotaxis, fotografías, publicidad; etc.), con P.B.M.O. inferior a 12.500 kilogramos, podrán salir por sus propios medios desde sus posiciones de estacionamiento.
- Las aeronaves de aviación no regular, privadas, modalidades especiales, entre otras, deberán verificar con el Centro de Control de Operaciones (CCO) del Aeropuerto Camilo Daza, la disponibilidad de posiciones de estacionamiento a los siguientes números teléfonos: +57 60 (7)433073 ext. 1603 y +57 317 5049328.
- Aeronaves saliendo: Torre de control asignará la secuencia de salida de plataforma a las aeronaves según los puntos disponibles para el inicio de motores (SPOT: S1 – S2 – S3), posteriormente autorizará el rodaje de las aeronaves y será el responsable de la seguridad operacional desde el límite común entre el área Concesionada y el área de Maniobras.
- All the scheduled aviation operations must be guided to parking stands using standardized signs for ground maneuvering.
- General aviation aircraft (non-commercial business aviation, executive or corporate, customs, military and police aviation, pleasure flying, instructional flying, experimental and state-civil aviation; etc.) and specialized operations (air-taxi, photography, aerial advertisement; etc.) with a Maximum certificated take-off mass not exceeding 12.500 Kg, may leave the stand by their own power.
- Non-scheduled aviation, private, specialized operations, among others, must check before Camilo Daza Airport operations Control Center, the availability of parking stands at the following telephone numbers: +57 60 (7)433073 ext. 1603 y +57 317 5049328.
- Departing aircraft: The ATC will assign the apron exit sequence according to the available spots for engine start-up (SPOTS: S1 – S2 – S3), then it will give taxi clearance and Will be responsible for the operational safety of the aircraft from the Common bound between concession area and the Maneuvering area.

SKCC AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO

SKCC AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Para mitigar el impacto que por la operación de las aeronaves se produce en la plataforma principal del aeropuerto internacional Camilo Daza de Cúcuta se establece:

- Las aeronaves Turbo-Prop deben utilizar para su estacionamiento el costado noreste de la plataforma principal.
- Para el inicio de turbinas, las aeronaves jet que ocupen los muelles de abordaje serán remolcados hasta el costado noreste de la plataforma principal donde indique el ATC verificado por el Inspector de Plataforma. Posteriormente el ATC autoriza la puesta en marcha de los motores.

With the aim of softening the impact that aircraft operation causes all over the main apron of Camilo Daza international airport, the following is established:

- Turbo-prop aircraft must line up in the northeast side of the main apron.
- For engine start-up, jet aircraft occupying the boarding docks will be towed off to the northeast side of the main apron as indicated by ATC and verified by the aerodrome Inspector. Afterwards, the ATC may give clearance for engine start-up.

- Por ningún motivo se autoriza utilizar el arrancador neumático de tierra en las posiciones de estacionamiento de los muelles de abordaje. En las posiciones de estacionamiento ubicadas al costado noreste de la plataforma principal se podrá utilizar el arrancador neumático de tierra. Para el inicio de los motores de las aeronaves que presenten problemas de operatividad del APU, en este caso deben iniciar un motor en mínima potencia en la posición de estacionamiento, y posteriormente se procede al remolque de la aeronave.
- La torre de control autorizará las pruebas de motores en el punto zulú, ubicado a 300 metros de la cabecera 21, en el horario que el ATC disponga según las operaciones efectuadas por esta pista.
- Está prohibido iniciar, correr o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento de los muelles de abordaje.
- Aircraft Air Start Unit operation is prohibited from the parking stands in boarding docks. The ground support equipment is allowed for starting jet engines at the parking stands located on the northeast side of the main apron. However, if any Auxiliary Power Unit glitch arises, pilots should use the minimum power in parking stand to subsequently be towed off.
- The Control Tower will allow ground run-up for aircraft in Zulu spot, located 300 meters from runway threshold 21, pp to the time the ATC set according to the amount of operations being carried out.
- It is prohibited to perform run-ups in the parking stands of the boarding docks.

En las posiciones de estacionamiento de los muelles del abordaje se autoriza el uso de la APU por un periodo máximo de 5 minutos así:

- Aeronaves saliendo únicamente durante el tiempo necesario para iniciar el remolque y posterior encendido de los motores, previa autorización de ATC.
- Aeronaves llegando únicamente durante la operación de parqueo, en la posición asignada mientras se conecta la planta auxiliar de tierra o el puente de abordaje del muelle.
- Si una aerolínea por motivos operacionales requiera un mayor tiempo de operación de la APU, en las posiciones de los muelles de abordaje, podrá ser autorizada por un tiempo máximo de 15 minutos.
- Departing aircraft, only through the necessary time to begin towing and subsequent run-up, prior ATC clearance.
- Arriving aircraft, in the parking assigned position while the air start unit or the boarding dock is connected.
- If an air operator for any reason requires longer APU operation while docking, such authorization will be granted for no more than 15 minutes.

Los explotadores de aeronaves son responsables de:

- Desarrollar programas de sensibilización para el personal de las aerolíneas y tripulaciones de vuelo, con la finalidad de conocer del impacto y consecuencias que puede ocasionar el ruido de las aeronaves en general.
- Reconocer los procedimientos establecidos para su atenuación.
- Publicar en sus manuales las instrucciones tendientes a reducir al mínimo el impacto del ruido en el aeropuerto.
- Las aeronaves podrán encender la unidad auxiliar de potencia (APU) por un periodo máximo de cinco (05) minutos. Cuando se requiera por motivos operacionales
- Air operators are responsible for:
 - Developing awareness programs for airlines staff and crew with the aim of understanding broadly the incidence and consequences of aircraft noise.
 - Recognize the established noise abatement procedures.
 - Publish instructions in their manuals intending to lessen the noise incidence in the airport environment.
 - Aircraft may turn on the auxiliary power unit for a maximum period of five (5) minutes. When a longer time is required, ATC may authorize a maximum period of

un mayor tiempo, el ATC podrá autorizar un periodo máximo de quince (15) minutos; para estos casos, la tripulación deberá informar al ATC e Inspector de Plataforma para asignar la posición de estacionamiento de acuerdo a esta solicitud.

- Las aeronaves que presenten problemas de operatividad del APU podrán iniciar un motor en mínima potencia en el puesto de estacionamiento, para el posterior remolque de la aeronave. La tripulación notificará al ATC e Inspector de Plataforma sobre esta condición previo a su ingreso a plataforma para destinar una posición adecuada para aplicación de la presente eventualidad.
- Está prohibido el uso de arrancador neumático de tierra en las posiciones de estacionamiento de contacto.
- Queda prohibido hacer cualquier prueba funcional de motores o turbinas en los respectivos puntos de estacionamiento. Cuando por estrictas necesidades técnicas; sea necesario hacerlo, se debe coordinar previamente con la Torre de Control el IP.

fifteen (15) minutes; the crew must inform such situation to the ATC and the Aerodrome inspector for the allocation of a suitable parking stand.

- Aircraft under APU issues, while standing in the parking stand, may start a single Engine to minimum power followed by the towing procedure. The crew must inform to the ATC and the Aerodrome Inspector about this condition Prior to apron access for the allocation of a suitable Parking stand.
- Aircraft Air Start Unit operation is prohibited from the parking stands in boarding docks.
- It is prohibited to carry out any functional run-up in the respective parking stands. If it is necessary for strict technical urgency, location must be previously arranged with ATC and aerodrome inspector.

SKCC AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

SKCC 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

REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MÍNIMOS INFERIORES AL ESTANDAR

1. Luces de borde de pista (REDL) en servicio.
2. Luces de eje de pista (RCLL) en servicio, ó, marcas de eje de pista (RCLM).
3. Visibilidad: 500 m,
Techo de Nubes: 0 ft.

NOTAS:

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.

STANDARD TAKE-OFF MINIMA

Single-engined and twin-engined aircraft, reported visibility 1600 m.
Three and four-engine aircraft, reported visibility 800 m.

OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR TAKE-OFF MANEUVER, MINIMUM BELOW STANDARD

1. Serviceable Runway Edge Lights (REDL)
2. Serviceable Runway Centerline Lights (RCLL) or Runway Centerline Markings (RCLM)
3. Reported visibility 500 m
Ceiling 0ft.

NOTES:

1. For take-off minimums below standard, the following must be on tap:
 - a. Appropriate permission granted by UAEAC - Secretaría de Seguridad Aérea.

b. Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después del V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.

b. An instrument departure procedure intended for engine failure after V1, approved by the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea and/or UAEAC - Secretaría de Seguridad Aérea.

c. Un aeródromo de alternativa de despegue:

c. An alternate take-off aerodrome:

- Bimotores: A no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidades de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.
- Aeronaves de tres (3) o más motores: A no más de dos (2) horas del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.

- Twin-engined aircraft: no farther than one hour (1) from the departure aerodrome, flying at cruising speed, wind calm and with a single engine in operation.
- Three or more engined aircraft: no farther than two hours (2) from the departure aerodrome, flying at cruising speed, wind calm and with a single engine in operation.

2. Las aeronaves monomotores operaran con 3000 metros de visibilidad y 880 ft de techo de nubes.

2. Single-engined aircraft will operate in reported visibility 3000 meters and ceiling 800ft.

OPERACIÓN AERÓDROMO SAN ANTONIO DEL TACHIRA (VENEZUELA)

SAN ANTONIO DEL TACHIRA AIRPORT OPERATION (VENEZUELA)

NOTA 1:

Las aeronaves con destino final el aeródromo SAN ANTONIO DEL TACHIRA y que utilicen los PROCEDIMIENTOS publicados para el aeropuerto CAMILO DAZA, tendrán MDA única de 2.240 ft.

NOTE 1:

Aircraft bound to SAN ANTONIO DEL TACHIRA airport, using published procedures for CAMILO DAZA airport, will proceed over a general MDA of 2.240 ft.

1 DESPEGUES DESDE INTERSECCIONES

1 INTERSECTION DEPARTURES

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.

In order to expedite air traffic, optimize the aerodrome operational capacity and reduce as far as possible the taxi times, Air traffic control staff is allowed to give clearance for single-engine and twin-engine aircraft (turbo-prop and turbo-jet) to take-off from any of the listed intersections, at the request of crews or ATC, since the acceptance by the crew is agreed.

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

1.1. Aircraft operators who are required to do so by the Principal Operations Inspector (POI), except for those referred to in numeral 1.3., that long to take off from any of the intersections, and in the directions specified herein, must carry out and submit for approval of the Secretaría de Seguridad Aérea of UAEAC, the corresponding runway evaluation for the takeoff distances on 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

1.2. The runway evaluation referred to in the previous paragraph must consider all the aspects that could affect the performance of the aircraft during the take-off phase, such as: elevation, slope and runway condition. Direction and intensity of the wind, temperature, atmospheric pressure., As well as all posted obstacles in immediate vicinity of the take-off path. The maximum weights obtained

pesos máximos, así obtenidos, deberán ser incorporados en los manuales de despacho, de peso y balance o en las guías de despacho de cada operador, de tal forma que puedan ser consultados fácilmente por los despachadores y las tripulaciones de vuelo.

1.3. Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de operaciones (POI), que obtengan los pesos de rendimiento proporcionados, o avalados, directamente por el fabricante de la aeronave, y utilizados según lo prescrito por el mismo, podrán efectuar despegues desde intersecciones sin haber presentado, ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, la correspondiente revisión del manual de despacho, manual de peso y balance o guía de despacho, para su aprobación, siempre que previamente hayan presentado, y les haya sido aprobado, el análisis de pista para la operación inicial en dicho aeropuerto.

1.4. El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 1.3., tendrá la obligación de presentar para su aprobación, ante la Secretaría de Seguridad Aérea, en un plazo no mayor a sesenta (60) días, la correspondiente revisión del Manual de Despacho, de Peso y Balance o Guías de despacho, con los diferentes análisis para el despegue desde intersecciones.

1.5. El Piloto al Mando es el único que, basado en la información contenida en los correspondientes Manuales de Despacho, de Peso y Balance o Guías de Despacho del Operador, podrá determinar la viabilidad o no, del despegue desde una intersección, previa verificación de que el peso calculado de despegue sea igual, o inferior, al establecido para la longitud y el estado de pista disponible, notificada por el Controlador de Aeródromo según numeral 1.8 o la indicada en los letreros de información. En consecuencia, el Piloto al Mando es el absoluto responsable de la SEGURIDAD operacional de la aeronave, como quiera que el Controlador de Tránsito Aéreo, queda eximido de toda responsabilidad que dicha operación conlleva.

1.6. La transgresión de lo preceptuado aquí, ya sea por acción o por omisión por parte del Operador de la Aeronave, constituye una infracción de orden técnico, y podrá ser objeto de la facultad sancionatoria que tiene la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC. en concordancia a lo establecido en la Parte Séptima (Régimen Sancionatorio) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; sin detrimento de la competencia y actuaciones a que hubiera lugar por parte de otras autoridades, si dicha infracción así lo amerita.

1.7. El Controlador de Aeródromo deberá:

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

must be included in the dispatch manuals, weight and balance manuals, or in the dispatch guides for each operator, in such a way that the information can be easily consulted by dispatchers and flight crews.

1.3. Aircraft Operators, who are required to do so by the Principal Operations Inspector (POI), that obtain the performance weight provided or endorsed directly by the aircraft manufacturer, and used as prescribed by it, may execute take-off from intersections without having submitted before the Secretaría de Seguridad Aérea of UAEAC, the corresponding review of the dispatch manual, weight and balance manual or dispatch guide for approval, as long as the runway evaluation to begin air operations is already approved.

1.4. Air operators proceeding as prescribed in numeral 1.3., will submit before the Secretaría de Seguridad Aérea, within a period not exceeding sixty (60) days, the corresponding revision of the dispatch manual, weight and balance manual or dispatch guides, assessing different take-off from intersections.

1.5. The pilot in command is the only one who will determine the feasibility of taking off from an intersection, based on the information contained in the air operator dispatch manual, weight and balance manuals or dispatch guides, and after verifying that the calculated tak-off weight is equal or less than the established for the length and conditions of the available runway, notified by the ATC according to numeral 1.8, or the indicated by the information signs. Consequently, the pilot in command is fully responsible for the operational safety of the aircraft, as the air traffic controller is exempt from any responsibility that such operation entails.

1.6. The transgression of the provisions here, either by action or omission by the aircraft operator, constitutes a technical infraction; therefore, it may be subject to sanctioning from the Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, in accordance with the provisions contained in thirteen part (Sanctioning regime) of Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; with no prejudice to the competence and actions that may be taken from other authorities, if such infraction merits it.

1.7. The Air Traffic Controller shall:

a. Notify the crew, as soon as possible and in any case before the aircraft enters the runway in use, the Takeoff Run Available (TORA), see 1.8. The air traffic controller may omit this information when adequate horizontal and/or vertical information signs have been placed.

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 1.5 anterior.

- b. Advise to the crews about the aircraft involved, regarding the presence and position of any other traffic on the same runway or close to get into it.
- c. Refrain from issuing clearances to take-off, depending on the presence of another aircraft in final approach, and based in own judgment, if the aircraft ready to take-off from an intersection does NOT count with enough visibility to identify the reported aircraft.
- d. Apply the corresponding wake turbulence separation for cases when a second aircraft takes off from an intersection.
- e. The Air Traffic Controller does not have the competence to determine whether an air operator is or is not authorized to conduct take-off from runway intersections. The pilot in command is absolute responsible to execute the maneuver as specified in numeral 1.5 above.

1.8. Intersecciones autorizadas:

1.8. Authorized intersections:

RWY	INTERSECCION / INTERSECTION	DISTANCIA / DISTANCE TORA (m)
21	ALPHA	1300
34	ARP	1680
	BRAVO	1680

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.

- En ATZ prohibidas maniobras visuales en circuito de aeródromo, en horario nocturno.

This procedure will not apply in the presence of:

Meteorological phenomena that could prevent a quick and safe evaluation of the traffic conditions in the runway, less or equal visibility than 3000 meters, or when the air traffic controller, for any reasons, considering meteorological factors or not, can not manage to determine the Total length of the runway.

A temporary obstacle, placed throughout the initial climb path, unless a specific evaluation has been made by the ATM Procedures Group of Dirección de Operaciones de la Navegación Aérea and that the corresponding NOTAM regarding such information has been published.

This procedure will not apply between (0400 UTC) and (1059 UTC), if the direction in which the take-off is carried out involves overflying urban areas, unless a restriction on the availability of the total length of the runway is in force.

- Visual maneuvers are prohibited at night time in the Aerodrome Transit Zone

SKCC AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

SKCC AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

- Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.
- Exert caution due to bird's congregation in the vicinity of the aerodrome.

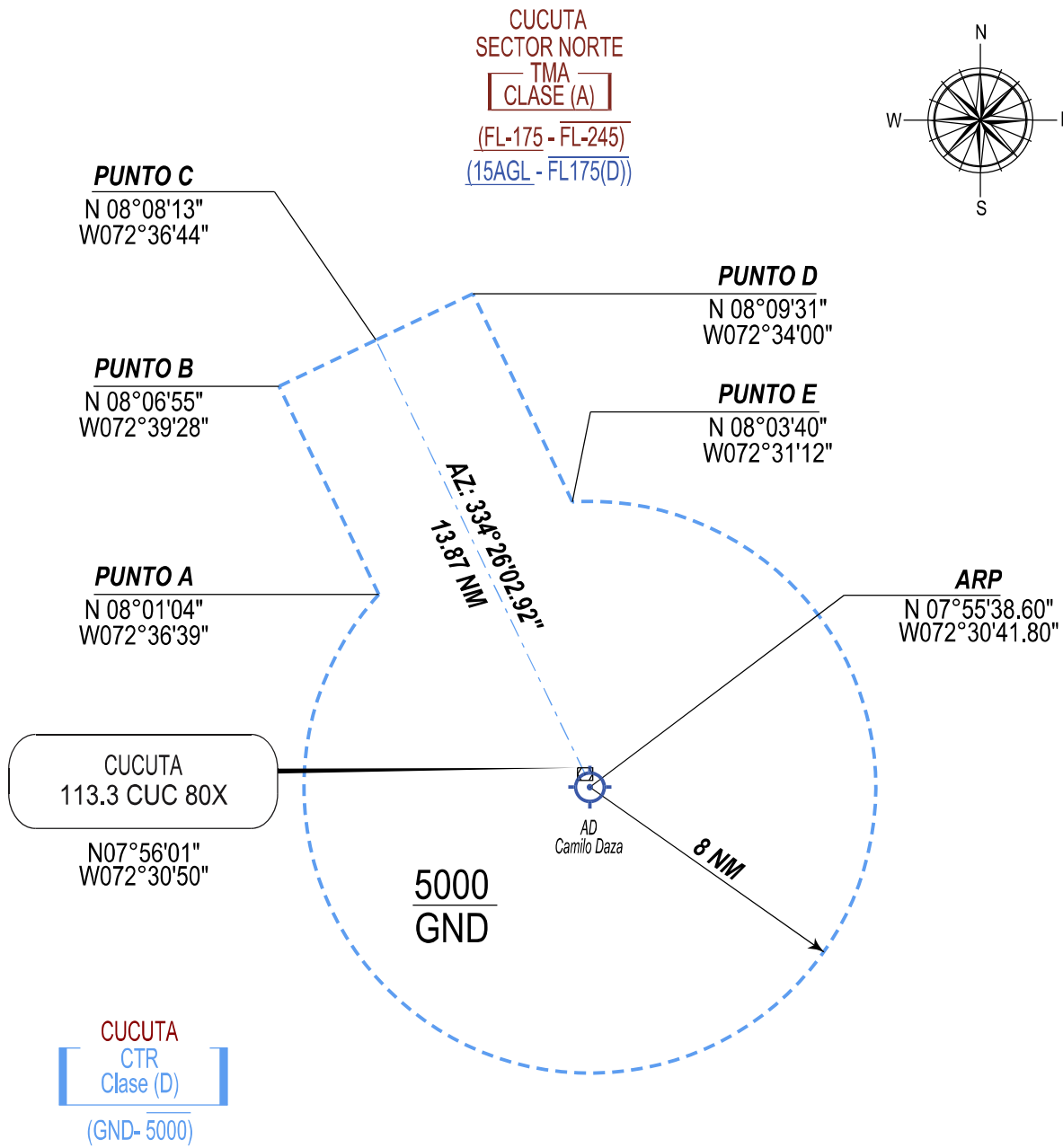
SKCC AD 2.24 CARTAS RELACIONADAS CON UN AERÓDROMO
SKCC AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
Control zone - ICAO	AD 2 SKCC - 23
02 SKCC_ADC.pdf	AD 2 SKCC - 25
Aircraft Parking Docking Chart - ICAO	AD 2 SKCC - 27
SID - ICAO - CUC3C TORA1J RWY 16	AD 2 SKCC - 29
SID - ICAO - DIMI4B TIBU4B TORA1B RWY 16	AD 2 SKCC - 31
SID - ICAO - DIMI6A TIBU6A TORA2A RWY 03 34	AD 2 SKCC - 33
SID - ICAO - CUC3D TORA1K RWY 03 34	AD 2 SKCC - 35
SID - ICAO - DIMI1D TIBU1D TORA1L RWY 21	AD 2 SKCC - 37
SID - ICAO - CUC1E TORA1M RWY 21	AD 2 SKCC - 39
SID - ICAO - LFA1C RWY 35	AD 2 SKCC - 41
SID - ICAO - LFA1A RWY 35 RNAV	AD 2 SKCC - 43
STAR - ICAO - ESNU2A RWY 16 21	AD 2 SKCC - 45
STAR - ICAO - ESNU2B UMPE1A RWY 16 21	AD 2 SKCC - 47
STAR - ICAO - DIMI1C ESNU1C RWY 21	AD 2 SKCC - 49
STAR - ICAO - DIMI1E ESNU1D TIBU1E RWY 21	AD 2 SKCC - 51
STAR - ICAO - TIBU1C RWY 21	AD 2 SKCC - 53
STAR - ICAO - LFA1B RWY 17	AD 2 SKCC - 55
STAR - ICAO - DIMI1F LUCH1A TIBU1F RWY 16 RNAV	AD 2 SKCC - 57
STAR - ICAO - DIMI1F LUCH1A TIBU1F RWY 16 RNAV (Tabular description)	AD 2 SKCC - 58
IAC - ICAO - ILS Z RWY 16	AD 2 SKCC - 59
IAC - ICAO - ILS Y RWY 16	AD 2 SKCC - 61
IAC - ICAO - VOR RWY 16	AD 2 SKCC - 63
IAC - ICAO - ILS RWY 21	AD 2 SKCC - 65
IAC - ICAO - VOR A RWY 21 03	AD 2 SKCC - 67
IAC - ICAO - VOR A RWY 17	AD 2 SKCC - 69
IAC - ICAO - RWY 17 RNAV	AD 2 SKCC - 71
IAC - ICAO - RNP A RWY 34	AD 2 SKCC - 73
IAC - ICAO - RNP A RWY 34 (Tabular description)	AD 2 SKCC - 75
VAC - ICAO - Visual departures ORIPAYA1A TERMO1A PATIOS1A VILLA1A VICTORIA1A	AD 2 SKCC - 77
VAC - ICAO - Visual arrivals ZULIA1B TERMO1B PATIOS1B VILLA1B VICTORIA1B	AD 2 SKCC - 81
Visibility chart - ICAO	AD 2 SKCC - 85

ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR CUCUTA
SKCC/ CUC AD: 1089 FT

COLOMBIA
NORTE DE SANTANDER
CUCUTA



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

PLANO DE AERÓDROMO
OACI

SKCC-CUCUTA
CAMILO DAZA
COLOMBIA

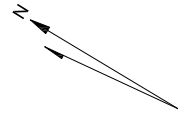
RWY	GEO / MAG	THR	ELEVACIÓN	RESISTENCIA ASFALTO 76/F/D/X/T	TWR : 118.1 MHz		DISTANCIAS DECLARADAS				
					PISTA	DIMENSIONES m	PISTA	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
03	17.11° / 26°	07°55'03.89"N 72°30'52.45"W	319.00 m 1046 ft		03 - 21	DIMENSIÓN DE PISTA: 1925 m x 45 m	03	1925	2075	1925	1925
21	197.11° / 206°	07°56'03.77"N 72°30'33.95"W	303.00 m 994 ft	CLAVE 4D		DIMENSIÓN DE FRANJA: 2045 m x 150 m	21	1925	2075	1925	1925
ARP		07°55'38.60"N 72°30'41.72"W	332.00 m 1089 ft	RESISTENCIA ASFALTO 89/F/D/X/T	16 - 34	DIMENSIÓN DE PISTA: 2244 m x 45 m	16	2364	2514	2364	2244
16	148.76° / 157°	07°56'23.27"N 72°31'08.89"W	332.00 m 1089 ft			DIMENSIÓN DE FRANJA: 2364 m x 150 m	34	2244	2394	2304	2244
34	328.76° / 337°	07°55'20.76"N 72°30'30.87"W	311.00 m 1020 ft	CLAVE 4D							

PUNTO DE VERIFICACIÓN VOR Y FRECUENCIA VOR 113.3 MHz

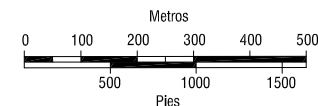
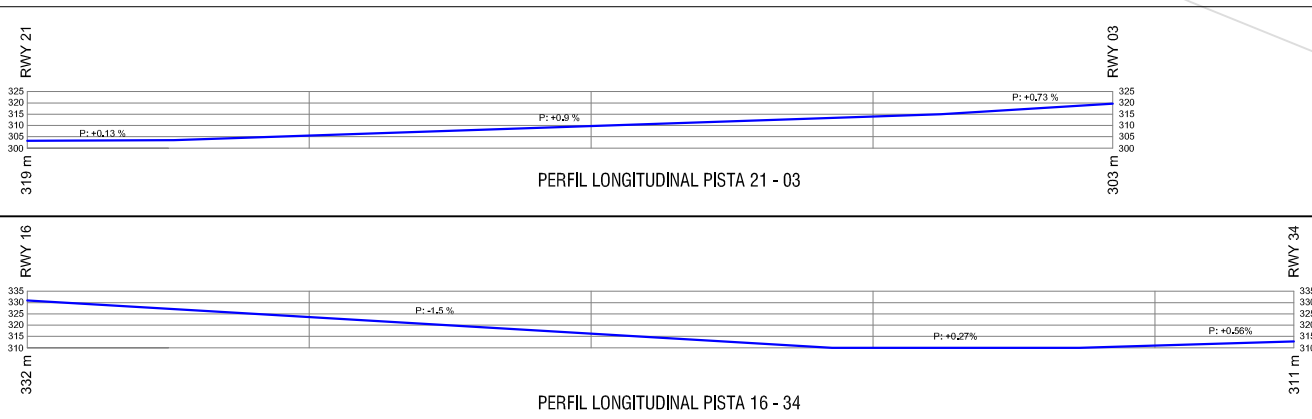
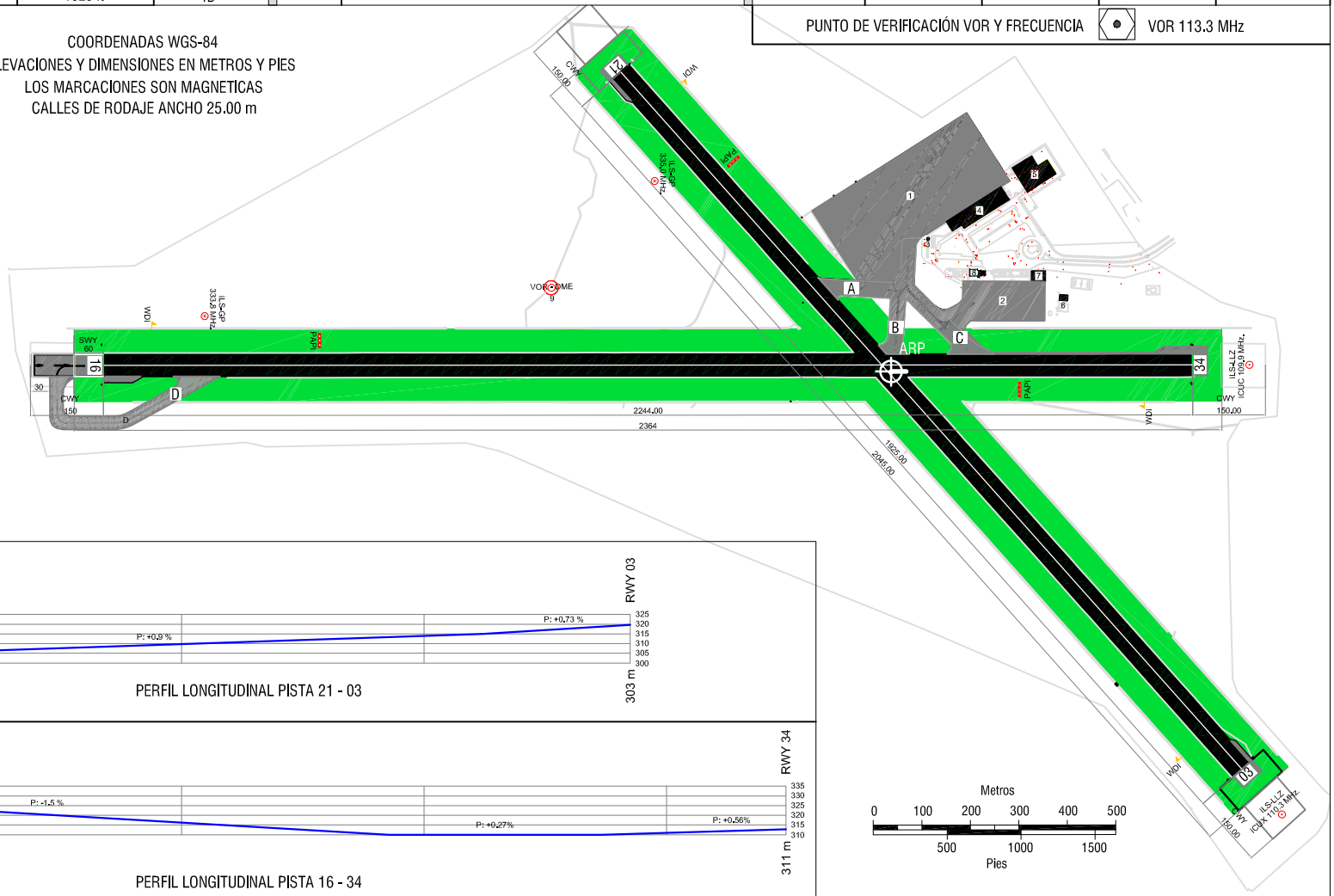
LOCALIZACIÓN

1. Plataforma de Pasajeros
2. Plataforma de Carga
3. Torre Control Tránsito Aéreo - ARO/AIS
4. Terminal de Pasajeros
5. Zona de Combustibles
6. Cuartel de Policía
7. Hangar
8. Base Bomberos - SEI
9. VOR - DME

COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS Y PIES
LOS MARCACIONES SON MAGNETICAS
CALLES DE RODAJE ANCHO 25.00 m



REGIMEN DE VARIACIÓN
Anual de 0°8' W
DECLINACIÓN MAGNETICA
8°49' W / 2018

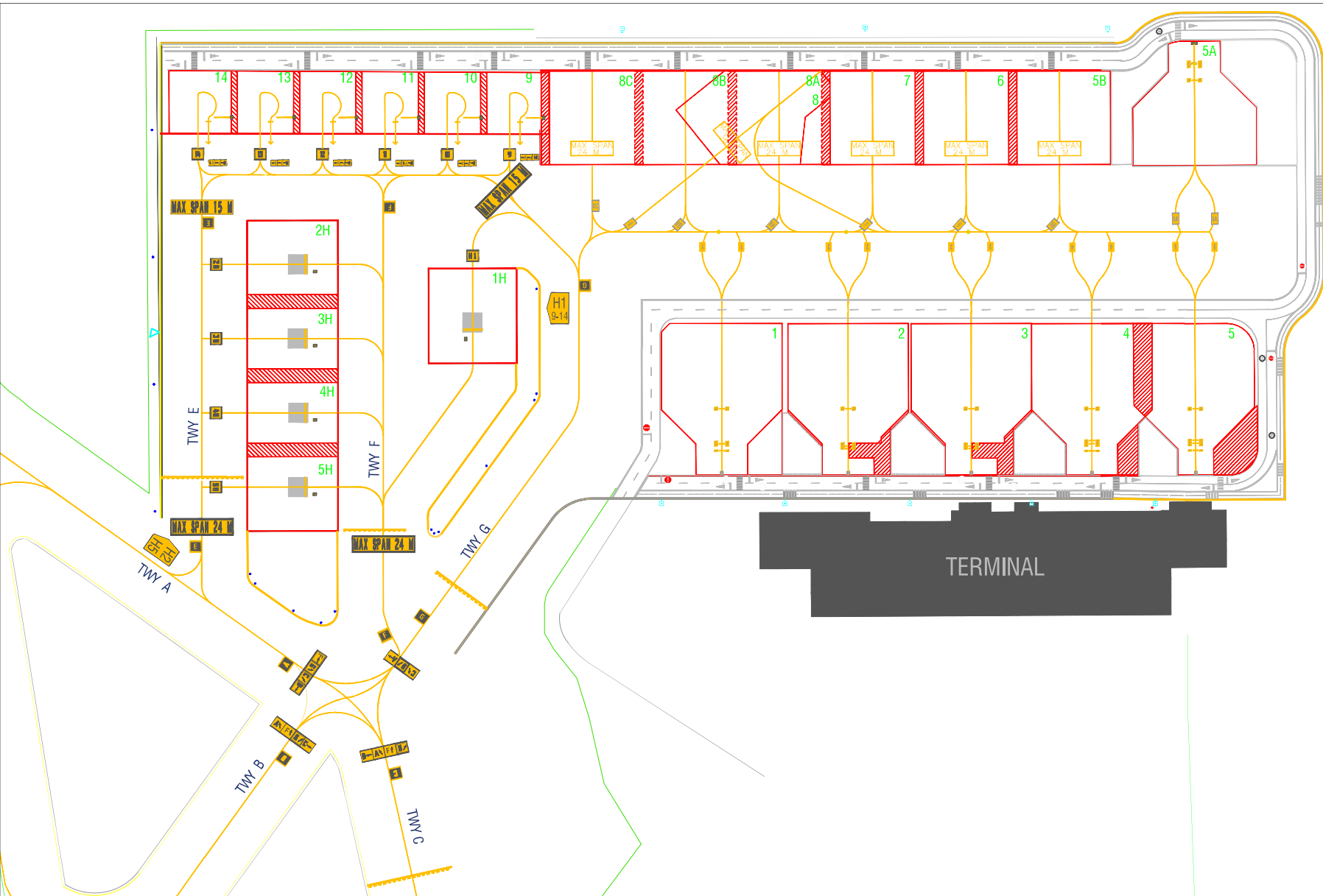


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
PLATAFORMA COMERCIAL
OACI

RWY 03-21 / 16-34
TWR 118.1 MHz

SKCC - CUCUTA
CAMILO DAZA
COLOMBIA



REGIMEN DE VARIACIÓN
0°8'W / POR AÑO
DECLINACIÓN MAGNÉTICA
8°57'W / 2019

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

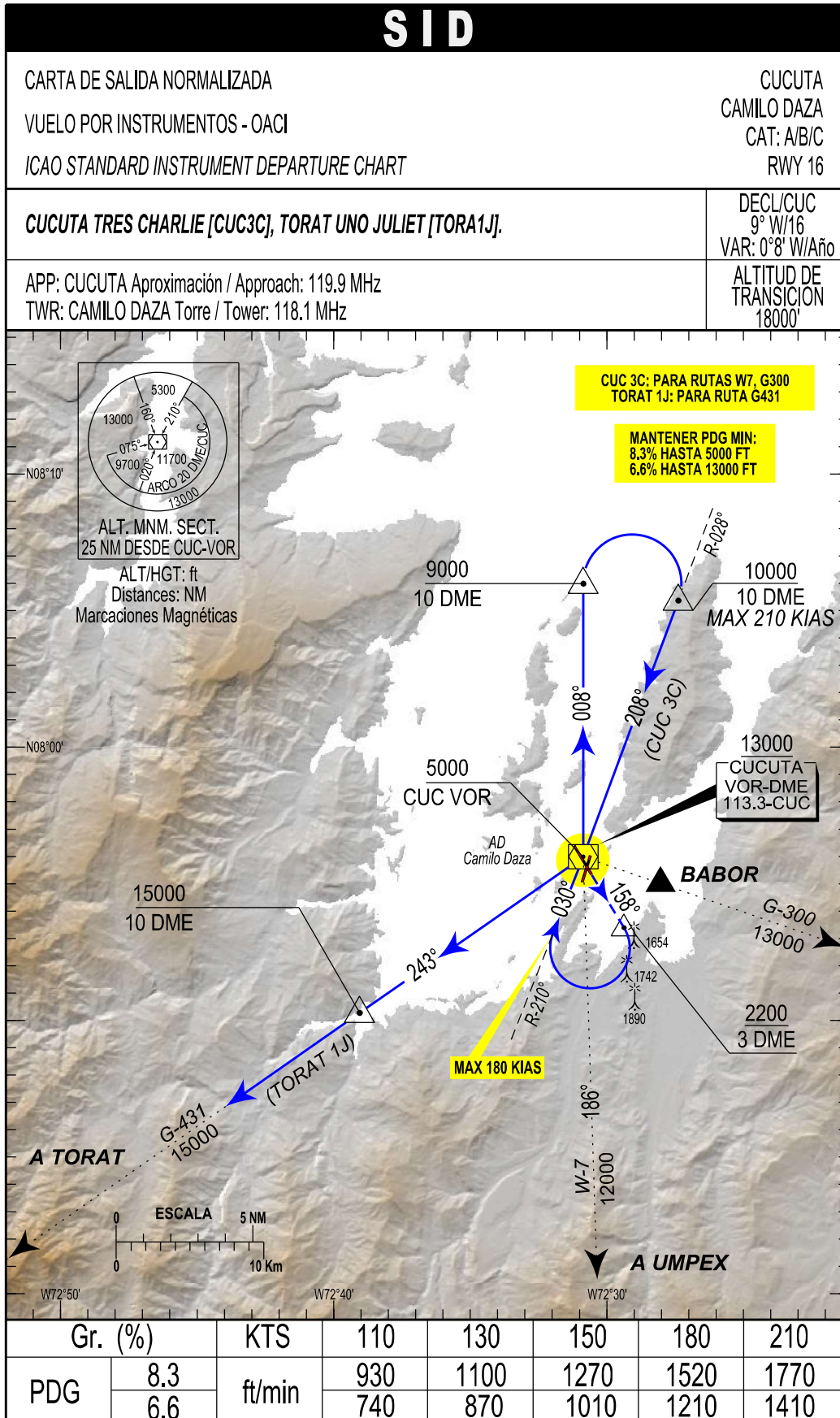
RESISTENCIA PLATAFORMA
PCN 64/F/C/X/T

ELEVACIÓN PLATAFORMA
309 m

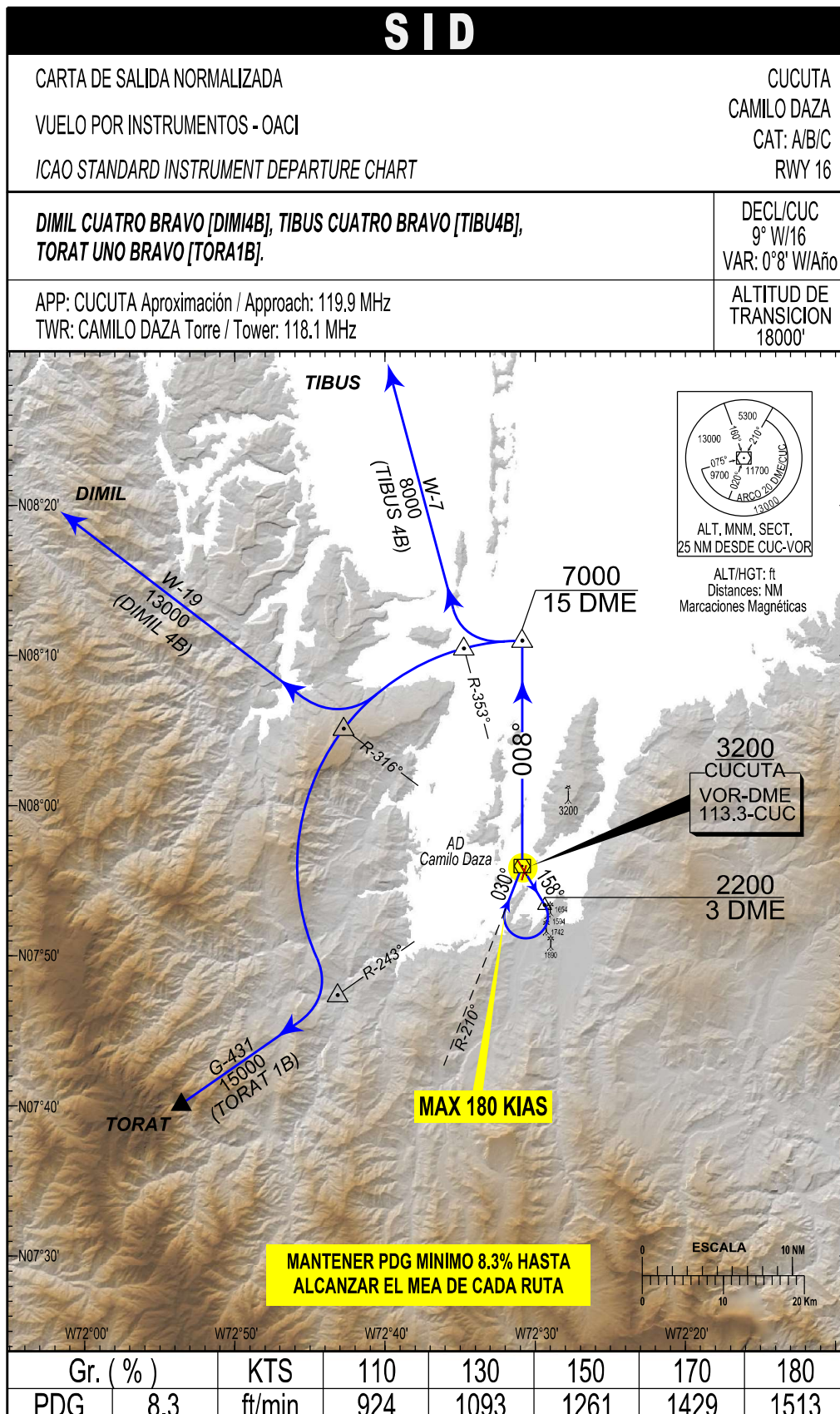
AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA - SKCC

POSICIÓN DE ESTACIONAMIENTO	COORDENADAS WGS - 84		CATEGORIA DE AERONAVE	OBSERVACIONES
	LATITUD N	LONGITUD W		
1	7°55'40,82849"N	72°30'31,32507"W	C	HASTA 36 m DE ENVERGADURA
2	7°55'39,99596"N	72°30'30,06341W	C	HASTA 36 m DE ENVERGADURA
3	7°55'39,34918"N	72°30'28,75474"W	C	HASTA 36 m DE ENVERGADURA
4	7°55'38,77625"N	72°30'27,54225"W	C	HASTA 36 m DE ENVERGADURA
5	7°55'38,18809"N	72°30'26,35991"W	B	HASTA 24 m DE ENVERGADURA
6	7°55'42,25422"N	72°30'24,35048"W	B	HASTA 24 m DE ENVERGADURA
7	7°55'43.8484"N	72°30'27.93862"W	B	HASTA 24 m DE ENVERGADURA
8	7°55'44.15456"N	72°30'28.83555"W	C	HASTA 36 m DE ENVERGADURA / CANCELA POSICIÓN 8A Y 8B.
8A	7°55'44.3387"N	72°30'28.93469"W	B	HASTA 24 m DE ENVERGADURA
8B	7°55'44.82879"N	72°30'29.93144"W	B	HASTA 24 m DE ENVERGADURA
8C	7°55'45.31932"N	72°30'30.92662"W	B	HASTA 24 m DE ENVERGADURA
9	7°55'45.23"N	72°30'31.78"W	A	HASTA 15 m DE ENVERGADURA
10	10 7°55'45.56"N	72°30'32.44"W	A	HASTA 15 m DE ENVERGADURA
11	11 7°55'45.89"N	72°30'33.10"W	A	HASTA 15 m DE ENVERGADURA
12	12 7°55'46.22"N	72°30'33.76"W	A	HASTA 15 m DE ENVERGADURA
13	13 7°55'46.55"N	72°30'34.42"W	A	HASTA 15 m DE ENVERGADURA
14	14 7°55'46.88"N	72°30'35.08"W	A	HASTA 15 m DE ENVERGADURA
1H	7°55'43.29"N	72°30'33.39"W	-	HASTA 19 m DE LONGITUD
2H	2H 7°55'44.86"N	72°30'34.81"W	-	HASTA 19 m DE LONGITUD
3H	7°55'44.08"N	72°30'35.20"W	-	HASTA 19 m DE LONGITUD
4H	7°55'43.28"N	72°30'35.60"W	-	HASTA 19 m DE LONGITUD
5H	7°55'42.50"N	72°30'36.00"W	-	HASTA 19 m DE LONGITUD

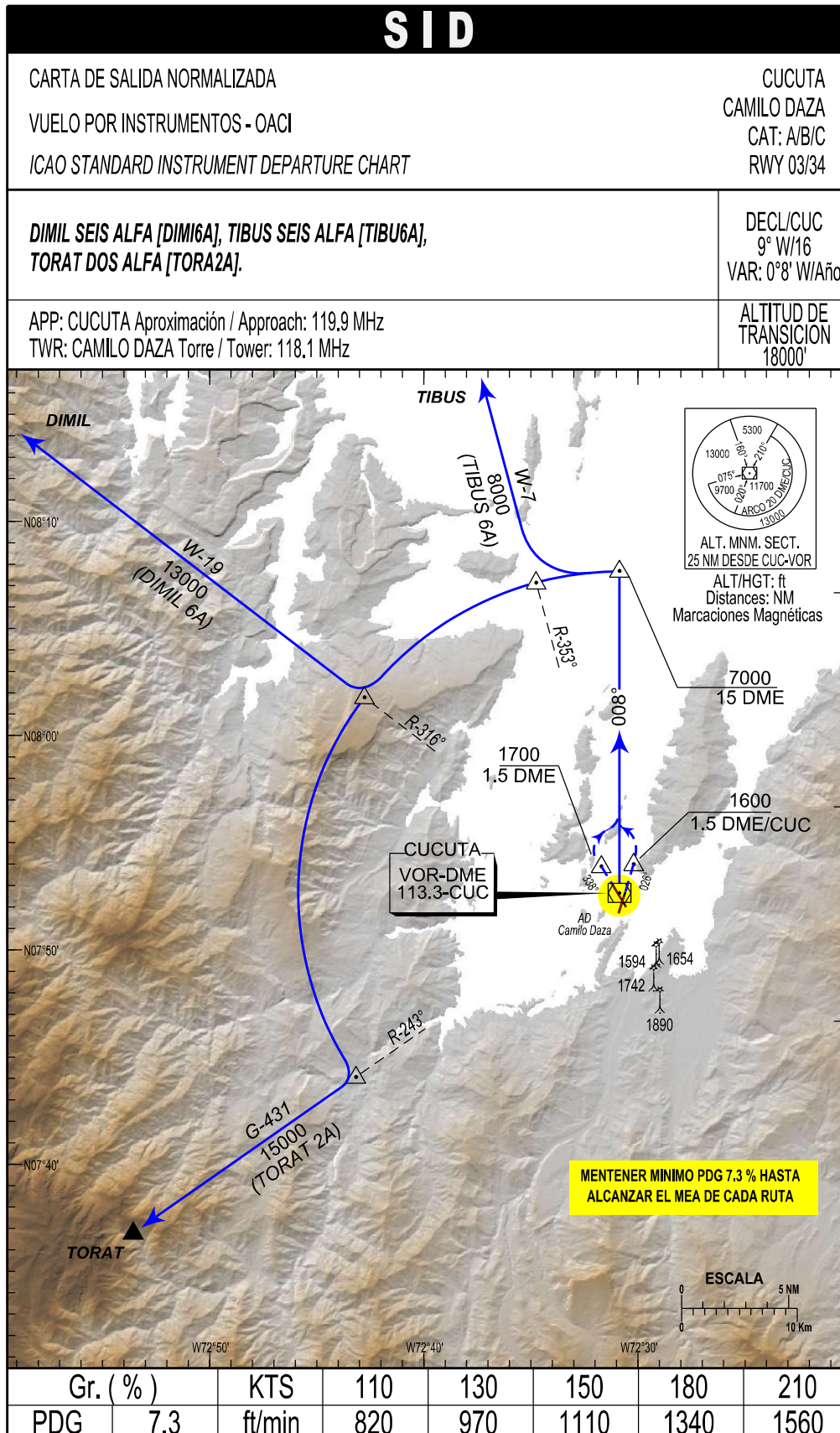
SPOT ENCENDIDO DE MOTORES	COORDENADAS WGS - 84		POSICIÓN	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE
	LATITUD N	LONGITUD W		
1	7°55'43.07745"N	72°30'30.37901"W	1	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 mirando hacia el occidente. Aeronaves categoría C o inferior.
			8	
			8B	
			8C	
2	7°55'42.3836"N	72°30'28.96746"W	2	
			7	
			8A	
3	7°55'41.73421"N	72°30'27.65003"W	3	
			4	
			5	
			6	



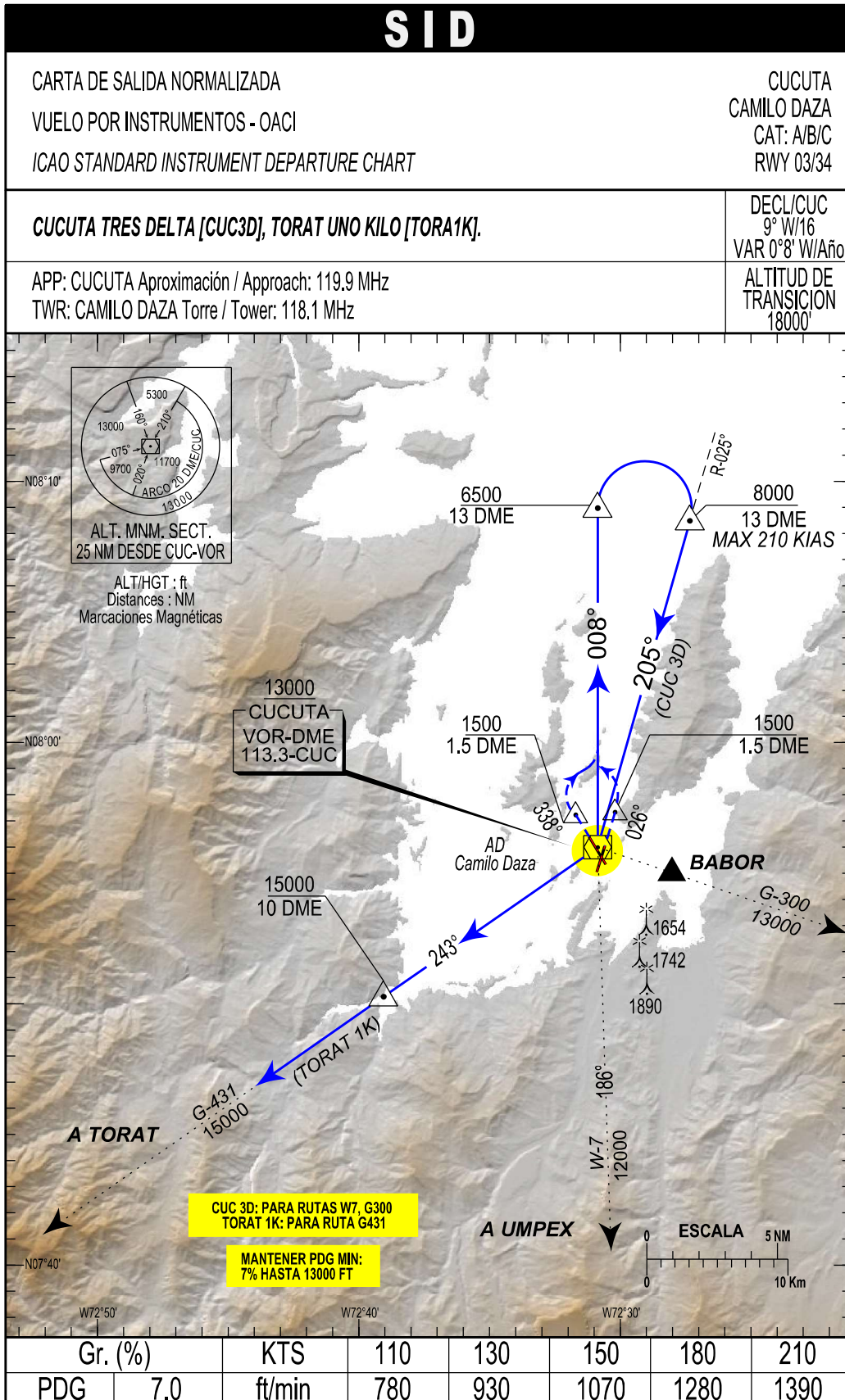
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



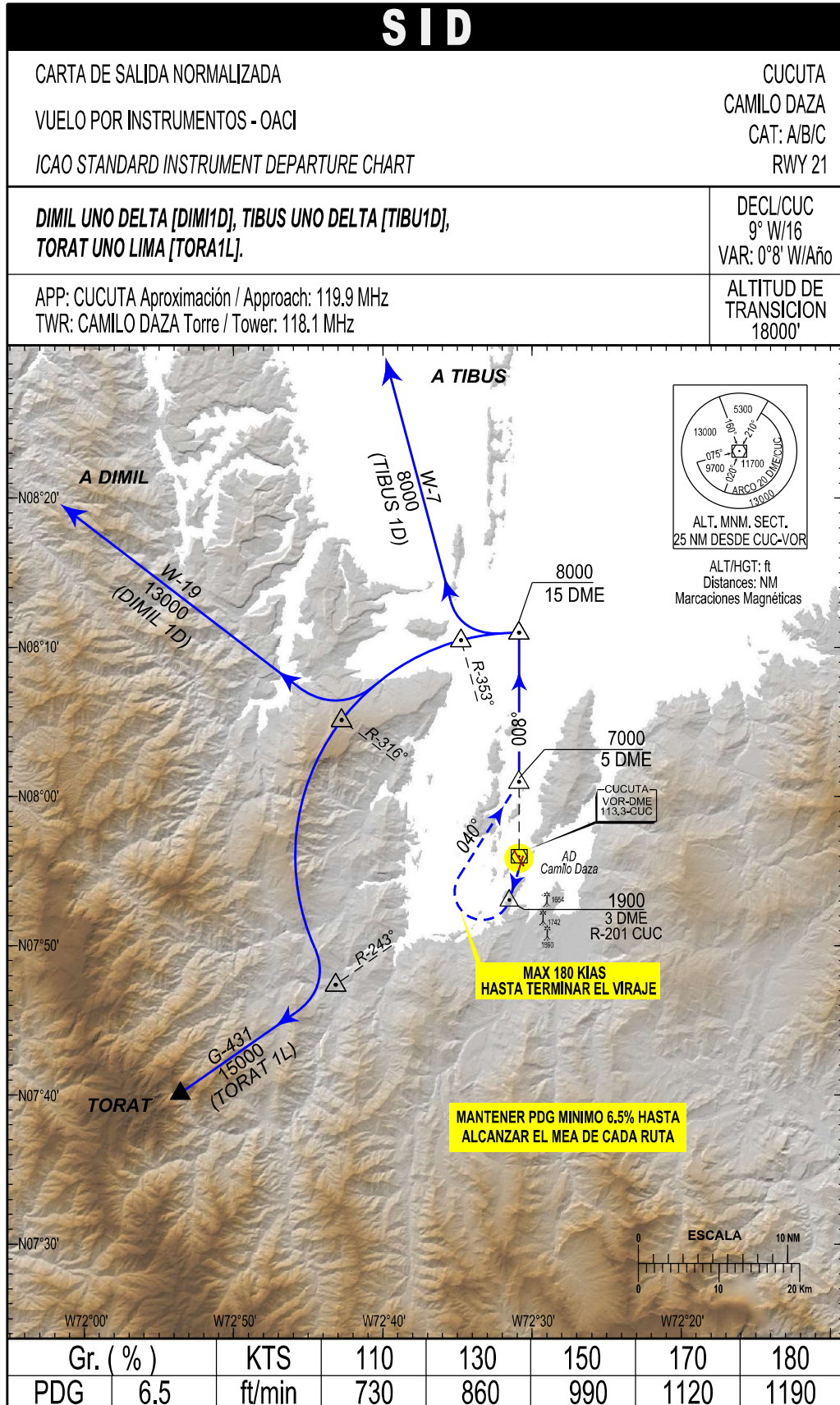
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



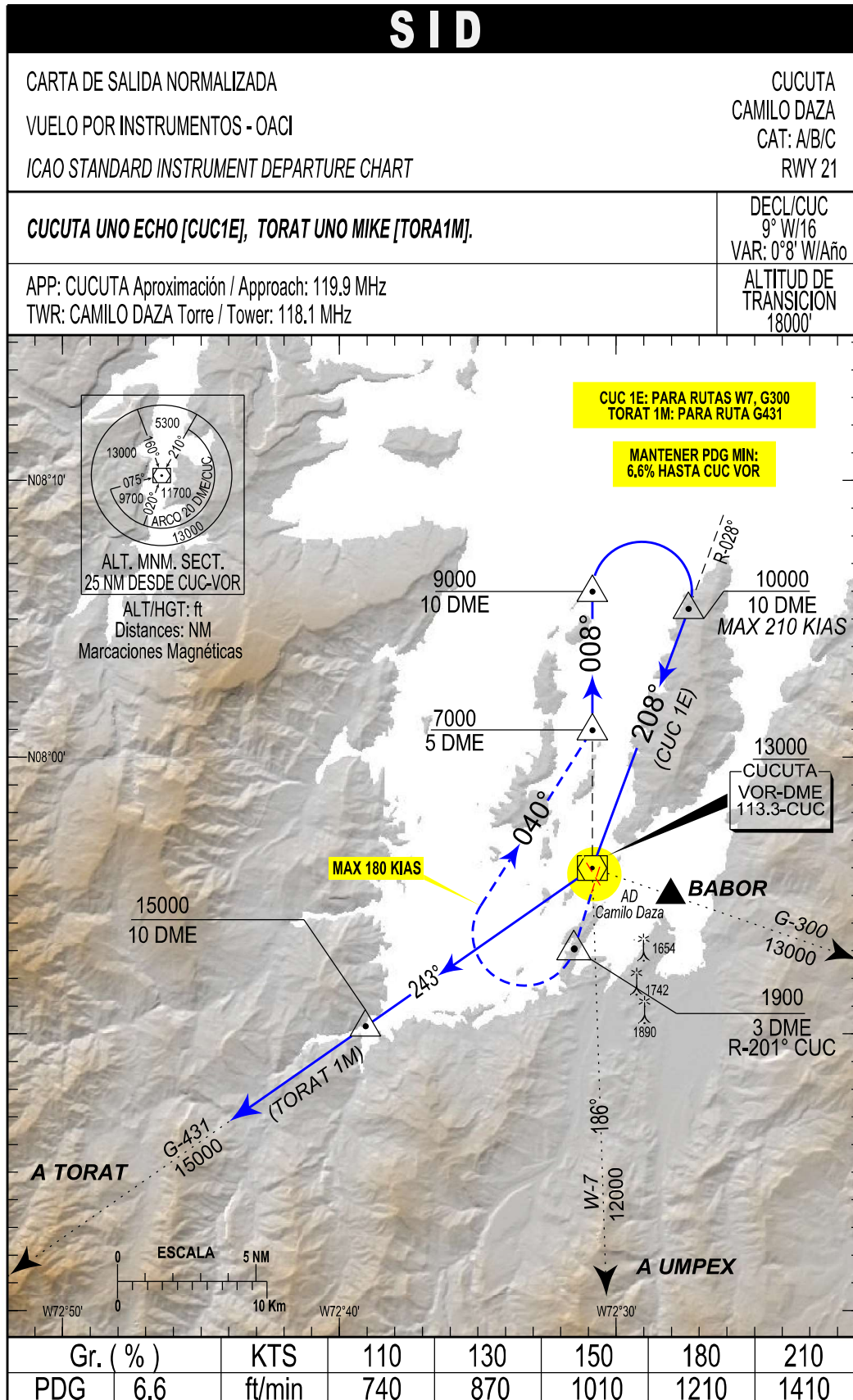
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



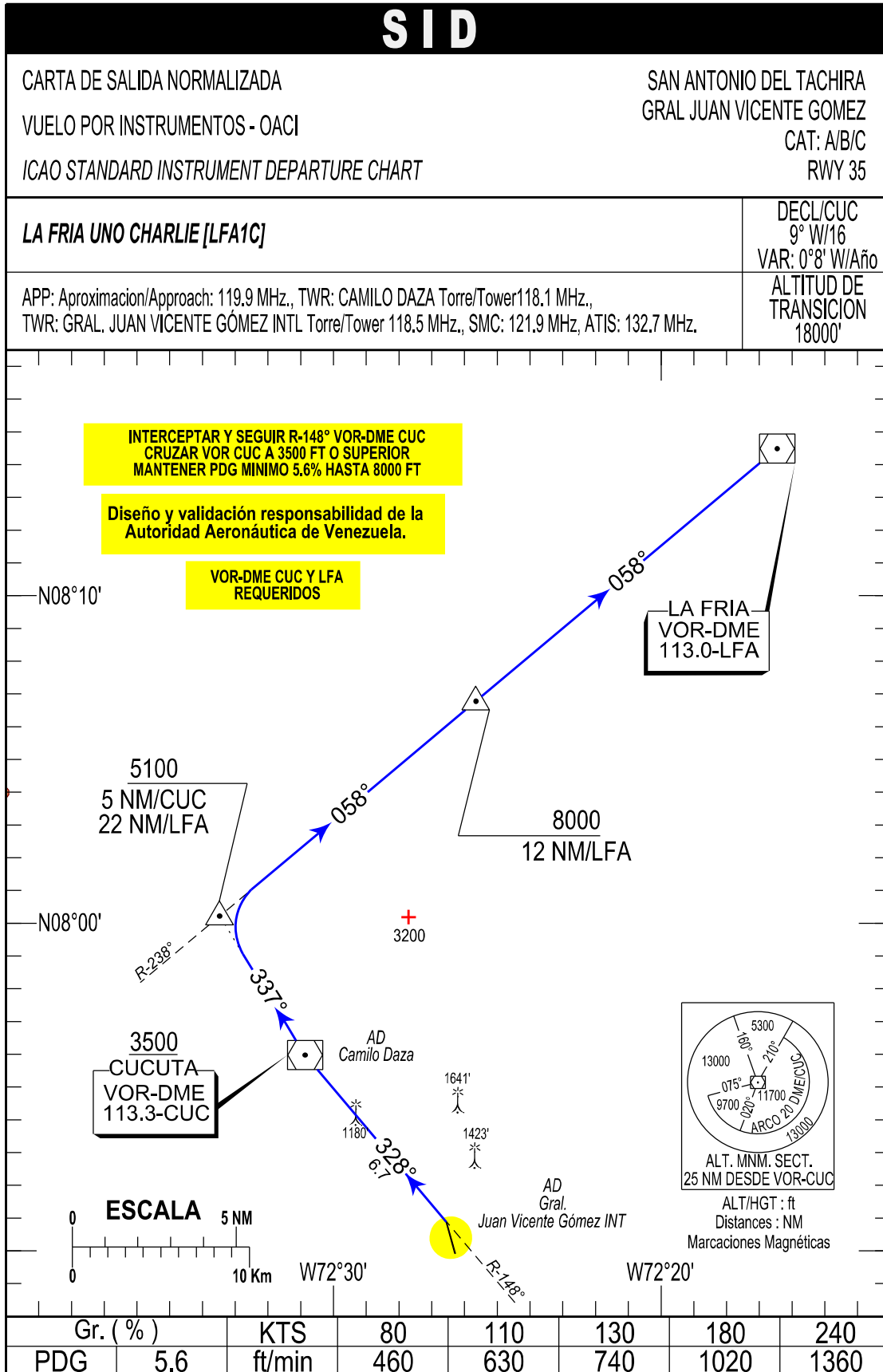
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



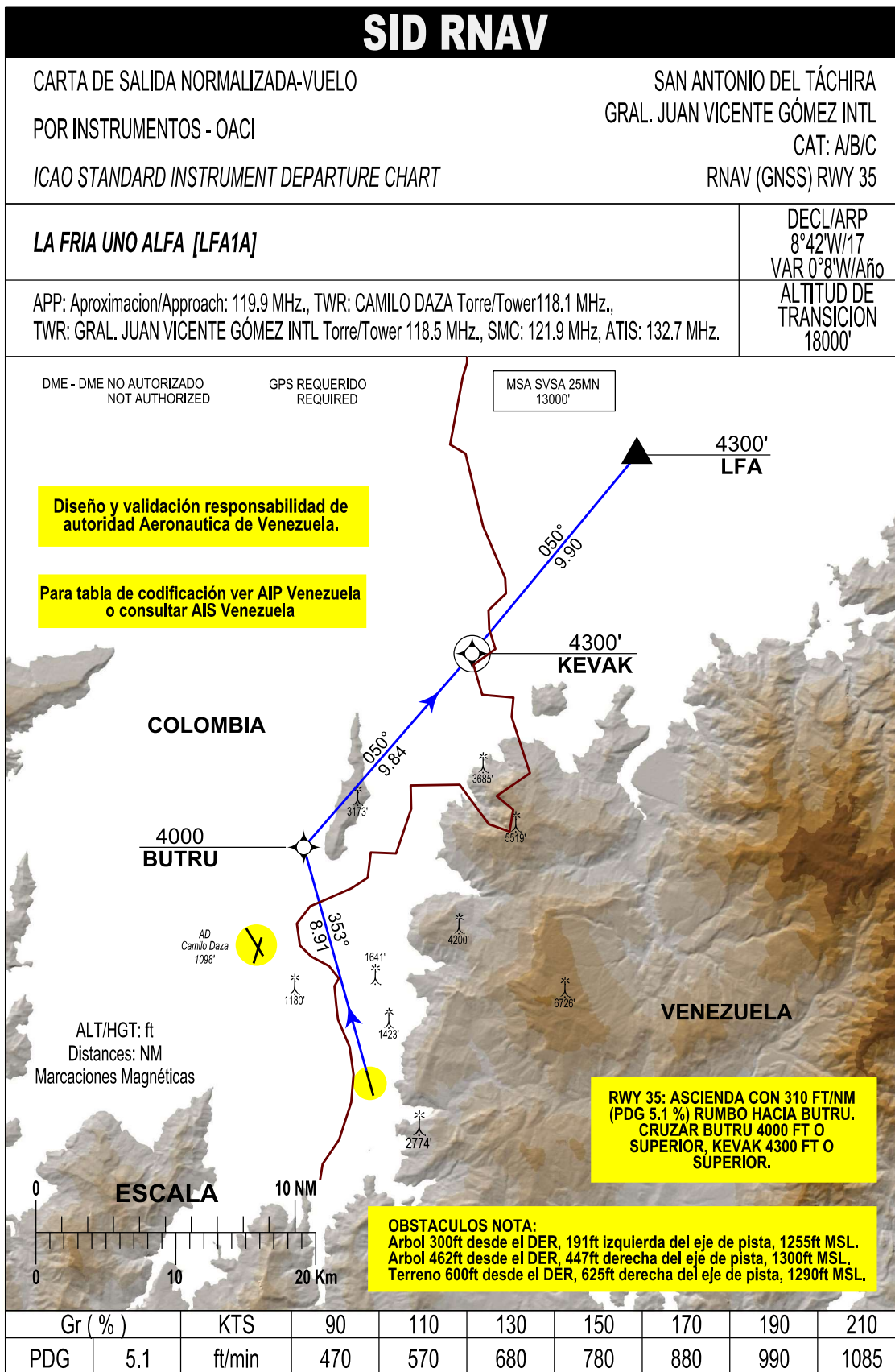
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



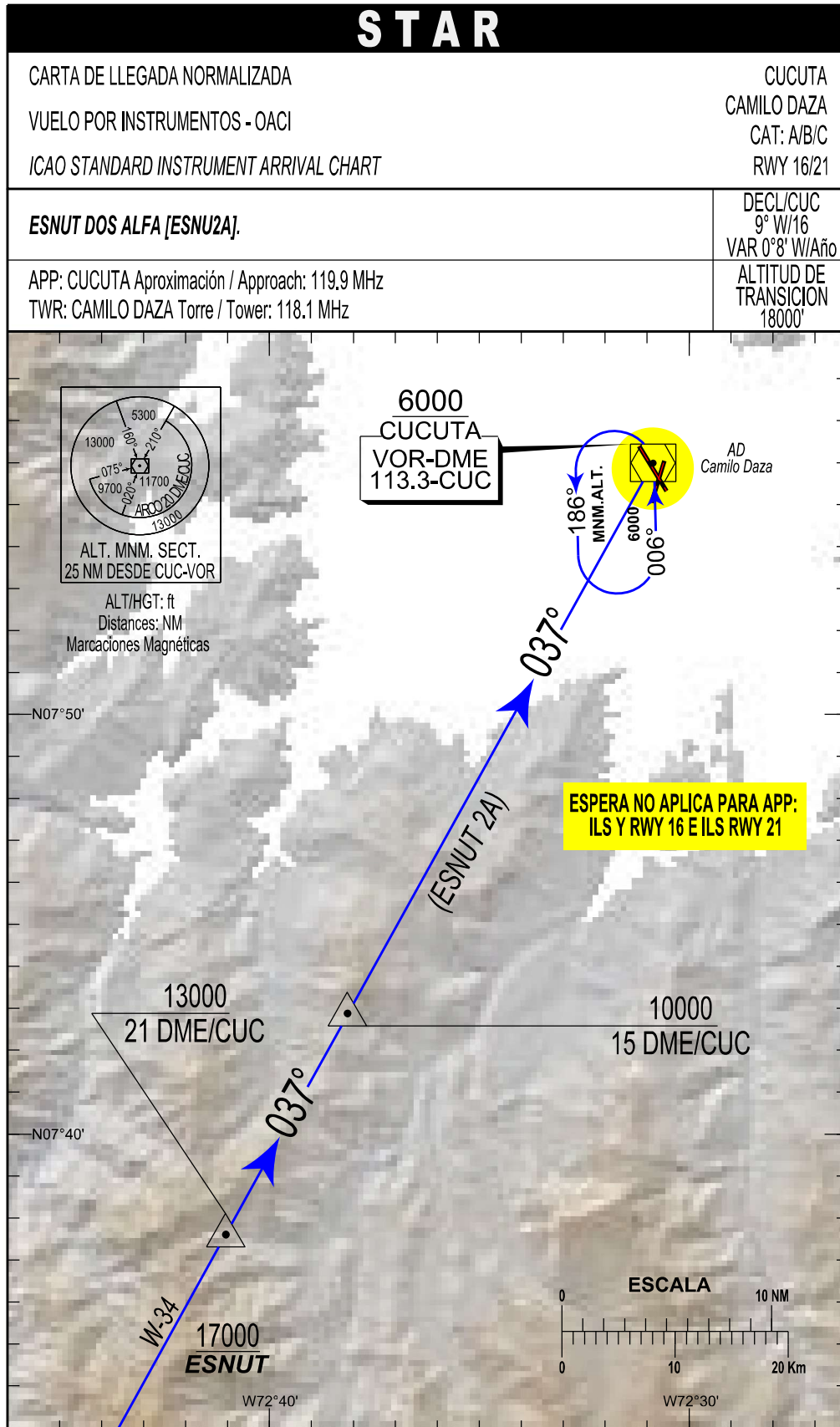
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



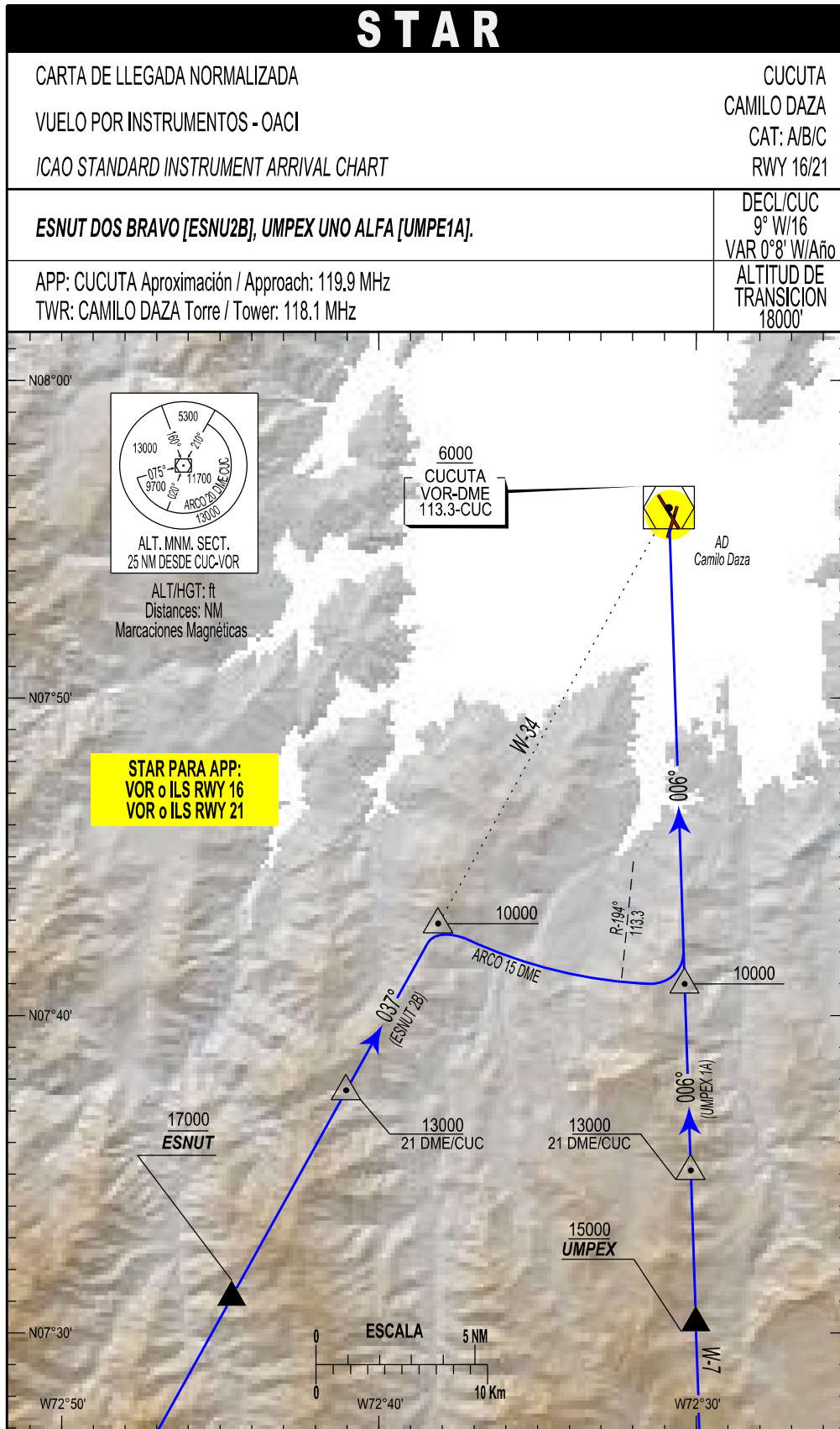
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



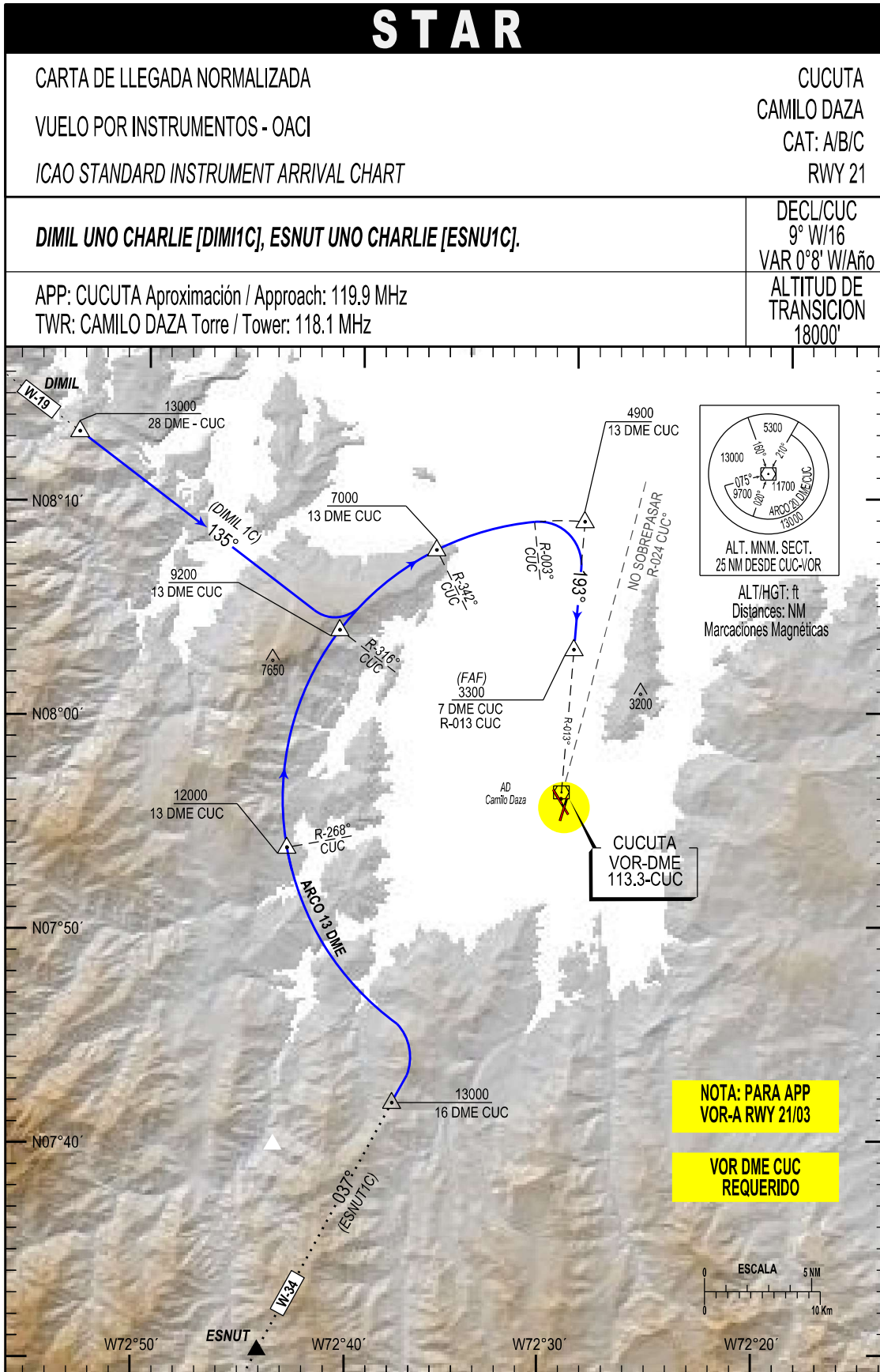
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

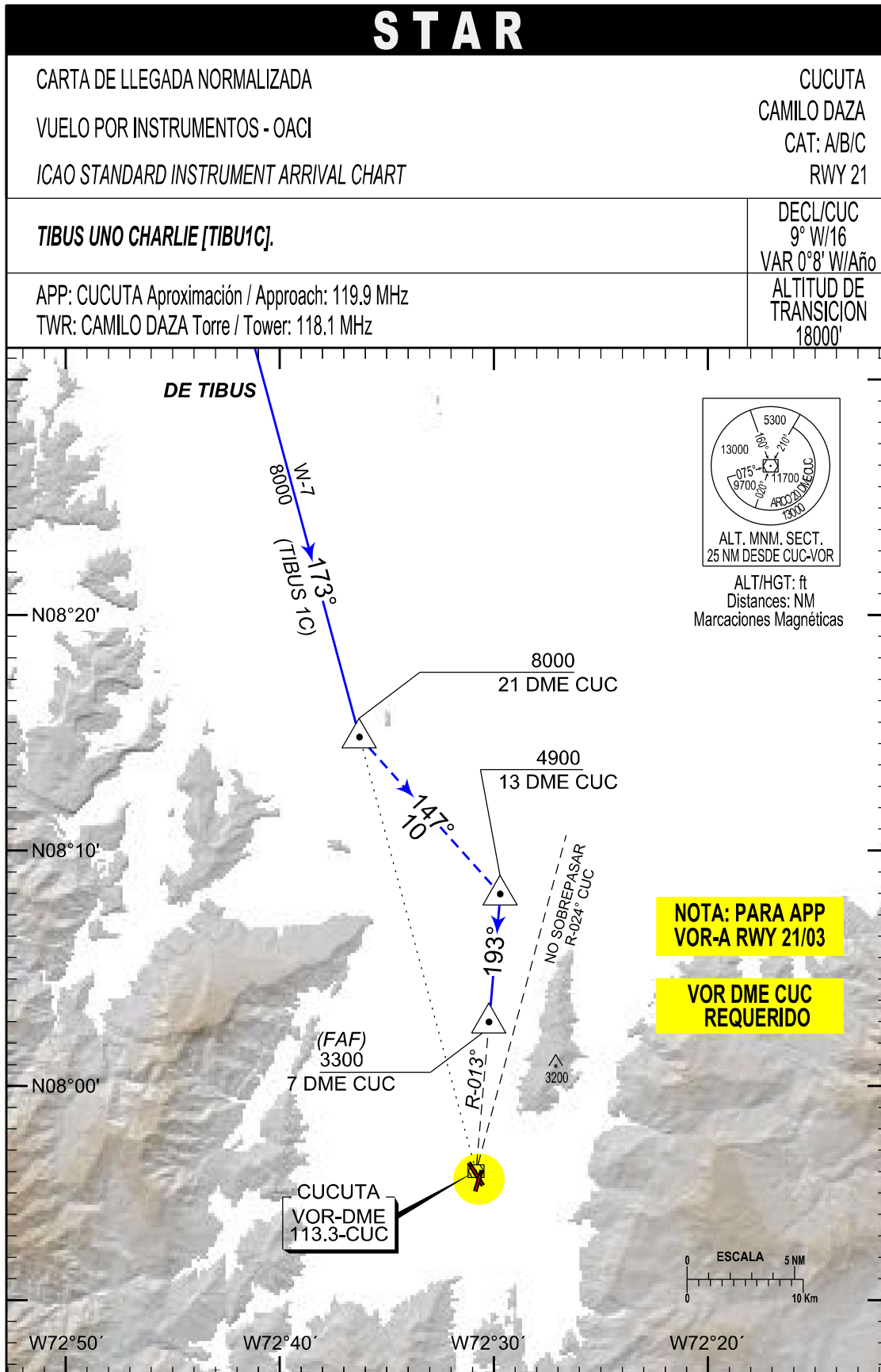


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

STAR

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

SAN ANTONIO DEL TACHIRA
GRAL JUAN VICENTE GOMEZ
CAT: A/B/C
RWY 17

LA FRIA UNO BRAVO [LFA1B]

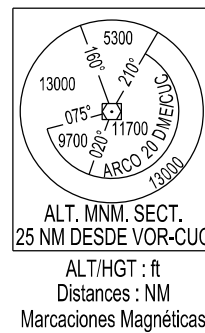
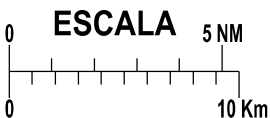
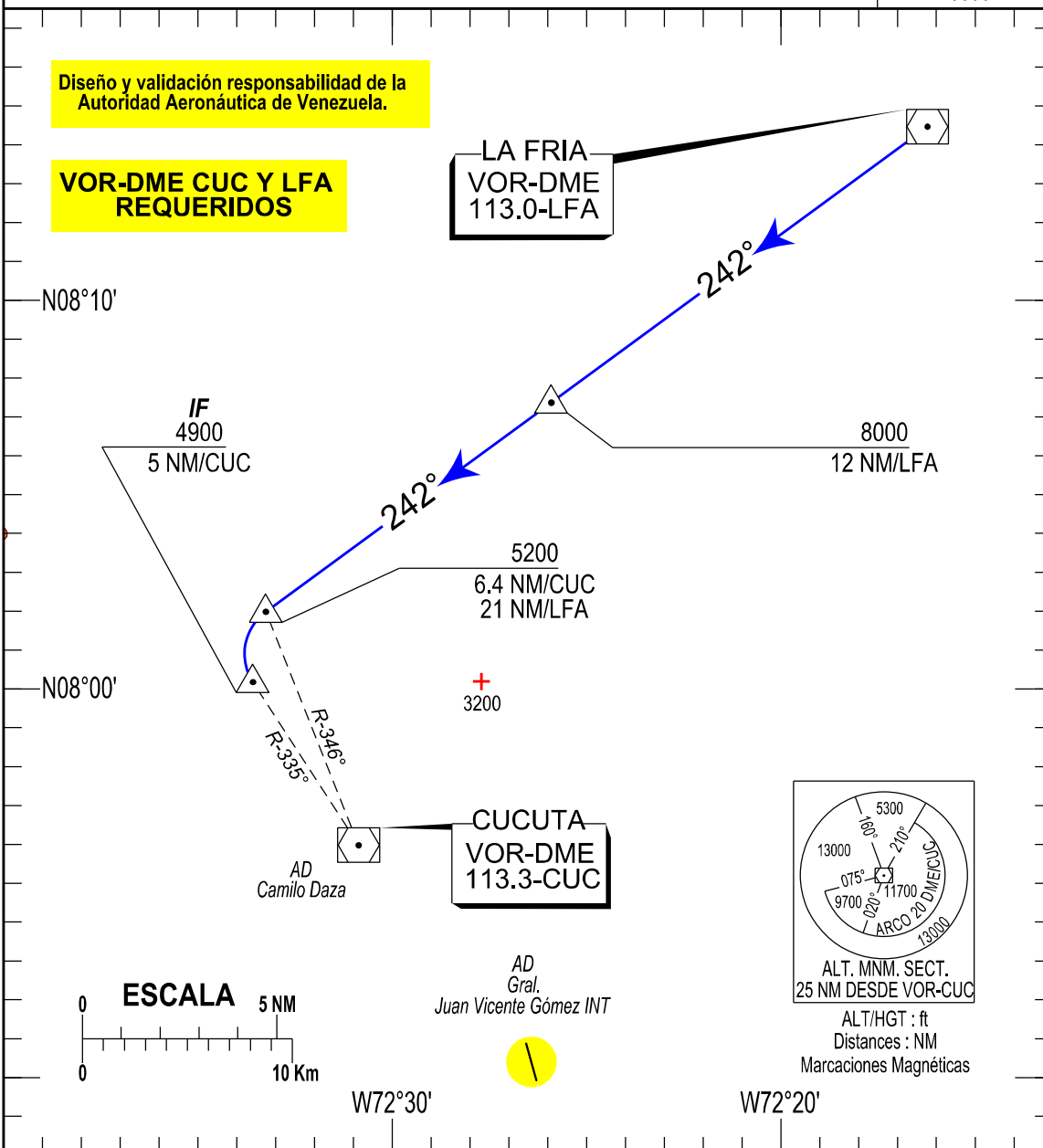
DECL/CUC
9° W/16
VAR: 0°8' W/Año
ALTITUD DE
TRANSICION
18000'

APP: Aproximacion/Approach: 119.9 MHz., TWR: CAMILO DAZA Torre/Tower 118.1 MHz.,
TWR: GRAL. JUAN VICENTE GÓMEZ INTL Torre/Tower 118.5 MHz, SMC: 121.9 MHz, ATIS: 132.7 MHz.

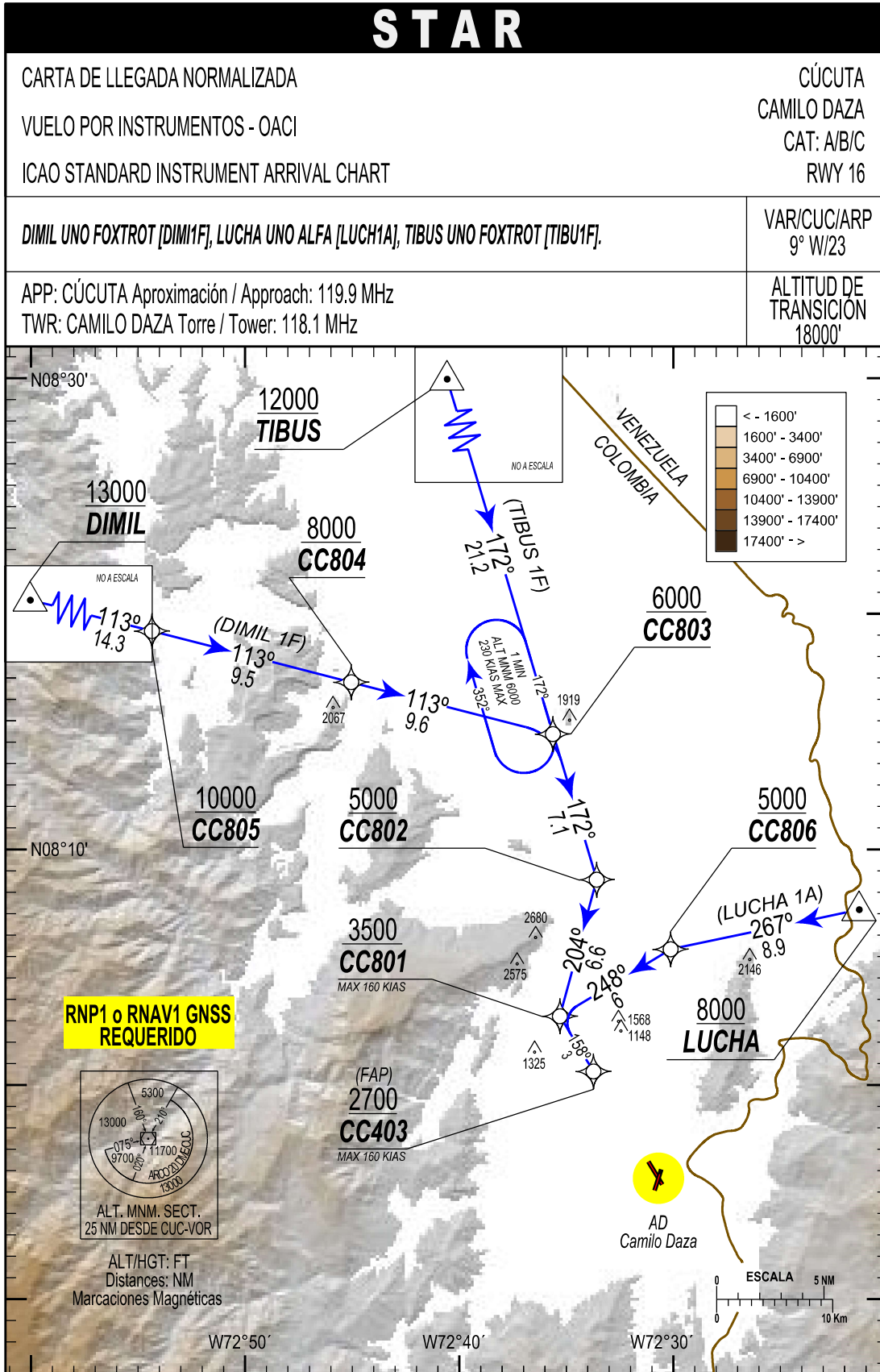
Diseño y validación responsabilidad de la
Autoridad Aeronáutica de Venezuela.

**VOR-DME CUC Y LFA
REQUERIDOS**

LA FRIA
VOR-DME
113.0-LFA



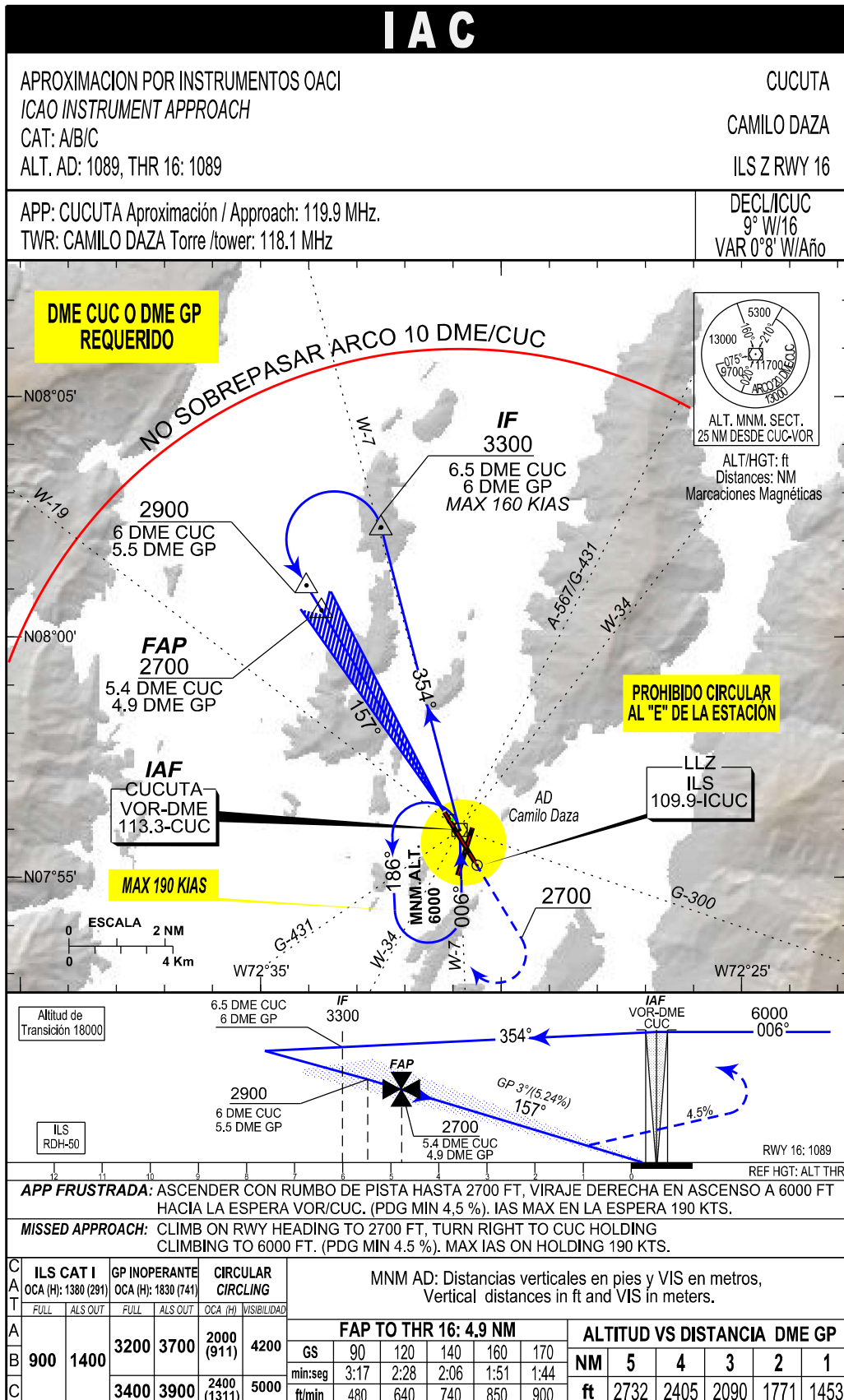
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



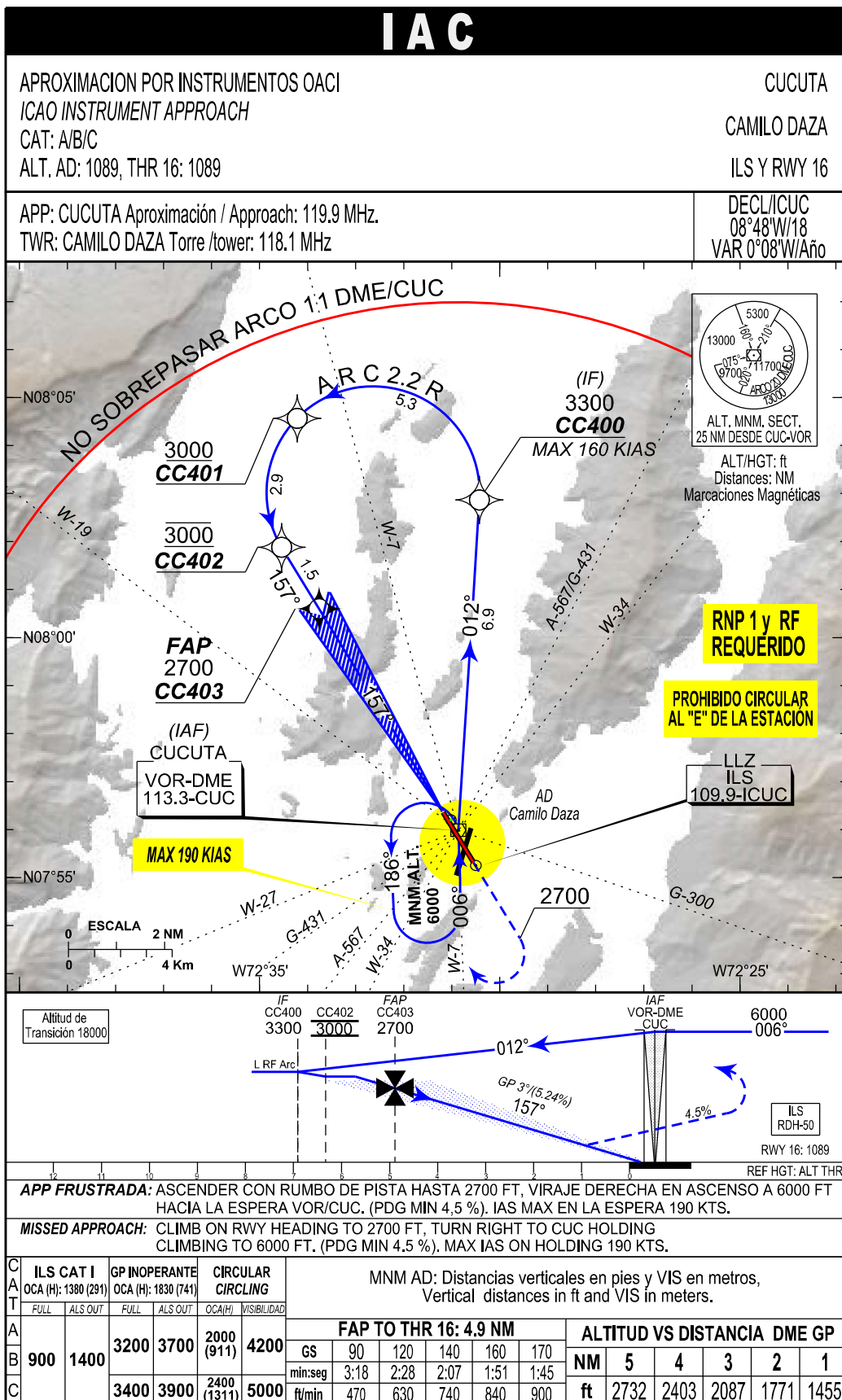
**CÚCUTA / CAMILO DAZA
SKCC / STAR RWY 16**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00 "	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'/0.00"	FB/FO	RUMBO HEADING M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD +/AT/-	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG %
TIBUS 1F										
IF	TIBUS	N 08 36 45.00	N 072 41 46.00	FB	X	X	X	12000 +	X	X
TF	CC803	N 08 16 22.86	W 072 35 37.66	FB	172°(163.29°)	21.17	X	6000 +	X	X
TF	CC802	N 08 09 35.01	W 072 33 34.89	FB	172°(163.30°)	7.06	X	5000 +	X	X
TF	CC801	N 08 03 12.40	W 072 35 17.97	FB	204°(195.03°)	6.57	X	3500 +	160	X
TF	CC403 (FAP)	N 08 00 37.79	W 072 33 43.84	FB	158°(148.75°)	3	X	2700 +	160	X
DIMIL 1F										
IF	DIMIL	N 08 24 46.00	W 073 08 19.00	FB	X	X	X	13000 +	X	X
TF	CC805	N 08 21 11.46	W 072 54 21.21	FB	113°(104.40°)	14.29	X	10000 +	X	X
TF	CC804	N 08 18 48.13	W 072 45 02.76	FB	113°(104.44°)	9.53	X	8000 +	X	X
TF	CC803	N 08 16 22.86	W 072 35 37.66	FB	113°(104.46°)	9.64	X	6000 +	X	X
TF	CC802	N 08 09 35.01	W 072 33 34.89	FB	172°(163.30°)	7.06	X	5000 +	X	X
TF	CC801	N 08 03 12.40	W 072 35 17.97	FB	204°(195.03°)	6.57	X	3500 +	160	X
TF	CC403 (FAP)	N 08 00 37.79	W 072 33 43.84	FB	158°(148.75°)	3	X	2700 +	160	X
LUCHA 1A										
IF	LUCHA	N 08 08 11.00	W 072 21 19.00	FB	X	X	X	8000 +	X	X
TF	CC806	N 08 06 20.02	W 072 30 07.68	FB	267°(258.11°)	8.9	X	5000 +	X	
TF	CC801	N 08 03 12.40	W 072 35 17.97	FB	248°(238.76°)	6	X	3500 +	160	X
TF	CC403 (FAP)	N 08 00 37.79	W 072 33 43.84	FB	158°(148.75°)	3	X	2700 +	160	X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'/0.00"	FB/FO	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	OUTBOUND LEG
HM	CC803	N 08 16 22.86	W 072 35 37.66	FO	352°(343.29°)	172°(163.29°)	R	6000 +	230	1MIN



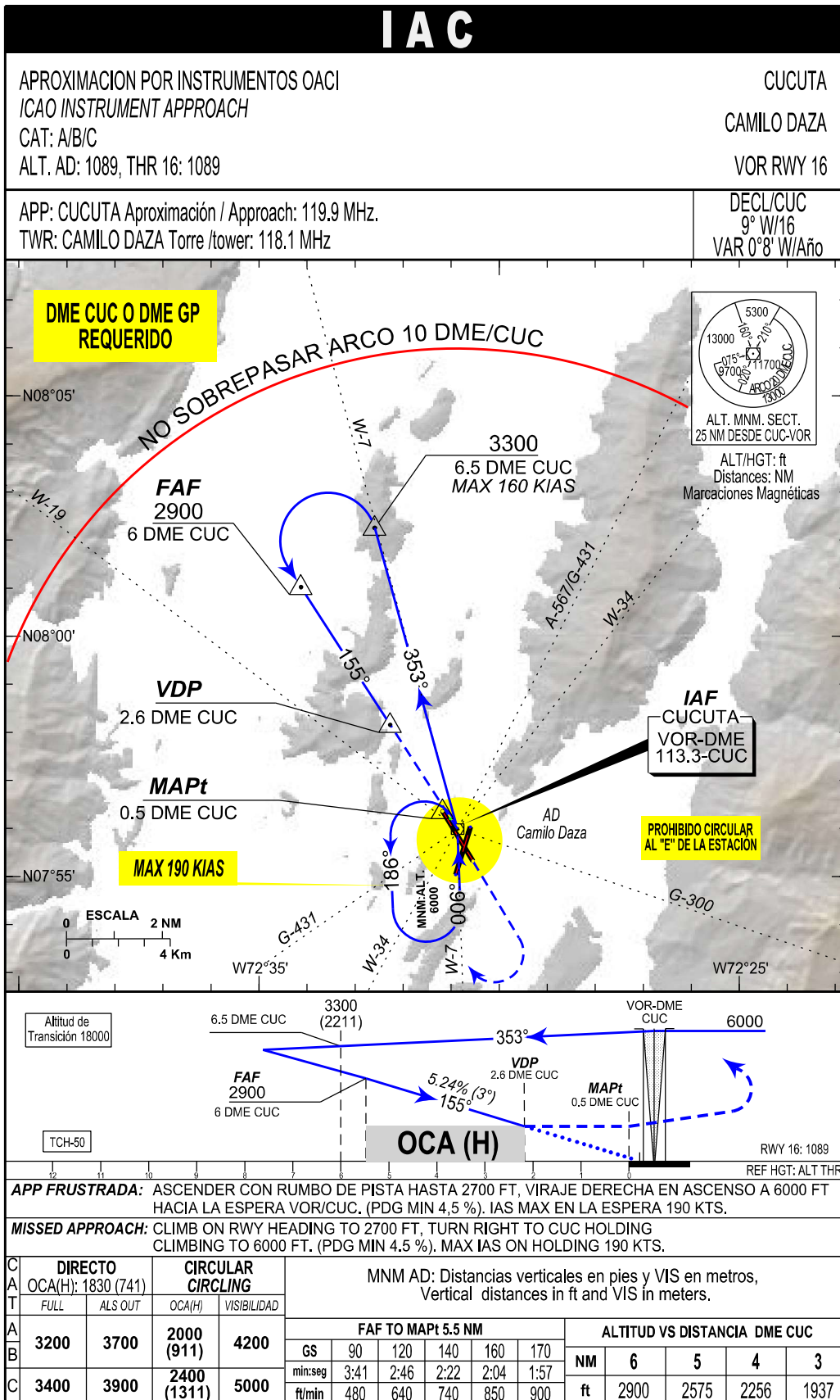
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



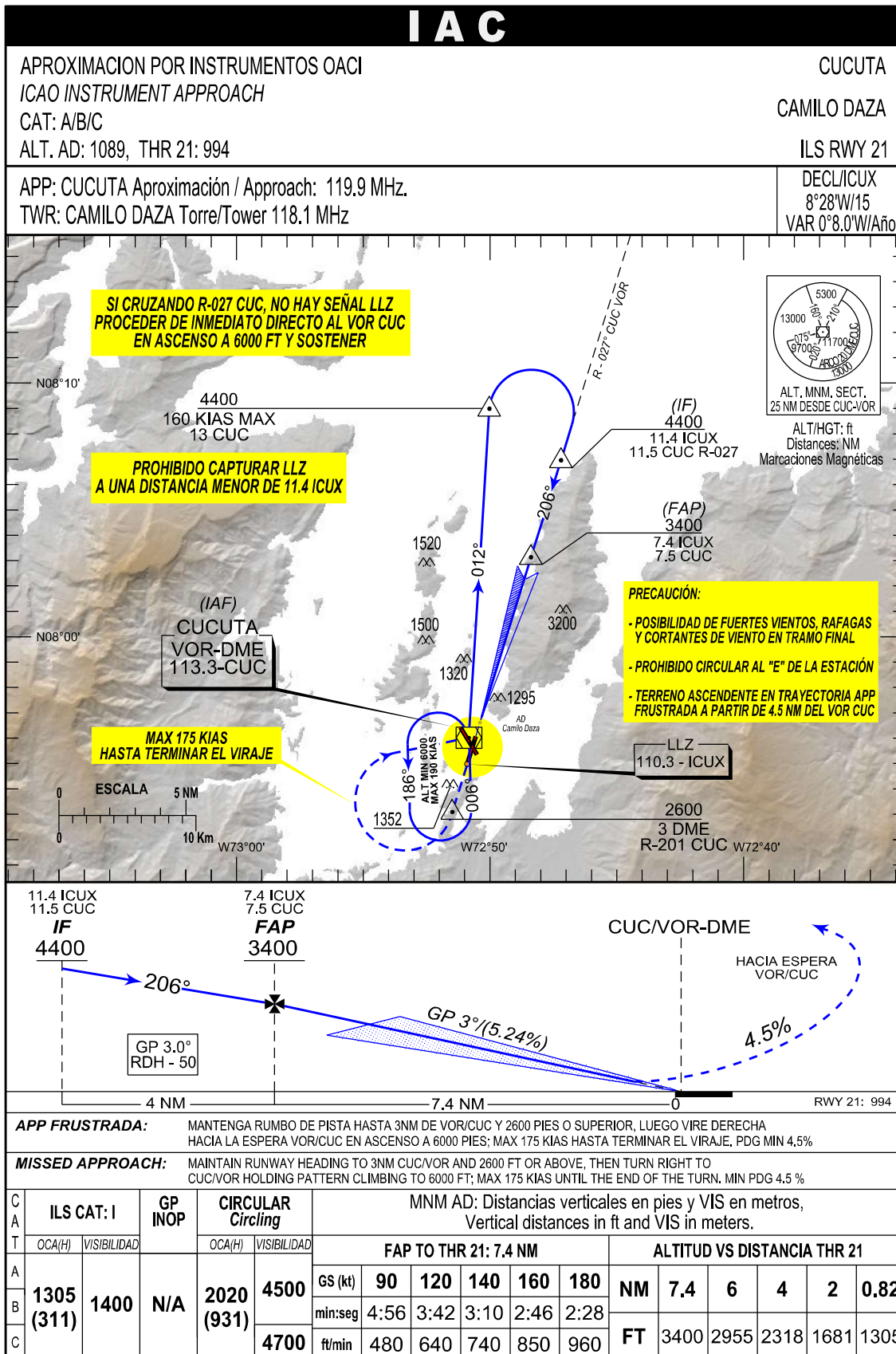
**NORTE DE SANTANDER / CUCUTA
SKCC / IAC ILS Y RWY 16**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (OESTE) 0°/0'/0.00"	FB FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	CENTRO ARCO (RF) LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	CENTRO ARCO (RF) LONGITUD (OESTE) 0°/0'/0.00"	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	VPA	PERF DE NAV
IF	CUC (IAF)	07°56'01.00"	072°30'50.00"	FB	X	X	X	X	X	X	6000 +	190	X	X
TF	CC400 (IF)	08°02'53.83"	072°30'23.61"	FB	012° (003.66°)	6,9	X	X	X	X	3300 +	160	X	RNP 1
RF	CC401	08°04'35.76"	072°34'11.15"	FB	X	5,3	L	08°03'02.66"	072°32'36.38"	2,2	3000 +	X	X	RNP 1
RF	CC402	08°01'54.71"	072°34'30.66"	FB	X	2,9	L	08°03'02.66"	072°32'36.38"	2,2	3000AT	X	X	RNP 1
TF	CC403 (FAP)	08°00'37.79"	072°33'43.84"	FB	157° (148.75°)	1,5	X	X	X	X	2700 +	X	X	RNP 1
TF	RWY16	07°56'25.37"	072°31'10.22"	FO	157° (148.75°)	4,9	X	X	X	X	1139 +	X	-3,0°	ILS
CA	X	X	X	X	157° (148.75°)	X	X	X	X	X	2700 +	190	4,5 %	X
DF	CUC	07°56'01.00"	072°30'50.00"	X	X	X	R	X	X	X	6000 +	190	4,5 %	X

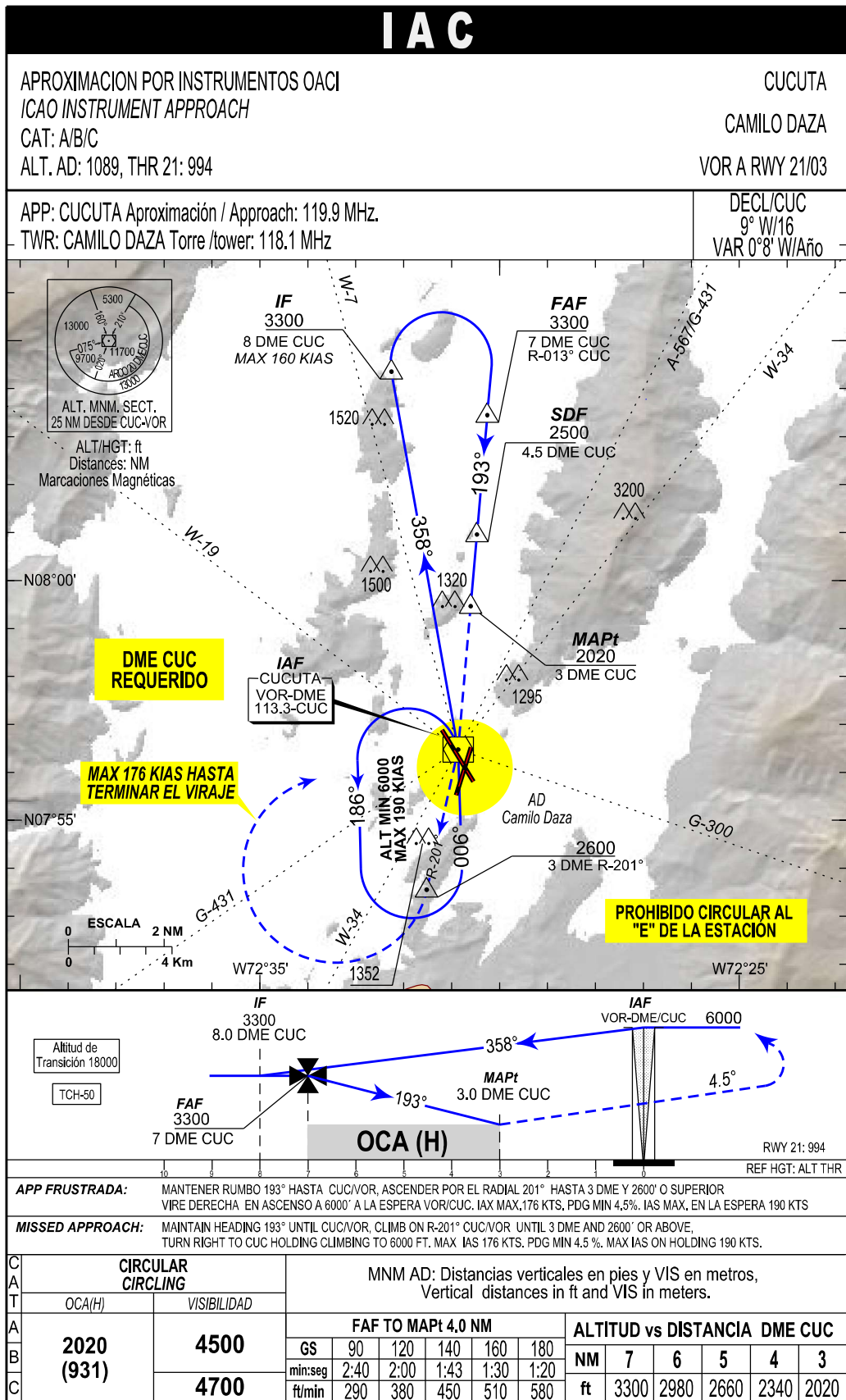
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (OESTE) 0°/0'/0.00"	FB FO	RUMBO ALEJAMIENTO M° (T°)	RUMBO ACERCAMIENTO M° (T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	CENTRO ARCO (RF) LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	CENTRO ARCO (RF) LONGITUD (OESTE) 0°/0'/0.00"	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUN D LEG	PERF DE NAV.
HM	CUC (MAHF)	07°56'01.00"	072°30'50.00"	FO	186° (177.16°T)	006° (357.16°)	L	X	X	X	6000 +	190	IMIN	RNP 1



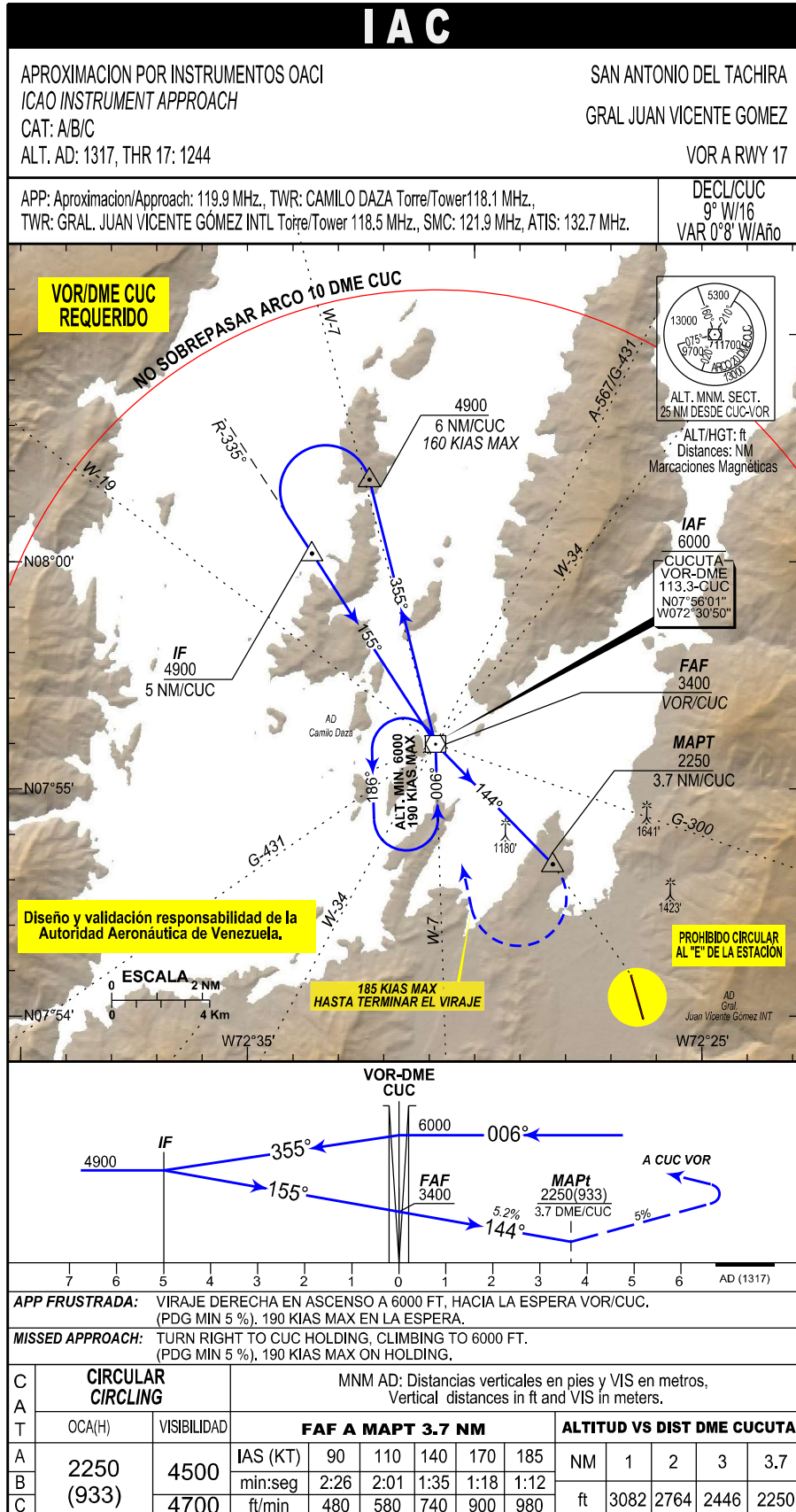
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



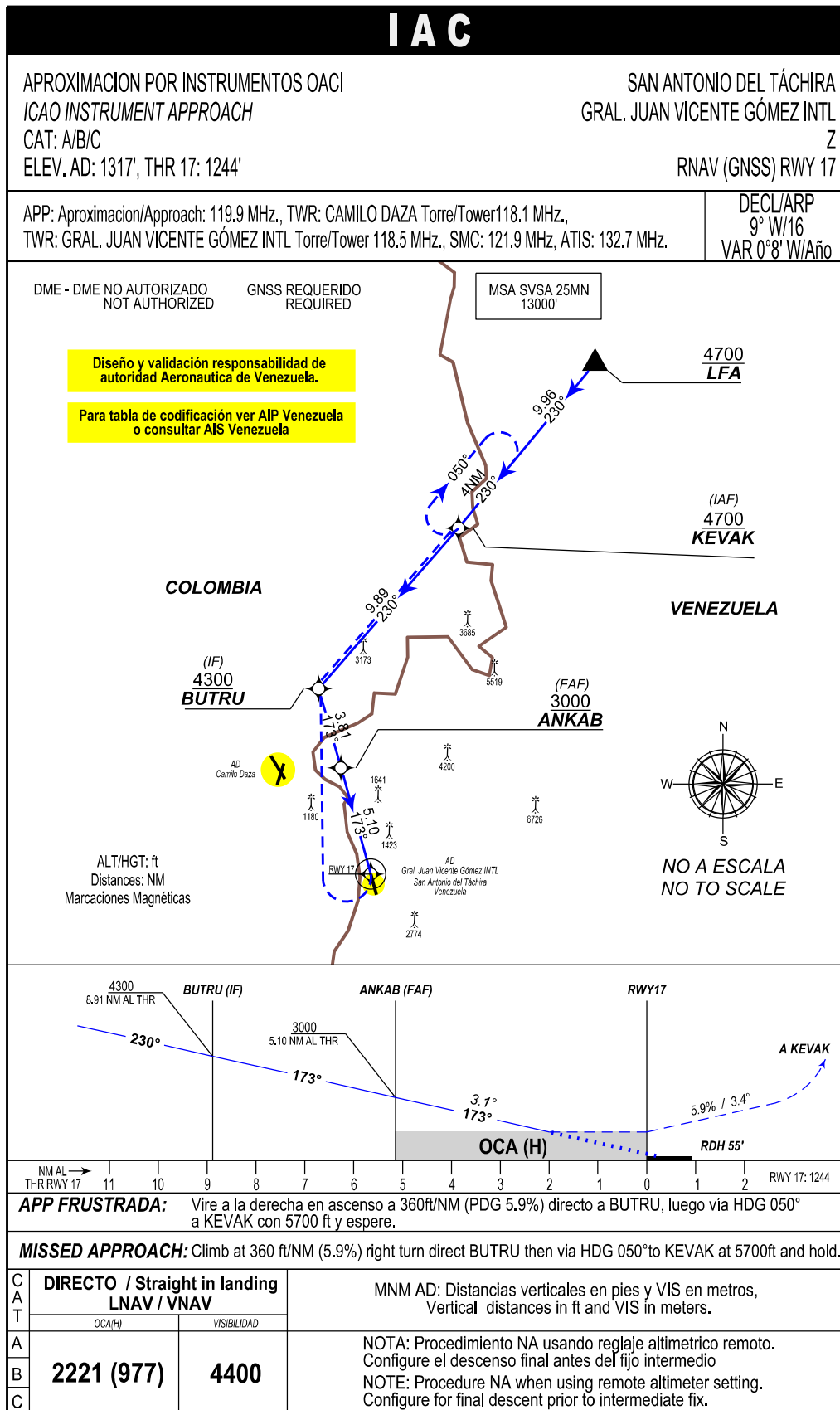
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



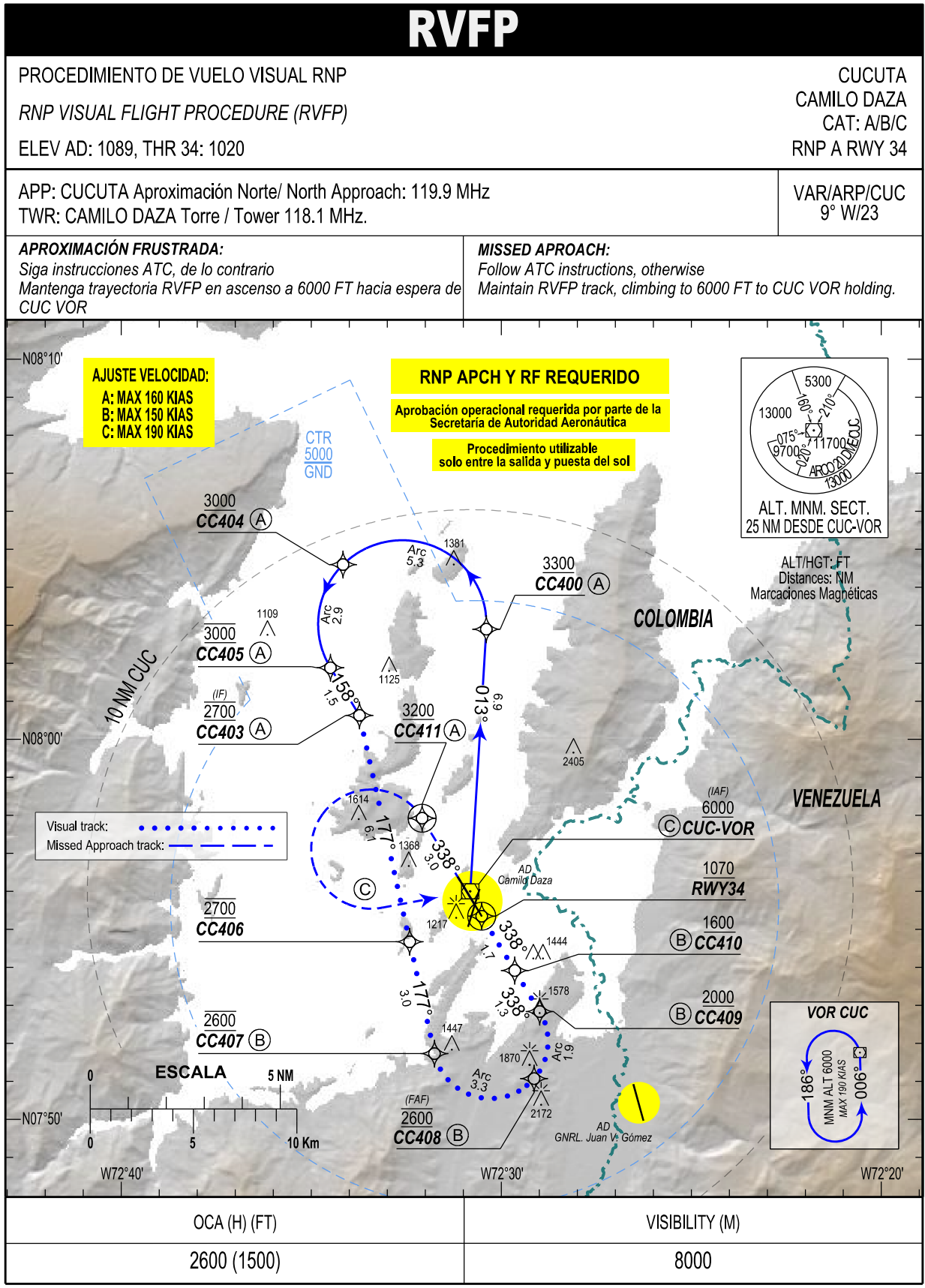
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



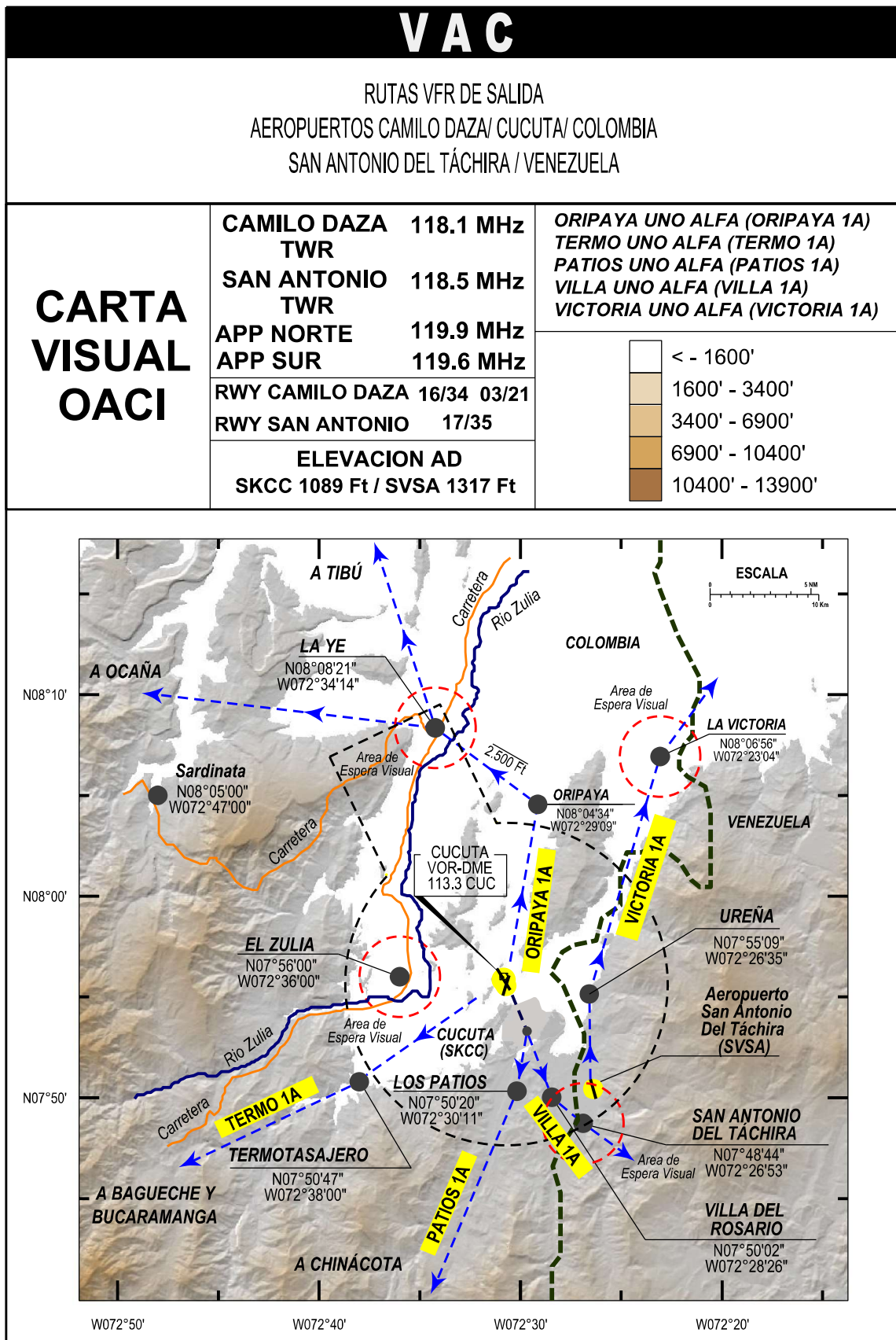
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

**CUCUTA / CAMILO DAZA
SKCC / RVFP / RNP A RWY 34**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'/0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN VIRAJE	CENTRO ARCO (RF) LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	CENTRO ARCO (RF) LONGITUD (WISKEY) 0°/0'/0.00"	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) + / AT / -	VPA
IF	CUC (IAF)	07°56'00.00"	072°30'49.00"	FB	X	X	X				6000+	190 -	X
TF	CC400	08°02'53.83"	072°30'23.61"	FB	013° (003.50°)	6.88	X				3300+	160 -	X
	ARC CENTER							08°03'01.91"	072°32'36.20"	2,2	X	X	
RF	CC404	08°04'35.90"	072°34'09.76"	FB	X	5.30	X				3000+	160 -	X
	ARC CENTER							08°03'01.91"	072°32'36.20"	2,2	X	X	
RF	CC405	08°01'53.22"	072°34'29.77"	FB	X	2.93	X				3000 AT	160 -	X
TF	CC403 (IF)	08°00'37.79"	072°33'43.84"	FB	158° (148.75°)	1.46	X				2700 AT	160 -	X
TF	CC406	07°54'40.39"	072°32'24.56"	FB	177° (167.53°)	6.07	X				2700 AT		X
TF	CC407	07°51'43.80"	072°31'45.42"	FB	177° (167.54°)	3.00	X				2600 AT	150 -	X
	ARC CENTER							07°52'03.32"	072°30'16.86"	1,5	X	X	
RF	CC408 (FAF)	07°51'04.33"	072°29'08.12"	FO	X	3.32	X				2600 AT	150 -	X
	ARC CENTER							07°52'03.32"	072°30'16.86"	1,5	X	X	
RF	CC409	07°52'50.21"	072°28'59.31"	FB	X	1.88	X				2000 +	150 -	- 3°
TF	CC410	07°53'54.96"	072°29'38.69"	FB	338° (328.77°)	1.26	X				1600 +	150 -	- 3°
TF	RWY34	07°55'20.76"	072°30'30.87"	FO	338° (328.77°)	1.66	X				1070 +	X	- 3°
TF	CC411	07°57'55.40"	072°32'04.93"	FO	338° (328.77°)	3.00	X				3200 +	160 -	5%
DF	CUC	07°56'00.00"	072°30'49.00"	FB	X	X	L				6000 +	190 -	5%

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'/0.00"	FB FO	DIRECCIÓN VIRAJE	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	OUTBOUND LEG	ALTITUD	LÍMITE MAX VELOCIDAD (KT)
HM	CUC (MAHF)	07°56'00.00"	072°30'49.00"	FO	L	006° (357.16°)	186° (177.16°)	1 MIN	6000	190

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

RUTAS NORMALIZADAS VFR

AEROPUERTO CAMILO DAZA. SKCC – CUCUTA Y SAN ANTONIO (SVSA)

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN: Las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR, desde y hacia el aeropuerto “Camilo Daza” de Cúcuta y San Antonio del Táchira (Venezuela) procederán a sobrevolar y notificar los siguientes puntos visuales:

EL ZULIA
LOS PATIOS
VILLA DEL ROSARIO
UREÑA
SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA
CHINÁCOTA
TERMOTASAJERO
SARDINATA
LA YE
ORIPAYA
LA VICTORIA

NOTA: Todas las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR desde y hacia el aeropuerto CAMILO DAZA de CÚCUTA y SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA (VENEZUELA) deberán proceder por los corredores visuales establecidos a continuación. En caso de requerirse otra maniobra diferente, deberá contar con la autorización respectiva por parte del ATC.

2 RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA VISUAL

ORIPAYA UNO ALFA (ORIPAYA 1 A): Las aeronaves despegando de CÚCUTA hacia el Norte, procederán con rumbo hacia el punto visual ORIPAYA, luego virarán a la izquierda hacia la posición LA YE con altitud máxima de 2.500 Ft. Posteriormente seguirán ascenso al nivel asignado y la ruta propuesta en el plan de vuelo vía a OCAÑA o TIBÚ. La aeronave deberá mantener altitud Par + 500 Ft.

TERMO UNO ALFA (TERMO 1 A): Despegando con rumbo “SW” hacia el área de BUCARAMANGA, la aeronave procederá con rumbo hacia el punto visual TERMOTASAJERO y luego a la población de BAGUECHE, para continuar con la ruta prevista. Se deberá mantener altitud Par + 500 Ft.

PATIOS UNO ALFA (PATIOS 1 A): Aeronaves procediendo con rumbo Sur, procederán a sobrevolar la ciudad de CÚCUTA, posterior virarán hacia la derecha hacia el punto visual LOS PATIOS, para proceder luego hacia la población de CHINÁCOTA y continuar con la ruta propuesta en el plan de vuelo. Deberá mantenerse una altitud Par + 500 Ft.

VILLA UNO ALFA (VILLA 1 A): Para aeronaves cuyo destino esté ubicado en el área de VENEZUELA, se deberá proceder a sobrevolar la ciudad de CÚCUTA, posterior hacia el punto visual VILLA DEL ROSARIO donde virará a la izquierda y luego hacia la ciudad de SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, para continuar con la ruta propuesta en el plan de vuelo. La aeronave deberá mantener altitud Impar + 500 Ft.

VFR STANDARD ROUTES

CAMILO DAZA AIRPORT (SKCC) AND SAN ANTONIO AIRPORT (SVSA)

VFR WAYPOINTS: Aircraft flying VFR, heading to, or coming from Cúcuta - Camilo Daza airport and San Antonio del Táchira (Venezuela), will proceed flying over and reporting the following VFR waypoints:

07 56 00 N 072 36 00 W
07 50 20 N 072 30 11 W
07 50 02 N 072 28 26 W
07 55 09 N 072 26 35 W
07 48 44 N 072 26 53 W
07 36 28 N 072 36 01 W
07 50 47 N 072 38 00 W
08 05 00 N 072 47 00 W
08 08 21 N 072 34 14 W
08 04 34 N 072 29 09 W
08 06 56 N 072 23 04 W

NOTE: Aircraft flying VFR, heading to, or coming from Cúcuta - Camilo Daza airport and San Antonio del Táchira (Venezuela), must proceed through the visual corridors established below. ATC clearance is needed if a different maneuver is required.

2 STANDARD VISUAL DEPARTURE ROUTES

ORIPAYA ONE ALPHA (ORIPAYA 1 A): Aircraft taking-off from Cúcuta heading north, will proceed towards ORIPAYA visual waypoint, then will turn left towards LA YE position holding maximum altitude of 2.500 ft. Next it will continue to climb to the cruise level and proposed route in the flight plan via OCAÑA or TIBÚ. The aircraft must keep an even altitude plus 500 ft.

TERMO ONE ALPHA (TERMO 1 A): Taking off heading southwest to BUCARAMANGA area, aircraft will proceed towards TERMOTASAJERO visual waypoint, then continue to BAGUECHE town and stick to the planned route. Aircraft must keep an even altitude plus 500 ft.

PATIOS ONE ALPHA (PATIOS 1 A): Aircraft proceeding southbound, will get to fly over CÚCUTA city, next will make a right turn heading to LOS PATIOS visual waypoint, to then continue to CHINÁCOTA town and stick to the flight plan route. Aircraft must keep an even altitude plus 500 ft.

VILLA ONE ALPHA (VILLA 1 A): Intended for aircraft which destination is located within Venezuelan territory, will proceed flying over CÚCUTA city, next heading to VILLA DEL ROSARIO visual waypoint, to then make a left turn towards SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA city and stick to the flight plan route. Aircraft Must keep an odd altitude plus 500 ft.

VICTORIA UNO ALFA (VICTORIA 1 A): Para aeronaves cuyo destino esté ubicado en el área de VENEZUELA (Norte) y que salgan del aeropuerto de San Antonio del Táchira, se deberá proceder a sobrevolar la población de UREÑA, posterior procederá vía callejón de Ureña hacia el punto visual LA VICTORIA, para luego continuar con la ruta propuesta en el plan de vuelo. La aeronave deberá mantener altitud Impar + 500 Ft.

3 AREAS DE ESPERA VISUAL

Con el fin de establecer una secuencia de tránsito, manteniendo el ordenamiento y encaminamiento óptimo entre el tránsito IFR y VFR, se establecen como áreas de espera visual los puntos visuales **LA YE, EL ZULIA, SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA y LA VICTORIA**. Las aeronaves que no puedan establecer contacto con la Torre de Control del aeropuerto Camilo Daza o San Antonio del Táchira (según sea el caso), se mantendrán sobre estas áreas hasta recibir autorización ATC. Igualmente el Control de Tránsito Aéreo podrá instruir las aeronaves para que se mantengan sobre estos puntos, con el fin de evitar conflictos con las demás aeronaves evolucionando en el área o en caso de contingencia, para lo cual se deberá dar un tiempo estimado de espera.

4 TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

Las aeronaves despegando del aeropuerto "Camilo Daza" de Cúcuta, deberán efectuar contacto inicial en frecuencia de la Torre de Control 118.1 MHz. Una vez cruce el punto de cambio sobre los puntos visuales LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS o SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, deberán hacer contacto con CUCUTA APP NORTE en la frecuencia 119.9 MHz.

Las aeronaves despegando del aeropuerto "San Antonio del Táchira" (Venezuela), deberán efectuar contacto inicial en frecuencia de la Torre de Control 118.5 MHz. Una vez cruce el punto de cambio sobre UREÑA, deberán hacer contacto con CUCUTA APP NORTE en la frecuencia 119.9 MHz.

Para aquellas aeronaves ingresando, deberán contactar inicialmente a la frecuencia 119,9 MHz, CUCUTA APP NORTE, posteriormente sobre los puntos visuales LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS, SAN ANTONIO DEL TACHIRA Y LA VICTORIA, deberán hacer contacto con Torre de Control "Camilo Daza" en frecuencia 118.1 MHz o Torre de Control "San Antonio del Táchira en frecuencia 118.5 MHz según sea el caso.

Las aeronaves en espera visual sobre los puntos LA YE, EL ZULIA y SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, deberán mantener contacto en frecuencia 118.1 MHz, Torre de Control "Camilo Daza".

Las aeronaves en espera visual sobre el punto visual LA VICTORIA, deberán mantener contacto en frecuencia 119.9 MHz, Aproximación Cúcuta/Sector Norte.

VICTORIA ONE ALPHA (VICTORIA 1 A): Intended for aircraft which destination is located within Venezuelan territory (north) and using San Antonio del Táchira airport as departing aerodrome. Aircraft will proceed flying over UREÑA town towards LA VICTORIA visual waypoint to then stick to the flight plan route. Aircraft must keep an odd altitude + 500 ft.

3 VISUAL HOLDING AREAS

With the aim of establishing a traffic sequence and keep an optimal order and routing between IFR and VFR traffic, LA YE, EL ZULIA, SN ANTONIO DEL TÁCHIRA and LA VICTORIA, are set as visual holding areas. Aircraft that cannot contact Camilo Daza or San Antonio del Táchira control tower (depending on the case), will hold position over these areas until receiving ATC clearance. Besides, Air traffic control may instruct any aircraft to stay within these visual points, in order to avoid conflicts with other traffic flying the area or in case of contingency, for which and estimated holding time must be given.

4 COMMUNICATIONS TRANSFER

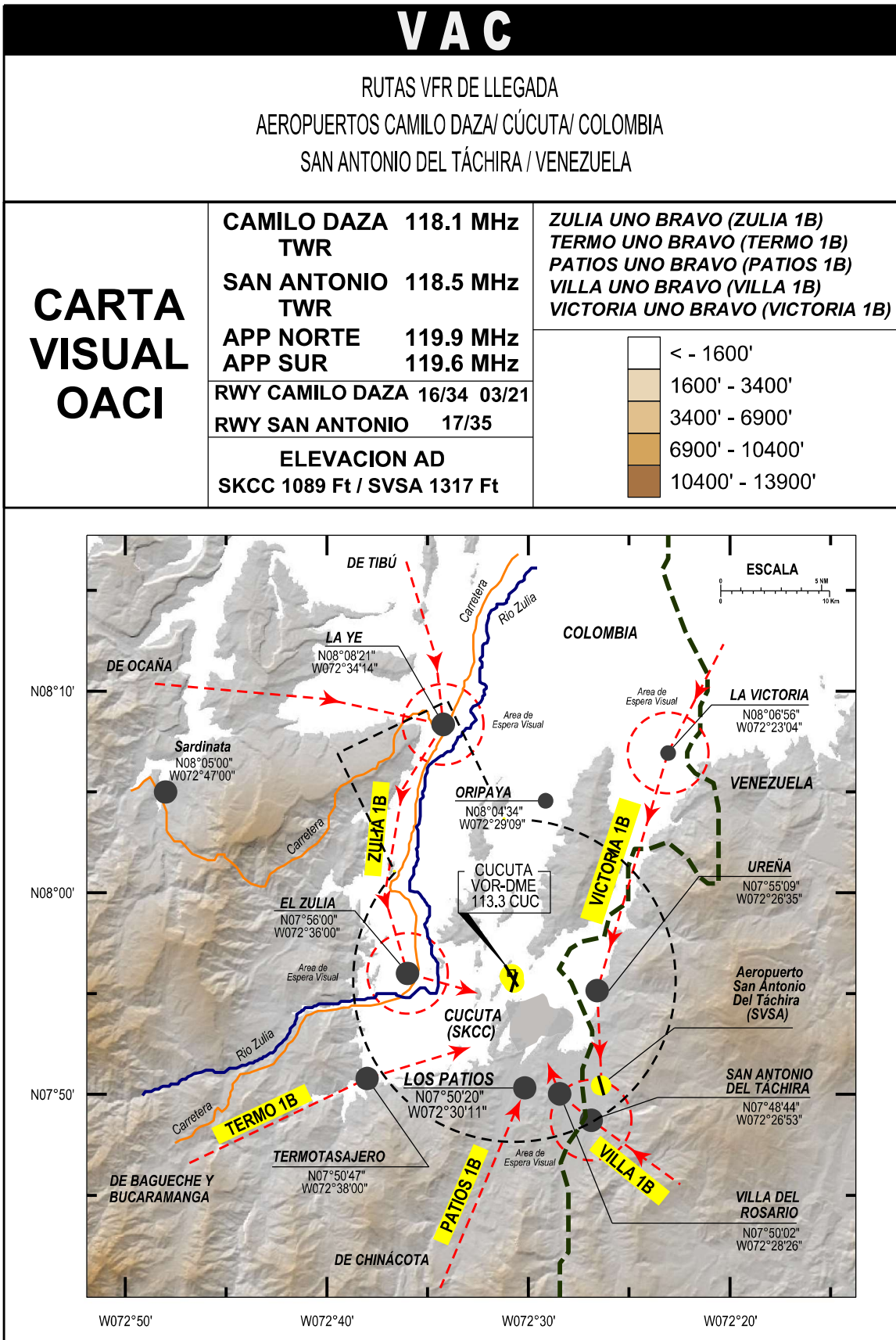
Aircraft departing from Cucuta's Camilo Daza airport must make initial contact with Control Tower on frequency 118.1 MHz. Once the transfer waypoint is crossed over LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS or SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, make contact with CÚCUTA APPROACH NORTH on 119.9 MHz frequency

Aircraft departing from San Antonio del Táchira airport (Venezuela), must make initial contact with Control Tower on frequency 118.5 MHz. Once the transfer waypoint is crossed over UREÑA, make contact with CÚCUTA APPROACH NORTH on 119.9 MHz

For inbound aircraft, initial contact will be on CÚCUTA APPROACH NORTH frequency 119.9 MHz, then over LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS, SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA and LA VICTORIA visual waypoints, contact with Camilo Daza control tower will be on 118.1 MHz or San Antonio del Táchira control tower on frequency 118.5 MHz, depending on the case.

Aircraft upon visual holdings over LA YE, EL ZULIA and SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, must keep contact with Camilo Daza control tower on frequency 118.1 MHz

Aircraft upon visual holding over LA VICTORIA visual waypoint, will make contact to Cúcuta approach north, on 119.9 MHz frequency.



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

RUTAS NORMALIZADAS VFR

AEROPUERTO CAMILO DAZA. SKCC – CUCUTA Y SAN ANTONIO (SVSA)

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN: Las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR, desde y hacia el aeropuerto “Camilo Daza” de Cúcuta y San Antonio del Táchira (Venezuela) procederán a sobrevolar y notificar los siguientes puntos visuales:

EL ZULIA	07 56 00 N 072 36 00 W
LOS PATIOS	07 50 20 N 072 30 11 W
VILLA DEL ROSARIO	07 50 02 N 072 28 26 W
UREÑA	07 55 09 N 072 26 35 W
SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA	07 48 44 N 072 26 53 W
CHINÁCOTA	07 36 28 N 072 36 01 W
TERMOTASAJERO	07 50 47 N 072 38 00 W
SARDINATA	08 05 00 N 072 47 00 W
LA YE	08 08 21 N 072 34 14 W
ORIPAYA	08 04 34 N 072 29 09 W
LA VICTORIA	08 06 56 N 072 23 04 W

NOTA: Todas las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR desde y hacia el aeropuerto CAMILO DAZA de CÚCUTA y SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA (VENEZUELA) deberán proceder por los corredores visuales establecidos a continuación. En caso de requerirse otra maniobra diferente, deberá contar con la autorización respectiva por parte del ATC.

1 RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA VISUAL

ZULIA UNO BRAVO (ZULIA 1 B): Las aeronaves ingresando por el norte de la estación vía las poblaciones de TIBÚ y OCAÑA, procederán hacia el punto visual LA YE, donde deberán ingresar manteniéndose al costado “W” del río Zulia hacia la población de EL ZULIA, hasta recibir autorización ATC para ingreso al circuito de aeródromo. La aeronave deberá mantener altitud Impar + 500 Ft.

TERMO UNO BRAVO (TERMO 1 B): Ingresando desde el área de BUCARAMANGA, vía la población de BAGUECHE, la aeronave deberá proceder a sobrevolar el punto visual TERMOTASAJERO y luego con rumbo a la ciudad, para recibir autorización ATC, manteniendo altitud Impar + 500 Ft

PATIOS UNO BRAVO (PATIOS 1 B): Ingresando por el Sur, vía la población de CHINÁCOTA, deberá proceder a sobrevolar el punto visual LOS PATIOS, donde deberá recibir autorización de ingreso al circuito de aeródromo, por parte de la Torre de Control. La aeronave deberá mantener altitud Impar + 500 Ft.

VILLA UNO BRAVO (VILLA 1 B): Aeronaves que procedan desde el área de VENEZUELA, deberán ingresar vía la población de SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA y posterior sobrevolarán el punto visual VILLA DEL ROSARIO, para ingreso al circuito de tránsito de aeródromo. Se deberá ingresar manteniendo altitud Par + 500 Ft.

VFR STANDARD ROUTES

CAMILO DAZA AIRPORT. SKCC - CÚCUTA AND SAN ANTONIO (SVSA)

VISUAL WAYPOINTS: Aircraft flying VFR, from and towards Camilo Daza (Cúcuta) and San Antonio del Táchira (Venezuela) airports, will overfly and report the following visual waypoints:

07 56 00 N 072 36 00 W
07 50 20 N 072 30 11 W
07 50 02 N 072 28 26 W
07 55 09 N 072 26 35 W
07 48 44 N 072 26 53 W
07 36 28 N 072 36 01 W
07 50 47 N 072 38 00 W
08 05 00 N 072 47 00 W
08 08 21 N 072 34 14 W
08 04 34 N 072 29 09 W
08 06 56 N 072 23 04 W

NOTE: Aircraft flying VFR, from and towards Camilo Daza (Cúcuta) and San Antonio del Táchira (Venezuela) airports, will make use of the following visual flight corridors. In case of asking for a different maneuver. ATC clearance is required.

1 STANDARD VISUAL DEPARTURE ROUTES

ZULIA ONE BRAVO (ZULIA 1 B): Aircraft arriving from the north, coming from TIBÚ and OCAÑA town, will proceed towards LA YE visual waypoint, from where must keep flying by the western side of Zulia River to get to ZULIA town, until getting ATC clearance to get into the aerodrome traffic circuit. Aircraft must keep an odd altitude plus 500 ft.

TERMO ONE BRAVO (TERMO 1 B): Arriving from Bucaramanga area, coming from BAGUECHE town, aircraft will proceed overflying TERMOTASAJERO visual waypoint, then heading towards the city to get ATC clearance, keeping odd altitude plus 500 ft.

PATIOS ONE BRAVO (PATIOS 1 B): Arriving from the south, coming from CHINÁCOTA town, aircraft will proceed Overflying LOS PATIOS visual waypoint, where it should get ATC clearance to get into the aerodrome traffic circuit. Aircraft must keep an odd altitude plus 500 ft.

VILLA ONE BRAVO (VILLA 1 B): Aircraft arriving from VENEZUELA, will proceed by SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA town, then overflying VILLA DEL ROSARIO visual waypoint to get into the aerodrome traffic circuit. Aircraft must keep an even altitude

VICTORIA UNO BRAVO (VICTORIA 1 B): Aeronaves que procedan desde el área de VENEZUELA (Norte) hacia el aeropuerto San Antonio del Táchira, deberán sobrevolar el punto visual LA VICTORIA, posterior procederán vía callejón de Ureña hacia la población de UREÑA para ingreso al circuito de tránsito de aeródromo. Se deberá ingresar manteniendo altitud Par + 500 Ft.

2 AREAS DE ESPERA VISUAL

Con el fin de establecer una secuencia de tránsito, manteniendo el ordenamiento y encaminamiento óptimo entre el tránsito IFR y VFR, se establecen como áreas de espera visual los puntos visuales **LA YE, EL ZULIA, SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA y LA VICTORIA**. Las aeronaves que no puedan establecer contacto con la Torre de Control del aeropuerto Camilo Daza o San Antonio del Táchira (según sea el caso), se mantendrán sobre estas áreas hasta recibir autorización ATC. Igualmente el Control de Tránsito Aéreo podrá instruir las aeronaves para que se mantengan sobre estos puntos, con el fin de evitar conflictos con las demás aeronaves evolucionando en el área o en caso de contingencia, para lo cual se deberá dar un tiempo estimado de espera.

3 TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

Las aeronaves despegando del aeropuerto "Camilo Daza" de Cúcuta, deberán efectuar contacto inicial en frecuencia de la Torre de Control 118.1 MHz. Una vez cruce el punto de cambio sobre los puntos visuales LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS o SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, deberán hacer contacto con CUCUTA APP NORTE en la frecuencia 119.9 MHz.

Las aeronaves despegando del aeropuerto "San Antonio del Táchira" (Venezuela), deberán efectuar contacto inicial en frecuencia de la Torre de Control 118.5 MHz. una vez cruce el punto de cambio sobre UREÑA, deberán hacer contacto con CUCUTA APP NORTE en la frecuencia 119.9 MHz.

Para aquellas aeronaves ingresando, deberán contactar inicialmente a la frecuencia 119.9 MHz, CUCUTA APP NORTE, posteriormente sobre los puntos visuales LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS, SAN ANTONIO DEL TACHIRA Y LA VICTORIA, deberán hacer contacto con Torre de Control "Camilo Daza" en frecuencia 118.1 MHz o Torre de Control "San Antonio del Táchira en frecuencia 118.5 MHz según sea el caso.

Las aeronaves en espera visual sobre los puntos LA YE, EL ZULIA y SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, deberán mantener contacto en frecuencia 118.1 MHz, Torre de Control "Camilo Daza".

Las aeronaves en espera visual sobre el punto visual LA VICTORIA, deberán mantener contacto en frecuencia 119.9 MHz, Aproximación Cúcuta/Sector Norte.

VICTORIA ONE BRAVO (VICTORIA 1 B): Aircraft arriving from VENEZUELA (North) heading to San Antonio del Táchira airport, must overfly LA VICTORIA visual waypoint, then will proceed by callejón de ureña towards UREÑA township to get into the aerodrome traffic circuit. Aircraft must keep an even altitude plus 500 ft.

2 VISUAL HOLDING AREAS

With the aim of establishing a traffic sequence and keep an optimal order and routing between IFR and VFR traffic, LA YE, EL ZULIA, SN ANTONIO DEL TÁCHIRA and LA VICTORIA, are set as visual holding areas. Aircraft that cannot make contact with Camilo Daza or San Antonio del Táchira control tower (depending on the case), will hold position over these areas until receiving ATC clearance. Besides, Air traffic control may instruct any aircraft to stay within these visual points, in order to avoid conflicts with other traffic flying the area or in case of contingency, for which and estimated holding time must be given.

3 COMMUNICATIONS TRANSFER

Aircraft departing from Cucuta's Camilo Daza airport must make initial contact with Control Tower on frequency 118.1 MHz Once the transfer waypoint is crossed over LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS or SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, contact CÚCUTA APPROACH NORTH on 119.9 MHz frequency

Aircraft departing from San Antonio del Táchira airport (Venezuela), must make initial contact with Control Tower on frequency 118.5 MHz Once the transfer waypoint is crossed over UREÑA, contact CÚCUTA APPROACH NORTH on 119.9 MHz.

For inbound aircraft, initial contact will be on CÚCUTA APPROACH NORTH frequency 119.9 MHz, then over LA YE, TERMOTASAJERO, LOS PATIOS, SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA and LA VICTORIA visual waypoints, contact with Camilo Daza control tower will be on 118.1 MHz or San Antonio del Táchira control tower on frequency 118.5 MHz, depending on the case.

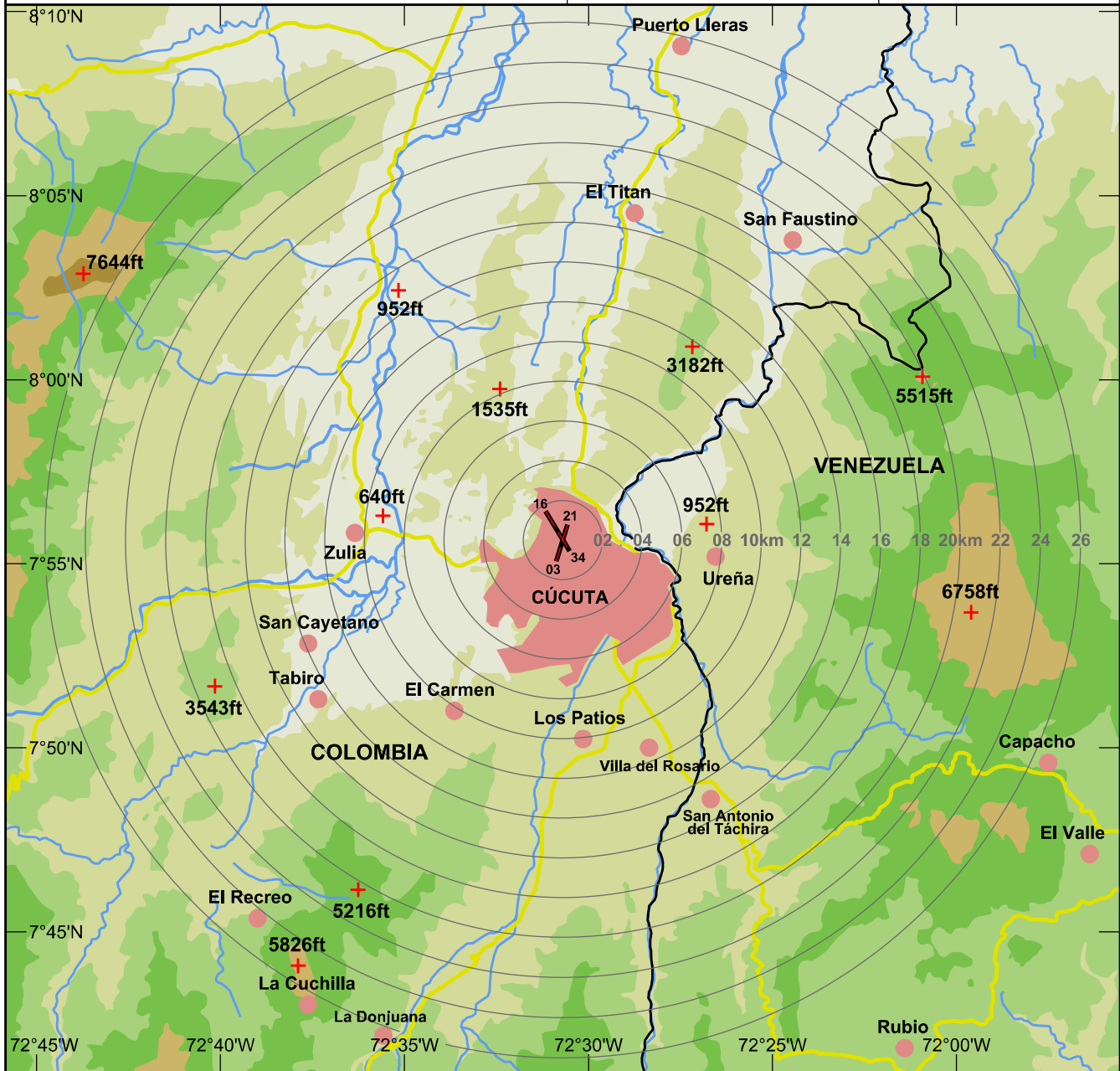
Aircraft upon visual holding over LA YE, EL ZULIA and SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA, must keep contact with Camilo Daza control tower on frequency 118.1 MHz

Aircraft upon visual holding over LA VICTORIA visual waypoint, will Make contact to Cúcuta approach north, on 119.9 MHz frequency.

CARTA DE VISIBILIDAD

CÚCUTA / CAMILO DAZA / COLOMBIA

ELEVACIÓN AD	331.93mts - 1089ft	CONVENCIONES	ELEVACIÓN (ft)
Camilo Daza TWR	118.1 MHz	PISTA	220 - 960
Cúcuta APP Norte	119.9 MHz	VIAS	961 - 2445
Cúcuta APP Sur	119.6 MHz	HIDROGRAFIA	2446 - 3930
Cúcuta Información	113.3 MHz	POBLACIONES	3931 - 5415
Meteorología	125.0 MHz	MAX. ALTURAS	5416 - 6905
		FRONTERA	6906 - 7645



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK