

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

SKBO - EL DORADO

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

1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	044205.76N 0740849.00W NIL
	<i>ARP coordinates and site at AD</i>	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	12 Km
	<i>Direction and distance from (city)</i>	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 8358 FT (2548 M) / T: 20° 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)	8° W (2022)/0°10'W
	<i>Magnetic Variation / Year (annual change)</i>	
6	Administración del aeródromo AD Administration	Sede Corporativa OPAIN S.A. Calle 26 # 103-09
	Dirección Address	Aeropuerto Internacional El Dorado Calle 26 # 103-09 Bogotá Colombia
	Teléfono Telephone number	+57 60 (1) 4251000 TWR Ext. 2734 - ARO Ext. 2253, 2791
	WEBSITE / Email address	https://eldorado.aero/ servicioalcliente@eldorado.aero
	AFS address	SKBOYDYA - SKBOYDYX
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	<i>Types of Traffic permitted</i>	Llegando IFR y saliendo IFR y VFR Incoming IFR Outgoing IFR and VFR
8	Observaciones	Departamento de Cundinamarca
	<i>Remarks</i>	Cundinamarca department
1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	044205.76N 0740849.00W NIL
	<i>ARP coordinates and site at AD</i>	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	12 Km
	<i>Direction and distance from (city)</i>	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 8358 FT (2548 M) / T: 20° C
	<i>Elevation/Reference temperature</i>	
4	Ondulación Geoidal en PSN ELEV AD	NIL

	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	
5	Declinación Magnética / Año (cambio anual)	8° W (2022)/0°10'W
	Magnetic Variation / Year (annual change)	
6	Administración del aeródromo AD Administration	Sede Corporativa OPAIN S.A. Calle 26 # 103-09
	Dirección Address	Aeropuerto Internacional El Dorado Calle 26 # 103-09 Bogotá Colombia
	Teléfono Telephone number	+57 60 (1) 4251000 TWR Ext. 2734 - ARO Ext. 2253, 2791
	WEBSITE / Email address	https://eldorado.aero/ servicioalcliente@eldorado.aero
	AFS address	SKBOYDYA - SKBOYDYX
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	Types of Traffic permitted	Llegando IFR y saliendo IFR y VFR Incoming IFR Outgoing IFR and VFR
8	Observaciones	Departamento de Cundinamarca
	Remarks	Cundinamarca department
1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	044205.76N 0740849.00W NIL
	ARP coordinates and site at AD	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	12 Km
	Direction and distance from (city)	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 8358 FT (2548 M) / T: 20° C
	Elevation/Reference temperature	
4	Ondulación Geoidal en PSN ELEV AD	NIL
	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	
5	Declinación Magnética / Año (cambio anual)	8° W (2022)/0°10'W
	Magnetic Variation / Year (annual change)	
6	Administración del aeródromo AD Administration	Sede Corporativa OPAIN S.A. Calle 26 # 103-09
	Dirección Address	Aeropuerto Internacional El Dorado Calle 26 # 103-09 Bogotá Colombia
	Teléfono Telephone number	+57 60 (1) 4251000 TWR Ext. 2734 - ARO Ext. 2253, 2791
	WEBSITE / Email address	https://eldorado.aero/ servicioalcliente@eldorado.aero
	AFS address	SKBOYDYA - SKBOYDYX
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	Types of Traffic permitted	Llegando IFR y saliendo IFR y VFR Incoming IFR Outgoing IFR and VFR
8	Observaciones	Departamento de Cundinamarca
	Remarks	Cundinamarca department

1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	044205.76N 0740849.00W NIL
	<i>ARP coordinates and site at AD</i>	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	12 Km
	<i>Direction and distance from (city)</i>	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 8358 FT (2548 M) / T: 20° 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)	8° W (2022)/0°10'W
	<i>Magnetic Variation / Year (annual change)</i>	
6	Administración del aeródromo AD Administration	Sede Corporativa OPAIN S.A. Calle 26 # 103-09
	Dirección Address	Aeropuerto Internacional El Dorado Calle 26 # 103-09 Bogotá Colombia
	Teléfono Telephone number	+57 60 (1) 4251000 TWR Ext. 2734 - ARO Ext. 2253, 2791
	WEBSITE / Email address	https://eldorado.aero/ servicioalcliente@eldorado.aero
	AFS address	SKBOYDYA - SKBOYDYX
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	<i>Types of Traffic permitted</i>	Llegando IFR y saliendo IFR y VFR Incoming IFR Outgoing IFR and VFR
8	Observaciones	Departamento de Cundinamarca
	<i>Remarks</i>	Cundinamarca department

**SKBO AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO
SKBO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS**

1	Explotador del AD	H24
	<i>AD Operator</i>	
2	Aduana e inmigración	H24
	<i>Customs and Immigration</i>	
3	Servicios Médicos y de Sanidad	H24
	<i>Health and Sanitation</i>	
4	Oficina de Información AIS	H24
	<i>AIS Briefing Office</i>	
5	Oficina de Notificación ATS (ARO)	H24
	<i>ATS Reporting Office (ARO)</i>	
6	Oficina de Información MET	H24
	<i>MET Briefing Office</i>	
7	Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	H24
	<i>Air Traffic Service (ATS)</i>	

8	Abastecimiento de Combustible	H24
	<i>Fuelling</i>	
9	Servicios de Escala	NIL
	<i>Handling</i>	
10	Servicios de Seguridad de la Aviación	H24
	<i>Security</i>	
11	Descongelamiento	NIL
	<i>De-icing</i>	
12	Observaciones	NIL
	<i>Remarks</i>	

**SKBO AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES DE ESCALA
SKBO 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>	At charge of the airlines
2	Tipo de Combustible y Lubricantes	JET A1 / No
	<i>Fuel/oil types</i>	
3	Instalaciones y Capacidad de Abastecimiento de Combustible	<p>Sistema de hidrantes de combustibles con capacidad de suministro de 100 galones por minuto, en las plataformas del Terminal 1, Terminal 2 y Terminal de carga.</p> <p>Sistema de abastecimiento con vehículos cisterna, con capacidades de 10000, 9600, 6000, 5000, 3000 y 2500 galones. Una (1) estación de carga de combustible.</p>
	<i>Fuelling Facilities and Capacity</i>	
4	Medidas para la Descongelación	NIL
	<i>De-icing facilities</i>	
5	Espacio de Hangar para las ACFT de paso	NIL
	<i>Hangar space for visiting ACFT</i>	
6	Instalaciones y Servicios de Reparación para las ACFT de paso	Empresas particulares, servicios menores y mayores
	<i>Repair facilities for visiting ACFT</i>	Private companies, minor and major services
7	Observaciones	NIL
	<i>Remarks</i>	

**SKBO AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS
SKBO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Hoteles	En la ciudad
	<i>Hotels</i>	In the city
2	Restaurantes	Si
	<i>Restaurants</i>	Yes

3	Posibilidades de Transporte	Autobuses, taxis, colectivos, auto-pullmans de turismo y alquiler de autos
	Transportation Possibilities	Buses, taxis, turism buses ans car rental
4	Instalaciones y servicios médicos	Primeros auxilios, ambulancias y puntos de vacunación
	Medical Facilities	First aids, ambulances and vaccination points
5	Banco	Cajeros automáticos
	Oficina de Correos	No
6	Bank	Automatic teller machines
	Post Office	No.
6	Oficina de Turismo	Si
	Tourism Office	Yes
7	Observaciones	Servicio de guarda equipajes
	Remarks	Luggage storage service

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

1	Categoría AD para Extinción de Incendios	10
	AD Category for Fire Fighting	
2	Equipo de Salvamento	No
	Rescue equipment	
3	Capacidad para Retirar ACFT Inutilizadas	Retiro de aeronaves inutilizadas: Aeronaves hasta CAT E. Observaciones: Área concesionada de influencia OPAIN: Plataformas Terminal 1 y Terminal 2 , Plataforma de carga, calles de rodaje Papa, Charlie, Julieth, Bravo 1, Bravo 2, Bravo 3, Bravo 4, Bravo 10, Bravo 11, Bravo 12, Bravo 13, Bravo 14, Bravo 15, Bravo 16, Hotel 1, Hotel 2. OPAIN ARF (SEI) / AEROCIVIL SSAM Teléfono: (+57) 601 2205669 / (+57) 601 2205670 Móvil: (+57) 3132463319 / (+57) 3132386197 Correo: NIL 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.
	Capability for Removal of Disabled ACFT	Disabled aircraft removal: Aircraft up to CAT E Remarks: OPAIN concession area of influence: Terminal 1 and Terminal 2 platforms, loading platform, taxiways Papa, Charlie, Julieth, Bravo 1, Bravo 2, Bravo 3, Bravo 4, Bravo 10, Bravo 11, Bravo 12, Bravo 13, Bravo 14, Bravo 15, Bravo 16, Hotel 1, Hotel 2. OPAIN ARF (SEI) / AEROCIVIL SSAM Phone: (+57) 601 2205669 / (+57) 601 2205670 Mobile: (+57) 3132463319 / (+57) 3132386197 E-mail: NIL 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	4 Vehículos contra incendio con capacidad total de descarga de 20903 Lt/min, 1 vehículo de rescate, 1 vehículo de respuesta Hazmat nivel operacional
	Remarks	4 Fire fighting vehicles with 20903 Lt/min total capacity, 1 rescue vehicle, 1 Hazmat response vehicle operational level

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

1	Tipos de Equipo de Remoción de Obstáculos	NIL
	<i>Types of clearing equipment</i>	
2	Prioridad de Remoción de Obstáculos	NIL
	<i>Clearance priorities</i>	
3	Observaciones	NIL
	<i>Remarks</i>	

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

1	Designación, Superficie y Resistencia de las Plataformas <i>Designation, Surface and Strength of Aprons</i>	ID	Superficie	Resistencia		
		<i>Designator</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>		
		Plataforma / apron T1 - Terminal 1 (NTL, INTL)	Asfalto / Asphalt	PCN 108/R/A/W/T		
		Plataforma / apron T2 - Terminal 2	Asfalto / Asphalt	PCN 65/R/B/W/T		
		Plataforma de carga / cargo apron	Asfalto / Asphalt	PCN 108/R/A/W/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	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		A1	25 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/F/D/W/T	
		A2	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/F/D/W/T	
		A3	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/F/D/W/T	
		A4	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		A5	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		A6	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		A7	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		A8	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
A9	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/F/D/W/T			

Calles de rodaje ID	Ancho	Superficie	Resistencia	Observaciones
Designator of TWY	Width	Surface	Strength	Remark
A10	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/F/D/W/T	
B	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
B1	14 M	Asfalto / Asphalt		Cat B o inferior / or lower PCN: 56/F/D/X/T and 24/R/C/W/T
B2	14 M	Asfalto / Asphalt	PCN 66/F/D/X/T	Cat B o inferior / or lower
B3	14 M	Asfalto / Asphalt		Cat B o inferior / or lower PCN: 10/F/D/X/T and 9/R/B/W/T
B4	14 M	Asfalto / Asphalt	PCN 40/F/D/X/T	Cat B o inferior / or lower
B5	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
B6	22 M	Asfalto / Asphalt	PCN 66/F/C/X/T	
B7	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
B8	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
B9	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
B10	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
B11	45 M	Asfalto / Asphalt	PCN 60/R/B/W/T	
B12	20 M	Asfalto / Asphalt	PCN 42/F/D/X/T	Cat B o inferior / or lower
B13	17 M	Asfalto / Asphalt	PCN 66/F/D/X/T	Cat C o inferior / or lower
B14	13 M	Asfalto / Asphalt	PCN 66/F/D/X/T	Cat B o inferior / or lower
B15	9 M	Asfalto / Asphalt	PCN 63/F/D/X/T	Cat A
B16	16 M	Asfalto / Asphalt	PCN 66/F/C/X/T	Cat B o inferior / or lower
C	25 M	Asfalto / Asphalt	PCN 110/F/C/X/T	
D	43 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/D/X/T	Cat C o inferior / or lower PCN en plataforma / PCN on apron: 100/R/B/W/T
E	89 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/R/A/W/T	Cat E o inferior / or lower

Calles de rodaje ID	Ancho	Superficie	Resistencia	Observaciones
Designator of TWY	Width	Surface	Strength	Remark
F	43 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/D/X/T	Cat C o inferior / or lower PCN en plataforma / PCN on apron: 65/R/B/X/T
G	43 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/D/X/T	Cat C o inferior / or lower PCN en plataforma / PCN on apron: 80/R/A/W/T
H	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/D/W/T	
H1	25 M	Asfalto / Asphalt	PCN 63/F/D/X/T	Cat E o inferior / or lower
H2	25 M	Asfalto / Asphalt	PCN 63/F/D/X/T	Cat E o inferior / or lower
H3	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/D/W/T	
H4	39 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/D/W/T	
J	25 M	Asfalto / Asphalt	PCN 105/F/C/X/T	Cat E o inferior / or lower
J1	47 M	Asfalto / Asphalt	PCN 110/F/C/X/T	Cat E o inferior / or lower
J2	35 M	Asfalto / Asphalt	PCN 110/F/C/X/T	Cat E o inferior / or lower
J3	45 M	Asfalto / Asphalt	PCN 90/F/C/X/T	Cat C o inferior / or lower
K	25 M	Asfalto / Asphalt	PCN 105/F/C/Y/T	
K1	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
K2	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
K3	35 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
K4	38 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/D/W/T	
K5	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
K6	39 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
K7	30 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
K8	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 104/ F/C/W/T	
L	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 83/F/B/X/T	

		Calles de rodaje ID	Ancho	Superficie	Resistencia	Observaciones
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	Remark
		M	39 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		N	39 M	Asfalto / Asphalt	PCN 80/F/C/W/T	
		P	39 M	Asfalto / Asphalt	PCN 105/F/D/X/T	Cat E o inferior / or lower
3	Emplazamiento y Elevacion del ACL	Plataforma terminal, elevación: 8361 ft				
	Location and Elevation of ACL	Terminal Apron, elevation: 8361 ft				
4	Emplazamiento Puntos de Verificación VOR	VOR: NIL				
	VOR Checkpoints Location					
5	Posición Puntos de Verificación del INS	INS: N 04 42 01.00 W 074 09 00.00				
	Position of INS Checkpoints					
6	Observaciones	*R Estructura rígida con pavimento flexible				
	Remarks	*R Flexible pavement with rigid structure				

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

SKBO 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 Atraje	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: Center line marked with paint TWY: Illuminated boards
3	Barras de Parada y Luces de Protección RWY	Luces indicadoras de barra de parada, Ver circuitos de rodaje
	Stop Bars and RWY guard lights	Stop bar indicator lights, See taxiing circuits
4	Otras Medidas de Protección de RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKBO AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO SKBO AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

**SKBO AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA
SKBO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

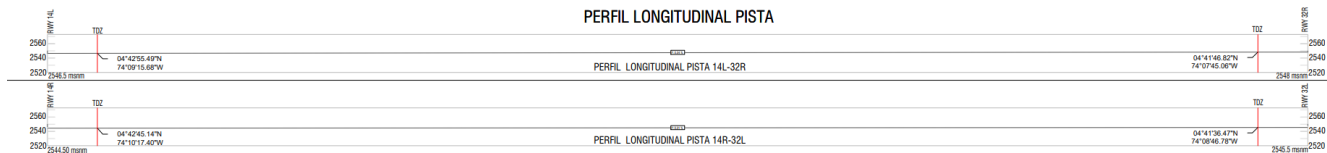
1	Oficina MET Conexa <i>Associated MET Office</i>	IDEAM
2	Horas de Servicio Oficina MET fuera del HR <i>Hours of Service</i> <i>MET Office outside HR of Service</i>	H24
3	Oficina Responsable de la Preparación TAF Período de Validez <i>Office Responsible for TAF Preparation</i> <i>Period of Validity</i>	24 horas actualizado cada 6 horas 24 hours updated every 6 hours
4	Disponibilidad TREND Intervalo de Expedición <i>Trend Forecast</i> <i>Interval of Issuance</i>	Según tendencia According to trend
5	Exposiciones Verbales y Consulta <i>Briefing and/ or Consultation Provided</i>	TAF, METAR, SPECI, SINOP, CLIMAT
6	Documentación de Vuelo Idioma(s) Usado <i>Flight Documentation</i> <i>Language(s) Used</i>	Inglés y español English and Spanish
7	Cartas Disponibles y Otra Información <i>Charts and Other Information Available</i>	Mapas significativos provistos de altitud y de vientos máximos Significant maps, provided with altitude and maximum winds

8	Equipo Suplementario Disponible	Radar meteorológico, Imágenes satelitales, LEADS en línea
	Supplementary Equipment Available	Metorological radar, Satellite images, LEADS on line
9	Dependencias ATS a las que se Suministra Información MET	SKBO ACC, APP, TWR, ARO
	ATS Units Provided with MET Information	
10	Información Adicional (Limitación del Servicio)	NIL
	Additional Information (Limitation of Service)	

SKBO AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
SKBO 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
14L	127 / 135	3800 x 45	PCN 104/F/D/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		044248.21N 0740907.42W — GUND: —	THR 8354.0 FT —
32R	307 / 315	3800 x 45	PCN 104/F/D/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		044133.74N 0740729.01W — GUND: —	THR 8358 FT —
14R	127 / 135	3800 x 45	PCN 119/F/C/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		044237.78N 0741008.97W — GUND: —	THR 8348.0 FT —
32L	307 / 315	3800 x 45	PCN 119/F/C/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		044123.28N 0740830.60W — GUND: —	THR 8351 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 14L: NIL	No	150 x 150	3920 x 300	240 x 280	NIL	No
For Rwy 32R: NIL	No	150 x 150	3920 x 300	240 x 280	NIL	No
For Rwy 14R: NIL	60 x 60	150 x 150	4400 x 300	240 x 280	NIL	No
For Rwy 32L: NIL	60 x 60	150 x 150	4400 x 300	240 x 280	NIL	No

Designaciones RWY	Observaciones
<i>RWY Designations</i>	<i>Remarks</i>
1	14
14L	NIL
32R	NIL
14R	NIL
32L	NIL



SKBO AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS
SKBO 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
14L	3800	3950	3800	3800	NIL
32R	3800	3950	3800	3800	NIL
14R	3800	4100	3860	3800	NIL
32L	3800	4100	3860	3800	NIL

SKBO AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA
SKBO 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
14L	CAT II / III ALSAF 900 M LIH	Verde / Green	PAPI Both sides/3° 71 FT 5.24%	Blanca / White	2900 M - 15 M Blancas / White LIH 600 M - 15 M Blancas-Rojas / White-Red LIH 300 M - 15 M Rojas / Red LIH
32R	No	Verde / Green	PAPI Both sides/3° 81 FT 5.24%	Blanca / White	2900 M - 15 M Blancas / White LIH 600 M - 15 M Blancas-Rojas / White-Red LIH 300 M - 15 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
14R	CAT II / III ALSAF 900 M LIH	Verde / Green	PAPI 3° 72 FT 5.24%	Blanca / White	2900 M - 15 M Blancas / White LIH 600 M - 15 M Blancas-Rojas / White-Red LIH 300 M - 15 M Rojas / Red LIH
32L	No	Verde / Green	PAPI 3° 81 FT 5.24%	Blanca / White	2900 M - 15 M Blancas / White LIH 600 M - 15 M Blancas-Rojas / White-Red LIH 300 M - 15 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
14L	3200 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	No / No	NIL
32R	3200 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	No / No	NIL
14R	3200 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	Si / Yes	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
32L	3200 M Blancas / White LIH 600 M Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	No / No	NIL

**SKBO AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTES
SECUNDARIAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA**
SKBO 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	1 Entre TWY A4 y A5 1 Between TWY A4 and A5
	Emplazamiento e Iluminación Anemómetro /	1 Cerca de THR 14L 1 Entre TWY A3 y A4 1 Entre TWY A7 y A8 1 Cerca de THR 32R 1 Cerca de THR 14R 1 Cerca de THR 32L
	Anemometer Location and Lighting	1 Close to THR 14L 1 Between TWY A3 and A4 1 Between TWY A7 and A8 1 Close to THR 32R 1 Close to THR 14R 1 Close to THR 32L
3	Luces de Borde de TWY / TWY Edge lighting	A4 Azul / Blue A5 Azul / Blue A6 Azul / Blue A7 Azul / Blue A8 Azul / Blue A9 Azul / Blue A Azul / Blue B5 Azul / Blue B6 Azul / Blue B7 Azul / Blue B10 Azul / Blue B11 Azul / Blue B13 Azul / Blue B Azul / Blue M Azul / Blue N Azul / Blue P Azul / Blue

	Luces de Eje de TWY / TWY Centerline lighting	A2 Verde / Green A3 Verde / Green A4 Verde / Green A5 Verde / Green A6 Verde / Green A7 Verde / Green A8 Verde / Green A9 Verde / Green A10 Verde / Green A Verde / Green E Verde / Green H Verde / Green K1 Verde / Green K2 Verde / Green K3 Verde / Green K4 Verde / Green K5 Verde / Green K6 Verde / Green K7 Verde / Green K8 Verde / Green K Verde / Green M Verde / Green N Verde / Green
4	Fuente Secundaria PWR Tiempo de Conmutación	3 Plantas de 385 KW, 2 Plantas de 400 KW, 1 Planta de 75 KW, 1 Planta de 35 KW, 2 Plantas de 500 KW
	Secondary PWR Unit Switch Over Time	3 385 KW power supplies, 2 400 KWpower supplies, 1 75 KWpower supply, 1 35 KWpower supply, 2 500 KW power supplies
5	Observaciones	NIL
	Remarks	

**SKBO AD 2.16 ZONA DE ATERRIZAJES PARA HELICÓPTEROS
SKBO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	No
	GUND	No
2	ELEV TLOF y/o FATO (m/ft)	No
	TLOF and/or FATO ELEV (m/ft)	
3	Dimensiones, SFC, Resistencia y Señales de TLOF y FATO	No,
	TLOF and FATO Dimensions, SFC, Strength and Markings	
4	BRG de FATO	No
	True BRG of FATO	
5	Distancias Declaradas Disponible	No
	Declared Distance Available	

6	Iluminación de APP y de la FATO	No
	<i>APP and FATO Lighting</i>	
7	Observaciones	No
	<i>Remarks</i>	

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

1	Designación y Límites Laterales	<p>ATZ - BOGOTÁ - D Desde 044224N/0741501W; 044306N/0741559W; 044836N/0741201W; 044753N/0741102W por un arco de sentido horario de 6.18NM de radio centrado en 044206N/0740849W para el punto de origen</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 1 - D Desde 044224N/0741501W; 044307N/0741559W; 044836N/0741201W; 044753N/0741102W por un arco de sentido horario de 6.2NM de radio centrado en 044206N/0740849W para el punto de origen</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 2 - A Desde 044307N/0741559W; 045124N/0742722W; 045654N/0742324W; 044836N/0741201W; para el punto de origen</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 3 - A Desde 043554N/0740859W por un arco de sentido horario de 6.2NM de radio centrado en 044206N/0740849W 044224N/0741501W; 044617N/0742020W por un arco de sentido anti-horario de 12.26NM de radio centrado en 044206N/0740849W 043030N/0741250W; para el punto de origen</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 4 - A Desde 044709N/0740513W; 045103N/0740334W; 044939N/0740015W; 044336N/0740248W por un arco de sentido anti-horario de 6.2NM de radio centrado en 044206N/0740849W para el punto de origen</p>
	Designation and Lateral Limits	<p>ATZ - BOGOTÁ - D Area bounded by lines joining points 044224N/0741501W; 044306N/0741559W; 044836N/0741201W; 044753N/0741102W then along the clockwise arc of a circle of 6.18NM radius centred on 044206N/0740849W to to point of origin.</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 1 - D Area bounded by lines joining points 044224N/0741501W; 044307N/0741559W; 044836N/0741201W; 044753N/0741102W then along the clockwise arc of a circle of 6.2NM radius centred on 044206N/0740849W to to point of origin.</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 2 - A Area bounded by lines joining points 044307N/0741559W; 045124N/0742722W; 045654N/0742324W; 044836N/0741201W to point of origin.</p> <p>CTR - BOGOTA - SECTOR - 3 - A Area bounded by lines joining points 043554N/0740859W then along the clockwise arc of a circle of 6.2NM radius centred on 044206N/0740849W to 044224N/0741501W; 044617N/0742020W then along the counter clockwise arc of a circle of 12.26NM radius centred on 044206N/0740849W to 043030N/0741250W to point of origin.</p>

		CTR - BOGOTA - SECTOR - 4 - A Area bounded by lines joining points 044709N/0740513W; 045103N/0740334W; 044939N/0740015W; 044336N/0740248W then along the counter clockwise arc of a circle of 6.2NM radius centred on 044206N/0740849W to point of origin.
2	Límites Verticales	ATZ - BOGOTÁ - D GND hasta 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 1 - D GND hasta 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 2 - A 10500 FT AMSL hasta 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 3 - A 10500 FT AMSL hasta 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 4 - A 10500 FT AGL hasta 11500 FT AMSL
	Vertical limits	ATZ - BOGOTÁ - D GND to 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 1 - D GND to 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 2 - A 10500 FT AMSL to 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 3 - A 10500 FT AMSL to 11500 FT AGL CTR - BOGOTA - SECTOR - 4 - A 10500 FT AGL to 11500 FT AMSL
3	Clasificación del Espacio Aéreo	ATZ - BOGOTÁ - D
	Airspace Classification	CTR - BOGOTA - SECTOR - 1 - D CTR - BOGOTA - SECTOR - 2 - A CTR - BOGOTA - SECTOR - 3 - A CTR - BOGOTA - SECTOR - 4 - A
4	Distintivo de Llamada ATS Idiomas	ATZ - EL DORADO TWR ES / EN CTR ZONA 1 - EL DORADO TWR ES / EN
	ATS Unit Call Sign Language(s)	ATZ - EL DORADO TWR ES / EN CTR ZONE 1 - EL DORADO TWR ES / EN
5	Altitud de Transición	18000 FT (5486 M)
	Transition altitude	
6	Horas de Aplicabilidad	H24 H24 H24 H24 H24
	Hours of Applicability	

7	Observaciones	NIL NIL NIL NIL NIL
	Remarks	

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

Designación del Servicio	Distintivo de Llamada	Frecuencia y Canales	Horas de Funcionamiento	Dirección de Conexión	SATVOICE	Observaciones
Service Designation	Call sign	Frequency and Channel(s)	Hours of Operation	Logon address		Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ACS	Bogotá Control NW	123.700 MHZ	H24	NIL	NIL	SECT NW
		123.850 MHZ	H24			ALTN
	Bogotá Control SW	125.100 MHZ	H24			SECT SW
		125.950 MHZ	H24			ALTN
	Bogotá Control NE	128.000 MHZ	H24			ALTN
		128.600 MHZ	H24			SECT NE
	Bogotá Control SE	128.800 MHZ	H24			SECT SE
		128.950 MHZ	H24			ALTN
APP	Bogotá Llegadas	119.050 MHZ	H24	NIL	NIL	ALTN
		119.500 MHZ	H24			ARR SECT Bogota
	Bogotá Terminal Norte	120.300 MHZ	H24			ALTN
		121.300 MHZ	H24			Terminal N SECT
	Bogotá Terminal Sur	119.650 MHZ	H24			Terminal S SECT
		120.650 MHZ	H24			ALTN
	Bogotá Terminal Oeste	119.950 MHZ	H24			Terminal W SECT
		120.950 MHZ	H24			ALTN
ATIS	Bogotá información	127.800 MHZ	H24	NIL	NIL	Tripulaciones deben colacionar al primer contacto con el ATC el mensaje ATIS de la hora / Crews must collate at ATC first contact the current ATIS message
FIS	Bogotá Información	126.750 MHZ	1100-2300	NIL	NIL	ALTN
		126.900 MHZ	1100-2300			Bogotá Información / Information Bogota
TWR	El Dorado TWR Norte	118.100 MHZ	H24	NIL	NIL	RWY 14L/32R
		118.350 MHZ	H24			ALTN
	El Dorado TWR Sur	118.250 MHZ	H24			RWY 14R/32L
		118.350 MHZ	H24			ALTN
	Emergencia	121.500 MHZ	H24			EMERG
	El Dorado Superficie Norte	121.800 MHZ	H24			SMC 14L/32R
		122.400 MHZ	H24			ALTN
	El Dorado Superficie Sur	122.400 MHZ	H24			ALTN
122.750 MHZ		H24	SMC 14R/32L			
El Dorado Autorizaciones	121.600 MHZ	H24	EI Dorado AUTH			
	122.900 MHZ	H24	ALTN			

SKBO AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE
SKBO 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
MARKER (07° W)	AD	75.00 MHZ	H24	044258.37N 0741036.19W	—	NIL	RWY 14R
DVOR/DME (08° W)	BOG	113.90 MHZ (CH86X)	H24	045048.00N 0741924.00W	9825 FT	NIL	VOR: cobertura / range 150 NM DME: cobertura / range 150 NM
MARKER (07° W)	DO	75.00 MHZ	H24	044245.78N 0741019.26W	—	NIL	RWY 14R
LOC 14R ILS CAT III	IADO	110.70 MHZ	H24	044115.73N 0740820.65W	—	NIL	NIL
GP 14R ILS CAT III	IADO	330.20 MHZ	H24	044229.18N 0741003.38W	—	NIL	NIL GP 3°
DME 14R ILS CAT III (08° W)	IADO	(CH44X)	H24	044229.18N 0741003.38W	0 FT	NIL	NIL
LOC 14L ILS CAT III	IEDR	111.30 MHZ	H24	044127.92N 0740721.34W	—	NIL	NIL
GP 14L ILS CAT III	IEDR	332.30 MHZ	H24	044245.18N 0740856.81W	—	NIL	GP 3°
DME 14L ILS CAT III (08° W)	IEDR	(CH50X)	H24	044245.18N 0740856.81W	8425 FT	NIL	NIL

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
VOR/DME (08° W)	SOA	108.60 MHZ (CH23X)	H24	043611.00N 0741623.00W	8069 FT	NIL	VOR: cobertura / range 150 NM DME: cobertura / range 150 NM

SKBO AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL SKBO AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

- Aeronaves de carga de transporte aéreo no regular registradas en Colombia ante la oficina de transporte aéreo, no requieren presentar con el Plan de vuelo:
- Paz y salvo por concepto de derechos de uso de aeródromo y servicios de protección al vuelo expedido por la administración.
- Sellos de las autoridades de emigración y aduana en la copia del General Declaration.
- Non-scheduled air cargo aircraft registered in Colombia at the air transport office are not required to present a Flight Plan:
- Proof of payment for aerodrome use rights and flight protection services issued by the airport administration.
- immigration and customs authorities stamp on the General Declaration copy.

1 Pista 14L/32R:

Entre las 1200-0459 sin restricción.

Entre las 0500-0959 para aterrizaje Pista 14L y para despegue Pista 32R

Entre las 1000-1159 para aterrizaje Pista 14L y para despegue pista 14L

Nota: Aeronaves cuya emisión de ruido sea equivalente a la Categoría de Sistema de Cuota de Ruido (QC) mayor o igual a Cuatro (4) tendrán restricción de despegue en Pista 14L

RWY 14L:

Circuito de transito de aeródromo con virajes a la izquierda (Norte)

RWY 32R:

Circuito de transito de aeródromo preferente con virajes a la derecha (Norte)

2 Pista 14R/32L:

Entre las 1200-0300 sin restricción.

Entre las 0301-0459 para aterrizajes Pista 14R.

Entre las 0500-0959 para aterrizaje Pista 14R y para despegue pista 32L.

Entre las 1000-1159 para aterrizaje Pista 14R y para despegue Pista 14R

Nota: Aeronaves cuya emisión de ruido sea equivalente a la Categoría de Sistema de Cuota de Ruido (QC) mayor o igual a Cuatro (4) tendrán restricción de despegue en Pista 14R

RWY 14R

Circuito de transito de aeródromo con virajes a la derecha (Sur)

RWY 32L

Circuito de transito de aeródromo preferente con virajes a la izquierda (Sur)

NOTA: De acuerdo a las fechas y horas descritas durante las horas de restricción por mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado se verá afectada en un valor

1 Runway 14L/32R:

Between 1200 and 0459, non restriction.

Between 0500 and 0959, arrivals using Runway 14L and departures using Runway 32R

Between 1000 and 1159 arrivals using Runway 14L and departures using Runway 14L

Note: Aircrafts with noise quota count (QC) classification equal to or higher than four (4), are not allowed to take off using Runway 14L

Runway 14L:

Aerodrome traffic circuit with left turns (North)

Runway 32R:

Preferential aerodrome traffic circuit with right turns (North)

2 Runway 14R/32L:

Between 1200 and 0300, no restriction.

Between 0301 and 0459, arrivals using Runway 14R.

Between 0500 and 0959, arrivals using Runway 14R and departures using Runway 32L.

Between 1000 and 1159 arrivals using Runway 14R and departures using Runway 14R.

Note: Aircrafts with noise quota count (QC) classification equal to or higher than four (4), are not allowed to take off using Runway 14R

Runway 14R

Aerodrome traffic circuit with right turns (South)

Runway 32L

Preferential aerodrome traffic circuit with left turns (South)

NOTE: During the dates and hours specified on the restriction implemented for the maintenance of the airport infrastructure, the capacity of El Dorado International Airport will be affected in a proportion of fifty percent (50%).

del cincuenta por ciento (50%), por lo que se insta a los usuarios a que realicen con la debida antelación la coordinación respectiva de cada uno de los vuelos ante la oficina de coordinación de slot.

NOTA: De acuerdo con la restricción de Categoría de Sistema de Cuota de Ruido (QC) mayor o igual a Cuatro (4), las aeronaves cuya restricción aplica por certificación de emisión de ruido son:

- Boeing 727-2XX y sus variantes
- Boeing 747-4XX y sus variantes
- McDonnell Douglas MD 11X y sus variantes

No obstante, toda valoración de Sistema de Cuota de ruido, se encuentra condicionada a la certificación de ruido para todos los modelos de aeronaves que operan en el aeropuerto SKBO mediante el certificado de aeronavegabilidad.

3. Está prohibida la operación de aeronaves a pistón.
4. Está prohibida la operación de vuelos de instrucción.
5. Está prohibida la llegada de vuelos de ala fija con plan de vuelo VFR.
6. Toda aeronave de aviación general, aviación comercial no regular o aeronave en vuelo chárter de matrícula nacional o extranjera que utilice como destino el aeropuerto internacional Eldorado debe tener un operador establecido en el aeropuerto o contratar una empresa de servicio de escala en aeropuerto (Handling).
7. Toda aeronave clasificada en la siguiente tabla, que pretenda despegar del aeropuerto internacional Eldorado, deberá proceder con plan de vuelo VFR, en su primera fase de vuelo, insertando en la casilla 8 del FPL la letra Z (inicial VFR) o V (VFR) según corresponda.

In this regard, users are called upon to coordinate with enough time all their operations with the slot office.

NOTE: In accordance with the noise Quota Count (QC) system, category four (4) or upper, the following aircrafts have restrictions due to noise emission certificate:

- Boeing 727-2XX all versions included
- Boeing 747-4XX all versions included
- McDonnell Douglas MD 11X all versions included

However, any valuation of the Noise Quota System is conditioned on the noise certification for all aircraft models operating at SKBO airport through the airworthiness certificate.

3. The operation of piston aircraft is prohibited.
4. Training Flights are prohibited
5. The arrival of fixed-wing VFR flights is prohibited.
6. All general aviation aircraft, non-scheduled aviation, and charter flights, despite the tail number (foreign and national aircraft) using Eldorado International Airport as destination, must contract a Handling service company for airport stopover.
7. Any aircraft classified in the following table, intending to take-off from Eldorado International Airport, must proceed with VFR flight plan only. Inserting letter Z (initial phase in VFR) or V (VFR) as appropriate in the flight plan format

DESIGNADOR OACI (MIL) / ICAO DESIGNATOR	DESCRIPCION / DESCRIPTION	WTC
ARVA (RV01)	L2T	L
AT8T	L1T	L/M
C208	L1T	L
C212	L2T	M
DC3T (AC47)	L2T	M
DHC6	L2T	L
E110	L2T	L
E314 (A-29)	L1T	L
E500	L1T	L
L410	L2T	L
PC7	L1T	L
TUCA	L1T	L
V10	L2T	L

NOTA: Se incluyen todas las aeronaves monomotor y bimotor de similar rendimiento en despegue.

8. Las aeronaves clasificadas en el numeral 6 podrán efectuar despegues durante las horas diurnas, siempre y cuando las condiciones de visibilidad y techo reportadas sean iguales o superiores a las siguientes:

- Visibilidad horizontal: 5000 M
- Techo de nubes: 1500 FT AGL

En horas nocturnas o en caso de que las condiciones meteorológicas sean inferiores a los parámetros anteriores, no se autorizará la salida de estas aeronaves.

9. Las aeronaves mencionadas en el numeral 7, con reglas de vuelo V o Z, no estarán sujetas al control ATFM para su salida, y sus despegues podrán ser autorizados desde las intersecciones por parte del control de tránsito aéreo.

10. La Dirección de Operaciones de Navegación Aérea podrá expedir permisos temporales limitados para que las aeronaves mencionadas en el numeral 7 procedan con plan de vuelo IFR saliendo de Bogotá, en cuyo caso estarán sujetas de medidas ATFM.

Nota: Estarán exentos de esta restricción los vuelos con STATUS (EMER, SAR, HEAD, HUM, HOSP, VIP2).

11. Solamente aeronaves de estado.

Todas las aeronaves de estado que se sujeten a las siguientes medidas, deberán tener registrado en la casilla 18 del FPL el indicador STS/STATE

- Respecto de la tabla establecida en el numeral 7, en horario nocturno o cuando la visibilidad sea inferior a lo establecido en 8, únicamente las aeronaves de estado tipo C208 podrán presentar plan de vuelo IFR. En este caso estarán sujetas a medidas ATFM.
- Siempre que se cumplan las condiciones descritas en el numeral 8, se podrán aceptar planes de vuelo VFR en horas nocturnas para aeronaves equipadas con LVN o NVG. Esta condición deberá ser insertada en la casilla 18 del plan de vuelo.
- Las aeronaves de estado incluidas en el numeral 7 podrán presentar planes de vuelo IFR despegando entre 0400 - 0940 UTC.
- Siempre que se cumplan las condiciones descritas en el numeral 8, las aeronaves de Estado, pueden proponer reglas de vuelo V o Z, sujeto a autorización y criterio por parte del ATC. En caso de ser aprobado, la aeronave no será objeto de medidas ATFM para el despegue.

12. Con el fin de elevar los niveles aceptables de seguridad, las aeronaves que transporten mercancías peligrosas bajo

NOTE: All single-engine and twin-engine aircraft of similar take-off performance are included.

8. Aircraft classified in numeral 6, may take-off during daylight hours, as long as the reported visibility and ceiling conditions are equal or greater than the following:

- Horizontal visibility: 5000m
- Ceiling: 1500 ft AGL

The departure of these aircraft will not be authorized at night-time or if the weather conditions run down from the parameters above.

9. The aircraft mentioned in numeral 7, over visual flight rules (V) or visual to instrument flight rules (Z), will not be subject to ATFM measures for their departure, and take-offs from intersections may be authorized by air traffic control.

10. The Air Navigation Operations Directorate, may issue limited temporary permits for the aircraft mentioned in number 7 to proceed with an IFR Flight Plan, departing from SKBO, for this case they will be subject to AFTM measures.

Note: Flights with declared STATUS (EMER, SAR, HEAD, HUM, HOSP, VIP2) will be exempt from this restriction.

11. Only for state aircraft

Every state aircraft complying the following measures must have the "STS/STATE" indicator registered on the item 18 of the FPL.

- Regarding the list established in numeral 7, at nighttime or if the reported visibility is lower than established in numeral 8, only Cessna C208 aircraft will be authorized to IFR flight plan and will be subject to ATFM measures.
- If the stated conditions in numeral 8 are met, VFR flight plans may be accepted for night operations to aircraft equipped with LVN or NVG appliances. This condition must be inserted appropriately in the flight plan.
- State aircraft listed in number 7, are allowed to submit IFR flight plans taking-off between 0400-0940 UTC.
- As long as the conditions described in paragraph 8 are met, State aircraft may propose V or Z flight rules, subject to authorization and judgment by ATC. If approved, the aircraft will not be subject to ATFM measures for takeoff.

12. In order to raise acceptable levels of safety, aircraft carrying dangerous goods under Class 1 waiver approval,

aprobación de dispensa de la Clase 1, explosivos, en cualquiera de sus divisiones, deberán utilizar para la maniobra de despegue únicamente la pista 32L, o la pista 32R cuando la pista 32L se encuentre cerrada.

El operador que transporte desde el aeropuerto EIDorado mercancías peligrosas bajo aprobación de dispensa de la Clase 1, explosivos, en cualquiera de sus divisiones, debe anotarlo así en la casilla No. 18 del Plan de Vuelo, "Otros Datos", STS/ HAZMAT y la tripulación de la aeronave que efectúe dicho transporte será responsable de informar en su primer llamado, al control de tránsito aéreo sobre su condición.

Los Servicios de Control de Tránsito Aéreo deben informar a los Servicios de Extinción de Incendios sobre las aeronaves que despegarán con este tipo de mercancías.

No se permite el despegue del Aeropuerto EIDorado, de aeronaves que transporten bajo aprobación de dispensa como carga, mercancías peligrosas de la Clase 3, "Líquidos Inflamables", cuya denominación y número de Naciones Unidas (UN) corresponda a una o varias de las siguientes:

- Carburante para motores de turbina de aviación, UN 1863.
- Carburantes para motores, UN 1203.
- Combustible para motores diesel, UN 1202.

Excepto cuando se trate del transporte en cantidades y especificaciones establecidas en el Documento OACI 9284, Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, edición vigente.

13. Se establece altitud mínima de 9.500 FT para el circuito de aeródromo de aeronaves de ala fija.

14 Pistas preferentes

Configuración ORIENTE

Llegadas pistas 14L/14R

Salidas pistas 14L/14R

Configuración OCCIDENTE

Llegadas pistas 32R/32L

Salidas pista 32L/32R

Configuración ENFRENTADA

Llegadas pistas 14L/14R

Salidas pistas 32R/32L

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista está seca o mojada con acción de frenado buena), la configuración ORIENTE será preferente siempre que la componente en cola del viento no supere los 5 kt.

Para atenuar el ruido, la configuración ENFRENTADA tendrá preferencia sobre las configuraciones ORIENTE y OCCIDENTE entre las 0500 y las 1000; sin embargo la atenuación del ruido no constituirá un factor determinante para mantener la configuración enfrentada cuando:

explosives, in any of its divisions, shall use only runway 32L for takeoff maneuvers, or runway 32R when runway 32L is closed.

The operator transporting from EIDorado airport dangerous goods under Class 1 waiver approval, explosives, in any of its divisions, must record in item No. 18 of the Flight Plan, "Other Data", STS/ HAZMAT and the crew of the aircraft carrying out such transport shall be responsible for reporting on its first call, to the air traffic control about the condition of the aircraft. condition.

The Air Traffic Control Services must inform the Fire Fighting and Rescue Service about aircraft that will take-off carrying this type of goods.

It is not allowed to take off from El Dorado International Airport to aircraft transporting as cargo, under dispensation approval, dangerous goods of Class 3, "Flammable Liquids", whose denomination and number of the United Nations (UN) corresponds to one or more of the following:

- Fuel for aviation turbine engines, UN 1863
- Motor fuels, UN 1203.
- Fuel for diesel engines, UN 1202.

Excepting the cases where the shipping quantities and specifications adjoin the established in ICAO Document 9284, "Technical Instructions for the Safe Transportation of Dangerous Goods by Air", current edition.

13. 9.500 FT minimum altitude for aerodrome circuit is set up for fixed wing aircraft.

14 Preferential Runways

EAST configuration

Arrivals: Runways 14L/14R

Departures: Runways 14L/14R

WEST configuration

Arrivals: Runways 32R/32L

Departures: Runways 32L/32R

OPPOSING configuration

Arrivals: Runways 14L/14R

Departures: Runways 32R/32L

Under normal conditions (i.e. runway surface is dry, or wet with good braking action), the EAST configuration is preferred as long as the tail-wind component not exceed 5 kt.

In order to abate noise, the OPPOSING configuration will prevail over EAST and WEST configurations between 0500 and 1000; However, noise abatement will not constitute a determining factor to maintain the opposing configuration when:

a. El estado de la superficie de la pista esté afectado negativamente (p. ej., con agua, lodo, caucho, aceite u otras sustancias);

b. Para el aterrizaje, cuando el techo de nubes se encuentre a una altura inferior a (500 ft) por encima de la elevación del aeródromo o la visibilidad sea inferior a 1900 m;

c. Para el despegue, cuando la visibilidad sea inferior a 1900 m;

d. Se haya notificado o pronosticado cizalladura del viento, o cuando se prevean tormentas que afecten la aproximación o la salida; y

e. Cuando la componente transversal del viento, incluidas las ráfagas, exceda de 15 kt, o la componente del viento de cola, incluidas las ráfagas, exceda de 5 kt.

Los mensajes ATIS proporcionarán la información de la configuración de pistas en uso.

a. The runway surface condition is negatively affected (e.g. contaminated with water, mud, rubber, oil or other substances);

b. For landing, when the cloud ceiling is below 500 ft over the aerodrome elevation or when the visibility is lower than 1900 m;

c. For take-off, when the visibility is lower than 1900m;

d. Wind shear has been notified or forecast, or when approach or departures might be affected by forecast storms.

e. The crosswind component, including gusts, exceed 15 kt, or when the tail-wind component, including gusts, exceed 5 kt.

ATIS messages shall provide information about the runways configuration in use.

15 Tiempo mínimo de ocupación de la pista

Llegadas:

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, reducir el tiempo de ocupación de la misma y minimizar la posibilidad de "motor y al aire" es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, en condiciones de pista seca, procedan al abandono rápido de la pista. A menos que el ATC indique otra cosa, se utilizarán las siguientes calles de salida para abandonar la pista correspondiente.

Configuración ORIENTE

Pista / Runway	Calle de rodaje SALIDA	Aeronave	Distancia desde umbral (m)
14L	A5	Turbo hélices/ligeras	1900
	A6	Jet y pesadas	2650
14R	K4	Ligeras	1900
	K5	JET/PESADAS	2500

15 Minimum runway occupancy time

Arrivals:

To achieve maximum runway utilization, reduce runway occupancy time and minimize the possibility of "engine and air" it is important that pilots in command, without prejudice to the safety and normal operation of the aircraft, in dry runway conditions, proceed to rapid runway departure. Unless otherwise instructed by ATC, the following departure taxiways will be used to abandon the runway in question.

EAST Configuration

Configuración OCCIDENTE

Pista	Calle de rodaje SALIDA	Aeronave	Distancia desde umbral (m)
32R	A5	Turbo hélices/ligeras	1900
	A4	Jet y pesadas	2600
32L	K4	Turbo hélices/ligeras	1900
	K3	JET/PESADAS	2500

WEST Configuration

Las aeronaves que por cualquier causa no puedan abandonar la pista por las calles de rodaje establecidas anteriormente lo notificarán al ATC en el primer contacto.

Aircraft that for any reason cannot clear the runway through the previously established taxiways will notify to the ATC in the first contact.

Salidas

Departures

El ATC considera que todas las aeronaves que llegan al punto de espera están completamente listas para rodar a posición en pista e iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que por cualquier causa no puedan cumplir con este requisito lo notificarán al ATC antes de alcanzar el punto de espera.

The ATC will assume that the aircraft getting to the runway taxi-holding position is completely ready to begin the takeoff run immediately after receiving the corresponding clearance. Aircraft that for any reason cannot comply with this requirement will notify ATC before reaching the holding point.

Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.

For aircraft that are not ready to start the takeoff run immediately after receiving the takeoff clearance, the ATC will give off cancellation and issue new instructions to clear the runway through the first available exit taxiway.

16 Categoría de estela turbulenta

16 Wake turbulence category

Todas las aeronaves están calificadas, a los efectos de estela turbulenta, dependiendo de su Peso Máximo Certificado al Despegue (MTOW) o superior.

All aircraft are categorized, for wake turbulence purposes, depending on their Maximum Certified Takeoff Weight (MTOW) or higher.

PESADA: 136.000 Kg (MTOW) o superior

HEAVY: 36,000 Kg (MTOW) or higher

MEDIO: Entre 7.000 Kg (MTOW) y 136.000 Kg (MTOW)

MEDIUM: Between 7,000 Kg (MTOW) and 136,000 Kg (MTOW)

LIGERA: Igual o menor a 7000 Kg MTOW)

LIGHT: Equal to or less than 7000 Kg MTOW)

En la operación de salida se aplicará a todas las aeronaves la siguiente Separación Mínima por Estela Turbulenta:

In the departure procedure, the following Wake Turbulence Minimum Separation will be applied to all aircraft:

AERONAVE PRECEDENTE / PRECEDING AIRCRAFT	AERONAVE SUBSIGUIENTE / TRAILING AIRCRAFT	SEPARACION EN MINUTOS / SPACING IN MINUTES
PESADA / HEAVY	B757	2
PESADA / HEAVY	MEDIA / MEDIUM	2
PESADA / HEAVY	LIGERA / LIGHT	2
B757	LIGERA / LIGHT	2
MEDIA / MEDIUM	LIGERA / LIGHT	2
B757	MEDIA / MEDIUM	2
LIGERA / LIGHT	LIGERA / LIGHT	-
MEDIA / MEDIUM	MEDIA / MEDIUM	-
B757	PESADA / HEAVY	-
PESADA / HEAVY	PESADA / HEAVY	-

Nota 1: Debido a las características particulares de Estela Turbulenta del B757, ésta será considerado aeronave PESADA cuando despegue delante de una aeronave MEDIA o LIGERA y será considerada de Estela Turbulenta MEDIA cuando despegue detrás de una aeronave PESADA.

Note 1: Due to the particular features of Wake Turbulence of the Boeing B757, it will be considered as a HEAVY aircraft when preceding a MEDIUM or LIGHT aircraft and will be considered MEDIUM Wake Turbulence category when is successive to a HEAVY aircraft.

Nota 2: Cuando una aeronave despegue desde una intersección de la pista detrás de otra aeronave de Estela Turbulenta más alta que haya despegado desde el umbral

Note 2: When an aircraft takes off from a runway intersection behind another aircraft with higher Wake Turbulence that has taken off right from the threshold,

se sumará un minuto a los tiempos de separación mínima contemplados en la tabla anterior.

Nota 3: Cuando una aeronave no pueda aceptar la separación mínima por Estela Turbulenta, informará de ello lo antes posible y en todo caso antes de recibir la autorización para ingresar a la pista. Una vez recibida la autorización para ingresar a la pista, los pilotos que no hayan informado la necesidad de una mayor separación por Estela Turbulenta, se entenderá que aceptan las separaciones contempladas en la tabla anterior.

17 Despegues desde intersecciones

Con el fin de agilizar el tránsito aéreo, optimizar la capacidad operacional de los aeródromos y disminuir, en cuanto sea posible, los tiempos de rodaje de las diversas aeronaves, se permite al personal de Controladores de Tránsito Aéreo para autorizar la maniobra de despegue de monomotores o bimotores (turbohélice o jet), desde cualquiera de las intersecciones detalladas, a solicitud de la tripulación o del Control de Tránsito Aéreo, siempre que medie aceptación por parte de la tripulación.

1. 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 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 8
2. El análisis de pista que trata el numeral anterior deberá considerar todos los aspectos que pudieran afectar el rendimiento de la aeronave durante la fase de despegue, tales como: elevación, pendiente y estado de la pista, dirección e intensidad del viento, temperatura, presión atmosférica, así como todos los obstáculos publicados en las inmediaciones de la trayectoria de despegue. Los pesos máximos, así obtenidos, deberán ser incorporados en los manuales de despacho, de peso y balance o en las guías de despacho de cada operador, de tal forma que puedan ser consultados fácilmente por los despachadores y las tripulaciones de vuelo.
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.

another minute will be added to the separation minima in the previous table.

Note 3: The crew will report as soon as possible, when the aircraft is not able to comply the established wake turbulence separation minima before receiving ATC clearance to enter the runway. However, if pilots have not reported the need for a greater separation time due to Wake Turbulence, once the authorization has been issued, then it will be understood there is acceptance of the separation stated in the previous table.

17 Take-off from intersections

In order to expedite air traffic, optimize the operational capacity of aerodromes and reduce, as far as possible, the taxi times of aircraft, The Air Traffic Control personnel is allowed to authorize the take-off maneuver of single-engine aircraft or twin-engine (turboprop or jet), from any of the intersections listed, at the request of the crew or Air Traffic Control, subject to crew acceptance.

1. Aircraft operators who are required to do so by the operations chief Inspector (POI), in exception of those referred to in numeral 3., which wish 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 8
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 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
3. Aircraft Operators, who are required to do so by the Operations chief 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.

4. El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 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.
 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 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.
 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.
 7. El Controlador de Aeródromo deberá:
 - Notificar a la tripulación, tan pronto como sea posible, y en todo caso, antes de que la aeronave ingrese a la pista en uso, el Recorrido de despegue Disponible (TORA), ver 8. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/ o verticales.
 - Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.
 - Abstenerse de expedir autorizaciones para despegues condicionadas a la presencia de otra aeronave en final cuando, a su juicio, la aeronave que se alista para despegar desde una intersección NO tiene suficiente visibilidad para identificar la aeronave reportada.
4. Air operators proceeding as prescribed in numeral 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.
 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 take-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 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
 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.
 7. The Air Traffic Controller shall
 - 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.
 - 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.
 - 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.

- Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- El Controlador de Tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó establecido en el numeral 5 anterior.

- Apply the corresponding wake turbulence separation for cases when a second aircraft takes off from an intersection.
- 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 5 above.

8. Intersecciones autorizadas:

8. Authorized intersections:

Pista / <i>Runway</i>	Intersección / <i>Intersection</i>	DISTANCIA / <i>Distance</i> TORA (m)
14L	ALPHA 5	1900
	ALPHA 4	2590
14R	KILO 4	1900
	KILO 3	2530
32L	KILO 6	3150
	KILO 5	2470
	KILO 4	1900
32R	ALPHA 8	2610
	ALPHA 5	1900

Este procedimiento **NO** aplicará en presencia de:

This procedure will NOT apply in the presence of :

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.

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, cannot manage to determine the Total length of the runway.

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 Operaciones de Navegación Aérea, y siempre que se haya publicado el NOTAM correspondiente.

A temporary obstacle, placed throughout the initial climb Path, unless a specific evaluation has been made by the ATM Procedures Group of Air Navigation Operations Directorate and that the corresponding NOTAM regarding such information has been published.

Este procedimiento NO aplicará, entre (0400 UTC) y (1059 UTC), si el seantido 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.

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.

18 Procedimientos locales y radiotelefónicos

18 Local and radiotelephony procedures

1. Autorizaciones EIDorado

1. EIDorado clearance Delivery

a. Toda aeronave deberá solicitar la autorización de salida por voz en frecuencia 121.6 MHz asignada a Autorizaciones EIDorado, o vía Data Link con no más de veinte (20) minutos de antelación respecto el SLOT asignado por la oficina DFM, informando: registro,

a. All aircraft must request departure clearance on 121.6 MHz frequency assigned to El Dorado clearance delivery or via data link not more than twenty (20) minutes before

posición de parqueo o plataforma y última información ATIS recibida.

the slot assigned by DFM office, reporting parking stand or apron location and last ATIS information received.

b. EIDorado Autorizaciones emitirá el permiso de Control y cuando proceda determinará la regulación ATC a que haya lugar de acuerdo al tránsito existente, dicha regulación consistirá en una revisión del SLOT asignado por la oficina DFM, la cual debe ser acatada estrictamente por la tripulación.

b. El Dorado delivery Will issue control clearance and, when appropriate, will determine the ATC regulation according to the current traffic; such regulation will consist of a review of the assigned SLOT by the DFM office, which must be strictly accomplished by the crew

c. Si la tripulación de la aeronave implicada considera que la regulación o el SLOT asignado no se puede cumplir por alguna eventualidad, deberá notificarlo oportunamente al ATC, para obtener una nueva. El omitir esta información ocasionara la pérdida del orden de prioridad.

c. If the crew involved considers that the regulation or the assigned slot cannot be complied due to any eventuality, then must promptly notify the ATC to get a new one. Discarding this information will result in the loss of priority order.

d. Las aeronaves que hayan efectuado contacto con EIDorado autorizaciones mantendrán escucha permanente en la frecuencia 121.6 MHz para la actualización de las regulaciones como producto de medidas ATFM, hasta que sea autorizado su cambio a la frecuencia de Control Superficie correspondiente.

d. aircraft that have contacted El Dorado clearance delivery, will maintain a listening watch over 121.6 MHz frequency for any ATFM regulation update, until getting a change to ground control frequency granted.

e. El sistema automatizado para la expedición de la autorización de salida (Departure Clearance) a través de enlace de datos no prevé la revisión de la ruta y nivel final solicitado en el plan de vuelo. Cualquier modificación respecto a lo solicitado en el plan de vuelo se hará por voz en la frecuencia de Autorizaciones EIDorado.

e. the automated system for issuing the departure clearance through data link, does not provide route and final flight level requested in the flight plan. Any modification regarding to what is already desired in the flight plan will be asked by frequency on EIDorado Delivery clearance.

f. Las aeronaves saliendo con FPL-IFR de los aeródromos de Guaymaral y Madrid se supeditarán a las demoras determinadas para el tránsito saliendo de EIDorado.

g. Aircraft proceeding IFR Flight plan from Madrid and Guaymaral aerodromes, will be subject to delays coming from El Dorado departure flights.

2. Control superficie

2. Ground control

• Todos los movimientos en superficie de aeronaves, (remolcadas o autopropulsadas), personas y vehículos en el área de maniobras está sujeto a autorización previa del ATC

• all surface movement of aircraft, vehicles and personnel on the Maneuvering Area is subject to ATC authority.

• El control superficie del Aeropuerto EIDorado, es responsable de:

• EIDorado ground control, is responsible for:

i. El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso.

i. all surface movement of aircraft, vehicles, and personnel on the Maneuvering Area, excepting for the active runway(s).

ii. Expedir autorizaciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves en las plataformas a excepción de Plataforma Sur del T1, Plataforma Militar CATAM y Plataforma PNC.

ii. Issue directions for pushback and taxiing of aircraft on the apron areas, except for T1 south apron, "CATAM" military apron and Police apron.

- Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

i. Los pilotos en rodaje en plataforma y en tramos de calle de rodaje no visibles desde la Torre (Ver AD 2 - SKBO numeral 23). INFORMACION SUPLEMENTARIA.

ii. De las compañías de asistencia en tierra durante el remolque en plataforma.

- Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto EIDorado se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los procedimientos para operar el transpondedor de la aeronave, particularmente en el área de movimiento del aeropuerto, se indican a continuación:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, seleccionar ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:

- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento
- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, seleccionar STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, AVA121, IBE6586).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo deberían seleccionar el código 0000 en Modo A

- Los pilotos que utilicen las plataformas: Nacional, internacional, T2 y carga, contactarán con EIDorado Superficie Norte o Sur según corresponda, para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje.
- Los pilotos que utilicen las plataformas y/o hangares militares o de uso privado que requieran retroceso remolcado a una calle de rodaje, contactaran con la

- Avoiding Ground Collision is responsibility of:

i. Pilots taxiing on the apron and on taxiway sections not visible from the tower (See AD SKBO numeral 23) ADDITIONAL INFORMATION.

ii. Ground handling service while towing aircraft on the apron.

- In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use EIDorado airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

The aircraft Transponder Operating Procedures, particularly in the movement area of the airport, are indicated below:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code:

- From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier
- After landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand
- When the aircraft is fully parked, they shall select STBY

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. callsign used in flight), this should be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) at the time of the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (i.e. AVA121, IBE6586).

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected before receiving clearance to line up, and should be deselected after vacating the runway.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 0000 should be selected

- Pilots using domestic, international, T2, and cargo apron areas will contact El Dorado north ground, or south ground frequency, as appropriate to request pushback or taxi clearance.
- Aircraft employing military and private use hangars that require towing to a taxiway, will contact the appropriate ground control frequency to request towing clearance,

frecuencia de Control Superficie correspondiente para solicitar permiso de ingreso remolcado a la calle de rodaje, ajustando la EOBT para cumplir con la CTOT cuando esta haya sido asignada para la salida.

adjusting the EOBT to comply with CTOT when assigned for departure.

- Las aeronaves que deban remolcar desde su posición de estacionamiento hasta uno de los SPOT's disponibles, de ser posible iniciaran motores durante el remolque, con el fin de reducir al máximo el tiempo de ocupación de estos.
 - Los pilotos que utilicen las plataformas y/o hangares militares o de uso privado que no requieran retroceso remolcado a una calle de rodaje, contactaran con la frecuencia de Control Superficie correspondiente para solicitar permiso de rodaje, ajustando su hora de rodaje para cumplir con la CTOT cuando esta haya sido asignada para la salida.
 - La transferencia de comunicaciones de las aeronaves entre Superficie Sur y Rampa Avianca normalmente se realizará así:
 - i. Las aeronaves llegando se transferirán entre Superficie Sur y Rampa Avianca en los SPOTS 32 y 36.
 - ii. Las aeronaves saliendo se transferirán entre Rampa Avianca y Superficie Sur en el límite entre el área de maniobras y la plataforma sur del T1.
 - Las aeronaves propulsadas por hélice ubicadas en las plataformas y/o puestos de estacionamiento que no estén dotadas con puentes de abordaje, iniciaran motores sin previo contacto con el ATC y llamaran listos a rodar en la frecuencia de Control Superficie correspondiente, ajustando tales maniobras para cumplir con la CTOT cuando esta haya sido asignada para la salida, en caso tal que una aeronave no pueda cumplir con dicha hora, deberá informar al ATC con el fin de recibir un nuevo SLOT.
 - Rutas de rodaje normalizadas
 - i. Configuración ORIENTE: Normalmente el ATC encaminará el tránsito según las rutas de rodaje normalizadas, establecidas en el Plano de aeródromo para movimientos en tierra en configuración ORIENTE; sin embargo, se podrá emplear un encaminamiento diferente, por restricciones a la infraestructura, o para agilizar una maniobra.
 - ii. Configuración OCCIDENTE y ENFRENTADA: Normalmente el ATC encaminará el tránsito según las rutas de rodaje normalizadas, establecidas en el Plano de aeródromo para movimientos en tierra
- Aircraft that need to be towed from their parking position to one of the available SPOT's shall, if possible, initiate engines during towing in order to minimise the spot occupancy time.
 - Aircraft employing military and private use hangars that DO NOT require towing to a taxiway, will contact the appropriate ground control frequency to request taxiing clearance, adjusting the EOBT to comply with CTOT when assigned for departure
 - Communications transfer between ground south and Avianca ramp, will be carried out as follows:
 - i. Communications transfer to arriving aircraft between ground south and Avianca ramp will be in spots 32 and 36.
 - ii. Communications transfer to departing aircraft between Avianca ramp and ground south will be on the common border of the maneuvering area and the south T1 apron.
 - Propeller-driven aircraft located on aprons and parking stands without boarding bridges, will start engines without prior contact with ATC and will be ready to taxi on the corresponding ground control frequency ahead to comply with CTOT when assigned for departure, if unable to meet the time frame, the crew shall inform the situation to the ATC to get a new slot.
 - Regular taxi paths
 - i. EAST configuration: ATC will direct the traffic according to the regular taxi path established in the aerodrome ground movement chart for EAST configuration; however, a different routing setting may be used, due to infrastructure restrictions or to speed up a maneuver.
 - ii. WEST and head-to-head configuration: ATC will direct the traffic according to the regular taxi path established in the aerodrome ground movement chart for WEST and head-to-head configuration; however, a different routing

en configuración OCCIDENTE y ENFRENTADA; sin embargo, se podrá emplear un encaminamiento diferente, por restricciones a la infraestructura, o para agilizar una maniobra.

Nota: Cuando se encuentren en vigor los LVP, el encaminamiento de las aeronaves se hará según lo dispuesto en el SMGC (Sistema de Guía y Control de Movimiento en Superficie) del Aeropuerto EIDorado y el Plano de Aeródromo para movimientos en tierra en Condiciones de Visibilidad Reducida.

- Normalmente, las tripulaciones de las aeronaves saliendo podrán efectuar el cambio a la frecuencia de Control de Aeródromo correspondiente sin esperar instrucciones por parte de Control Superficie, aplicando el procedimiento de monitoreo de frecuencia de la siguiente forma:

- i. Pista 14L, al ingresar a la bahía de espera
- ii. Pista 14R, cruzando la calle de rodaje H3
- iii. Pista 32L, al ingresar a la bahía de espera
- iv. Pista 32R, cruzando la calle de rodaje B13

- Con el fin de desalojar rápidamente las calles de salida de pista, las aeronaves que abandonen la pista por las calles de rodaje A4, A6, continuaran su rodaje sin detener la marcha siguiendo la ruta de rodaje normalizada apropiada para dirigirse a su posición de estacionamiento, aplicando el derecho de paso, según lo establecido en el anexo 2. El contacto con la dependencia de Control Superficie correspondiente se hará sin detener la aeronave al cruzar la línea de seguridad informando posición actual y plataforma o puesto de estacionamiento de destino, en caso de no establecer contacto, el piloto al mando detendrá la aeronave antes de cruzar la siguiente intersección.

Nota: este procedimiento no se aplicará cuando el RVR reportado sea igual o inferior a 550 metros, en este caso se procederá según lo dispuesto en los Procedimientos de Visibilidad Reducida.

3. Control de aeródromo

- Las aeronaves que se encuentren en rodaje hacia las cabeceras aplicarán lo establecido en *Rutas de rodaje normalizadas* y mantendrán escucha en la frecuencia de Control de Aeródromo hasta recibir el permiso de ingreso a la pista para despegue o cualquier otro tipo de instrucción.
- A fin de acelerar el tránsito, se podrá autorizar el despegue inmediato de una aeronave antes de que esta entre en la pista. Al aceptar tal autorización, la aeronave

setting may be used, due to infrastructure restrictions or to speed up a maneuver.

Note: When Low Visibility Procedures are in force, the routing of the aircraft will be done according to the provisions of the SMGC (Surface Movement Guidance and Control System) for EIDorado airport and the ground movement aerodrome chart for reduced visibility conditions

- Departing aircraft crews may change to the corresponding aerodrome control frequency without expecting instructions from ground control, applying the frequency monitoring procedure as follows:

- i. Runway 14L, upon entering the holding position.
- ii. Runway 14R, crossing taxiway H3;
- iii. Runway 32L, upon entering the holding position.
- iv. Runway 32R, crossing taxiway B13;

- To quickly vacate the rapid exit taxiways, aircraft leaving the runway through taxiways A4 and A6, will continue taxiing without stopping and following the appropriate regular taxi paths to get to the parking position applying the right-of-way, as established in annex 2. Contact with the corresponding ground control unit will be made without stopping the aircraft when crossing the security line, reporting the current position and destination apron or parking stand. In case of failing to establish contact, the pilot in command will stop the aircraft before crossing the next intersection.

Note: This procedure will not be applied when the reported RVR is equal to or less than 550 meters, in this case it will proceed according to the provisions of the Low Visibility Procedures.

3. Aerodrome Control

- Aircraft taxiing to the thresholds will apply the provisions of the *Regular Taxi paths* and will keep listening on the Aerodrome Control frequency until they receive permission to enter the runway for takeoff or any other type of instruction.
- To speed up the traffic, immediate takeoff of an aircraft may be authorized before it enters the runway. Upon

circulara por la calle de rodaje hasta la pista y despegara sin detenerse en la misma.

accepting such authorization, the aircraft will taxi to the runway and takeoff without stopping on it

- A menos que medie un requerimiento diferente antes de conceder el permiso de despegue, una vez en el aire, todas las aeronaves en ascenso y dejando libre la trayectoria de despegue, cambiaran a la respectiva frecuencia de salida, sin previo aviso del control de aeródromo así:

- Unless there is a different requirement before granting the takeoff permission, once in the air, all aircraft climbing and leaving the takeoff path will contact the respective departure frequency without reporting to aerodrome control as follows:

i. En configuración ORIENTE los tránsitos con SID's cuyo primer viraje sea con rumbo SOA VOR, llamaran en frecuencia 119.95 MHz y para aquellos cuyo viraje sea con rumbo ZIP VOR llamaran en frecuencia 121.30 MHz.

i. Over EAST configuration, departing traffic which first turn is heading SOA/VOR, will contact 119.95 MHz frequency. Aircraft which first turn is heading to ZIP/VOR, will contact 121.30 MHz frequency.

ii. En configuración OCCIDENTE los tránsitos con SID's que terminen con rumbo N o NE, llamarán en frecuencia 121.30 MHz y los tránsitos con SID's que terminen con rumbos W, WSW, SW o SE, llamaran en frecuencia 119.95 MHz.

ii. In WEST configuration, departing traffic which final heading is bound to North or Northeast, will contact 121.30 Mhz. traffic which final heading is bound to West, Southwest or Southeast, will contact 119.95 Mhz.

- Normalmente, las tripulaciones de las aeronaves llegando podrán efectuar el cambio a la frecuencia de Control Superficie correspondiente sin esperar instrucciones por parte de Control de Aeródromo.

- Usually, the crews of the arriving aircraft will be able to shift to the corresponding Ground Control frequency with no need of further instructions from Aerodrome Control

- Entre la puesta y la salida del sol o en condiciones de visibilidad reducida, las aeronaves notificaran pista libre en frecuencia de Control de Aeródromo.

- Entre la puesta y la salida del sol o en condiciones de visibilidad reducida, las aeronaves notificaran pista libre en frecuencia de Control de Aeródromo.

19 Fallas de comunicaciones aeroterrestres del Aeropuerto Internacional EIDorado

Cuando las dependencias de control de tránsito aéreo no puedan mantener comunicación en ambos sentidos con una aeronave que vuele en el área de control o en la zona de control, tomarán las siguientes medidas:

1. En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, se tomaran medidas para cerciorarse de si la aeronave puede recibir las transmisiones de la dependencia de control de tránsito aéreo, pidiéndole que ejecute una maniobra especifica que pueda observarse por radar, o que transmita, de ser posible, una señal que indique acuse de recibo.
2. Si la aeronave no indica que puede recibir y acusar recibo de las transmisiones, se mantendrá una separación entre la aeronave que tenga la falla de comunicaciones y las demás, suponiendo que la aeronave hará lo siguiente:

2.1 Para vuelos VFR.

19 Loss of Communications Procedures Eldorado International Airport

In the event of radio communications failure, and air traffic control units are unable to maintain two-way communication with Aircraft flying the TMA or in the CTR, they will adopt the following procedure:

1. As soon as it is known that the two-way communication has failed, steps will be taken to ascertain whether the aircraft can receive transmissions from the Air Traffic Control Unit, asking it to execute a specific maneuver that can be observed by radar, or to transmit, if possible, a signal indicating acknowledgment of receipt.
2. If the aircraft does not indicate that it can receive and acknowledge transmissions, separation will be maintained between the aircraft with communications failure and the others, guessing that the aircraft will do the following:

2.1 VFR flights.

2.1.1 Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

2.1.2 Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo, y

2.1.3 Notificará su llegada por el medio más rápido a la dependencia apropiada de Control de Tránsito Aéreo.

2.2 Para vuelos IFR.

2.2.1 Si la aeronave encuentra condiciones meteorológicas de vuelo visual, aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo y notificará su llegada por el medio más rápido a la dependencia apropiada del Control de Tránsito Aéreo.

2.2.2 Si las condiciones meteorológicas y/o la disponibilidad de aeródromos adecuados no permiten aplicar lo establecido en 2.2.1, se observarán las siguientes fases:

a. La aeronave proseguirá según la ruta del Plan de vuelo actualizado de acuerdo con el STAR autorizado por el ATC recibido y colacionado hasta el WP AMVES para aeronaves efectuando STAR RNAV y VOR ABL o FIX VULAM para aeronaves efectuando STAR CONVENCIONALES.

b. En caso de no haber recibido y colacionado el STAR la aeronave continuará de acuerdo al STAR consignado en el plan de vuelo. hasta el WP AMVES para aeronaves efectuando STAR RNAV y VOR ABL o FIX VULAM para aeronaves efectuando STAR CONVENCIONALES.

c. La aeronave mantendrá el último nivel o altitud autorizado y colacionado, hasta el WP AMVES para aeronaves efectuando STAR RNAV y VOR ABL o FIX VULAM para aeronaves efectuando STAR CONVENCIONALES.

d. La aeronave iniciará su descenso sobre el WP AMVES, VOR ABL o FIX VULAM según corresponda a la ÚLTIMA EAT RECIBIDA Y COLACIONADA o lo más cerca posible a dicha hora.

e. Si la aeronave no ha recibido y colacionado la EAT iniciará su descenso sobre el WP AMVES, VOR ABL, FIX VULAM según corresponda a la hora prevista de llegada resultante de su plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible a dicha hora.

f. Si la aeronave no ha recibido y colacionado la pista en uso, utilizará la pista más conveniente de acuerdo con lo publicado en el ATIS o en su defecto hará pasada baja para determinar las condiciones de las pistas.

g. Si la aeronave no recibió ni colacionó la pista para la aproximación se suspenderán las operaciones en las dos pistas cuando la aeronave se encuentre a 10' de aterrizar.

2.1.1 It will continue flying in visual meteorological conditions.

2.1.2 Land at the nearest suitable aerodrome, and

2.1.3 Will report arrival by the fastest means to the appropriate Air Traffic Control unit.

2.2 IFR flights.

2.2.1 If the aircraft meets visual meteorological conditions, it will land at the nearest suitable aerodrome and report arrival by the fastest means to the appropriate Air Traffic Control Unit.

2.2.2 If meteorological conditions and/or the availability of suitable aerodromes do not permit the application of 2.2.1, the following phases shall be observed:

a. The aircraft will continue according to updated FPL route, complying with authorized STAR by the ATC, and read back to WP AMVES for aircraft performing STAR RNAV, and ABL/VOR or VULAM fix for aircraft performing CONVENTIONAL STAR procedure

b. If the STAR has not been received and read back, the aircraft will continue according to FPL information for those carrying out STAR RNAV until AMVES WP, and for aircraft performing conventional STAR procedure until ABL/VOR or VULAM fix

c. The aircraft will maintain the last cleared and readback level or altitude to WP AMVES for aircraft performing STAR RNAV, and ABL/VOR or VULAM fix for aircraft performing conventional STAR procedure.

d. The aircraft will start descending over AMVES WP, ABL/VOR or VULAM fix, depending on the last received and read back EAT, or the closest possible to that time.

e. If the aircraft has not received and read back the EAT, it will begin its descent over AMVES WP, ABL/VOR or VULAM fix, up for the estimated time of arrival resulting from the updated flight plan or the closest possible to that time

f. If the aircraft has not received and read back the current runway in use, it will employ the most convenient runway in accordance with ATIS information, if unable to do so, it will make a low pass to determine runway conditions.

g. If the aircraft has not received and read back the runway for approach, operations on both runways will be suspended when the aircraft is 10 minutes away from landing.

3. Las medidas tomadas para mantener adecuada separación dejarán de basarse en las suposiciones indicadas en 2, cuando:

3.1 Se determine que la aeronave está siguiendo un procedimiento que difiere del que se indica en 2 ó,

3.2 Mediante el uso de ayudas electrónicas o de otra clase, las dependencias de control de tránsito aéreo determinen que, sin peligro para la seguridad, pueden tomar medidas distintas de las previstas en 2 ó,

3.3 Se reciba información segura de que la aeronave ha aterrizado.

4. En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, todos los datos pertinentes que describan las medidas tomadas por la dependencia de Control de Tránsito Aéreo o las instrucciones que cualquier caso de emergencia justifique, se transmitirán a ciegas, para conocimiento de las aeronaves interesadas, en las frecuencias disponibles en que se suponga que escucha la aeronave, incluso en las frecuencias radiotelefónicas de las radioayudas para la navegación o de las ayudas para la aproximación. También se dará información sobre:

4.1 Condiciones meteorológicas favorables para seguir el procedimiento de perforación de nubes en áreas donde pueda evitarse la aglomeración de tránsito, y

4.2 Condiciones meteorológicas en aeródromos apropiados.

5. Se darán todos los datos que se estimen pertinentes a las demás aeronaves que se encuentren cerca de la posición presunta de la aeronave que tenga falla.

Nota 1: Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas, 2.2.1, se refieren a todos los vuelos controlados, mientras que 2.2.2, comprende únicamente los vuelos IFR.

Nota 2: Para el caso de Bogotá se consideran como fijos primarios de aproximación (IAF) para aeronaves que vuelen, hayan sido autorizadas o hayan consignado en su plan de vuelo una ruta con NAVEGACION CONVENCIONAL la intersección VULAM, el VOR- DME ABL y el FIJO AMVES; los demás fijos con espera publicados son fijos secundarios y el VOR/DME BOG es el punto de aproximación intermedia (IF), para casos de emergencia o contingencia se usa la espera sobre el fijo AMVES.

En el caso de aeronaves que vuelen, hayan sido autorizadas o hayan consignado en su plan de vuelo una ruta con NAVEGACION RNAV GNSS, se considera como fijo primario de aproximación inicial (IAF) el WPT AMVES. Los WPT PAPET e IRUPU y los demás WPT con espera publicados son fijos secundarios.

El WPT AMVES es el punto de aproximación inicial/intermedia (IAF/IF) en caso de espera sobre este y se usa, además, para casos de contingencia.

3. Decisions to maintain adequate separation will no longer be based on the assumptions indicated in 2, when:

3.1 It is determined that the aircraft is following a procedure that differs from what is indicated in 2 or,

3.2 Using electronic aids or of another kind, the air traffic control units determine that no harm to safety will be made, taking different measures than provided for in 2 or,

3.3 Reliable information is received that the aircraft has landed.

4. As soon as it is known about radio communications failure, all the pertinent data describing the measures to be taken by the Air Traffic Control Unit or the instructions that any kind of emergency justifies, will be transmitted blindly for the knowledge of the concerned aircraft, on the available frequencies on which the aircraft is supposed to listen, including those of nav aids or approach aids. Information will also be given on:

4.1 Favorable meteorological conditions to apply cloud drilling procedure in areas where traffic congestion can be avoided, and

4.2 Weather conditions at appropriate aerodromes

5. All the data pertinent will be given to the other aircraft that are close to the presumed position of the aircraft with failure.

Note 1: As proven by the prescribed meteorological conditions, 2.2.1 refers to all controlled flights, while 2.2.2 covers only IFR flights.

Note 2: Regarding Bogotá, the VULAM intersection, VOR-DME ABL and the fix AMVES are considered as initial approach fix (IAF) for aircraft that fly, have been authorized or have indicated in their flight plan a route with CONVENTIONAL NAVIGATION. the other published holding fixes are secondary fixes and BOG/VOR-DME is the intermediate fix (IF), for emergency or contingency cases, AMVES holding fix is used.

In the case of aircraft that have been authorized to fly RNAV GNSS navigation, AMVES WPT is considered as initial approach fix (IAF). PAPET and IRUPU waypoints as well as the other published waypoints with holding are considered secondary fixes.

AMVES WPT is either initial and intermediate approach fix (IAF/IF) in case of active holding over it and is also used for contingency cases.

Nota 3: Si la autorización relativa a los niveles comprende solo parte de la ruta, se sobreentiende que la aeronave ha de mantener el último nivel (o niveles) de crucero asignado(s) y de que se haya acusado recibo, hasta el punto(s) especificado(s) en la autorización y de allí en adelante el nivel (o niveles) de crucero(s) en el Plan de Vuelo actualizado.

Nota 4: El suministro de Control de Tránsito Aéreo a otras aeronaves que vuelan en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la hipótesis de que una aeronave que experimente falla de radio observará las disposiciones establecidas en 2.2.2.

6. Actitudes de la tripulación.

6.1 Cualquier aeronave que vuele hacia El Dorado y experimente una falla de comunicaciones aeroterrestres y se encuentre dentro de la cobertura de los radares SSR instalados, deberá seleccionar el código 7600 y mantenerlo hasta que aterrice o supere la falla.

6.2 Si además de la falla de comunicaciones experimenta falla eléctrica u otra emergencia o situación a bordo, cambiará el respondedor SSR del código 7600 al 7700, lo cual indicará al ATC que la aeronave tiene otras dificultades que ameritan alertar los servicios de salvamento y rescate.

6.3 Si la aeronave no está bajo cobertura del SSR, pero se encuentra bajo las circunstancias registradas en 6.2, no circulará sobre la torre de Aeródromo previsto sino que hará una pasada baja, coherente con el tránsito existente, manteniendo la trayectoria de la pista para luego virar a tramo a favor del viento y proceder a aterrizar. (Se pretende con esta maniobra permitir al ATC el tiempo mínimo para alertar los sistemas de salvamento y rescate).

7. Si la aeronave no ha comunicado dentro de los treinta minutos siguientes a:

a. La hora prevista de llegada suministrada por el piloto,

b. La hora prevista de llegada calculada por el Centro de Control de Área ó,

c. La última hora prevista de aproximación de que haya acusado recibo.

La más tardía, se transmitirá la información necesaria relativa a la aeronave a los explotadores o a sus representantes designados y a los pilotos al mando a quienes puede interesar y se reanudará el control normal si así lo desean. Es responsabilidad del explotador de la aeronave o de sus representantes designados y de los pilotos al mando, determinar si se reanudarán las operaciones normales o si se tomarán otras medidas.

Note 3: If the level clearance covers only part of the route, it is understood that the aircraft must maintain the last assigned and read back cruising level(s), up the point(s) specified in the clearance and thereafter the cruising level(s) in the updated Flight Plan.

Note 4: The provision of Air Traffic Control to other aircraft flying in the airspace concerned shall be based on the assumption that an aircraft experiencing radio failure shall comply with the provisions set out in 2.2.2.

6. Crew attitudes

6.1 Any aircraft flying to El Dorado under radio communications failure being within the coverage of SSR must select code 7600 and hold it until landing or clearing the failure.

6.2 If in addition to the communication failure, there is an electrical failure or another emergency or situation on board, the squawk code will change from 7600 to 7700, which will indicate to ATC that the aircraft has other difficulties that warrant alerting the Search and Rescue Services.

6.3 If the aircraft is not under SSR coverage but under the circumstances listed in 6.2, it will not fly over the planned aerodrome tower but will make a low pass considering the existing traffic and maintaining the runway path to then turn downwind and proceed to land.(this maneuver is intended to give the ATC a minimum time to alert the Search and Rescue Services).

7. If the aircraft has not communicated within thirty minutes following to:

a. The estimated time of arrival supplied by the pilot,

b. The estimated time of arrival calculated by the Area Control Center or,

c. The latest readback estimated approach time.

The latest one, the necessary information regarding the aircraft will be transmitted to the operators or their designated representatives and the pilots who may be involved, and ordinary traffic control will be resumed. It is responsibility of the aircraft operator or their designated representatives and the pilots in command to determine whether normal operations will resume, or other action will be taken.

20 Procedimiento para el movimiento y estacionamiento de las aeronaves en las plataformas del Aeropuerto EIDorado.

Inicio de turbinas y parqueo de aeronaves.

Como medida de prevención de incidentes y/o accidentes y con el fin de descongestionar las plataformas de pasajeros, carga y calles de rodaje, se recuerda a los usuarios dar aplicación a las siguientes normas.

- El piloto al mando de la aeronave y el personal terrestre de apoyo, deberán tomar las máximas precauciones para evitar situaciones peligrosas y/o daños a terceros durante la puesta en marcha de motor. En esta operación, se deberá considerar especialmente la cercanía de edificios, instalaciones, aeronaves en las proximidades en fases de embarque o desembarque de pasajeros y/o carga, circulación de vehículos y equipos terrestres de apoyo y del tránsito eventual de peatones.

Nota: Para el tránsito de aeronaves a través de las calles de rodaje, calles de acceso a los distintos hangares o puestos de estacionamiento y estacionamiento en las plataformas, los explotadores de aeronave deben tener en cuenta que la resistencia de la superficie (PCN) sea mayor al ACN de la aeronave, con el fin de no deteriorar la infraestructura aeroportuaria; así como las distancias libres de obstáculos establecidas en la reglamentación aplicable.

- Los jefes de operaciones de vuelo, mantenimiento y de despacho de aeronaves de las empresas aéreas, deben instruir a sus tripulaciones y personal de tierra, para el cumplimiento de las normas de seguridad operacional, en bien de los usuarios del transporte aéreo de este aeropuerto.
- Está prohibido embarcar y desembarcar pasajeros y/o equipaje y/o carga a las aeronaves después de ser retiradas del sitio de embarque.
- Se establece tabla de utilización de los puestos de estacionamiento de aeronave (Tabla 1).
- Toda aeronave que utilice el T2, las plataformas nacional e internacional de pasajeros y/o carga deben salir remolcadas hasta el SPOT o la Calle de rodaje que indique el Control de Superficie.
- Las aeronaves propulsadas por hélice ubicadas en plataformas y/o puestos de estacionamiento de aeronaves dotadas con puentes de abordaje y las aeronaves equipadas con turborreactores que se encuentren ubicadas en las plataformas nacional o internacional, de carga o de pasajeros, posterior a haber obtenido la autorización de remolque, podrán encender sus turbinas durante el remolque cuando la tobera de la

20 Aircraft ground movement and parking procedure.

Engine start-up and aircraft parking

As a measure to prevent incidents and accidents and with the aim to decongest passenger and cargo aprons and taxiways, users are reminded to apply the following rules.

- Crews and ground handling services will observe the maximum precautions to avoid dangerous situations or damage during engine start-up, especially in locations where jet blast can affect adjacent stands and facilities and other aircraft loading or unloading passengers and cargo. Vehicles, ground support equipment and eventual pedestrian traffic.

Note: For aircraft taxiing to hangars and parking stands, aircraft operators must bear in mind that the PCN should be greater than the ACN, to preserve the airport infrastructure, as well as the obstacle free zones established in the applicable regulations.

- The heads of flight operations, maintenance and dispatch of aircraft must instruct their crews and ground personnel to comply with operational safety standards, on behalf of air transport users.
- It is prohibited loading and unloading passengers and/or baggage and/or cargo to an aircraft that has been removed from the boarding bridge.
- A table for the use of aircraft parking positions is established. (Table 1)
- All aircraft making use of "T2" terminal, domestic, international and cargo aprons, must be towed to the spot or taxiway designated by Ground Control
- Propeller driven aircraft located in aprons or parking stands with boarding bridges, and jet aircraft located on domestic, international, cargo and passenger aprons, after getting towing clearance will be able to start up engines while towing procedure, once the nozzle is pointing away from terminal buildings and the safety

mismas hayan dejado de apuntar hacia los terminales y no se atente contra la seguridad de las personas, aeronaves, vehículos o la infraestructura.

- En caso de fallas eventuales del APU o de otro elemento que impida cumplir estrictamente con lo anterior, previa aprobación de Control Tierra y únicamente cuando las aeronaves se encuentren listas a remolque, se podría iniciar una de las turbinas a potencia mínima en los puestos de estacionamiento.
 - Está prohibido el encendido de motores y la prueba de motores en las plataformas y hangares de las distintas Zonas de Aviación General, sin que se medie autorización con las dependencias de Control Superficie.
 - Aeronaves A340-600 que utilicen el muelle internacional, deberán remolcar sobre calle de rodaje "B", para iniciar su rodaje.
 - Calle de rodaje "P" entre calles de rodaje "K" y "G" prohibida para aeronaves categoría E.
 - Como medidas de Seguridad Operacional y relacionadas con el Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie para el Aeropuerto Internacional EIDorado – SMGCS EIDorado, el estacionamiento de aeronaves en los diferentes puestos de estacionamiento de carga o pasajeros, deberán ser asistidos por señaleros a excepción de aquellas aeronaves que estén programadas para el uso del VDGS (Visual Docking Guidance System).
 - La utilización del sistema VDGS, NO exime la responsabilidad de la aerolínea frente a los procedimientos de entrada de aeronave a posición, tales como supervisión de zona de seguridad frente a posibles obstáculos ubicados en la misma, verificación de información de vuelo, tipo de aeronave en la pantalla VDGS, acompañamiento de puntas de ala y cualquier otro procedimiento que ayude a mitigar un riesgo operativo para la aeronave durante la entrada a posición.
 - Los puestos de estacionamiento de aeronave deberán establecer cerramiento con conos o balizas según corresponda, cuando parte de la aeronave que estaciona, quede fuera del diamante de seguridad, abarque dos diamantes, la demarcación sea deficiente o inexistente o se ocupe parte de una calle de servicio (vía de vehículos).
 - Cuando las aeronaves se encuentren estacionadas en los distintos puestos de estacionamiento de las plataformas de pasajeros, carga o de aviación general, se debe establecer un cerramiento con conos indicando
- of people, aircraft, vehicles, and infrastructure is not threatened.
- In eventual failure of Auxiliary Power Units, or another element that prevents strict compliance with the foregoing, prior approval from Ground Control and only when the aircraft is ready to tow, one of the engines could be started at minimum power in the parking stand.
 - Engine Run-up and start-up in General Aviation hangars and aprons is prohibited without prior authorization from the Ground Control units.
 - Airbus A340-600 using international dock must be towed over taxiway "B"
 - The use of taxiway "P" between taxiways "K" and "G" is prohibited for category "E" aircraft.
 - As operational safety measure and regarding to the Surface Movement Guidance and Control System for Eldorado International Airport, the parking of aircraft in cargo and passenger parking stands must be assisted by signalmen excepting for those aircraft programmed to use the Visual Docking Guidance System.
 - The use of the VDGS system does not exempt the air operator from responsibility for aircraft entry to position, such as security area supervision against possible obstacles located inside, flight information checking, type of aircraft in the VDGS display, wingtip escorting, and any other procedure intended to mitigate an operational risk to the aircraft during position entry.
 - Aircraft parking positions must be surrounded with safety cones or beacons when part of the aircraft overlaps the Equipment Restraint Area, the demarcation is deficient or nonexistent or part of a service road is occupied. (Vehicle road).
 - For aircraft parking in passenger, cargo and general aviation aprons, an enclosure must be established with safety cones indicating the tips of the wings, nose, and tail of the aircraft.

las puntas de las alas, la nariz de la aeronave y su empenaje.

- El ingreso de una aeronave a un puesto de estacionamiento deberá ser remolcado, de existir señalización deficiente, iluminación deficiente, encharcamiento del puesto de estacionamiento de aeronave, cuando el tipo de aeronave que ingresa no cuenta con su propia marca de estacionamiento (martillo señalizado), el puente de abordaje esté fuera de servicio o no se prevea usarlo en el proceso de atención de la aeronave
- Los puestos de estacionamiento de aeronave demarcados para aeronaves específicas podrán ser utilizadas por cualquier tipo de aeronave diferente no demarcada, si el tipo de aeronave cumple con las especificaciones del diamante de seguridad y el tamaño y envergadura sea igual o inferior al que usualmente se opera. Para todos los casos debe existir aprobación del explotador del aeródromo y las aeronaves deberán ingresar y salir asistido por señalero o remolcado acorde a los procedimientos de asistencia en tierra de la compañía.
- Toda aeronave de hélice categoría C o inferior, estacionada en los puestos de estacionamiento remotos, podrán dar inicio en mínimas a un motor con el fin de realizar desconexión de la planta eléctrica e iniciar inmediatamente el remolque de la aeronave para su salida, siendo responsables de la operación, el piloto al mando de la aeronave y el personal de asistencia en tierra de la empresa aérea, teniendo en cuenta la seguridad operacional de puestos aledaños.
- Las infracciones y contravenciones a esta reglamentación serán determinadas y aplicadas de acuerdo a lo establecido en los REGLAMENTOS AERONAUTICOS DE COLOMBIA RAC 13 – REGIMEN SANCIONATORIO., y/o Plan Operativo del aeropuerto vigente y aprobado por la UAEAC.
- Calle de rodaje CHARLIE de acceso a puesto de estacionamiento entre las calles BRAVO 6 y PAPA, habilitada para aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE o inferior).
- Posición de estacionamiento 25 habilitada hasta aeronaves de envergadura 52 metros o inferior (categoría DELTA). Aeronave debe ingresar remolcada. Se cancela el rodaje de aeronaves a través de la calle de rodaje CHARLIE entre calles de rodaje PAPA y BRAVO 6; se suspenden las posiciones de estacionamiento 24 y 26.
- In cases where there is poor signaling, poor lighting or flooding of the parking stand and when there is not a signaled hammer and when the boarding bridge is out of service or is not expected to be used in the process of servicing the aircraft, the entry to the parking position must be done by towing.
- Demarcated aircraft parking stands for specific aircraft may be used by any other non-demarcated aircraft type if it meets with the Equipment Restraint Area specifications and the size and wingspan is equal to or less than that usually located there. In all cases there must be an approval from the aerodrome operator and the aircraft must enter and exit assisted by a signalman or towed according to the company's ground assistance procedures.
- Any category C or lower category propeller-driven aircraft standing in the remote parking stands can run up an engine at minimum power to disconnect the power plant and immediately start towing the aircraft. The pilot in command and the ground handling personnel will be responsible for such operation considering the operational safety of neighboring positions
- Violations to this regulation will be determined and applied in accordance with the provisions of the AERONAUTICAL REGULATIONS OF COLOMBIA RAC 13 – SANCTION REGIME, and/or the current airport operating plan approved by "UAEAC"
- CHARLIE taxiway for access to the parking stand between BRAVO 6 and PAPA is enabled for aircraft with maximum 36 meters of wingspan. (C category or lower)
- Parking stand 25 is enabled for aircraft with maximum 52 meters of wingspan; parking procedure must be done under towing. Aircraft taxiing across CHARLIE between PAPA and BRAVO 6 is cancelled. Parking stands 24 and 26 are suspended.
- All aircraft must be towed to use parking stand 24.

- Posición de estacionamiento 24, aeronaves deben ingresar y salir remolcadas
- Calle de rodaje GOLF de acceso a puesto de estacionamiento, habilitada para aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE o inferior).
- Aeronaves ingresando a las posiciones de la plataforma sur; posiciones 101 a 107, que por cualquier razón detengan su recorrido de ingreso a través de la calle de acceso GOLF, deben ingresar remolcadas; está prohibido poner potencia para continuar con la trayectoria de ingreso.
- Calle de rodaje BRAVO 10 habilitada para aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE o inferior).
- Calle de rodaje BRAVO 11 de acceso a puesto de estacionamiento, entre calle BRAVO y plataforma T2, habilitada para aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE o inferior).
- Aeronaves ingresando a posición de estacionamiento 36, deben ser remolcadas cuando las posiciones 34 o 39 estén ocupadas.
- Posiciones de estacionamiento 19, 22, 27, 78 habilitadas hasta aeronaves categoría ECHO, con longitud de 59 metros o inferior (tipo A330-200).
- Cancelado el rodaje de aeronaves Categoría DELTA a través de la calle de rodaje GOLF; entre calles de rodaje NOVEMBER y PAPA, cuando se encuentre en uso el SPOT 36
- Las aeronaves deben ser remolcadas si durante el tránsito de una aeronave a través de una calle de rodaje, de una calle de acceso a puesto de estacionamiento; o durante el ingreso o salida de un puesto de estacionamiento no se cumple con las distancias indicadas en el RAC 14; Tabla 3-1 "Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje"
- GOLF taxiway for access to the parking stand, it is enabled for aircraft with maximum 36 meters of wingspan. (C category or lower)
- Aircraft entering south apron positions, positions 101 to 107, which for whatever reason stop their transit entering across the access taxiway GOLF, must enter towed. It is prohibited to apply engine power to continue with the entry path.
- Taxiway BRAVO 10 authorized for aircraft with a wingspan of 36 meters or lower. (Category CHARLIE or lower).
- Access taxiway BRAVO 11 to parking position between taxiway BRAVO and apron T2, authorized for aircraft with a wingspan of 36 meters or lower (Category CHARLIE or lower).
- Aircraft entering parking position 36, must be towed when parking positions 34 or 39 are occupied.
- Parking positions 19,22,27,78 authorized for Category ECHO aircraft, with a longitude of 59 meters or lower (A330-200 type).
- Category DELTA aircraft taxiing is not authorized across taxiway GOLF, between taxiways NOVEMBER and PAPA, when SPOT 36 is in use.
- Aircraft must be towed if during the transit of an aircraft across a taxiway, an access taxiway to a parking spot or when entering or leaving to/from a parking position, the distances indicated in RAC 14; Chart 3-1 "taxiway minima separation distances" are not met.

Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (metros) / <i>Distance between the axis of a taxiway and the axis of a runway (meters)</i>					Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (metros) / <i>Distance between the axle of one taxiway and the axle of another taxiway (meters)</i>				Distancia entre el eje de una calle de rodaje que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros) / <i>Distance between the axis of a taxiway, that is not an access taxiway to a parking position and an object. (meters)</i>	Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y el eje de otra calle de acceso (metros) / <i>Distance between the axis of an access taxiway to an aircraft parking position and the axis of another access taxiway (meters)</i>	Distancia entre el eje de la calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros) / <i>Distance between the axis of an access taxiway to an aircraft parking position and an object (meters)</i>	
Letra de clave / Code letter	Pista de vuelo por instrumentos Número de clave / <i>Instrument flight runway Code Number</i>				Pista de vuelo visual Número de clave / <i>Visual flight runway Code Number</i>				(10)	(11)	(12)	(13)
	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	82,5	82,5	-	-	37,5	47,5	-	-	23	15,5	19,5	12
B	87	87	-	-	42	52	-	-	32	20	28,5	16,5
C	-	-	168	-	-	-	93	-	44	26	40,5	22,5
D	-	-	176	176	-	-	101	101	63	37	59,5	33,5
E	-	-	-	182,5	-	-	-	107,5	76	43,5	72,5	40
F	-	-	-	190	-	-	-	115	91	51	87,5	47,5

- Calle de rodaje JULIET 3 de acceso a puesto de estacionamiento, habilitada para aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (Categoría CHARLIE o inferior).
- Las aeronaves ingresando a las posiciones E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25 deben hacerlo remolcadas desde la calle de rodaje JULIET, lateral a la posición de estacionamiento E17.
- Calle de rodaje JULIET 3 de acceso a puesto de estacionamiento, habilitada para aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (Categoría CHARLIE o inferior).
- Las aeronaves saliendo de las posiciones E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24, E25 deben hacerlo remolcadas hasta la calle de rodaje JULIET, lateral a la posición de parqueo E17.
- Las aeronaves saliendo de las posiciones E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25 solamente pueden hacer encendido de motores en la calle de rodaje JULIET, lateral a la posición de estacionamiento E17.
- Las aeronaves saliendo de las posiciones E14, E15, E15A, E15B, E16 y E17 solamente pueden hacer encendido de motores cuando se encuentren en la
- Access taxiway JULIET 3 to parking position authorized for aircraft with a wingspan of 36 meters or lower (Category CHARLIE or lower)
- parking position E17. Aircraft entering to position E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25 must be towed from taxiway JULIET, lateral to
- Access Taxiway JULIET 3 to parking position authorized for aircraft with a wingspan of 36 meters or lower. (Category CHARLIE or lower).
- Aircraft leaving position E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25 must be towed from taxiway JULIET, lateral to parking position E17.
- Aircraft leaving position E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25 can start their engines only in taxiway JULIET, lateral to parking position E17.
- Aircraft leaving positions E14, E15, E15A, E15B, E16 y E17 are allowed to start their engines only when located in taxiway JULIET, lateral to parking position E14.

calle de rodaje JULIET, lateral a la posición de estacionamiento E14.

- Calle de rodaje HOTEL entre calle de rodaje LIMA y calle de rodaje MIKE, autorizado únicamente hasta categoría DELTA
- Posición de parqueo número 24 y 26 limitada, aeronaves ingresando y saliendo deberán ser remolcadas desde Spot 23 o spot 16.
- Spot 4 cerrado
- Spot 17 cerrado.
- Calle de rodaje Charlie entre calle de rodaje Papa y calle de rodaje B6 exceptuando intersecciones, rodaje autónomo cancelado.
- Calle de rodaje Charlie entre calle de rodaje Papa y calle de rodaje B6 cerrado, si SPOT 23 esta ocupado
- Posiciones de parqueo 11, 17 limitadas, se prohíben retrocesos simultáneos
- Taxiway HOTEL between taxiway LIMA and taxiway MIKE, is authorized only for category DELTA aircraft.
- Parking position number 24 and 26 restricted. Aircraft entering or leaving from these positions must be towed from SPOT 23 or SPOT 16.
- SPOT 4 closed
- SPOT 17 closed
- Autonomous taxiing is not permitted in Taxiway CHARLIE between taxiway PAPA and TAXIWAY B6, except intersections
- Taxiway CHARLIE between taxiway PAPA and taxiway B6 closed if SPOT 23 is occupied.
- Parking positions 11 and 17 restricted. Simultaneous pushbacks are prohibited.

Procedimientos estándar de rodaje y remolque saliendo del puesto de estacionamiento

En la tabla 2 y 3 se relacionan los SPOTS que de acuerdo a su ubicación ofrecen el menor número de maniobras y tiempo de desplazamiento para la aeronave, sin embargo; el Controlador de Superficie podrá asignar otro SPOT si se obtiene mayor ganancia operacional y se respetan las restricciones establecidas para el SPOT asignado.

El personal de apoyo en tierra y en especial el que remolque a las aeronaves, será el responsable de realizar las maniobras de remolque conforme a las instrucciones establecidas en la tabla 2, con el fin de que la aeronave quede ubicada en la dirección correcta en el SPOT asignado.

Standard taxiing and towing procedures leaving parking positions

Chart 2 and 3 lists SPOTS which, depending on their location, represent a lower number of maneuvers and displacement time for the aircraft. However, the ground controller may assign a different SPOT if an increase in operational gain is achieved, and the restrictions set for the assigned SPOT are met.

The ground support personnel, especially those towing the aircraft, will be responsible for performing the towing maneuvers according to the instructions established in Table 2, so that the aircraft is located in the correct direction at the assigned SPOT.

TABLA 1 / TABLE 1

PSN PRKG ACFT STAND	COORDENADAS COORDINATES (WGS-84)	TIPO DE AERONAVE TYPE OF AIRCRAFT
Terminal 1 - T1		
11	04 41 57.115 N 074 08 32.532 W	Hasta /up to cat C
12	04 41 58.046 N 074 08 33.479 W	Hasta/up to cat C
13	04 41 58.762 N 074 08 34.585 W	Hasta/up to cat C
15	04 42 00.000 N 074 08 35.700 W	Hasta/up to cat D
17	04 42 01.500 N 074 08 37.300 W	Hasta/up to cat E Máxima envergadura / maximum wingspan 61m
19	04 42 02.300 N 074 08 37.300 W	Hasta/up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m

20	04 42 03.600 N 074 08 39.600 W	Hasta /up to cat D
22	04 42 05.210 N 074 08 38.439 W	Hasta/up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
24	04 42 04.697 N 074 08 36.584 W	Hasta /up to cat C
25	04 42 04.785 N 074 08 36.523 W	Hasta/up to cat D
26	04 42 03.806 N 074 08 35.426 W	Hasta /up to cat C
27	04 42 02.698 N 074 08 33.858 W	Hasta/up to cat E Máxima envergadura / maximum wingspan 61m
28	04 42 01.610 N 074 08 32.621 W	Hasta /up to cat C
29	04 42 01.566 N 074 08 32.371 W	Hasta/up to cat E
30	04 42 02.010 N 074 08 31.443 W	Hasta /until cat C
31	04 42 00.348 N 074 08 30.627 W	Hasta/up to cat C
32	04 42 00.100 N 074 08 30.523 W	Hasta /up to cat F
33	04 42 00.426 N 074 08 29.322 W	Hasta /up to cat C
34	04 41 58.937 N 074 08 28.682 W	Hasta/up to cat D
35	04 41 58.822 N 074 08 28.696 W	Hasta /up to cat E
36	04 41 57.366 N 074 08 27.019 W	Hasta /up to cat C
37	04 41 57.459 N 074 08 26.810 W	Hasta/up to cat F
38	04 41 57.382 N 074 08 26.794 W	Hasta /up to cat E
39	04 41 57.680 N 074 08 25.788 W	Hasta /up to cat C
40	04 41 55.945 N 074 08 24.856 W	Hasta /up to cat C
41	04 41 55.763 N 074 08 24.810 W	Hasta /up to cat E
42	04 41 56.192 N 074 08 23.483 W	Hasta /up to cat C
43	04 41 54.761 N 074 08 22.866 W	Hasta /up to cat D
44	04 41 53.768 N 074 08 21.660 W	Hasta /up to cat C
45	04 41 53.358 N 074 08 21.490 W	Hasta /up to cat E
46	04 41 53.835 N 074 08 20.389 W	Hasta /up to cat C
47	04 41 52.501 N 074 08 19.694 W	Hasta /up to cat D
48	04 41 51.347 N 074 08 18.711 W	Hasta/up to cat C
49	04 41 50.959 N 074 08 18.407 W	Hasta/up to cat E
50	04 41 51.354 N 074 08 17.205 W	Hasta /up to cat C
51	04 41 49.522 N 074 08 16.453 W	Hasta /up to cat C
52	04 41 49.097 N 074 08 16.172 W	Hasta /up to cat E
53	04 41 49.444 N 074 08 14.907 W	Hasta/up to cat C
54	04 41 47.831 N 074 08 14.436 W	Hasta /up to cat C
55	04 41 48.118 N 074 08 14.062 W	Hasta /up to cat E
56	04 41 47.821 N 074 08 12.920 W	Hasta /up to cat C
57	04 41 46.254 N 074 08 12.347 W	Hasta /up to cat C
58	04 41 46.541 N 074 08 11.973 W	Hasta /up to cat E
59	04 41 46.317 N 074 08 10.761 W	Hasta /up to cat C
60	04 41 45.037 N 074 08 09.988 W	Hasta /up to cat C
61	04 41 44.161 N 074 08 08.827 W	Hasta /up to cat C
62	04 41 44.940 N 074 08 04.790 W	Hasta /up to cat C
71	04 41 52.860 N 074 08 37.307 W	Hasta /up to cat C
72	04 41 53.690 N 074 08 38.341 W	Hasta /up to cat C
73	04 41 54.498 N 074 08 39.408 W	Hasta /up to cat C
74	04 41 55.303 N 074 08 40.472 W	Hasta /up to cat C
75	04 41 56.019 N 074 08 42.073 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
76	04 41 56.968 N 074 08 43.402 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m

77	04 41 57.261 N 074 08 44.982 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 40m
78	04 41 56.411 N 074 08 44.925 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
79	04 41 56.389 N 074 08 45.442 W	Hasta /up to cat C
80	04 41 55.092 N 074 08 46.082 W	Hasta /up to cat C
81	04 41 54.925 N 074 08 46.046 W	Hasta /up to E Máxima longitud / maximum length 59m
82	04 41 54.278 N 074 08 46.318 W	Hasta /up to cat C Máxima envergadura / maximum wingspan 28m
83	04 41 53.609 N 074 08 44.597 W	Hasta /up to cat C
84	04 41 53.011 N 074 08 43.732 W	Hasta /up to cat C
85	04 41 52.170 N 074 08 42.684 W	Hasta /up to cat C
86	04 41 51.423 N 074 08 41.637 W	Hasta /up to cat C
87	04 41 50.629 N 074 08 40.588 W	Hasta /up to cat C
88	04 41 49.885 N 074 08 39.504 W	Hasta /up to cat C
89	04 41 49.089 N 074 08 38.455 W	Hasta/up to cat C
101	04 41 47.043 N 074 08 43.231 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
102	04 41 47.806 N 074 08 44.303 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
103	04 41 48.601 N 074 08 45.351 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
104	04 41 49.395 N 074 08 46.400 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
105	04 41 50.189 N 074 08 47.448 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
106	04 41 50.984 N 074 08 48.496 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
107	04 41 51.778 N 074 08 49.544 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
Terminal 2 - T2		
F1	04 41 39.926 N 074 07 57.300 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 40m
F2	04 41 38.870 N 074 07 58.085 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 40m
F3	04 41 37.819 N 074 07 58.877 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 40m
F4	04 41 36.768 N 074 07 59.671 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 40m
F5	04 41 35.851 N 074 08 00.457 W	Hasta /up to cat C Máxima envergadura / maximum wingspan 29m
F6	04 41 38.587 N 074 08 03.892 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
F7	04 41 39.652 N 074 08 03.092 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
F8	04 41 40.718 N 074 08 02.290 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
F9	04 41 41.544 N 074 08 01.353 W	Hasta /up to cat C Máxima longitud / maximum length 38m
F10	04 41 42.299 N 074 08 01.353 W	Hasta /up to cat C Máxima envergadura / maximum wingspan 28m
Terminal de carga / Cargo terminal		
E1A	04 41 38.885 N 074 08 32.288 W	Hasta /up to cat C

E1	04 41 38.794 N 074 08 31.644 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
E1B	04 41 38.010 N 074 08 31.300 W	Hasta/up to cat C
E2A	04 41 36.948 N 074 08 29.731 W	Hasta /up to cat C
E2	04 41 36.647 N 074 08 28.947 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
E2B	04 41 36.073 N 074 08 28.0743 W	Hasta /up to cat C
E3A	04 41 35.255 N 074 08 27.636 W	Hasta /up to cat C
E3	04 41 35.205 N 074 08 27.044 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
E3B	04 41 34.461 N 074 08 26.588 W	Hasta /up to cat C
E4A	04 41 33.666 N 074 08 25.539 W	Hasta /up to cat C
E4	04 41 33.578 N 074 08 24.895 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
E4B	04 41 32.873 N 074 08 24.491 W	Hasta /up to cat C
E5A	04 41 32.079 N 074 08 23.443 W	Hasta /up to cat C
E5	04 41 31.880 N 074 08 22.653 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 59m
E5B	04 41 31.285 N 074 08 22.394 W	Hasta /up to cat C
E6	04 41 31.583 N 074 08 19.184 W	Hasta/up to cat F
E7	04 41 31.977 N 074 08 20.195 W	Hasta /up to cat E Máxima envergadura / maximum wingspan 61m
E8	04 41 30.802 N 074 08 17.681 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 74m
E9	04 41 30.315 N 074 08 17.981 W	Hasta /up to cat C
E10	04 41 29.380 N 074 08 15.804 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 74m
E11	04 41 27.959 N 074 08 13.928 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 74m
E12	04 41 26.538 N 074 08 12.051 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 74m
E13	04 41 25.117 N 074 08 10.107 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 74m
E14	04 41 23.694 N 074 08 08.298 W	Hasta /up to cat E Máxima longitud / maximum length 74m
E15	04 41 22.107 N 074 08 06.759 W	Hasta /up to cat D
E15A	04 41 22.357 N 074 08 06.424 W	Hasta /up to cat F Máxima envergadura / maximum wingspan 70m
E15B	04 41 22.229 N 074 08 06.069 W	Hasta /up to cat F
E15C	04 41 21.765 N 074 08 07.546 W	Hasta /up to cat C Máxima envergadura / maximum wingspan 28m
E15D	04 41 21.623 N 074 08 06.277 W	Hasta /up to cat C Máxima envergadura / maximum wingspan 28m
E16	04 41 21.007 N 074 08 05.219 W	Hasta /up to cat D
E17	04 41 19.840 N 074 08 03.679 W	Hasta /up to cat D
E18	04 41 16.956 N 074 08 03.720 W	Hasta /up to cat C
E19	04 41 18.008 N 074 08 02.929 W	Hasta /up to cat C
E20	04 41 15.385 N 074 07 59.466 W	Hasta /up to cat C
E21	04 41 14.333 N 074 08 00.257 W	Hasta /up to cat C

E22	04 41 13.281 N 074 08 01.049 W	Hasta /up to cat C
E23	04 41 12.109 N 074 08 03.114 W	Hasta /up to cat C
E24	04 41 12.656 N 074 08 04.766 W	Hasta /up to cat C
E25	04 41 13.450 N 074 08 05.815 W	Hasta /up to cat C
E26	04 41 14.204 N 074 08 07.535 W	Hasta /up to cat C
E27	04 41 14.993 N 074 08 08.577 W	Hasta /up to cat C
E28	04 41 15.921 N 074 08 09.373 W	Hasta /up to cat C Máxima envergadura / maximum wingspan 29m
<i>Recinto de prueba de motores / engine test room</i>		
G1	04 42 45.478 N 074 09 52.709 W	Hasta /up to cat E
<i>Área de mantenimiento / Maintenance area</i>		
G2	04 42 45.578 N 074 09 56.777 W	Hasta /up to cat E Máxima envergadura / maximum wingspan 61m
G3	04 42 46.997 N 074 09 58.654 W	Hasta /up to cat C

TABLA 2 / TABLE 2

SPOT	COORDENADAS COORDINATES (WGS-84)	OBSERVACIONES REMARKS
1	04 41 36.763 N 074 07 49.073 W	
1A	04 41 39.478 N 074 07 52.660 W	
2	04 41 42.189 N 074 07 56.285 W	
2B	04 41 41.033 N 074 07 59.402 W	Cat C o inferior / or lower
2C	04 41 38.368 N 074 08 01.401 W	Cat C o inferior / or lower
3	04 41 46.409 N 074 08 01.863 W	
4	04 41 51.504 N 074 08 08.564 W	
5	04 41 25.912 N 074 07 34.700 W	Cat C o inferior / or lower Nariz de la aeronave en dirección hacia el occidente / Aircraft nose towards the west
7	04 41 49.270 N 074 08 09.885 W	Cat C o inferior / or lower
9	04 41 51.712 N 074 08 13.107 W	Cat C o inferior / or lower
10	04 41 52.233 N 074 08 13.796 W	
11	04 41 54.551 N 074 08 16.873 W	
12	04 41 55.664 N 074 08 18.339 W	
13	04 41 57.977 N 074 08 21.401 W	
14	04 42 00.001 N 074 08 24.082 W	
15	04 42 03.501 N 074 08 28.703 W	
16	04 42 04.813 N 074 08 30.444 W	
17	04 42 07.345 N 074 08 36.462 W	
23	04 42 10.590 N 074 08 38.402 W	
24	04 42 06.627 N 074 08 41.381 W	
25	04 42 05.176 N 074 08 42.478 W	
26	04 42 01.032 N 074 08 41.738 W	Cat C o inferior / or lower
27	04 41 58.250 N 074 08 38.049 W	Cat C o inferior / or lower
28	04 41 57.862 N 074 08 38.724 W	Cat D or cat E
29	04 41 59.888 N 074 08 42.590 W	Cat C o inferior / or lower
30	04 41 57.108 N 074 08 38.911 W	Cat C o inferior / or lower
31	04 41 59.547 N 074 08 46.707 W	
32	04 41 56.448 N 074 08 49.044 W	
33	04 41 52.312 N 074 08 46.659 W	
34	04 41 49.074 N 074 08 43.289 W	
35	04 41 47.664 N 074 08 40.532 W	
36	04 41 53.258 N 074 08 51.431 W	
37	04 41 35.206 N 074 08 33.462 W	
38	04 41 31.100 N 074 08 28.027 W	
39	04 41 24.653 N 074 08 16.167 W	
40	04 41 20.267 N 074 08 10.377 W	
41	04 41 16.884 N 074 08 05.901 W	Cat C o inferior / or lower

TABLA 3 / TABLE 3

PSN PRKG ACFT STAND	SPOT	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE TOWING INSTRUCTIONS
Terminal 1 - T1		
62	9	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 9 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 9 (nose towards east)</i>
61		RESTRICCIÓN: SPOT 9 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION: SPOT 9 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower
60	7*	* Utilizable en LVP * Usable in LVP Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 7 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 7 (nose towards west)</i>
59		RESTRICCIÓN: SPOT 7 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION: SPOT 7 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower
56	9	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 9 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 9 (nose towards east)</i> RESTRICCIÓN: SPOT 9 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION: SPOT 9 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower
58	10*	* Utilizable en LVP * Usable in LVP Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 10 (nose towards west)</i>
55		RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen las posiciones 55 o 58, deberán remolcar sobre calle de rodaje "B", para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 55 or 58, must be towed on taxiway B, to start taxiing
54	9	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 9 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 9 (nose towards east)</i> RESTRICCIÓN: SPOT 9 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICTION: SPOT 9 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower.
53	10*	* Utilizable en LVP * Usable in LVP Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 10 (nose towards west)</i>

52	11	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 11 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 11 (nose towards east)</i>
51		RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 49 y 52, deberán remolcar sobre calle de rodaje B , para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 49 and 52, must be towed on taxiway B, to start taxiing
50	10*	* Utilizable en LVP. * Usable in LVP
49		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el occidente <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 10 (nose towards west)</i>
48		RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 49 y 52, deberán remolcar sobre calle de rodaje “B”, para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 49 and 52, must be towed on taxiway B, to start taxiing
47	12*	* Utilizable en LVP * Usable in LVP
46		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 12 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 12 (nose towards west)</i>
45		RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen las posiciones 45, deberán remolcar sobre calle de rodaje B , para iniciar su rodaje. RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking position 45, must be towed on taxiway B, to start taxiing.
44		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 13 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 13 (nose towards east)</i>
43	12*	* Utilizable en LVP * Usable in LVP
42		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 12 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 12 (nose towards west)</i>
41	13	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 13 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 13 (nose towards east)</i>
40		RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 37, 38 y 41, deberán remolcar sobre calle de rodaje “B”, para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 37, 38 and 41, must be towed on taxiway B, to start taxiing
39	14*	* Utilizable en LVP * Usable in LVP
38		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 14 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 14 (nose towards west)</i>
37		RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 37, 38 y 41, deberán remolcar sobre calle de rodaje “B”, para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 37, 38 and 41, must be towed on taxiway B, to start taxiing

36	15	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 15 (mirando hacia el oriente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 15 (nose towards east)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 35, deberán remolcar sobre calle de rodaje "B", para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 35, must be towed on taxiway B, to start taxiing</p>
35		<p>* Utilizable en LVP * Usable in LVP</p>
34	14*	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 16 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 16 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 35, deberán remolcar sobre calle de rodaje "B", para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 35, must be towed on taxiway B, to start taxiing</p>
33	15	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 15 (mirando hacia el oriente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 15 (nose towards east)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 32, deberán remolcar sobre calle de rodaje "B", para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 32, must be towed on taxiway B, to start taxiing</p>
32		<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p>
31	16*	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 16 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 16 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 32, deberán remolcar sobre calle de rodaje "B", para iniciar su rodaje RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking positions 32, must be towed on taxiway B, to start taxiing</p>
30	16*	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 16 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 16 (nose towards west)</i></p>
29		<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p>
28	16*	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 16 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 16 (nose towards west)</i></p>
27		<p>RESTRICCIÓN: Las Aeronaves A340-600 que utilicen la posición 29, deberán remolcar sobre calle de rodaje B , para iniciar su rodaje. RESTRICTION: Aircraft A340-600 using parking position 29, must be towed on taxiway B, to start taxiing</p>

26		* Utilizable en LVP. * Usable in LVP
25	16*	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 16 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 16 (nose towards west)</i>
24	23	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 23 (mirando hacia el sur) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 23 (nose towards south)</i> RESTRICCIÓN: El uso del spot 23 cierra TWY "C" entre TWY "P" y "B6" RESTRICTION: The use of spot 23 closes TWY "C" between TWY "P" and "B6"
22	23	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 23 (mirando hacia el sur) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 23 (nose towards south)</i> RESTRICCIÓN: El uso del spot 23 cierra TWY "C" entre TWY "P" y "B6" RESTRICTION: The use of spot 23 closes TWY "C" between TWY "P" and "B6"
	24	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 24 (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 24 (nose towards north)</i>
20	25*	* Utilizable en LVP. * Usable in LVP Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 25 (mirando hacia el sur). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 25 (nose towards south)></i> RESTRICCIÓN: Posición de estacionamiento 20 inhabilitada cuando el spot 25 se encuentre en uso RESTRICTION: Parking position 20 disabled when spot 25 is in use

19	25*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 25 (mirando hacia el sur). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 25 (nose towards south)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Posición de estacionamiento 20 inhabilitada cuando el spot 25 se encuentre en uso RESTRICTION: <i>Parking position 20 disabled when spot 25 is in use</i></p>
	26	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 26 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 26 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 26 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION 1: <i>SPOT 26 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower</i></p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posición de estacionamiento 19 inhabilitada cuando el spot 26 se encuentre en uso RESTRICTION 2: <i>Parking position 19 disabled when spot 26 is in use</i></p>
17	28*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 28 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 28 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Cuando esté en uso el SPOT 28 se suspende la operación de los SPOTS 26, 27, 29 y 30. RESTRICTION: <i>When SPOT 28 in use, operation in SPOTS 26, 27, 29 and 30 will be suspended.</i></p>

15	26	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 26 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 26 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 26 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICCIÓN 1: <i>SPOT 26 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower</i></p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posición de estacionamiento 19 inhabilitada cuando el spot 26 se encuentre en uso. RESTRICCIÓN 2: <i>Parking position 19 disabled when SPOT 26 in use</i></p>
	27	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 27 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 27 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 27 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICCIÓN 1: <i>SPOT 27 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower</i></p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posiciones de estacionamiento 13 y 15 inhabilitadas cuando el spot 27 se encuentre en uso RESTRICCIÓN 2: <i>Parking position 13 and 15 disabled when spot 27 is in use</i></p>
	28*	<p>* Utilizable en LVP. * <i>Usable in LVP</i></p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 28 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 28 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 28 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría DELTA o ECHO. RESTRICCIÓN 1: <i>SPOT 28 enabled to start aircraft engines category DELTA or ECHO.</i></p> <p>RESTRICCIÓN 2: Cuando esté en uso el SPOT 28 se suspende la operación de los SPOTS 26, 27, 29 y 30. RESTRICCIÓN 2: <i>When SPOT 28 in use, operation in SPOTS 26, 27, 29 and 30 will be suspended.</i></p>
12	27	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 27 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 27 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: SPOT 27 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICCIÓN: <i>SPOT 27 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower</i></p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posición de estacionamiento 13 y 15 inhabilitadas cuando el spot 27 se encuentre en uso RESTRICCIÓN 2: <i>aircraft stand 13 and 15 disabled when spot 27 is in use</i></p> <p>RESTRICCIÓN 3: Prohibido el retroceso simultaneo de aeronaves saliendo de posiciones 11 y 71 RESTRICCIÓN 3: <i>Simultaneous pushback of aircraft leaving positions 11 and 71 is prohibited</i></p>
	25*	<p>* Utilizable en LVP. * <i>Usable in LVP</i></p> <p>Aeronaves con APU inoperativa ubicadas en la posición 11, deben salir remolcadas siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 25 (mirando hacia el sur) <i>Aircraft with inoperative APU located in aircraft stand 11 must be towed out following the taxi line until the nose landing gear of the aircraft reaches SPOT 25 (nose towards south)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Posición de estacionamiento 20 inhabilitada cuando el spot 25 se encuentre en uso RESTRICCIÓN: <i>aircraft stand 20 disabled when spot 25 is in use</i></p>
13		
11		

71	30	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 30 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 30 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 30 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION 1: SPOT 30 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posición de estacionamiento 72, 73 y 74 inhabilitadas cuando el spot 30 se encuentre en uso RESTRICTION 2: aircraft stand 72,73 and 74 disabled when spot 30 is in use</p> <p>RESTRICCIÓN 3: Prohibido el retroceso simultaneo de aeronaves saliendo de posiciones 11 y 71 RESTRICTION 3: Simultaneous pushback of aircraft leaving positions 11 and 71 is prohibited</p>
	28*	<p>* Utilizable en LVP * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 28 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 28 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 28 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría DELTA o ECHO RESTRICTION 1: SPOT 28 enabled to start aircraft engines Category DELTA or ECHO</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Cuando esté en uso el SPOT 28 se suspende la operación de los SPOTS 26, 27, 29 y 30 RESTRICTION 2: When SPOT 28 in use, operation in SPOTS 26, 27, 29 and 30 will be suspended</p>
	31	<p>Aeronaves con APU inoperativa ubicadas en la posición 71, deben salir remolcadas siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 31 (mirando hacia el norte). <i>Aircraft with inoperative APU located in position 71, must leave position towed, following taxiing line, until the nose landing gear reach SPOT 31 (nose towards north)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Posiciones de estacionamiento 77, 78 y 79 inhabilitadas cuando el spot 31 se encuentre en uso. RESTRICTION: Parking positions 77, 78 and 79 disabled when SPOT 31 in use.</p>
72	30	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 30 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 30 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 30 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICTION 1: SPOT 30 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posición de estacionamiento 72, 73 y 74 inhabilitadas cuando el spot 30 se encuentre en uso RESTRICTION 2: aircraft stand 72,73 and 74 disabled when spot 30 is in use</p>
	28*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 28 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 28 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 28 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría DELTA o ECHO RESTRICTION 1: SPOT28 enabled to start aircraft engines Category DELTA or ECHO</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Cuando esté en uso el SPOT 28 se suspende la operación de los SPOTS 26, 27, 29 y 30 RESTRICTION 2: When SPOT 28 in use, operation in SPOTS 26, 27, 29 and 30 will be suspended.</p>
74	28*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 28 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 28 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 28 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría DELTA o ECHO RESTRICTION 1: SPOT28 enabled to start aircraft engines Category DELTA or ECHO</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Cuando esté en uso el SPOT 28 se suspende la operación de los SPOTS 26, 27, 29 y 30 RESTRICTION 2: When SPOT 28 in use, operation in SPOTS 26, 27, 29 and 30 will be suspended.</p>

75	29	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 29 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 29 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 29 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION 1: SPOT 29 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Posición de estacionamiento 75 y 76 inhabilitadas cuando el spot 29 se encuentre en uso RESTRICTION 2: parking positions 75 and 76 disabled when spot 29 is in use</p>
76	28*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 28 (mirando hacia el occidente). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 28 (nose towards west)</i></p> <p>RESTRICCIÓN 1: SPOT 28 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría DELTA o ECHO. RESTRICTION 1: SPOT 28 enabled to start aircraft engines category DELTA or ECHO.</p> <p>RESTRICCIÓN 2: Cuando esté en uso el SPOT 28 se suspende la operación de los SPOTS 26, 27, 29 y 30. RESTRICTION 2: When SPOT 28 in use, operation in SPOT 26, 27, 29 and 30 will be suspended.</p>
	31*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 31 (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 31 (nose towards north)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Posiciones de estacionamiento 77, 78 y 79 inhabilitadas cuando el spot 31 se encuentre en uso RESTRICTION: Parking positions 77,78 and 79 disabled when spot 31 is in use</p>
77 78 79	31*	<p>* Utilizable en LVP. * Usable in LVP</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 31 (mirando hacia el norte). <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 31 (nose towards north)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Posiciones de estacionamiento 77, 78 y 79 inhabilitadas cuando el spot 31 se encuentre en uso. RESTRICTION: Parking positions 77, 78 and 79 disabled when SPOT 31 in use</p>
80 81	32	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 32 (mirando hacia el sur) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 32 (nose towards south)</i></p> <p>RESTRICCIÓN: Posiciones de estacionamiento 78, 79, 80 y 81 inhabilitadas cuando el spot 32 se encuentre en uso RESTRICTION: Parking positions 78,79,80 and 81 disabled when spot 32 is in use</p>

82		* Utilizable en LVP. * Usable in LVP
83		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 33 (mirando hacia el occidente)
84	33*	<i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach (nose towards west)</i> RESTRICCIÓN: SPOT 33 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION: SPOT 33 enabled to start aircraft engines Category CHARLIE or lower NOTA: Posición de parqueo 82 limitada. El remolque de aeronaves debe hacerse únicamente hacia SPOT 36 y/o SPOT 32. NOTE: Stand 82 limited. Aircraft are allowed to be towed only towards SPOT 36 and/or SPOT 32.
85		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 34 (mirando hacia el occidente).
86		<i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 34 (nose towards west)</i>
87	34	RESTRICCIÓN 1: SPOT 34 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICTION 1: SPOT 34 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower RESTRICCIÓN 2: Posiciones de estacionamiento 85,86,87,88,89,101,102,103 inhabilitadas cuando el spot 34 se encuentre en uso RESTRICTION 2: aircraft stand 85,86,87,88,89,101,102,103 disabled when spot 34 is in use
88		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 35 (mirando hacia el occidente)
89		<i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 35 (nose towards west)</i>
101	35	RESTRICCIÓN: SPOT 35 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior RESTRICTION: SPOT 35 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower.
102		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 34 (mirando hacia el occidente).
103		<i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 34 (nose towards west)</i>
104	34	RESTRICCIÓN 1: SPOT 34 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICTION 1: SPOT 34 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower. RESTRICCIÓN 2: Posiciones de estacionamiento 85,86,87,88,89,101,102,103 inhabilitadas cuando el spot 34 se encuentre en uso RESTRICTION 2: aircraft stand 85,86,87,88,89,101,102,103 disabled when spot 34 is in use
105		* Utilizable en LVP * Usable in LVP
106		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 33 (mirando hacia el occidente).
107	33*	<i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 33 (nose towards west)</i> RESTRICCIÓN: SPOT 33 habilitado para el inicio de motores de aeronaves Categoría CHARLIE o inferior. RESTRICTION: SPOT 33 enabled to start aircraft engines category CHARLIE or lower.
Terminal 2 - T2		

F1		*Utilizable en LVP * Usable in LVP
F2	2B*	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2B (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2B (nose towards north)</i> RESTRICCIÓN: Posiciones de estacionamiento F1 a F9 inhabilitadas cuando el spot 2B se encuentre en uso RESTRICTION: <i>Parking position F1-F9 disabled when spot 2B is in use</i>
F3		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2C (mirando hacia el norte)
F4	2C	Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2C (nose towards north) RESTRICCIÓN 1: SPOT 2C habilitado para el inicio de motores de aeronaves con una longitud de fuselaje de máximo 30m RESTRICTION 1: <i>SPOT 2C enabled to start aircraft engines with a maximum fuselage length of 30m</i> RESTRICCIÓN 2: Posiciones de estacionamiento F3, F4, F5, F6 y F7 inhabilitadas cuando el spot 2C se encuentre en uso RESTRICTION 2: <i>Parking position F3, F4, F5, F6 and F7 disabled when spot 2C is in use</i>
F5	2	Retroceso remolcado con la nariz hacia el sur siguiendo la línea de taxeo de la calle de rodaje B11, hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el occidente) o el el SPOT 3 (mirando hacia el oriente)
F6	3	<i>Towed pushback with the nose to the south following the taxiway line B11, until the nose gear of the aircraft reaches SPOT 2 (nose towards west) or SPOT 3 (nose towards east)</i>
F7		*Utilizable en LVP * Usable in LVP
F8	2B*	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2B (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2B (nose towards north)</i> RESTRICCIÓN: Posiciones de estacionamiento F1 a F9 inhabilitadas cuando el spot 2B se encuentre en uso RESTRICTION: <i>Parking position F1-F9 disabled when spot 2B is in use</i>
F9	2C	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2C (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2C (nose towards north)</i> RESTRICCIÓN 1: SPOT 2C habilitado para el inicio de motores de aeronaves con una longitud de fuselaje de máximo 30m RESTRICTION 1: <i>SPOT 2C enabled to start aircraft engines with a maximum fuselage length of 30m</i>
F10		RESTRICCIÓN 2: Posiciones de estacionamiento F3, F4, F5, F6 y F7 inhabilitadas cuando el spot 2C se encuentre en uso RESTRICTION 2: <i>Parking positions F3, F4, F5, F6 y F7 disabled when spot 2C is in use</i>
<p>Nota: Aeronaves con APU inoperativa ubicadas en las posiciones desde F1 hasta F10, deben salir remolcadas siguiendo la línea de taxeo hasta los SPOT 2 (mirando hacia el occidente) o SPOT 3 (mirando hacia el oriente) Note: <i>Aircraft with inoperative APU located in positions from F1 to F10 must be towed following the taxi line to SPOT 2 (nose towards west) or SPOT 3 (nose towards east)</i></p>		
Terminal de carga / Cargo terminal		

E1	37*	*Utilizable en LVP * Usable in LVP
E1A		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 37 <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 37</i>
E1B	38	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 38 <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 38</i>
E2		
E2A		
E2B		
E3		
E3A		
E3B		
E4		
E4A		
E4B		
E5		
E5A		
E5B		

E6	39*	*Utilizable en LVP * Usable in LVP
E7		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 39. (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 39 (nose towards west)</i>
E8		
E9	40*	*Utilizable en LVP * Usable in LVP
E10		Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 40 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 40 (nose towards west)</i>
E11		
E12		RESTRICCIÓN: Cuando esté en uso el SPOT 40 se suspende la operación del SPOT 41 RESTRICTION: <i>When SPOT 40 in use, the operation of SPOT 41 will be suspended</i>
E13		
E14		
E15		
E15A		
E15B		E16
E15C		
E15D		
E16	E17	
E17		

E18		*Utilizable en LVP * Usable in LVP
E19	40*	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 40 (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 40 (nose towards west)</i>
E20		
E21		
E22		
E23	41	Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 41. (mirando hacia el occidente) <i>Towed pushback following the taxiing line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 41 (nose towards west)</i>
E24		
E25		
E26		
E27		
E28		

Nota 1: Las aeronaves B727-100/200 y 737-100/200 que se encuentren estacionadas entre las posiciones E1A, E1B, E2A, E2B, E3A, E3B, E4A, E4B, E5A, E5B, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25, E26, E27 y E28 únicamente pueden iniciar motores en los SPOT 37, 38, 39 o 40

Note 1: B727-100/200 and 737-100/200 aircraft parked between acft stand E1A, E1B, E2A, E2B, E3A, E3B, E4A, E4B, E5A, E5B, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25, E26, E27 y E28, únicamente pueden iniciar motores en los SPOT 37, 38, 39 or 40 can only start engines at SPOT 37, 38, 39 or 40

Nota 2: No se permitirán remolques ni ingresos a posiciones de parqueo de aeronaves E5, E5A, E5B, E6 y E7 cuando haya una aeronave en el punto de espera de la calle de rodaje K8.

Note 2: Aircraft are not allowed to be towed or to enter stands E5, E5A, E5B, E6 and E7 as long as there is an aircraft on the holding position of taxiway K8.

Nota 3: Las aeronaves que se dirijan hacia las posiciones de parqueo E8 a E26 por calle de rodaje K, deberán interrumpir rodaje en E4 cuando haya una aeronave remolcando de las posiciones E6 y E7.

Note 3: Aircraft heading towards stands E8 to E26 via taxiway K, must interrupt their taxiing at stand E4 when an aircraft is being towed from stands E6 and E7.

21 Disposiciones para el sobrevuelo e ingreso en el área de la plataforma militar — CATAM Aeropuerto Internacional EIDorado.

Generalidades.

El ingreso y sobrevuelo en el área del Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM) está restringido.

Disposiciones.

21 Arrangements for overflight and entry into the military apron area - CATAM - ELDorado International Airport.

Generalities.

Entry and overflight in the Military Air Transport Command (CATAM) is restricted.

Arrangements.

1. Prior permission must be requested to enter to CATAM military apron at 126.0 MHz.

1. Se debe solicitar permiso previo para ingresar a la plataforma militar de CATAM en la frecuencia 126.0 MHz.

Se recuerda dar cumplimiento a la restricción de sobrevuelo en el área de CATAM mientras esté en proceso de llegada o salida el FAC 0001 con estatus HEAD, la torre de control EIDorado dará las instrucciones correspondientes.

22 Operación de helicópteros en el Aeropuerto EIDorado y espacio aéreo de la ciudad de Bogotá.

1. Propósito

Se establecen los parámetros generales de operación de helicópteros en el Espacio Aéreo de la ciudad de Bogotá y en el Aeropuerto Internacional EIDorado a efectos de:

- a. Generar un flujo seguro y ordenado de entrada y salida de helicópteros.
- b. Prevenir el vuelo sobre instalaciones y/o servidumbres prohibidas, restringidas o peligrosas dentro del Aeropuerto o en el Espacio Aéreo de la Ciudad de Bogotá.
- c. Permitir la operación coordinada de helicópteros y aeronaves de ala fija dentro del Aeropuerto y/o el espacio aéreo adyacente en el cual se desarrollan procedimientos de Aproximación, de salida (SID) y sobrevuelo de corredores visuales.

2. Definiciones y abreviaturas

- Definiciones

Área de Maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Calle de Acceso al Puesto de Estacionamiento de Aeronaves: La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

Para efectos de lo establecido en este numeral, las calles de las zonas de aviación general (antigua y nueva) se consideran como calle de acceso al puesto de estacionamiento.

Calle de Rodaje (TWY): Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo.

It is recalled complying with the overflight restriction in the CATAM area, while the FAC0001 with HEAD status is in the process of arrival or departure. ELDorado control tower shall inform about the corresponding instructions.

22 Helicopter operation at the ELDorado Airport and Bogota city airspace.

1. Purpose

General parameters for the operation of helicopters in the airspace of the city of Bogota and at ELDorado International Airport are established to:

- a. Generate a safe and orderly traffic flow of incoming and outgoing helicopters.
- b. Prevent flights over prohibited, restricted, or dangerous facilities and/or easements, within the airport or air space of the City of Bogota.
- c. Allow the coordinated operation of helicopters and fixed-wing aircraft within the Airport and/or adjacent airspace, in which Approach, Departure (SID) and Visual Corridor Overflight procedures are developed.

2. Definitions and abbreviations.

- Definitions.

Manoeuvring Area: Part of the aerodrome to be used for aircraft take-off, landing and taxiing, excluding aprons.

Movement area: Part of the aerodrome to be used for aircraft take-off, landing and taxiing, comprising the manoeuvring area and aprons.

Aircraft parking position access road: The portion of an apron designated as a taxiway, intended to provide access to aircraft parking positions only. For the purposes of this paragraph, the taxiways of the general aviation zones (old and new), are considered as access road to the parking positions.

Taxiway (TWY): A defined track on an aerodrome, established for the transit of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another

Helipunto: Lugar especificado dentro del área de movimiento del aeródromo, destinado para el "inicio de Maniobra de Despegue" o a la "Culminación de la Maniobra de Aproximación" de un helicóptero. La señal distintiva del Helipunto es un círculo negro y anillo amarillo con una H de color blanco.

KOPTER: Ruta de nivel bajo utilizada para el encaminamiento de los helicópteros.

Punto de rodaje autónomo (SPOT): Serie de marcas establecidas en las calles de rodaje adyacentes a las plataformas, que indican el punto a partir del cual una aeronave inicia o termina las maniobras de rodaje autopropulsado (incluido el rodaje aéreo) asociadas con la salida, llegada o las maniobras de remolque para ingresar a la posición de estacionamiento.

Rodaje Aéreo: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37 Km/h (20 KT).

Zona Prohibida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona Peligrosa: Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona Restringida SKR: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un estado dentro del cual está restringido el vuelo de aeronaves. Se usa esta expresión cuando el vuelo de una aeronave civil, dentro del espacio aéreo designado, no está absolutamente prohibido, pero se puede llevar a cabo únicamente, si se cumple con determinadas condiciones.

• Abreviaturas

AMSL:	Sobre el Nivel Medio del mar
ATFM:	Gestión de afluencia del tránsito aéreo
ATIS:	Servicio automático de información terminal
ATSP:	Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo
ATZ:	Zona de Tránsito de Aeródromo
CTR:	Zona de Control.
FAC:	Fuerza Aérea Colombiana.
FFR:	Extinción de Incendios.
HOSP:	Vuelo Médico Hospital
HEAD:	Jefe de Estado
HUM:	Vuelo Humanitario
MEDEVAC:	Evacuación por Emergencia Médica.
OP:	Orden Público
SAR:	Misión de búsqueda y salvamento
SPOT:	Punto de rodaje autónomo.
STATE:	Servicios Militares, de Aduanas o Policías.
UAEAC:	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
VIP2:	Persona Muy Importante

3. Generalidades

Helipoint: Specified location within the aerodrome movement area, intended for the "Start of Takeoff Manoeuvre" or the "Completion of Approach Manoeuvre" of a helicopter. The distinctive sign of the Helipoint is a black circle and yellow ring with a white H.

KOPTER: Low level route used for routing helicopters.

Autonomous Taxiing Point (SPOT): A series of established markings on taxiways adjacent to aprons, indicating the point from which an aircraft initiates or terminates the self-propelled taxiing manoeuvres (including aerial taxiing), associated with the departure, arrival, or towing maneuvers to enter the parking position.

Aerial Taxiing: Movement of a helicopter or VTOL above the surface of an aerodrome, normally with a ground effect and at a ground speed normally less than 37 Km/h (20 KT).

Prohibited Zone: Airspace of defined dimensions over the territory or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

Danger zone: Airspace of defined dimensions in which hazardous activities for the flight of aircraft, may be deployed at certain times.

Restricted Zone SKR: Airspace of defined dimensions over the territory or jurisdictional waters of a state, within which the flight of aircraft is restricted. This expression is used when the flight of a civilian aircraft, within the designated airspace, is not absolutely prohibited, but can be performed only if certain conditions are met

• Abbreviations.

AMSL:	Above mean sea level
ATFM:	Air traffic flow management
ATIS:	Automatic terminal information service
ATSP:	Air traffic services provider
ATZ:	Aerodrome traffic zone
CTR:	Control zone
FAC:	Colombian air force
FFR:	Firefighting
HOSP:	Hospital aircraft
HEAD:	Head of state
HUM:	Humanitarian flight
MEDEVAC:	Medical evacuation flight
OP:	Public order operation
SAR:	Search and rescue
SPOT:	Autonomous taxiing point
STATE:	Military, custom or police services
UAEAC:	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
VIP2:	Very important person

3. Generalities.

3.1 En el aeropuerto EIDorado no existen actualmente helipuertos; por lo tanto, para el inicio de la maniobra de despegue o para la culminación de la maniobra de aproximación se establecen helipuntos dentro del área de movimiento del aeródromo.

3.2 Teniendo en cuenta que en las instalaciones del Aeropuerto Internacional EIDorado se soporta una creciente operación para la aviación regular y no regular, la Torre de Control aplicará cuando sea necesario, medidas ATFM a la operación de helicópteros tanto en la salida y llegada, como dentro del espacio aéreo de la ciudad Bogotá y dentro de los respectivos KOPTER's. Los únicos helicópteros exentos de esta medida serán aquellos que tengan estatus HOSP, MEDEVAC, SAR, FFR, HEAD, STATE, HUM, OP o VIP2. Los operadores deberán tener en cuenta que cuando dichas medidas se apliquen deberán asumir la demora en tierra o en el aire, absteniéndose de solicitar algún tipo de prioridad si no cuentan con uno de los estatus mencionados anteriormente. No será imputable al Proveedor de Servicios (ATSP) ningún tipo de perjuicio o implicaciones que pueda tener por las demoras o medidas que deba aplicar el control ATC en cumplimiento del literal c) del Numeral 1. Los operadores que soliciten permisos para operar en el Aeropuerto EIDorado o en el Espacio Aéreo de la Ciudad de Bogotá, aceptan esta premisa como requisito para presentar solicitudes para su uso.

3.3 Los helicópteros en vuelo dentro del ATZ o en el espacio aéreo de la ciudad de Bogotá, deberán mantener su altímetro ajustado al QNH reportado en el ATIS vigente o reportado por la Torre de control del Aeropuerto Internacional EIDorado.

3.4 Mínimos Operacionales para helicópteros
De acuerdo con lo establecido en AIP Colombia ENR 1.2: Para aterrizar o despegar en aeródromos ubicados dentro de una zona de control CTR o zona de tránsito de aeródromo ATZ, los helicópteros operarán con los siguientes mínimos:

- a. Visibilidad horizontal: 1.500 m
- b. Techo: 300 FT.

Los mínimos VMC en vuelo para helicópteros tanto dentro como fuera de espacio aéreo controlado son los siguientes:

- a. Visibilidad mínima en vuelo: 1.500 m
- b. Distancia de las nubes: libre de nubes y a la vista de la superficie.

3.5 Los helicópteros de aviación de estado que se encuentren operando entre la puesta y la salida del sol, deberán encender las luces de navegación al ingresar al CTR de Bogotá.

3.6 El movimiento en superficie dentro del Aeropuerto EIDorado se efectuará de acuerdo con los lineamientos dictados por el respectivo operador del Aeropuerto, responsable del movimiento seguro dentro del mismo.

3.7 Las maniobras de aproximación y despegue se efectuarán preferencialmente desde y hacia los respectivos helipuntos, de acuerdo con lo indicado en el numeral 5.

3.1 At ELDorado Airport there are currently no helipads; therefore, helipoints are established within the movement area of the aerodrome for the start of the take-off manoeuvre or for the completion of the approach manoeuvre.

3.2 Considering that in the facilities of ELDorado International Airport a growing operation for the Regular and non-regular aviation is held, the Control Tower will apply, when necessary, ATFM measures to the operation of helicopters both at departure and arrival, and within the airspace of the city of Bogota and within the respective KOPTER's. The only helicopters exempt from this measure will be those that have status HOSP, MEDEVAC, SAR, FFR, HEAD, STATE, HUM, OP or VIP2. Operators should bear in mind that when such measures are applied, they must assume the ground or air delay, refraining from requesting any priority if they do not have one of the statuses mentioned above. The Service Provider (ATSP) shall not be responsible for any damage or implications it may have as a result of delays or measures to be applied by the ATC control in compliance with paragraph c) of item 1. Operators requesting permits to operate at ELDorado Airport or in the Air Space of the City of Bogota, accept this premise as a requirement to submit applications for use.

3.3 Helicopters flying within the ATZ or in the airspace of the city of Bogota, must keep their altimeter adjusted to the QNH reported in the current ATIS, or the one reported by the Control Tower of ELDorado International Airport.

3.4 Operational Minima for helicopters.
To land or take-off at aerodromes located within a CTR control area or ATZ aerodrome transit area, helicopters shall operate with the following minima:

- a. Horizontal visibility: 1,500 m
- b. Ceiling: 300 FT.

In-flight VMC minima for helicopters both inside and outside controlled airspace are as follows:

- a. Minimum visibility in flight: 1,500 m
- b. Distance from clouds: clouds-free and in view of the surface.

3.5 State aviation helicopters operating between sunset and sunrise, must turn on navigation lights when entering the Bogotá CTR

3.6 Surface movement within ELDorado Airport shall be carried out in accordance with the guidelines issued by the respective airport operator, responsible for the safe movement within the airport.

3.7 Approach and take-off manoeuvres shall be carried out preferably from and to the respective helipoints, as indicated in item 5.

Nota: A criterio del control de tránsito aéreo, siempre que la maniobra no afecte el normal desarrollo de las operaciones, y mientras el helicóptero se encuentre a la vista del controlador, se podrán autorizar los despegues de sitios diferentes a los helipuntos; lo anterior con el fin de optimizar la capacidad del aeródromo. Para las plataformas donde el control aéreo no tenga visual de los helicópteros, se deberá proceder conforme a lo estipulado para los helipuntos.

4. **Espacio aéreo de la ciudad de Bogotá**

El espacio aéreo en el cual se aplican los parámetros generales de operación en la ciudad de Bogotá dentro del cual se desarrollan los KOPTER descritos en el numeral 7, es el que se describe a continuación:

POR EL ORIENTE:

Desde la intersección de la Calle 200 con Carrera 7 (séptima) (Coordenadas N04 46 38 W074 01 34), siguiendo la base de los cerros orientales hasta el túnel de la vía Bogotá–Villavicencio (Coordenadas N04 28 50 W074 05 50).

POR EL SUR:

Desde la entrada Túnel Bogotá - Villavicencio (Coordenadas N04 28 50 W074 05 50), línea recta hacia intersección Autopista sur con avenida Terreros (Coordenadas N04 35 23 W074 11 53), línea recta hacia intersección avenida Bogotá – Funza con avenida Funza–Cota (Coordenadas N04 42 09 W074 13 35).

POR EL OCCIDENTE:

Intersección avenida Bogotá – Funza con avenida Funza – Cota (Coordenadas N04 42 09 W074 13 35), siguiendo hacia el Norte línea recta hasta el Peaje Siberia (Coordenadas N04 46 49 W074 11 06), línea recta hasta la población de Cota (Coordenadas N04 48 09 W074 05 50).

POR EL NORTE:

Desde la población de Cota (Coordenadas N04 48 09 W074 05 50) línea recta hacia Coordenadas N04 46 51 W074 03 53, línea recta siguiendo la calle 200 hasta la intersección de la Calle 200 con carrera 7 (séptima) (Coordenadas N04 46 38 W074 01 34)

- Limite vertical desde la superficie hasta 11500 pies AMSL.

5. **Procedimientos para la operación de helicópteros en el Aeropuerto EIDorado**

Note: At the discretion of air traffic control, provided that the manoeuvre does not affect the normal conduct of operations, and while the helicopter is in the sight of the controller, take-offs from sites other than helipads may be authorised, in order to optimise aerodrome capacity. For platforms where the air control does not have visual of the helicopters, it must proceed according to the stipulated for the helipoints.

4. **Air space of the city of Bogota**

The airspace in which the general operating parameters are applied in the city of Bogota within which the KOPTERs described in item 7 are developed, is as follows:

FOR THE EAST:

From the intersection of Calle 200 with Carrera 7 (seventh) (coordinates N04 46 38 W074 01 34), following the base of the eastern hills to the tunnel of the via Bogota-Villavicencio (coordinates N04 28 50 W074 05 50).

FROM THE SOUTH:

From Bogotá - Villavicencio Tunnel entrance (Coordinates N04 28 50 W074 05 50), straight line towards the intersection of Autopista Sur with Terreros Avenue (Coordinates N04 35 23 W074 11 53), straight line towards the intersection of Bogotá - Funza Avenue with Funza-Cota Avenue (Coordinates N04 42 09 W074 13 35).

FROM THE WEST:

Intersection of Bogotá - Funza Avenue with Funza Cota Avenue (Coordinates N04 42 09 W074 13 35), following to the North a straight line to the Siberia Toll (Coordinates N04 46 49 W074 11 06), straight line to the population of Cota (Coordinates N04 48 09 W074 05 50).

TO THE NORTH:

From the town of Cota (Coordinates N04 48 09 W074 05 50) straight line to Coordinates N04 46 51 W074 03 53, straight line following Calle 200 to the intersection of Calle 200 with Carrera 7 (7th) (Coordinates N04 46 38 W074 01 34).

- Vertical limit from surface to 11500 feet AMSL.

5. **Helicopter operations procedures at EIDorado Airport.**

5.1 Los helicópteros saliendo del Aeropuerto EIDorado en plan de vuelo VFR, además de lo establecido en el numeral 3.7, aplicarán el siguiente procedimiento:

a. El helicóptero siguiendo las instrucciones de rodaje indicadas por la dependencia de control superficie respectiva, se establece en el helipunto asignado, y luego de recibir la transferencia de comunicaciones, el piloto deberá llamar en la frecuencia correspondiente de Torre de Control de Aeródromo con el fin de obtener la autorización de despegue.

b. Su autorización de despegue incluirá instrucciones del Control de Aeródromo para cruzar la trayectoria de la pista hacia Fontibón o Engativá; posteriormente, procederá a interceptar una de las salidas visuales publicadas del aeropuerto o el corredor KOPTER más cercano.

• Los helicópteros llegando al Aeropuerto EIDorado en plan de vuelo VFR, aplicarán el siguiente procedimiento:

a. Antes de abandonar el corredor visual o corredor KOPTER autorizado, el piloto llamará en la frecuencia correspondiente de Control de Aeródromo con el fin de obtener instrucciones para proceder al circuito de tránsito de helicópteros (**Ver Imagen 1**).

b. Al llegar a uno de los puntos de notificación establecidos (Fontibón o Engativá), esperará autorización de cruce de trayectoria.

c. Una vez autorizado a cruzar la trayectoria procederá hacia el helipunto asignado para completar el aterrizaje.

d. Al establecerse en el helipunto y posterior transferencia de comunicaciones, contactará en la frecuencia correspondiente de Control Superficie.

6. Procedimientos para la operación de helicópteros en el espacio aéreo de la ciudad de Bogotá

6.1 Consideraciones de operación:

Los helicópteros que sobrevuelen el espacio aéreo de la ciudad de Bogotá aplicarán el siguiente procedimiento:

a. Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando del helicóptero deberá cerciorarse que cuenta con un plan de vuelo debidamente tramitado ante la UAEAC a través de una Oficina AIS/ARO. No se aceptará el trámite de plan de vuelo AFIL para la operación de helicópteros dentro del espacio aéreo de la ciudad de Bogotá.

b. Notificará su salida a la Torre de Control "EIDorado", en Torre Norte o Torre Sur, según corresponda.

5.1 Helicopters departing from EIDorado Airport under VFR flight plan, in addition to the provisions of numeral 3.7, shall apply the following procedure:

a. The helicopter, following the taxiing instructions indicated by the respective surface control unit, settles at the assigned heliport, and after receiving the communications transfer, the pilot must call on the corresponding frequency of the Aerodrome Control Tower in order to obtain the take-off authorization.

b. Your takeoff clearance will include instructions from Aerodrome Control to cross the runway path to Fontibón or Engativá; you will then proceed to intercept one of the airport's published visual exits or the nearest KOPTER corridor.

• Helicopters arriving at EIDorado Airport in VFR flight plan, will apply the following procedure:

a. Before leaving the visual corridor or authorized KOPTER corridor, the pilot will communicate to the corresponding Aerodrome Control frequency in order to obtain instructions to proceed to the helicopter traffic circuit (**See Image 1**).

b. Upon arrival at one of the established notification points (Fontibón or Engativá), you will wait for clearance to cross the trajectory.

c. Once authorized to cross the trajectory, it will proceed to the assigned helipad to complete the landing.

d. Upon establishing at the heliport and subsequent transfer of communications, it will contact on the corresponding Surface Control frequency.

6. Procedures for the operation of helicopters in the airspace of Bogotá

6.1 Operating considerations:

Helicopters flying over the airspace of Bogotá shall apply the following procedure:

a. Before starting the flight, the pilot in command of the helicopter must make sure that he/she has a flight plan duly processed before the UAEAC through an AIS/ARO Office. An AFIL flight plan will not be accepted for the operation of helicopters within the airspace of Bogotá.

c. Hará uso de los corredores visuales (KOPTER) y de los helipuertos debidamente autorizados por la UAEAC.

6.1.1 Operación de salida desde Helipuertos.

Los helicópteros saliendo de helipuertos ubicados dentro del espacio aéreo de la ciudad de Bogotá, deberán:

a. Contar con un Plan de vuelo autorizado tramitado oportunamente ante la UAEAC.

b. El piloto llamará en la frecuencia correspondiente antes del despegue a la Torre de Control de Aeródromo, con el fin de obtener la autorización de despegue.

c. Si no se obtiene comunicación con la Torre de Control a través de las frecuencias aeronáuticas, para efectos de coordinación, se podrá efectuar llamado utilizando los siguientes medios alternos:

- Línea Telefónica Comercial: (57-1) 2962083.
- Celular: 3175051540.

d. Una vez en el aire notificará su salida a la Torre de Control "EIDorado", en Torre Norte o Torre Sur, según corresponda e interceptará el corredor autorizado siguiendo el procedimiento aprobado por la UAEAC para la salida del helipuerto.

e. Es responsabilidad de la tripulación de vuelo mantener referencia visual con el terreno y los obstáculos circundantes en la trayectoria siguiendo el corredor autorizado con la altura establecida.

6.1.2 Operación de llegada a los Helipuertos.

Los helicópteros llegando a los helipuertos ubicados dentro del espacio aéreo de la ciudad de Bogotá, aplicarán el siguiente procedimiento:

a. Notificará el ingreso al espacio aéreo de la ciudad de Bogotá a la Torre de Control "EIDorado", en Torre Norte o Torre Sur, según corresponda.

b. Es responsabilidad de la tripulación de vuelo mantener referencia visual con el terreno y los obstáculos circundantes en la trayectoria siguiendo el corredor (KOPTER) autorizado con la altura establecida.

b. departure will be notified to the "EIDorado" Control Tower, in the North Tower or South Tower, as appropriate.

c. the visual corridors (KOPTER) and heliports duly authorized by the UAEAC, will be used.

6.1.1 Departure operation from Heliports.

Helicopters departing from heliports located within the airspace of the city of Bogotá shall:

a. To have an authorized Flight Plan duly processed before the UAEAC.

b. The pilot will call on the corresponding frequency before takeoff to the Aerodrome Control Tower, in order to obtain the takeoff authorization.

c. If communication with the Control Tower is not obtained through the aeronautical frequencies, for coordination purposes, a call may be made using the following alternate means:

- Commercial phone number : (57-1) 2962083.
- Phone Number: 3175051540.

d. Once in the air, it will notify its departure to the "EIDorado" Control Tower, in the North Tower or South Tower, as appropriate, and will intercept the authorized corridor following the procedure approved by the UAEAC for the heliport departure.

e. It is the responsibility of the flight crew to maintain visual reference with the terrain and surrounding obstacles on the trajectory following the authorized corridor with the established altitude.

6.1.2 Arrival operation at the Heliports.

Helicopters arriving at heliports located within the airspace of the city of Bogota shall apply the following procedure:

a. It will notify the entry to the airspace of the city of Bogota to the Control Tower "El Dorado", in the North Tower or South Tower, as appropriate.

b. It is the responsibility of the flight crew to maintain visual reference with the terrain and surrounding obstacles on the trajectory following the authorized corridor (KOPTER) with the established altitude.

c. Abandonará el corredor autorizado siguiendo el procedimiento aprobado por la UAEAC para la llegada al helipuerto.

c. Leave the authorized corridor following the procedure approved by the UAEAC for arrival at the heliport.

d. Llamará en la frecuencia correspondiente de Torre de Control de Aeródromo con el fin de informar el aterrizaje.

d. Call on the corresponding Aerodrome Control Tower frequency in order to report the landing.

e. Si no se obtiene comunicación con la Torre de Control a través de las frecuencias aeronáuticas, podrá efectuar llamado utilizando los siguientes medios alternos:

e. If communication with the Control Tower is not obtained through the aeronautical frequencies, a call may be made using the following alternate means:

- Línea Telefónica Comercial: (57-1) 2962083
- Celular: 3175051540

- Commercial Phone number: (57-1) 2962083
- Phone number: 3175051540

6.2 Consideraciones de operación establecidas por la FAC. Las consideraciones de operación establecidas por la Fuerza Aérea Colombiana en lo relacionado al espacio aéreo de la Ciudad de Bogotá, se limitan a las estipuladas en el apéndice 23 del RAC 91 Reglas generales de vuelo y operación en lo relacionado con las áreas restringidas, peligrosas o prohibidas definidas por la Fuerza Aérea Colombiana y publicadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que se encuentren dentro de los límites del espacio aéreo de la ciudad e Bogotá; para las cuales, las aeronaves deberán obtener autorización previa de la FAC. De igual forma, se debe evitar el sobrevuelo de instalaciones gubernamentales, Fuerza Pública y unidades carcelarias.

6.2 Operating considerations established by the FAC.

The operating considerations established by the Colombian Air Force in relation to the airspace of the city of Bogotá are limited to those stipulated in appendix 23 of RAC 91 General Rules of Flight and Operation in relation to restricted, dangerous or prohibited areas defined by the Colombian Air Force and published by the Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, which are within the limits of the airspace of the city of Bogotá; for which, aircraft must obtain prior authorization from the FAC. Likewise, the overflight of governmental facilities, Public Forces and prison units must be avoided.

7. Corredores visuales para el encaminamiento del tránsito de helicópteros sobre la ciudad de Bogotá

7. Visual corridors for helicopter traffic routing over the city of Bogota

7.1 Configuración RWY 14 L/R

7.1 RWY 14 L/R configuration

Se establecen los siguientes corredores visuales para el encaminamiento de los helicópteros que ingresen al ATZ, sobrevuelen el espacio aéreo de la ciudad de Bogotá o se desplacen entre helipuertos autorizados; siempre que la operación en el Aeropuerto Internacional EIDorado esté configurada con pistas en uso **14 L/R. (Ver imágenes 1 y 2).**

The following visual corridors are established for the routing of helicopters entering the ATZ, flying over the airspace of the city of Bogota or moving between authorized heliports, provided that the operation at EIDorado International Airport is configured with runways in use **14 L/R. (See images 1 and 2).**

KOPTER 1: Siguiendo la Autopista Norte desde la calle 193 hasta "Los Héroes" y luego siguiendo la Avenida Caracas hasta la calle 26.

KOPTER 1: Following Autopista Norte from 193rd Street to "Los Héroes" and then following Caracas Avenue to 26th Street.

- **Altura:** 1000 FT AGL.

- **Height:** 1000 FT AGL.

KOPTER 2: Siguiendo la carrera 9ª desde la calle 193 hasta la intersección con la Autopista Norte, luego siguiendo la carrera 30 (Avenida Norte Quito Sur "NQS"), hasta interceptar y seguir la Autopista Sur hacia la población de Soacha.

KOPTER 2: Following Carrera 9ª from Calle 193 to the intersection with Autopista Norte, then following Carrera 30 (Avenida Norte Quito Sur "NQS"), until intercepting and following Autopista Sur towards the town of Soacha.

- **Altura 1:** 1000 FT AGL. Desde la calle 193 hasta intersección con la Autopista Norte.

- **Height 1:** 1000 FT AGL. From 193rd Street to intersection with Autopista Norte.

- **Altura 2:** 500 FT AGL. Desde la Autopista Norte, hasta la población de Soacha.

KOPTER 3A: Siguiendo la prolongación de la calle 80 desde el peaje de Siberia, hasta la avenida ciudad de Cali.

- **Altura:** 800 FT AGL.

KOPTER 4: Desde la carrera séptima 7ª con calle 193, directo al club los arrayanes (detrás de los cerros de suba), luego siguiendo con rumbo sur oeste sin sobrevolar la zona urbana, hasta la entrada a Bogotá (intersección entre el río Bogotá y la calle 80).

- **Altura:** 1000 FT AGL.

KOPTER 5: Desde Puente Grande Siguiendo la calle 13 (Avenida Centenario) hasta interceptar y seguir la Av. Ciudad de Cali hacia el sur hasta interceptar la calle 44 Sur hasta la autopista Sur.

- **Altura:** 500 FT AGL

7.2 Configuración RWY 32 L/R

Se establecen los siguientes corredores visuales para el encaminamiento de los helicópteros que ingresen al ATZ, sobrevuelen el espacio aéreo de la ciudad de Bogotá o se desplacen entre helipuertos autorizados; siempre que la operación en el Aeropuerto Internacional el Dorado este configurada con pistas en uso 32 L/R (sentido oriente occidente): **(Ver imágenes 3 y 4).**

KOPTER 1: Siguiendo la Autopista Norte desde la calle 193 hasta "Los Héroes" y luego siguiendo la Avenida Caracas hasta la calle 26.

- **Altura:** 1000 FT AGL.

KOPTER 2: Siguiendo la carrera 9ª desde la calle 193 hasta la intersección con la Autopista Norte, luego siguiendo la carrera 30 (Avenida Norte Quito Sur "NQS") hasta interceptar y seguir la Autopista Sur hacia la población de Soacha.

- **Altura 1:** 1000 FT AGL. Desde la calle 193 hasta intersección con la Autopista Norte.
- **Altura 2:** 500 FT AGL. Desde la Autopista Norte, hasta la población de Soacha.

KOPTER 3B: Siguiendo la prolongación de la calle 80 desde la entrada a Bogotá (intersección entre el río Bogotá y la calle 80) hasta los Héroes, y luego la prolongación de esta hasta los cerros orientales.

- **Altura 1:** 500 FT AGL desde puente de guaduas hasta avenida NQS.
- **Altura 2:** 1000 FT AGL desde avenida NQS hasta cerros orientales.

- **Height 2:** 500 FT AGL. From Autopista Norte to the town of Soacha.

KOPTER 3A: Following the extension of 80th Street from the Siberia toll, up to Cali City Avenue.

- **Height:** 800 FT AGL.

KOPTER 4: From carrera séptima 7ª with calle 193, straight to the club los arrayanes (behind the hills of suba), then following a south westerly course without overflying the urban zone, until the entrance to Bogotá (intersection between the Bogotá river and calle 80).

- **Height:** 1000 FT AGL.

KOPTER 5: From Puente Grande Following 13th Street (Centenario Avenue) until intercepting and following Ciudad de Cali Avenue south, until intercepting 44th Street South to the South Highway.

- **Height:** 500 FT AGL

7.2 RWY 32 L/R Configuration

The following visual corridors are established for the routing of helicopters entering the ATZ, flying over the airspace of the city of Bogota or moving between authorized heliports; provided that the operation at El Dorado International Airport is configured with runways in use 32 L/R (east-west direction): **(See images 3 and 4).**

KOPTER 1: Following Autopista Norte from Calle 193 to "Los Héroes" and then following Avenida Caracas to Calle 26.

- **Height:** 1000 FT AGL.

KOPTER 2: Following Carrera 9ª from Calle 193 to the intersection with Autopista Norte, then following Carrera 30 (Avenida Norte Quito Sur "NQS") until intercepting and following Autopista Sur towards the town of Soacha.

- **Height 1:** 1000 FT AGL. From 193rd Street to intersection with Autopista Norte.
- **Height 2:** 500 FT AGL. From Autopista Norte to the town of Soacha.

KOPTER 3B: Following the extension of 80th Street from the entrance to Bogota (intersection between the Bogota River and 80th Street) to Los Heroes, and then the extension of this to the eastern hills.

- **Height 1:** 500 FT AGL from Guaduas Bridge to NQS Avenue.
- **Height 2:** 1000 FT AGL from NQS Avenue to the eastern hills.

KOPTER 4: Desde la carrera séptima 7ª con calle 193, directo al club los arrayanes (detrás de los cerros de suba), luego siguiendo con rumbo sur oeste sin sobrevolar la zona urbana hasta la entrada a Bogotá (intersección entre el río Bogotá y la calle 80).

- Altura: 1000 FT AGL.

KOPTER 5: Desde Puente Grande Siguiendo la calle 13 (Avenida Centenario) hasta interceptar y seguir la Av. Ciudad de Cali hacia el sur hasta interceptar la calle 44 Sur hasta la autopista Sur.

- Altura: 500 FT AGL.

7.3 El tránsito de helicópteros procediendo entre el aeropuerto Guaymaral y el aeropuerto EIDorado se encaminará únicamente vía el OESTE (W) de los cerros de suba, o se podrá usar el corredor visual KOPTER 4 independientemente de la configuración de pistas en el aeropuerto EIDorado. De igual forma, el tránsito de helicópteros saliendo del Aeropuerto Guaymaral con destino diferente a EIDorado se encaminará únicamente por las rutas normalizadas VFR de salida.

7.4 En caso de tener tráfico evolucionando en los corredores KOPTER y su intención sea aterrizar en el aeropuerto Internacional EIDorado, deberán efectuar espera visual sobre los puntos designados para tal fin, ubicados a más de una (1) NM de los ejes de pista retirados de las trayectorias de aproximación y despegue, hasta obtener autorización de la torre de control EIDorado para el aterrizaje. (Ver imágenes 1 y 3) .

8. Contingencias

Dentro del procedimiento de contingencias es necesario cumplir con las disposiciones regulatorias contenidas en el RAC 91 Reglas generales de vuelo y de operación y demás aplicables de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

KOPTER 4: From carrera séptima 7ª with calle 193, straight to the arrayanes club (behind the hills of suba), then following a south westerly course without overflying the urban zone until the entrance to Bogotá (intersection between the Bogotá river and calle 80).

- **Height:** 1000 FT AGL.

KOPTER 5: From Puente Grande following Calle 13 (Avenida Centenario) to intercept and follow Av. Ciudad de Cali south to intercept Calle 44 South to the South Highway.

- **Height:** 500 FT AGL.

7.3 Helicopter traffic proceeding between Guaymaral Airport and EIDorado Airport shall be routed only via the WEST (W) of the Cerros de Suba hills, or the KOPTER 4 visual corridor may be used regardless of the runway configuration at EIDorado Airport. Similarly, helicopter traffic departing from Guaymaral Airport with a destination other than EIDorado shall be routed only via the standard VFR departure routes.

7.4 In case of having traffic evolving in the KOPTER corridors and their intention is to land at EIDorado International Airport, they shall perform a visual wait on the points designated for such purpose, located more than one (1) NM away from the runway axes removed from the approach and takeoff trajectories, until obtaining authorization from the EIDorado control tower for landing. (See images 1 and 3).

8. Contingencies

Within the contingency procedure, it is necessary to comply with the regulatory provisions contained in RAC 91 General Flight and Operating Rules and other applicable regulations in accordance with the Colombian Aeronautical Regulations.

Pistas/Runways 14 L/R

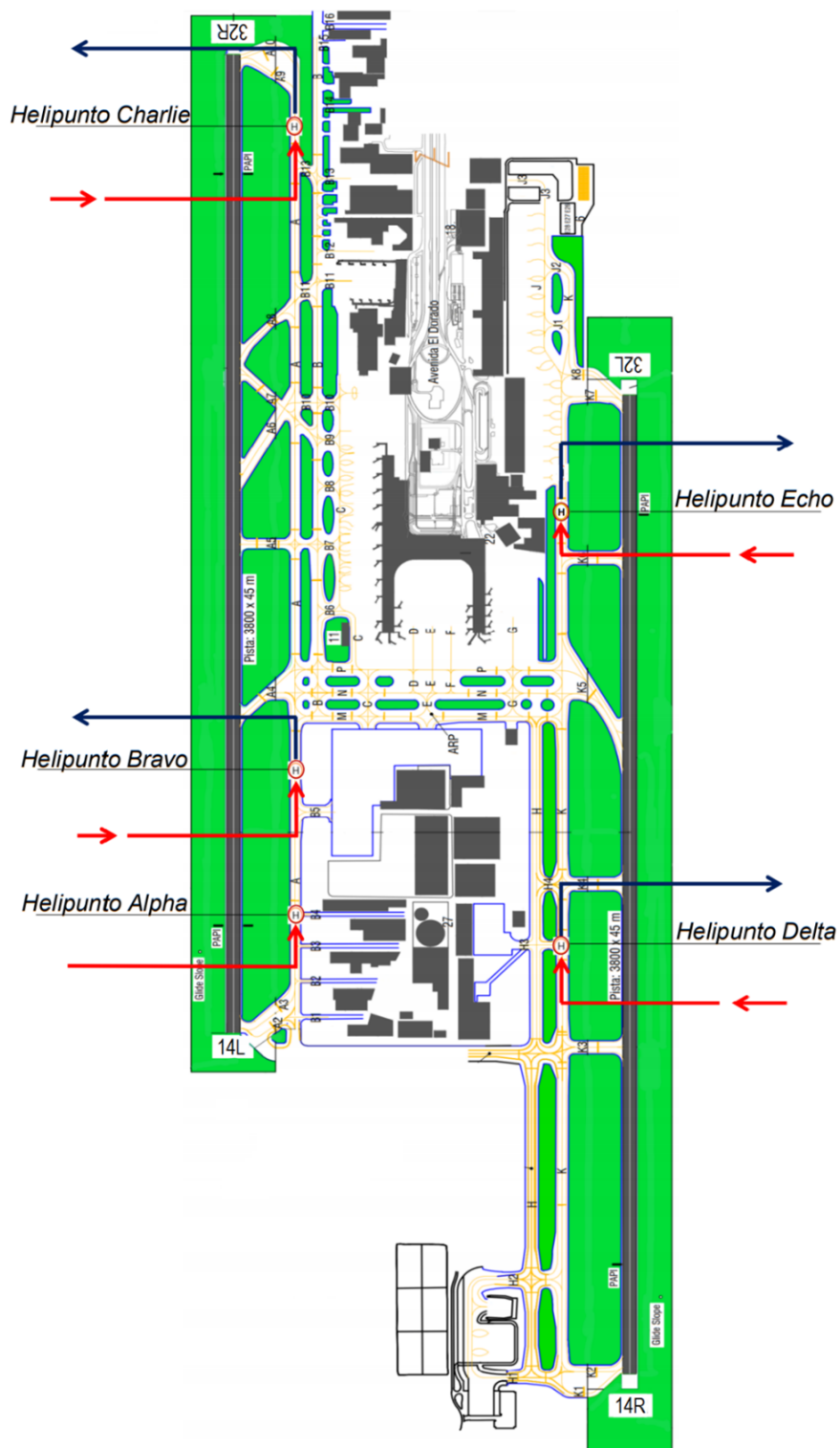


Imagen 1

Pistas / Runways 14 L/R

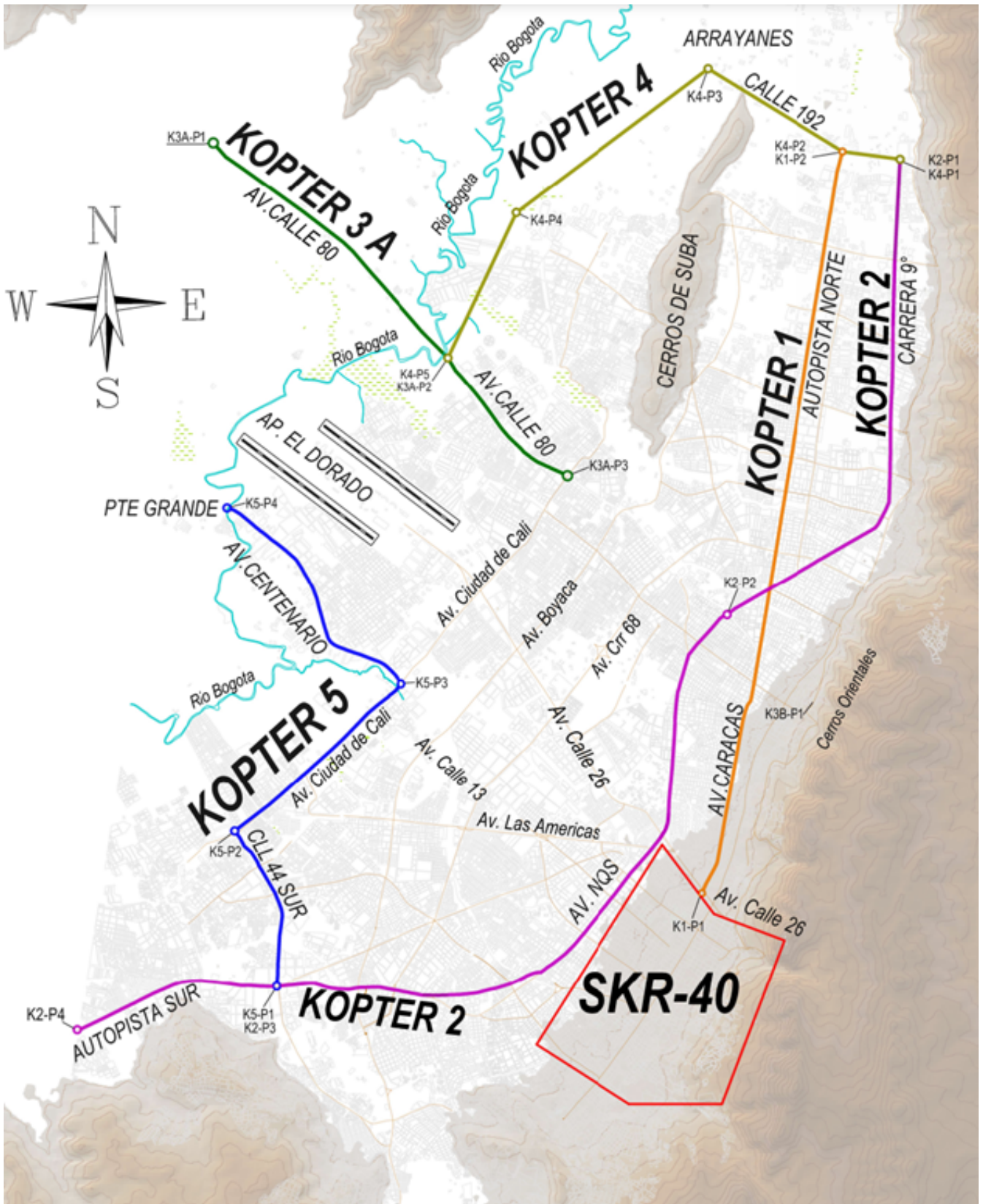


Imagen 2

Pistas / Runways 32 L/R

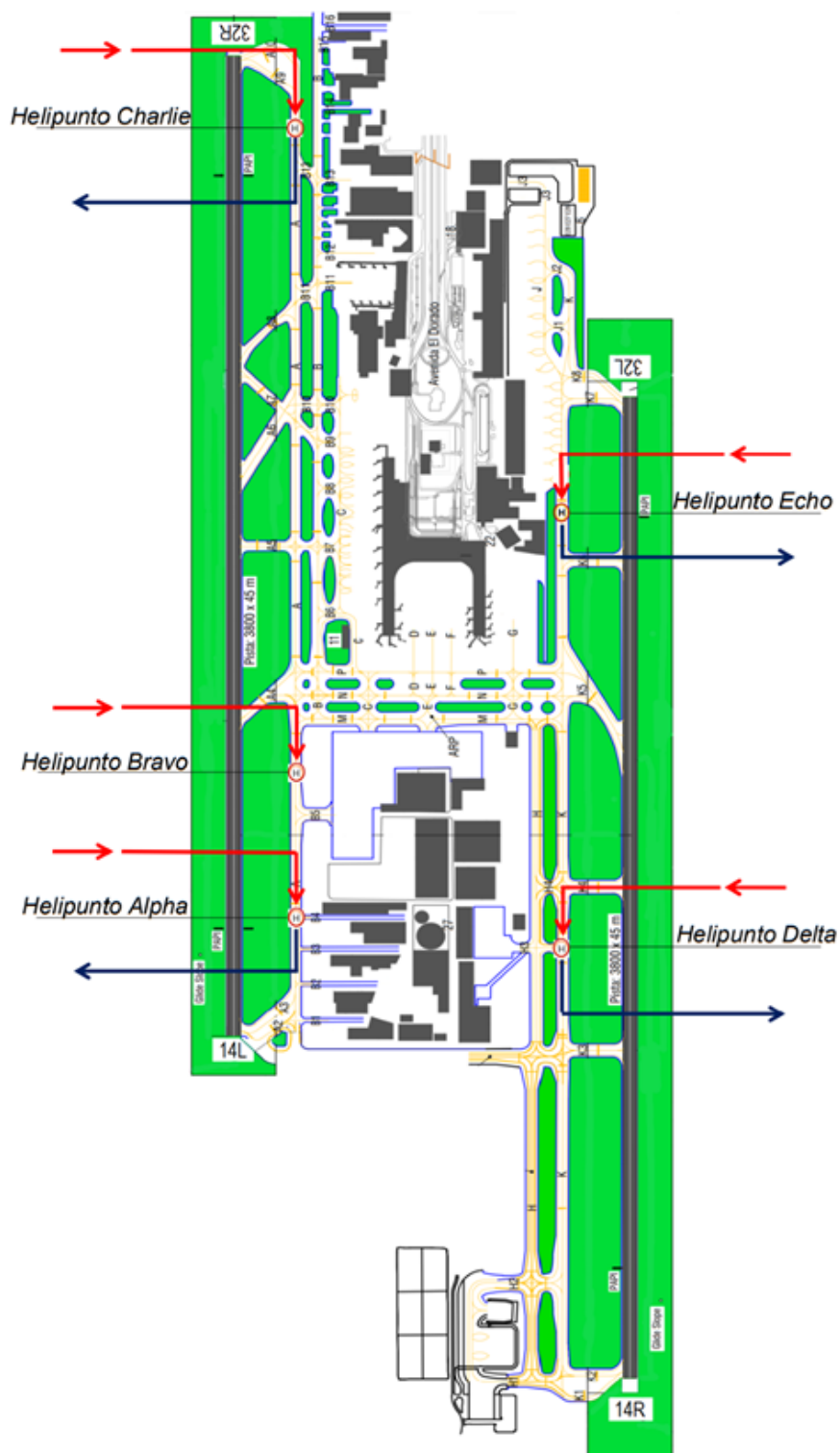


Imagen 3

Pistas / Runways 32 L/R

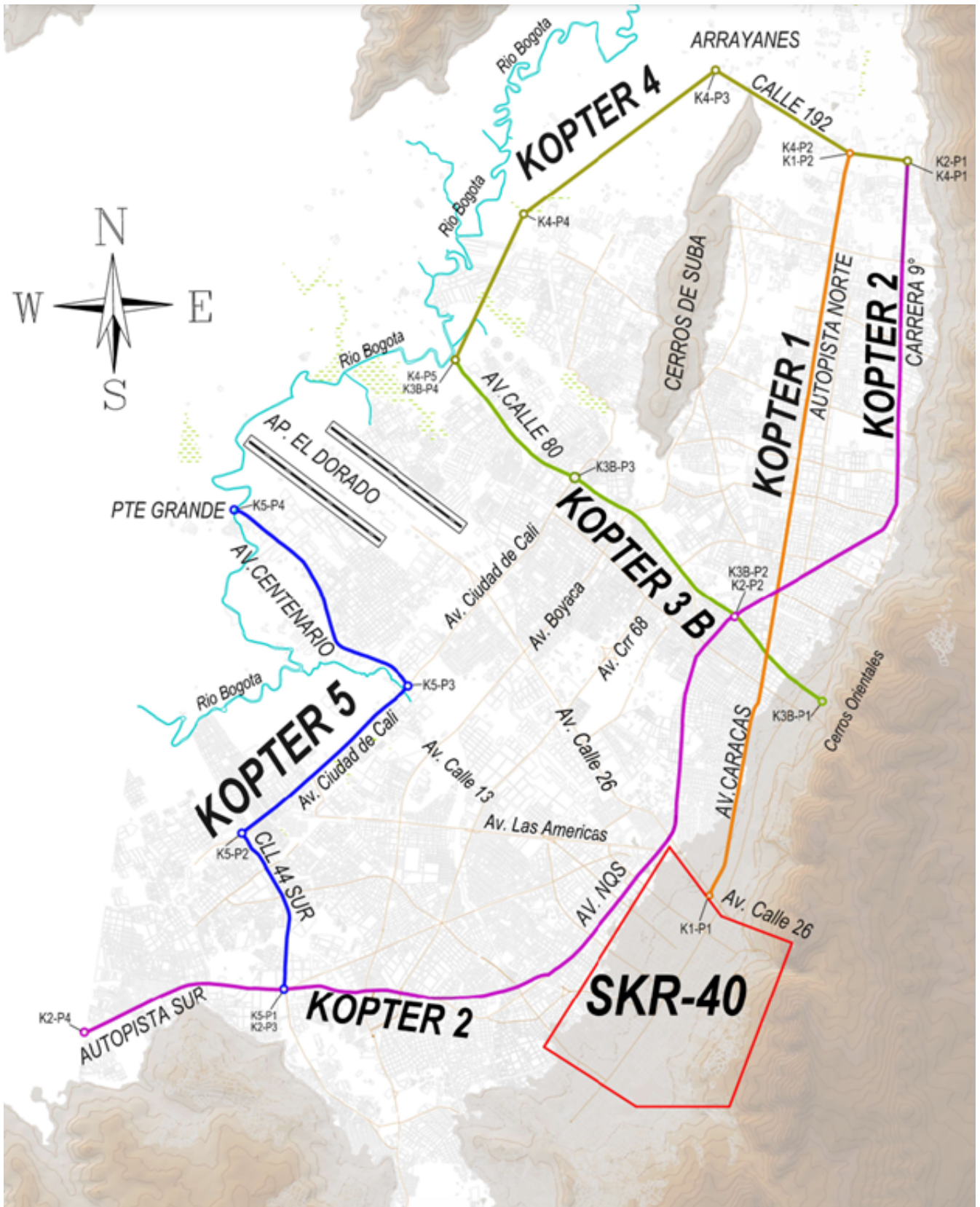


Imagen 4

COORDENADAS KOPTER BOGOTA

KOPTER 1

K1-P1 N04 36 55,59 W074 04 22,07
K1-P2 N04 46 15,80 W074 02 35,55

KOPTER 2

K2-P1 N04 46 09,96 W074 01 52,03
K2-P2 N04 40 25,70 W074 04 03,10
K2-P3 N04 35 45,28 W074 09 43,02
K2-P4 N04 35 12,24 W074 12 14,14

KOPTER 3A

K3A-P1 N04 46 22,37 W074 10 30,68
K3A-P2 N04 43 39,84 W074 07 33,65
K3A-P3 N04 42 10,99 W074 06 03,86

KOPTER 3B

K3B-P1 N04 39 22,12 W074 02 56,29
K3B-P2 N04 40 25,70 W074 04 03,10
K3B-P3 N04 42 10,99 W074 06 03,86
K3B-P4 N04 43 39,84 W074 07 33,65

KOPTER 4

K4-P1 N04 46 09,96 W074 01 52,03
K4-P2 N04 46 15,80 W074 02 35,55
K4-P3 N04 47 18,41 W074 04 17,36
K4-P4 N04 45 29,22 W074 06 42,24
K4-P5 N04 43 39,84 W074 07 33,65

KOPTER 5

K5-P1 N04 35 45,28 W074 09 43,02
K5-P2 N04 37 42,39 W074 10 14,61
K5-P3 N04 39 33,62 W074 08 09,21
K5-P4 N04 41 46,51 W074 10 20,39

KOPTER COORDINATES BOGOTA

COORDENADAS HELIPUNTOS BOGOTA

HELIPUNTO / HELIPOINT ALPHA

H-A N04 42 33,45 W074 08 59,85

HELIPUNTO/ HELIPOINT BRAVO

H-B N04 42 22,03 W074 08 44,75

HELIPUNTO/ HELIPOINT CHARLIE

H-C N04 41 33,53 W074 07 40,68

HELIPUNTO/ HELIPOINT DELTA

H-D N04 42 11,36 W074 09 21,21

HELIPUNTO/ HELIPOINT ECHO

H-E N04 41 38,21 W074 08 37,45

HELIPPOINT COORDINATES BOGOTA

SKBO AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO SKBO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Obligaciones del explotador de aeronaves en el Aeropuerto EIDorado

Los explotadores de aeronaves tienen la responsabilidad de operar sus aeronaves dando cumplimiento a lo establecido en el Manual de Abatimiento de Ruido, Resolución 1915 de 2020 – UAEAC con fecha de publicación en diario oficial No. 51466 del 13 de octubre de 2020, además deben dar cumplimiento a lo establecido en procedimientos en tierra y en aire, siendo incorporado como parte de la rutina en el funcionamiento de la aeronave, incluirlos en sus programas de entrenamiento, en especial el uso adecuado del reversible y verificarlos sobre la operación en el Aeropuerto EIDorado.

El MANUAL DE OPERACIÓN (MGO) contendrá las instrucciones relativas a la operación de la aeronave, tendientes a reducir al mínimo el impacto sonoro de los aterrizajes y despegues.

Los explotadores de aeronaves tienen la responsabilidad de operar sus aeronaves dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 01599 del 26 de agosto de 2020, “Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional EIDorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO- de la ciudad de Bogotá D.C.” con un estándar máximo de nivel de ruido por evaluación de eventos aislados de 94 dBA L_{Amax} (Indicador acústico descrito en Resolución 01599 del 26 de agosto - UAEAC) en los puntos de evaluación que se indican en la Resolución 01599

2 Operación de aeronaves según niveles de ruido

Desde el 1º de enero del año 2003, ningún explotador, nacional o extranjero, puede operar en el país, con aeronaves que sean catalogadas por certificación de ruido Capítulo 2 del Anexo 16, Volumen I: versión más reciente, establecido por el Convenio de la Aviación Civil Internacional, excepto en los siguientes casos:

- a. Las aeronaves de Estado, excluyendo aquellas aeronaves de Estado que tengan doble registro y se encuentren realizando operaciones de transporte aéreo regular de pasajeros.
- b. Las aeronaves en misiones sanitarias o humanitarias esporádicas.
- c. Las aeronaves en situación de emergencia.

1 Aircrafts operator obligations at EIDorado Airport

All aircraft operators are responsible for operating their aircrafts in compliance with the provisions of the Noise Abatement Manual, Resolution 01915 of 2020 by UAEAC published in the official diary No. 51466 on 13 October. They must also comply with the provisions of ground and air procedures, incorporating them as part of the routine for aircraft operation, and including them in their training programs, especially the appropriate use of the reverse thrust and verify them on the operation at EIDorado Airport.

The OPERATION MANUAL (MGO) will contain the instructions regarding the operation of the aircraft, aimed at minimizing the noise impact of landings and take-offs.

Aircraft operators have the responsibility to operate their aircraft in compliance with the provisions of Resolution 01599 dated August 26, 2020. “Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional EIDorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO- de la ciudad de Bogotá D.C.” with a maximum standard noise level for evaluation of isolated events of 94 dBA L_{Amax} (Acoustic indicator described in Resolution 01599 dated August 26 - UAEAC) in the evaluation items indicated in Resolution 01599

2 Aircraft operation according to noise levels

Since January 1, 2003, no operator, being national or foreigner, can operate in the country with any aircraft classified by noise certification chapter 2 of Annex 16, Volume I: most recent version by the International Civil Aviation Organization, except the following cases:

- a. State aircrafts, excluding those State aircrafts with dual registration that are carrying out regular passenger air transport operations
- b. Aircraft on occasional medical or humanitarian missions
- c. Aircraft in an emergency situation

d. Aeronaves que cuenten con un permiso especial según lo establezca los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte 10.

d. Aircraft with a special permit as established by the Aeronautical Regulations of Colombia, part 10

- Los explotadores aéreos, además de cumplir con certificación de ruido, de conformidad a los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, parte 4, sección: 4.2.6.7 y 4.18.10; deberán cumplir con la clasificación del Sistema de Cuota de Ruido (QC), de conformidad con el RAC 3, a fines de restricción operacional en el Aeropuerto por emisión de ruido de modelos de aeronaves:

- Aircraft operators must comply with noise certification, in accordance with the Aeronautical Regulations of Colombia part 4, section 4.2.6.7 and 4.18.10, as well as, with noise quota count (QC) classification, in accordance with RAC 3 for the purposes of the operational restriction at the airport due to noise emission of aircraft models:

1. Evaluación de niveles de ruido por certificado de ruido.

1. Evaluation of noise levels by noise certificate.

2. Nivel medio de despegue o aterrizaje, mediante la aplicación de la siguiente ecuación:

2. Average level of takeoff or landing, through the application of the following formula:

$$Ld = \frac{(Ls + Lf)}{2}$$

$$Ld = \frac{(Ls + Lf)}{2}$$

Ld = Nivel medio de despegue o aterrizaje.
Ls = Nivel Lateral.
Lf = Nivel de Sobrevuelo o aproximación

Ld = Take-off and landing operations level measured.
Ls = Lateral level measured.
Lf = Approach level measured

3 Clasificación del Sistema de Cuota de Ruido (QC):

3 Noise quota count (QC) classification

Clasificación de los niveles de Ruido (EPNL) / <i>Classification of noise levels (EPNL)</i>	Cuota de conteo / <i>Quota count</i>
Menos de 84 dB EPNL	Exentó de conteo / <i>Exent from counting</i>
84 – 86.9 dB EPNL	0.25
87 – 89.9 dB EPNL	0.5
90 – 92.9 dB EPNL	1
93 – 95.9 dB EPNL	2
96 – 98.9 dB EPNL	4 – Restricción operacional / <i>Operational restriction</i>
99 – 101.9 dB EPNL	8 – Restricción operacional / <i>Operational restriction</i>
Mayor a 101.9 dB EPNL	16 – Restricción operacional / <i>Operational restriction</i>
EPNL: NIVEL DE RUIDO PERCIBIDO EFECTIVO / <i>EPNL: EFFECTIVE PERCEIVED NOISE LEVEL</i>	

4 Uso de reversibles

Está totalmente prohibido el uso de reversibles con potencia en las calles de rodaje o en las plataformas del Aeropuerto Internacional EIDorado de la ciudad de Bogotá D.C. con el fin de abandonar las posiciones de parqueo o cualquier otro tipo de maniobra. El uso de los reversibles, únicamente es admitido durante la etapa de aterrizaje y desaceleración de las aeronaves sobre la pista de aterrizaje en aquellas aeronaves que operativamente es obligatorio.

5 Prueba de motores

Se entiende por prueba de motores, toda operación efectuada a una aeronave estacionada, durante la cual, sus motores operan por un período mayor a los cinco (5) minutos o a una potencia/empuje superior a aquella utilizada para las fases de encendido o rodaje, incluido allí el procedimiento de calibración de brújula siempre que, éste se realice con los motores encendidos por un lapso superior a los cinco (5) minutos.

4 Use of reversibles

The use of reverse thrust on taxiways or aprons is totally prohibited at EIDorado International Airport. Its use is also prohibited to leave parking stands or to perform any other type of maneuver. The use of reverse thrust is only allowed during the landing and deceleration process on the runway for those aircraft for which it is operatively mandatory.

5 Engine testing

An engine test is understood as any operation performed on a parked aircraft, during which its engines operate for a period longer than five (5) minutes or at a power/thrust higher than that used for the ignition or taxiing phases, including the compass calibration procedure, provided that it is performed with the engines running for a period longer than five (5) minutes.

HORARIOS PRUEBA DE MOTORES / ENGINE TEST SCHEDULES	
Pruebas más allá de la mínima potencia / <i>Tests beyond minimum power</i>	Entre las / <i>btn</i> 1100 UTC (0600 HL) y las / <i>and</i> 0100 UTC (2000 HL).
Pruebas a mínima potencia / <i>Tests at minimum power</i>	Entre las / <i>btn</i> 1100 UTC (0600 HL) y las / <i>and</i> 0300 UTC (2200 HL)
Calibraciones de Brújula de Turborreactores / <i>Turbojet Compass Calibrations</i>	Entre las / <i>btn</i> 1100 UTC (0600 HL) y las / <i>and</i> 0300 UTC (2200 HL)

Toda prueba de motores Turborreactores o Turbopropeller se realizará únicamente en el recinto para prueba de motores (GRE), dentro de los horarios señalados en la tabla Horarios para Pruebas de Motores, contenida en este numeral, y de acuerdo a la disponibilidad la cual será supervisada por el concesionario.

All Turboprop or Turbopropeller engine tests shall be performed only in the engine test enclosure (GRE), within the schedules indicated in the table "Engine Test Schedules", contained in this numeral, and according to availability, which shall be supervised by the concessionaire.

6 Uso de Equipo Auxiliar de Potencia (APU)

El tiempo de uso APU no superará un máximo (10) minutos para las aeronaves capítulo 4 o superiores con homologación certificada y que se demuestre mediante certificación de ruido, de conformidad a los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, parte 4, sección: 4.2.6.7 y 4.18.10. Para aeronaves capítulo 3 el tiempo máximo de uso es de Cinco (5) minutos.

6 Use of Auxiliary Power Units (APU)

The APU time of use will not exceed a maximum of ten (10) minutes for all aircraft chapter 4 or higher with certified approval by noise certification in accordance with the Aeronautical Regulations of Colombia part 4, section: 4.2.6.7 and 4.18.10. For aircraft chapter 3, the maximum time of use is five (5) minutes.

Cuando por motivos operacionales, un operador aéreo requiera de un mayor tiempo de operación del APU, podrá ser autorizada por el ATC por un periodo máximo de quince (15) minutos y las razones deberán ser justificadas, en un plazo no mayor a (48) cuarenta y ocho horas por el explotador de la aeronave ante la Secretaria de Sistemas Operacionales de UAEAC.

However, for operational reasons aircraft are permitted to use APU for a maximum period of fifteen (15) minutes. The reasons must be justified before Aerocivil - UAEAC office "Secretaría de Sistemas Operacionales" within a period of time not exceeding 48 hours

NOTA: Se exceptúa de la presente disposición a las aeronaves de Estado ubicadas en las plataformas militares o de policía que operan en el aeropuerto internacional

NOTE: State aircraft located on military or police aprons operating at EIDorado Airport, are exempt from this provision when required during law enforcement missions.

EIDorado, cuando se requiera durante misiones de orden público.

7 Inicio de motores

Las maniobras de encendido de motores de las aeronaves Turbopropeller se ajustarán a los procedimientos descritos y al Manual del Sistema de Guía y Control de Movimiento en Superficie para el Aeropuerto Internacional EIDorado SMGCS EIDorado .

Está prohibido el encendido de turbinas a las aeronaves que se encuentren ubicadas en los muelles, nacional o internacional, bien sea de carga o de pasajeros con las excepciones descritas en la Publicación de Información Aeronáutica AIP de Colombia, desarrollados en la sección Bogotá.

Las maniobras de encendido de motores de las aeronaves Turborreactores se realizará durante el remolque y solo cuando la tobera de las mismas haya dejado de apuntar hacia los terminales y que, a juicio del personal de tierra, con esta maniobra no se atente contra la seguridad de personas, de otras aeronaves, vehículos o la infraestructura.

Las aeronaves que se encuentren ubicadas en la terminal de pasajeros T2 y que sean asignadas a los SPOTS ubicados sobre calle de rodaje B, podrán iniciar turbinas durante el remolque solo cuando la aeronave haya cruzado lateral a la posición F1 del mismo terminal, siempre y cuando no haya recibido restricción alguna por parte del ATC.

8 Despegue desde intersección

A menos que, existiera una restricción sobre la disponibilidad de la longitud de la pista, NO se autorizará, entre las 0401UTC (2301HL) y las 1059 UTC (0559HL), el despegue de aeronaves desde cualquiera de las intersecciones de las pistas.

9 Procedimientos para atenuación del ruido en el despegue

Los procedimientos para atenuación de ruido son los dispuestos en la Publicación de Información Aeronáutica – AIP, desarrollados en la sección Bogotá y son obligatorios en todo despegue a menos que la tripulación, con el ánimo de salvaguardar la seguridad de la aeronave y sus pasajeros, considere apartarse del mismo.

10 Estacionamiento de la aeronaves

Mientras una aeronave permanezca estacionada en los muelles de pasajeros o de carga, no podrá tener encendido sus motores. Se exceptúa la llegada y salida de las

7 Engine starting

Turbopropeller aircraft engine start maneuvers shall be in accordance with the procedures described and the Surface Movement Control and Guidance System Manual for El Dorado International Airport SMGCS EIDorado.

Turbopropeller ignition is prohibited to aircraft located at the docks, national or international, either cargo or passenger with the exceptions described in the Aeronautical Information Publication AIP of Colombia, developed in the Bogota section.

The engine start maneuvers of turbojet aircraft shall be performed during towing and only when the nozzle of the same has stopped pointing towards the terminals and that, in the opinion of the ground personnel, this maneuver does not threaten the safety of people, other aircraft, vehicles or infrastructure.

Aircraft located in passenger terminal T2 and assigned to SPOTS located on taxiway B, may start turbines during the tow only when the aircraft has crossed laterally to position F1 of the same terminal, as long as it has not received any restriction from ATC.

8 Takeoff from intersection

Unless, there is a restriction on runway length availability, aircraft will NOT be allowed to take off from any runway intersection between 0401UTC (2301HL) and 1059 UTC (0559HL).

9 Take-off noise abatement procedures

Noise attenuation procedures are those set forth in the Aeronautical Information Publication (AIP), developed in the Bogotá section and are mandatory for all takeoffs unless the crew, in the interest of safeguarding the safety of the aircraft and its passengers, deviates from them.

10 Aircraft parking

While an aircraft remains parked at the passenger or cargo docks, it may not have its engines running. An exception is made for the arrival and departure of aircraft to or from the same, when so authorized.

aeronaves hacia o desde los mismos, cuando se encuentre así autorizado.

11 Procedimientos y gestión de tránsito aéreo

Los procedimientos de vuelo para estos propósitos serán publicados en la AIP. Se podrá considerar un procedimiento especial, cuando la Unidad de Flujo de Bogotá deba minimizar el riesgo operacional de colisión y preservar la integridad de personas y aeronaves en una condición operacional en el que los fijos de aproximación se encuentren con más de 6 aeronaves en espera de turno para aproximación y mientras se reconfigura las pistas en el aeródromo, en dicho caso, dejará registro de sus decisiones y notificará al Grupo de Gestión Ambiental de la UAE de Aeronáutica Civil para lo pertinente.

12 Procedimientos aéreos de conformidad a categoría de ruido de Aeronaves

Las aeronaves Capítulo 4 ó clasificación 14, de conformidad con el Anexo 16, Volumen I, deberán cumplir con los procedimientos estandarizados para el despegue y aterrizaje de SID-RNAV.

Las aeronaves Capítulo 3 de conformidad con el Anexo 16, Volumen I, deberán cumplir con los procedimientos de Atenuación de ruido definido para el Aeropuerto Internacional EIDorado – Bogotá

13 Notificaciones

El Grupo de Gestión Ambiental de la UAE de Aeronáutica Civil recibirá las justificaciones de los operadores aéreos en caso del no posible cumplimiento a las disposiciones de abatimiento de ruido para la competencia de valoración, generación de conceptos y respuesta a solicitudes de conformidad a las obligaciones establecidas de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en el marco de licenciamiento ambiental para el Aeropuerto

14 Incumplimientos y sanciones

Se consideran infracciones a las disposiciones de Atenuación de Ruido, Manual de Abatimiento de ruido y Resolución 01599 de 2020 – UAEAC, la violación a las obligaciones de los operadores aéreos en su operación para el Aeropuerto Internacional EIDorado de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos Parte 13, “disposiciones sobre ruido”.

- a. La violación a los procedimientos para atenuación de ruido en el despegue, publicados conforme se indica, constituirá infracción a las normas técnicas.
- b. Se entenderán violados los procedimientos para atenuación de ruido en el despegue, del Aeropuerto EIDorado, cuando se opere bajo cualquiera de las

11 Procedures and air traffic management

Flight procedures for these purposes will be published in the AIP. A special procedure may be considered when the Bogota Flow Unit must minimize the operational risk of collision and preserve the integrity of people and aircraft in an operational condition in which the approach fixes are with more than 6 aircraft waiting for an approach turn and while the runways are reconfigured at the aerodrome, in such case, it shall record its decisions and notify the Environmental Management Group of the UAE of Aeronautica Civil for the pertinent.

12 Air procedures for aircraft in accordance with noise category

Aircraft chapter 4 or classification 14, in accordance with Annex 16, Volume I, must comply with the standardized SID-RNAV procedures for take-off and landing.

Aircraft chapter 3, in accordance with Annex 16, Volume I, must comply with the Noise Abatement procedures established for EIDorado International Airport—Bogotá

13 Notifications

The environmental group of Aerocivil, will receive justifications from operators in case of non-compliance of noise abatement procedures. This office will also assess these requests, issue concepts and give response in accordance with the established obligations of the environmental authority ANLA.

14 Breaches and sanctions

Violation of the provisions contained in the noise Abatement manual and Resolution 01599 of 2020 - UAEAC are considered as a transgression of the obligations of air operators at EIDorado International Airport in accordance with the Colombian Aeronautical Regulations part 13, “noise provisions”.

- a. Infringement of take-off procedures for noise abatement, published as indicated, will constitute a violation of technical standards.
- b. Take-off procedures for noise abatement at EIDorado airport will be considered violated under the following

siguientes condiciones, lo cual deberá ser plenamente demostrado conforme se indica:

- Incumplir con las normas técnicas y operacionales establecidas en el Manual de Abatimiento de ruido.
- Incumplir con el gradiente mínimo de ascenso (ATS 8.2%) publicado para cada SID.
- Realizar pruebas de motores o calibración de brújula en sitios no autorizados o fuera de los horarios establecidos
- Utilizar la Unidad de Potencia Auxiliar (APU) en condiciones no permitidas
- Sobrepasar los niveles máximos permitidos, para cada tipo de aeronave, en cualquiera de los sonómetros instalados conforme al Anexo 16 OACI (Protección del Medio Ambiente) y Resolución 01599 de 2020 - UAEAC.

Toda violación a las normas o procedimientos relativos al manual de atenuación de ruido serán comunicadas a la Oficina de Transporte Aéreo para que de curso a lo pertinente. No obstante, lo anterior, no se considerará tal violación cuando la tripulación de la aeronave se aparte de los procedimientos establecidos para atenuación de ruido si, a su juicio, esto se hace necesario con el fin de salvaguardar la aeronave, sus pasajeros o la carga.

15 Primacía de la seguridad aérea

Los procedimientos y restricciones contenidos en el manual de atenuación de ruido, se desarrollarán bajo el entendimiento que ninguna maniobra en él contenida debe afectar la seguridad aérea. De ser así, deberá primar ésta última frente a cualquier otra consideración.

Procedimientos de atenuación del ruido en el Aeropuerto EIDorado — Bogotá

PISTA / RUNWAY 14L/14R

circumstances, which must be fully demonstrated as indicated:

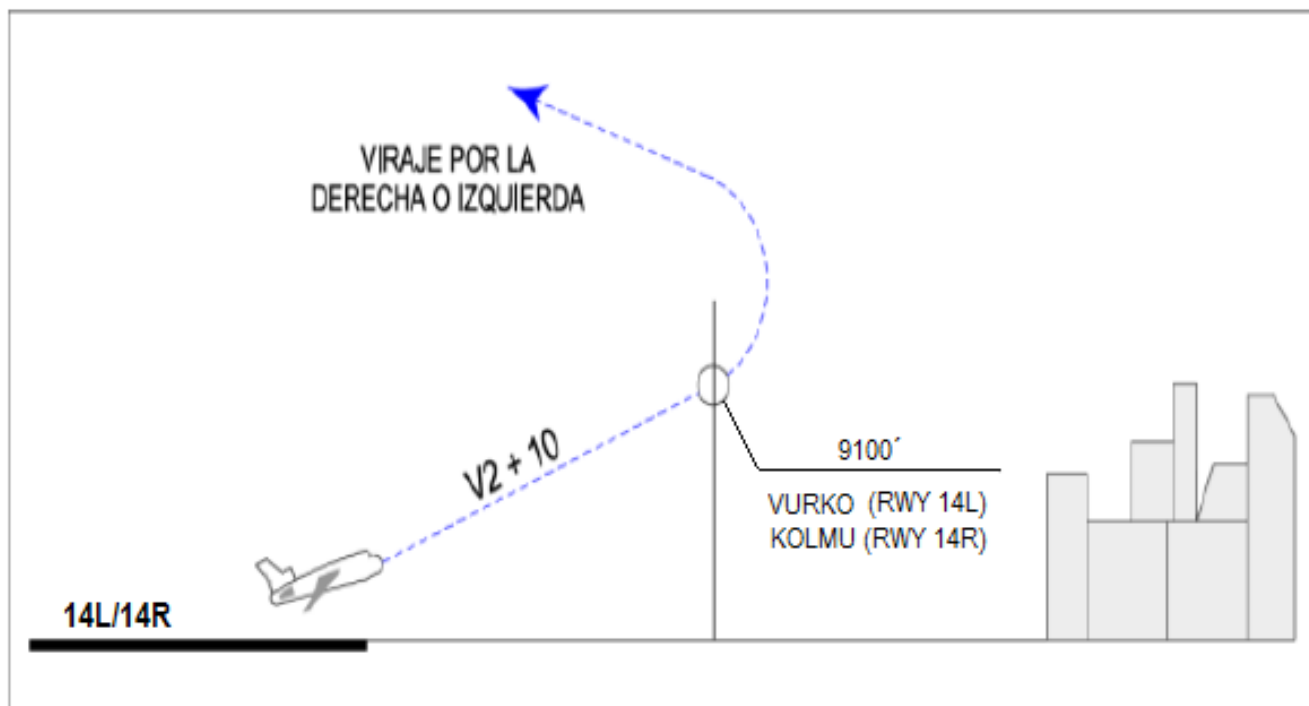
- Non-compliance with technical and operational standards contained in the Noise Abatement manual.
- Non-compliance with the minimum ascent gradient (ATS 8.2%) published for each SID
- To perform engine tests or compass calibration at unauthorized sites or outside the hours stated
- To use the auxiliary power unit (APU) under conditions that are not allowed as stated
- To exceed the maximum levels allowed for each type of aircraft when measured by any of the sonometers installed in accordance with annex 16, ICAO (environmental protection) and Resolution 01599 of 2020 —UAEAC

Any infringement of the rules or procedures stated in the noise abatement manual will be reported to the Air Transport Office for appropriate actions. However, these infractions will not be considered as such when the aircraft crew deviate from the procedures for noise abatement, aiming at safeguarding the aircraft, passengers or cargo.

15 Primacy of aviation safety

The procedures and restrictions contained in the noise attenuation manual shall be developed under the understanding that no maneuver contained therein shall affect air safety. If so, the latter shall take precedence over any other consideration.

Noise attenuation procedures at EIDorado Airport - Bogotá



Este procedimiento implica una reducción de potencia a una altitud mínima prescrita y retardar el repliegue de los flaps/aletas de ranura hasta que se llegue a la altitud máxima prescrita. A la altitud prescrita, acelerar y replugar los flaps/aletas de ranura según lo programado manteniéndose una velocidad positiva de ascenso, y completando la transición a procedimientos normales de ascenso en ruta.

This procedure involves a power reduction to a prescribed minimum altitude and delaying the retraction of the flaps/slot flaps until the prescribed maximum altitude is reached. At the prescribed altitude, accelerate and retract the flaps/slot flaps as programmed while maintaining a positive rate of climb, and completing the transition to normal en route climb procedures.

- La velocidad de ascenso hasta el punto de iniciación de la atenuación del ruido no será inferior a V_2 más 20 KM/H (10 KT).
- Viraje por la derecha: Mantener rumbo de pista hasta VURKO (14L) ó KOLMU (14R) e iniciar el viraje, al llegar a una altitud de 9100FT ajustar y mantener la potencia / empuje de los motores de conformidad con el programa de potencia / ascenso para atenuación de ruido previsto en el manual de operaciones de la aeronave. Mantener una velocidad de ascenso de V_2 más 10 KT con flaps y aletas de ranura en configuración de despegue.
- Viraje por la izquierda: Mantener rumbo de pista hasta VURKO (14L) ó KOLMU (14R) e iniciar el viraje, al llegar a una altitud de 9100FT ajustar y mantener la potencia/empuje de los motores de conformidad con el programa de potencia / ascenso para atenuación de ruido previsto en el manual de operaciones de la aeronave. Mantener una velocidad de ascenso de V_2 más 10 KT con flaps y aletas de ranura en configuración de despegue.
- A una altitud de 11000 FT, al mismo tiempo que se mantiene una velocidad vertical positiva de ascenso, acelerar y replugar los flaps/aletas de ranura según lo programado
- The rate of ascent to the point of initiation of noise attenuation shall not be less than V_2 plus 20 KM/H (10 KT).
- Right turn: Maintain runway heading to VURKO (14L) or KOLMU (14R) and initiate turn, upon reaching an altitude of 9100FT adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the power/climb schedule for noise attenuation provided in the aircraft operations manual. Maintain a climb rate of V_2 plus 10 KT with flaps and slot flaps in takeoff configuration.
- Left turn: Maintain runway heading to VURKO (14L) or KOLMU (14R) and initiate turn, upon reaching an altitude of 9100FT adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the power/climb schedule for noise attenuation provided in the aircraft operations manual. Maintain a climb rate of V_2 plus 10 KT with flaps and slot flaps in takeoff configuration.
- At an altitude of 11000 FT, while maintaining a positive vertical rate of climb, accelerate and retract flaps/slot flaps as programmed.

- A 12.500 FT acelerar a velocidad de ascenso en ruta.

NOTA 1: Mantener máximo gradiente ascensional en la fase inicial de despegue.

NOTA 2: Se recomienda el uso de potencia reducida para el despegue de acuerdo con el manual de operaciones de la aeronave.

Adicionalmente se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

1. Los reglajes de potencia por utilizar después de la falla o de la parada de un motor, o cualquier otra pérdida aparente de la performance, en cualquier etapa del despegue o del ascenso para atenuación del ruido, serán a discreción del piloto al mando, y no continuarán aplicándose las consideraciones relativa a la atenuación del ruido.

2. No se excederá del ángulo máximo aceptable del fuselaje especificado para cada tipo de avión.

- At 12,500 FT accelerate to climbing speed en route.

NOTE 1: Maintain maximum ascent gradient in the initial take-off phase.

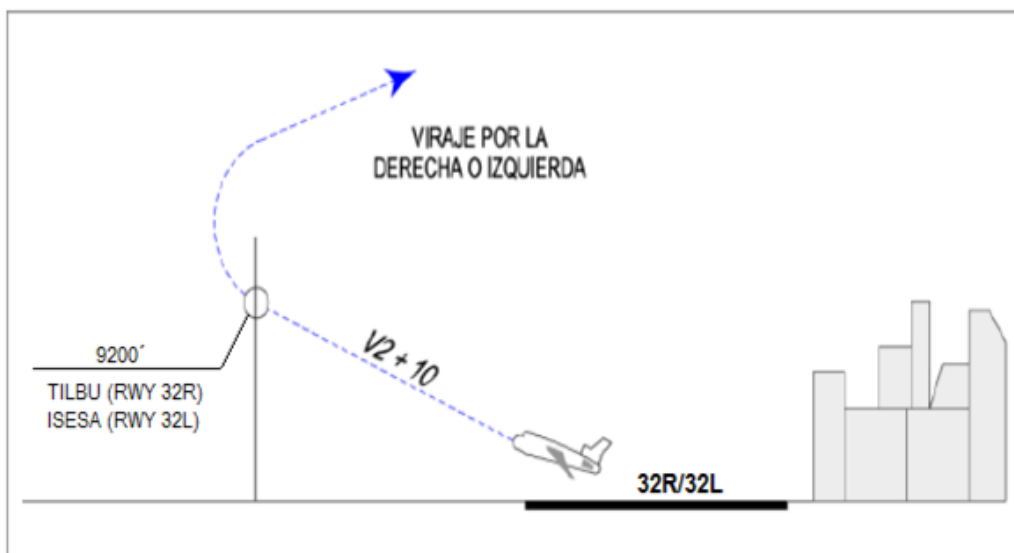
NOTE 2: The use of reduced power is recommended for take-off in accordance with the aircraft operations manual.

In addition, the following criteria shall be considered:

1. Power settings to be used after engine failure or shutdown, or any other apparent loss of performance, at any stage of takeoff or climb for noise attenuation, shall be at the discretion of the pilot in command, and noise attenuation considerations shall not continue to apply.

2. The maximum acceptable fuselage angle specified for each aircraft type shall not be exceeded.

PISTA / RUNWAY 32L/32R



Este procedimiento implica una reducción de potencia a una altitud mínima prescrita y retardar el repliegue de los flaps/aletas de ranura hasta que se llegue a la altitud máxima prescrita. A la altitud prescrita, acelerar y replegar los flaps/aletas de ranura según lo programado manteniéndose una velocidad positiva de ascenso, y completando la transición a procedimientos normales de ascenso en ruta.

- La velocidad de ascenso hasta el punto de iniciación de la atenuación del ruido no será inferior a $V_2 + 20$ KM/H (10 KT).
- Al llegar a una altitud de 9200FT iniciar el viraje, ajustar y mantener la potencia / empuje de los motores de ascenso. Mantener una velocidad de ascenso de V_2 más

This procedure involves a power reduction to a prescribed minimum altitude and delaying the retraction of the flaps/slot flaps until the prescribed maximum altitude is reached. At the prescribed altitude, accelerate and retract the flaps/slot flaps as programmed while maintaining a positive rate of climb, and completing the transition to normal en route climb procedures.

- The rate of climb to the point of noise attenuation initiation shall not be less than $V_2 + 20$ KM/H (10 KT).
- Upon reaching an altitude of 9200 FT initiate the turn, adjust and maintain power/thrust of the climb engines. Maintain a climb rate of $V_2 + 10$ KT with flaps and slot flaps in takeoff configuration.

10 KT con flaps y aletas de ranura en configuración de despegue

- A una altitud de 11000FT, al mismo tiempo que se mantiene una velocidad vertical positiva de ascenso, acelerar y replegar los flaps/aletas de ranura según lo programado.

- A 12500 FT acelerar a velocidad de ascenso en ruta.

Nota 1: Mantener máximo gradiente ascensional en la fase inicial de despegue.

Nota 2: Se recomienda el uso de potencia reducida para el despegue de acuerdo con el manual de operaciones de la aeronave.

Adicionalmente se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

1. Los reglajes de potencia por utilizar después de la falla o de la parada de un motor, o cualquier otra pérdida aparente de la performance, en cualquier etapa del despegue o del ascenso para atenuación del ruido, serán a discreción del piloto al mando, y no continuarán aplicándose las consideraciones relativas a la atenuación del ruido
2. No se excederá del ángulo máximo aceptable del fuselaje especificado para cada tipo de avión.

- At an altitude of 11,000 FT, while maintaining a positive vertical rate of climb, accelerate and retract flaps/slot flaps as programmed.

- At 12,500 FT accelerate to en route climb speed.

NOTE 1: Maintain maximum climb gradient in the initial takeoff phase.

NOTE 2: The use of reduced power is recommended for takeoff in accordance with the aircraft operations manual.

In addition, the following criteria must be taken into account:

1. Power settings to be used after engine failure or shutdown, or any other apparent loss of performance, at any stage of takeoff or climb for noise attenuation, shall be at the discretion of the pilot in command, and noise attenuation considerations shall not continue to apply.
2. The maximum acceptable airframe angle specified for each type of airplane shall not be exceeded.

SKBO AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO SKBO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 Mínimos de despegue Aeropuerto EIDorado Bogotá

1 Bogotá EIDorado Airport take-off minima

PISTA 14L / 32R				
MOTOR	HIRL & RCLL & RCLM & BARRAS DE PARADA o LUCES DE PROTECCION DE PISTA / STOP BARS or RUNWAY PROTECTION LIGHTS	HIRL & RCLL & RCLM & BARRAS DE PARADA o LUCES DE PROTECCION DE PISTA / STOP BARS or RUNWAY PROTECTION LIGHTS	REDL & RCLL o RCLM	ESTÁNDAR / STANDARD
1	3000 m de Visibilidad y 570 FT de Techo de Nubes			
2	N.A.	N.A.	550 m	1600 m
3 o 4	N.A.	N.A.	550 m	800 m
PISTA 14 R/32L				

MOTOR	HIRL & RCLL & RCLM & BARRAS DE PARADA o LUCES DE PROTECCION DE PISTA / STOP BARS or RUNWAY PROTECTION LIGHTS	HIRL & RCLL o RCLM & BARRAS DE PARADA o LUCES DE PROTECCION DE PISTA / STOP BARS or RUNWAY PROTECTION LIGHTS	REDL & RCLL o RCLM	ESTÁNDAR / STANDARD
1	3000 m de Visibilidad / Visibility y 570 FT de Techo de Nubes / Cloud Ceiling			
2	350 m (RVR) 2 RVR Operando, RVR TDZ Req. & RVR MID or ROLL OUT	VIS / RVR 500 m	VIS / RVR 550 m	1600 m
3 o 4	350 m (RVR) 2 RVR Operating, TDZ RVR Req. & RVR MID or ROLL OUT	VIS / RVR 500 m	VIS / RVR 550 m	800 m
Para la utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con: / For the use of take-off minima lower than the standard, the following must be available:				
1. Autorización de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC. / Authorization of the Secretary of Aviation Safety of the UAEAC.				
2. Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después de V1 aprobado por la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC. / An instrument departure procedure for engine failure after V1 approved by the Dirección de Operaciones de Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.				
3. Un aeródromo de alternativa de despegue: / A take-off alternative aerodrome:				
<ul style="list-style-type: none"> • Bimotores: a no más de una hora del aeropuerto de salida a velocidades de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo. / Twin-engine: no more than one hour from the departure airport at normal cruising speeds in calm air with one engine inoperative. • Tres o más motores: A no más de dos horas del aeropuerto de salida a velocidades de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo. / Three or more engines: No more than two hours from departure airport at normal cruising speeds in calm air with one engine inoperative. 				

2 Procedimientos para helicópteros Aeropuerto EIDorado

Salida

Las aeronaves de ala rotatoria saliendo del Aeropuerto EIDorado, en plan de vuelo VFR, aplicarán el siguiente procedimiento:

- El piloto llamará en la frecuencia correspondiente de Control Superficie para solicitar instrucciones de remolque desde el respectivo hangar o puesto de estacionamiento hasta el SPOT más cercano.
- Establecido en el SPOT solicitará instrucciones de rodaje o rodaje aéreo hacia el helipunto más cercano con el fin de realizar la maniobra de despegue.
- El rodaje se realizará, siguiendo calles de rodaje, y sin sobrevolar otras aeronaves.

Nota: Cada explotador/operador de helicópteros, deberá y es responsable de establecer los procedimientos para

2 EIDorado Airport helicopter procedures

Departure

Rotary wing aircraft departing from EIDorado Airport, in VFR flight plan, will apply the following procedure:

- The pilot will call on the appropriate Surface Control frequency to request towing instructions from the respective hangar or parking stand to the nearest SPOT.
- Established at the SPOT will request taxi or air taxi instructions to the nearest helipad in order to perform the takeoff maneuver.
- The taxi will be performed, following taxiways, and without overflying other aircraft.

Note: Each helicopter operator shall and is responsible for establishing procedures for aerial movements when

los desplazamientos aéreos cuando aplique conforme a las dimensiones existentes en las calles de rodaje y calles de acceso a puestos de estacionamiento, así como de determinar los márgenes mínimos de separación entre sus helicópteros en un puesto de estacionamiento y un objeto o cualquier aeronave.

d. Una vez establecido en el helipunto asignado y luego de recibir la transferencia de comunicaciones, el piloto deberá llamar en la frecuencia correspondiente de Torre de Control de Aeródromo con el fin de obtener la autorización de despegue.

e. La Torre de Control de Aeródromo incluirá en la autorización de despegue instrucciones para cruzar la trayectoria de la pista hacia Fontibón o Engativá y posteriormente interceptar una de las salidas visuales publicadas del aeropuerto o el corredor KOPTER más cercano.

Llegada

Las aeronaves de ala rotatoria llegando al Aeropuerto ElDorado, en plan de vuelo VFR, aplicarán el siguiente procedimiento:

a. Ingresando al ATZ en configuración ORIENTE por:

- La laguna de la Herrera o la población de Facatativá para interceptar el corredor KOPTER 5.
- Las poblaciones El Rosal o San Francisco para interceptar el corredor KOPTER 3.
- La Calera para interceptar el corredor KOPTER 2.
- Zipaquirá hacia Guaymaral para interceptar el corredor KOPTER 1.

b. Ingresando al ATZ en configuración OCCIDENTE por:

- La laguna de la Herrera o la población de Facatativá hacia la población de SOACHA para interceptar el corredor KOPTER 2 y luego el corredor KOPTER 5.
- Las poblaciones El Rosal o San Francisco vía la población de TENJO hacia GUAYMARAL para interceptar el corredor KOPTER 4.
- La Calera para interceptar el corredor KOPTER 2 y luego el corredor KOPTER 3B.
- Zipaquirá hacia Guaymaral para interceptar el corredor KOPTER 2 y luego el corredor KOPTER 3B.

applicable according to the existing dimensions of taxiways and access roads to parking stands, as well as determining the minimum margins of separation between their helicopters in a parking stand and an object or any aircraft.

d. Once established at the assigned helipoint and after receiving the transfer of communications, the pilot must call on the corresponding frequency of the Aerodrome Control Tower in order to obtain takeoff clearance.

e. The Aerodrome Control Tower will include in the takeoff clearance instructions to cross the runway trajectory towards Fontibón or Engativá and subsequently intercept one of the published visual exits of the airport or the nearest KOPTER corridor.

Arrival

Rotary wing aircraft arriving at ElDorado Airport, in VFR flight plan, will apply the following procedure:

a. Entering the ATZ in EAST configuration via:

- La Laguna de la Herrera or the population of Facatativá to intercept the KOPTER 5 corridor.
- The towns of El Rosal or San Francisco to intercept the KOPTER 3 corridor.
- La Calera to intercept the KOPTER 2 corridor.
- Zipaquirá towards Guaymaral to intercept the KOPTER 1 corridor.

b. Entering the ATZ in WEST configuration through:

- La Laguna de la Herrera or the town of Facatativá towards the town of SOACHA to intercept the KOPTER 2 corridor and then the KOPTER 5 corridor.
- The towns of El Rosal or San Francisco via the town of TENJO towards GUAYMARAL to intercept the KOPTER 4 corridor.
- La Calera to intercept the KOPTER 2 corridor and then the KOPTER 3B corridor.
- Zipaquirá towards Guaymaral to intercept the KOPTER 2 corridor and then the KOPTER 3B corridor.

c. Antes de abandonar el corredor visual o corredor KOPTER autorizado, el piloto llamará en la frecuencia correspondiente de Control de Aeródromo con el fin de obtener instrucciones para proceder al circuito de tránsito de helicópteros (Ver Imagen 1).

d. Al llegar a uno de los puntos de notificación establecidos (Fontibón o Engativá) esperará autorización de cruce de trayectoria.

e. Una vez autorizado a cruzar la trayectoria procederá hacia el helipunto asignado para completar el aterrizaje .

f. Al establecerse en el helipunto establecerá contacto en la frecuencia correspondiente de Control Superficie para solicitar instrucciones de rodaje aéreo hasta el SPOT más cercano al puesto de estacionamiento de destino.

g. Procederá remolcado desde el SPOT al respectivo hangar o puesto de estacionamiento.

c. Before leaving the visual corridor or authorized KOPTER corridor, the pilot will call on the corresponding Aerodrome Control frequency in order to obtain instructions to proceed to the helicopter traffic circuit (See Image 1).

d. Upon arrival at one of the established notification points (Fontibón or Engativá), the pilot will wait for authorization to cross the trajectory.

e. Once authorized to cross the trajectory, proceed to the assigned heliport to complete the landing.

f. Once established at the heliport, he/she will establish contact on the corresponding Surface Control frequency to request aerial taxiing instructions to the SPOT closest to the destination parking position

g. Proceed in tow from the SPOT to the respective hangar or parking stand.

3 Ajuste de velocidad

Dentro del TMA Bogotá, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las salidas, llegadas y aproximaciones al Aeropuerto Internacional EIDorado bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado en cada una de las cartas SID, STAR, IAC para las pistas 14L/32R- 14R/32L CUMPLIENDO AT O MAX EN TODOS LOS PUNTOS QUE SE ESPECIFIQUE.

1. Para la pista en uso 14L/14R:

- Aplicar lo establecido en las IAC

2. Para la pista en uso 32R/32L:

- Aplicar lo establecido en las IAC

Nota 1: se podrán realizar ajustes de velocidad diferentes, únicamente por requerimiento ATC. Las aeronaves que por su performance no se ajusten a las velocidades descritas anteriormente deberán mantener en todo momento la máxima velocidad permisible hasta: PROCEDIMIENTOS APP RWY 14 L/R: Hasta 5NM antes del THR

Procedimientos/ Prodecures APP RWY 32 L/R:

RNP AR (32 L/R Z, Y, X): hasta el/ up to FAP

RVFP 32L/R hasta/ to WP BO414 Y B0415 respectivamente/ respectively

VOR A RWY 32L/R hasta/ up to NIBKA

y deberán informar la velocidad a mantener al ATC en primer contacto.

3 Speed setting

Within the Bogotá TMA, unless ATC indicates another speed adjustment, departures, arrivals and approaches to EIDorado International Airport under radar control will adjust their speeds as specified in each of the SID, STAR, IAC charts for runways 14L/32R- 14R/32L COMPLYING AT OR MAX AT ALL POINTS SPECIFIED.

1. For runway in use 14L/14R:

- Apply the provisions of the IAC.

2. For runway in use 32R/32L:

- Apply the provisions of the IAC.

Note 1: Different speed adjustments may be made, only by ATC requirement. Aircraft whose performance does not conform to the speeds described above must maintain at all times the maximum allowable speed up to: APP PROCEDURES RWY 14L/14R: Up to 5NM before THR.

and shall report the speed to be maintained to ATC at first contact.

Nota 2: Las restricciones publicadas en las cartas no aplicaran cuando se presenten condiciones meteorológicas (turbulencia, Wind Shear, viento de cola o lluvia) que afecten la seguridad de las aeronaves en las maniobras de aproximación y frenado en la pista, tal condición de ajuste de velocidad debe ser informada por la tripulación tan pronto se presente.

Nota 3: las aeronaves categoría A Mantendrán la máxima velocidad posible informando al ATC que velocidad mantendrán y hasta qué punto. Estas categorías o cualquier otra que no pueda cumplir con las velocidades estipuladas en las cartas estarán sujetas a DEMORA en caso de que el ATC considere necesario por secuencia y en pro de aplicar la mínima demora media. El ATC informará tan pronto le sea practicable la HORA PREVISTA DE APROXIMACION ajustada a la secuencia de tránsito.

Nota 4: Se deberá informar obligatoriamente en el primer contacto con el control de tránsito aéreo, la velocidad a mantener cuando ésta difiera en más de 10 nudos con respecto a la reglamentada, con el fin que el control de tránsito aéreo planifique la secuencia y el espaciamiento.

Nota 5: Las aeronaves turbohélice que, por su performance, no alcancen las velocidades establecidas deberán mantener en todo momento la mayor velocidad posible informando INMEDIATAMENTE al ATC para que este tome las medidas necesarias para garantizar la separación y secuencia.

Nota 6: Bogotá Llegadas queda facultada para SUSPENDER la aproximación e iniciar el procedimiento de aproximación frustrada o suministrar guía vectorial con la intención de reordenar el tránsito en secuencia de aproximación a aquellas aeronaves cuya tripulación de vuelo incumplan las restricciones prescritas de velocidad establecida en los STAR e IAC publicadas.

Con la intención de optimizar la secuencia de aproximación, el ATC podrá solicitar velocidades diferentes a las establecidas, las cuales deberán ser alcanzadas, por las tripulaciones, de la manera más rápida posible.

Cabe anotar que el concepto operacional de la TMA BOGOTA se basa en trayectorias definidas y la homogeneidad en las velocidades para poder mantener un flujo ordenado, seguro y eficiente, por tal razón lo normatizado en este documento, es de OBLIGATORIO cumplimiento por parte de los operadores aéreos.

Se establecen siguientes puntos de límite de velocidad:

Aeronaves categoría C, D, E:

- Aplicar lo establecido en las IAC

Aeronaves categoría B:

- Aplicar lo establecido en las IAC

Aeronaves categoría A:

Note 2: The restrictions published in the charts will not apply when meteorological conditions (turbulence, wind shear, tailwind or rain) affect the safety of the aircraft in the approach and braking maneuvers on the runway, such speed adjustment condition must be reported by the crew as soon as it occurs.

Note 3: Category A aircraft will maintain the maximum speed possible by informing ATC what speed they will maintain and to what extent. These categories or any other that cannot comply with the speeds stipulated in the charts will be subject to DELAY in case ATC deems necessary by sequence and in order to apply the minimum average delay. ATC will inform as soon as practicable the ESTIMATED APPROACH TIME adjusted to the transit sequence.

Note 4: It is mandatory to inform at the first contact with the air traffic control, the speed to be maintained when it differs by more than 10 knots with respect to the regulated speed, in order for the air traffic control to plan the sequence and spacing.

Note 5: Turboprop aircraft that, due to their performance, do not reach the established speeds must maintain the highest possible speed at all times, IMMEDIATELY informing ATC so that it may take the necessary measures to guarantee separation and sequence.

Note 6: Bogotá Arrivals is empowered to SUSPEND the approach and initiate the missed approach procedure or provide vector guidance with the intention of reordering the approach sequence traffic to those aircraft whose flight crew do not comply with the prescribed speed restrictions established in the published STARs and IAC.

In order to optimize the approach sequence, ATC may request speeds different from those established, which must be reached by the crews as quickly as possible.

It should be noted that the operational concept of the TMA BOGOTA is based on defined trajectories and homogeneity in speeds in order to maintain an orderly, safe and efficient flow, therefore, what is regulated in this document is MANDATORY for air operators to comply with.

The following speed limit points are established:

Category C, D, E aircraft:

- Apply the provisions of the IAC.

Category B aircraft:

- Apply the provisions of the IAC.

Category A aircraft:

Mantendrán la máxima velocidad posible informando al ATC que velocidad mantendrán y hasta qué punto. Estas categorías o cualquier otra que no pueda cumplir con las velocidades antes estipuladas estarán sujetas a DEMORA en caso de que el ATC considere necesario por secuencia y en pro de aplicar la mínima demora media. El ATC informará tan pronto le sea practicable la HORA PREVISTA DE APROXIMACION ajustada a la secuencia de tránsito.

Se deberá informar obligatoriamente en el primer contacto con el control de tránsito aéreo, la velocidad a mantener cuando ésta difiera en más de 10 nudos con respecto a la reglamentada, con el fin que el control de tránsito aéreo planifique la secuencia y el espaciamiento.

Las aeronaves turbohélice que, por su performance, no alcancen las velocidades establecidas deberán mantener en todo momento la mayor velocidad posible informando INMEDIATAMENTE al ATC para que este tome las medidas necesarias para garantizar la separación y secuencia.

La restricción de velocidad establecida para el FAP/FAF Pista 14L/R no aplicará cuando la aeronave siga un procedimiento sin guía vertical (LOC o VOR), así mismo no aplicará cuando exista una componente de viento de cola superior a 8 nudos que pueda afectar el control de la trayectoria vertical durante la aproximación final.

Bogotá Llegadas queda facultada para SUSPENDER la aproximación e iniciar el procedimiento de aproximación frustrada o suministrar guía vectorial con la intención de reordenar el tránsito en secuencia de aproximación a aquellas aeronaves cuya tripulación de vuelo incumplan las restricciones prescritas de velocidad

Con la intención de optimizar la secuencia de aproximación, el ATC podrá solicitar velocidades diferentes a las establecidas, las cuales deberán ser alcanzadas, por las tripulaciones, de la manera más rápida posible.

Cabe anotar que el nuevo concepto operacional de la TMA BOGOTA se basa en trayectorias definidas y la homogeneidad en las velocidades para poder mantener un flujo ordenado, seguro y eficiente, por tal razón esta circular es de OBLIGATORIO cumplimiento por parte de los operadores aéreos.

4 Operación en condiciones de visibilidad reducida

Generalidades

La siguiente es una guía para la operación segura del aeropuerto cuando se encuentre operando en condiciones de visibilidad reducida

1. Descripción facilidades

1.1 Pistas aptas para operaciones con visibilidad reducida

Shall maintain the maximum possible speed informing ATC what speed they will maintain and to what extent. These categories or any other that cannot comply with the speeds stipulated above will be subject to DELAY in case ATC deems necessary by sequence and in order to apply the minimum average delay. ATC will inform as soon as practicable the FORECAST APPROACH TIME adjusted to the transit sequence.

It is mandatory to inform at the first contact with the air traffic control, the speed to be maintained when it differs by more than 10 knots with respect to the regulated speed, in order for the air traffic control to plan the sequence and the spacing.

Turboprop aircraft that, due to their performance, do not reach the established speeds shall at all times maintain the highest speed possible, IMMEDIATELY informing ATC so that it may take the necessary measures to guarantee the separation and sequence.

The speed restriction established for the FAP/FAF Runway 14L/14R will not apply when the aircraft follows a procedure without vertical guidance (LOC or VOR), likewise it will not apply when there is a tailwind component greater than 8 knots that may affect the control of the vertical trajectory during the final approach.

Bogotá Arrivals is empowered to SUSPEND the approach and initiate the missed approach procedure or provide vector guidance with the intention of reordering the approach sequence traffic to those aircraft whose flight crew does not comply with the prescribed speed restrictions.

With the intention of optimizing the approach sequence, ATC may request speeds different from those established, which must be achieved by the crews as quickly as possible.

It should be noted that the new operational concept of the TMA BOGOTA is based on defined trajectories and homogeneity in speeds in order to maintain an orderly, safe and efficient flow, therefore this circular is MANDATORY compliance by air operators.

4 Low visibility operation conditions

Generalities

The following is a guide for the safe operation of the airport when operating in reduced visibility conditions.

1. Description of facilities

1.1 Runways suitable for operations in reduced visibility conditions:

- a. La pista 14R está equipada con ILS y se encuentra aprobada para operaciones CAT III y LVTO nivel I, II y III.
- b. La pista 32L se encuentra aprobada para LVTO nivel I, II y III.
- c. La pista 14L está equipada con ILS y se encuentra aprobada para operaciones CAT III y LVTO nivel I, II y III.
- d. La pista 32R se encuentra aprobada para operaciones LVTO nivel I, II y III.

1.2 Sistemas y señales de guía de rodaje

a. Sistemas de guía de rodaje:

- Indicadores de posición iluminados;
 - Letreros de NO ENTRY,
 - Letreros de instrucciones obligatorias e información,
 - Puntos de espera en rodaje,
 - Barras de parada en las salidas/entradas de la pista 14R/32L.
 - Barras de parada en las calles de rodaje A2, A3, A9 y A10 de la pista 14L/32R;
 - Luces de protección de pista en las pistas 14R/32L y 14L/32R
 - Se establece un sistema de marcas de posición geográfica pintadas en las calles de rodaje, para determinar la posición de las aeronaves.
- b. Señalización de pista: Designadores, umbral, eje, zona de toma de contacto, punto de visada
- c. Señalización de calles de rodaje: Demarcación de Eje y borde. Las salidas de la pista 14R/32L y 14L/32R están iluminadas con luces de eje de calle de salida de color verde.

2. Mínimos de utilización de aeródromo

Aterrizajes

- ILS CAT II: DA (H) 8450 (RA100) - RVR 350 metros

- a. Runway 14R is equipped with ILS and is approved for CAT III and LVTO level I, II and III operations.
- b. Runway 32L is approved for LVTO level I, II and III.
- c. Runway 14L is equipped with ILS and is approved for CAT III and LVTO level I, II and III operations.
- d. Runway 32R is approved for LVTO level I, II and III.

1.2 Taxiway guidance systems and signs.

a. Taxiway guidance systems:

- Illuminated position indicators.
 - NO ENTRY signs.
 - Mandatory instruction and information signs.
 - Taxiway holding points.
 - Stop bars at runway 14R/32L departures/entrances.
 - Stop bars at taxiways A2, A3, A9 and A10 of runway 14L/32R;
 - Runway protection lights on runways 14R/32L and 14L/32R;
 - A system of geographical position markings painted on taxiways is established to determine the position of aircraft.
- b. Runway markings: Designators, threshold, axis, touchdown zone, visa point.
- c. Taxiway markings: Axis and edge demarcation. Runway 14R/32L and 14L/32R departures are illuminated with green exit taxiway axis lights.

2. Aerodrome utilization minimums

Landings

- ILS CAT II: DA (H) 8450 (RA100) - RVR 350 meters;

- ILS CAT III A: Sin DH o DH inferior a 30m (100 pies) y RVR no inferior a 175m;
- ILS CAT III B: Sin DH o DH inferior a 15m (50 pies) y RVR entre 175m y 50m inclusive

Despegues

- Nivel 1: Inferiores al estándar, no inferiores a RVR 500 metros.
- Nivel 2: Inferiores al estándar, no inferiores a RVR 350 metros.
- Nivel 3: Inferiores al estándar, no inferiores a RVR 175 metros.

3. Certificación de aeronaves y explotadores

a. Operadores Nacionales: Las aeronaves y procedimientos de operadores nacionales involucrados en Operaciones IFR CAT II/III, deberán obtener de manera previa a su realización, la respectiva certificación por parte de la UAEAC, de conformidad con el RAC 4 apéndice A capítulo XIX, numeral 4. Parámetros de Certificación de la presente reglamentación.

b. Operadores Extranjeros: Las especificaciones de operación de los operadores internacionales expedidas por sus estados de matrícula, deberán ser anexadas a su solicitud de operación con el propósito de estudiar si bajo los requerimientos de OACI, se pueden autorizar Operaciones IFR CAT II/III dentro del territorio nacional.

c. En todo caso para efectuar operaciones IFR CAT II/III dentro de Colombia, las empresas aéreas comerciales internacionales regulares deben:

- Tener incorporado en sus especificaciones de Operación la respectiva autorización como operador CAT II/III, incluyendo los números de matrícula de las aeronaves autorizadas,
- Tener incorporado en su Manual de Operaciones los procedimientos de Operaciones CAT II/III o su equivalente (Low Visibility Procedures LVP) y
- Tener cada una de sus tripulaciones de vuelo debidamente habilitados para CAT II/III.

4. Condiciones de inicio y cancelación de los LVP

- ILS CAT III A: No DH or DH less than 30 m (100 ft) and RVR not less than 175 m (175 ft);
- ILS CAT III B: No DH or DH less than 15 m (50 ft) and RVR between 175 m and 50 m inclusive.

Takeoffs

- Level 1: Lower than standard, not lower than RVR 500 meters;
- Level 2: Below standard, not less than RVR 350 meters;
- Level 3: Below standard, not less than RVR 175 meters.

3. Aircraft and operator certification

a. National Operators: Aircraft and procedures of national operators involved in IFR CAT II/III operations, must obtain prior to their execution, the respective certification by the UAEAC, in accordance with RAC 4 appendix A chapter XIX, numeral 4. Certification Parameters of the present regulation.

b. Foreign Operators: The operation specifications of the international operators issued by their states of registry must be attached to their operation request in order to study if under ICAO requirements, IFR CAT II/ III operations may be authorized within the national territory.

c. In any case, in order to carry out IFR CAT II/III operations within Colombia, the regular international commercial airline companies must:

- Have incorporated in their Operating specifications the respective authorization as CAT II/III operator, including the registration numbers of the authorized aircraft;
- Have incorporated in their Operations Manual the CAT II/ III Operations procedures or its equivalent ("Low Visibility Procedures LVP") and;
- Have each of its flight crews duly qualified for CAT II/III.

1. Condiciones de inicio y cancelación de los LVP

Los LVP se iniciarán cuando se de alguno de los siguientes casos:

- a. El valor RVR de la pista en uso sea de 550 metros, o;
- b. La altura de la base de nubes sea igual o inferior a 200 ft
- c. Cuando existan condiciones de visibilidad 2 en el área de maniobras.

Los LVP se cancelarán cuando se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones meteorológicas:

- a. El indicador de RVR TDZ de la pista 14R indique un valor superior a 2000 metros o; si el valor en la visibilidad meteorológica reportado por el observador meteorológico del IDEAM es el mismo.
- b. La altura de la base de nubes sea igual o superior a 300 ft.
- c. Los equipos que soportan los LVP, sean afectados por alguna degradación y no exista posibilidad de una pronta solución.
- d. De las tres condiciones anteriores la que ocurra primero.

4.1 Fases de los LVP

Advertencia Preliminar

Cuando el pronóstico de aeródromo (TAF) indique una visibilidad prevista (PROB40) inferior a 2000 metros o, cuando la tendencia generada por el CNAP así lo indique, se iniciará la fase de seguimiento de los LVP mediante la emisión del aviso de ADVERTENCIA PRELIMINAR de los Procedimientos de Visibilidad Reducida. En esta fase se seguirá con especial atención la evolución de las condiciones meteorológicas, debido a la posibilidad de que las condiciones se deterioren hasta alcanzar la puesta en vigor de los LVP.

Teniendo en cuenta que pueden pasar varias horas entre el momento en que se realiza la advertencia preliminar basada en la interpretación del TAF, hasta el momento en que sea inminente la puesta en vigor de los LVP, se emitirá un aviso de ADVERTENCIA PRELIMINAR CONFIRMADA cuando:

- a. La visibilidad reportada, por el observador meteorológico del IDEAM, en el SPECI/METAR sea igual o inferior a 2000 metros.
- b. El indicador RVR TDZ de la pista 14R/14L, indique un valor de 2000 metros y con tendencia al descenso.

- a. The RVR TDZ value of the runway in use is 550 meters, or;
- b. The cloud base height is equal to or less than 200 ft;
- c. When visibility 2 conditions exist in the maneuvering area.

LVP's will be cancelled when any and all of the following weather conditions are met:

- a. The runway 14R RVR TDZ indicator indicates a value greater than 2000 meters or; if the value in meteorological visibility reported by the IDEAM weather observer is the same;
- b. The cloud base height is equal to or greater than 300 ft;
- c. The equipment supporting the LVP is affected by some degradation and there is no possibility of a prompt solution;
- d. Of the above three conditions, whichever occurs first.

4.1. LVP Phases

Preliminary Warning

When the aerodrome forecast (TAF) indicates a predicted visibility (PROB40) lower than 2000 meters or, when the trend generated by the CNAP so indicates, the monitoring phase of the LVP will be initiated by issuing the PRELIMINARY WARNING notice of the Reduced Visibility Procedures. During this phase, special attention will be paid to the evolution of the weather conditions, due to the possibility that they may deteriorate until the LVP is put into effect.

Taking into account that several hours may pass between the moment when the preliminary warning based on the TAF interpretation is issued and the moment when the LVP is imminent, a PRELIMINARY WARNING CONFIRMED will be issued when:

- a. The visibility reported by the IDEAM meteorological observer in the SPECI/METAR is equal to or less than 2000 meters;
- b. The RVR TDZ indicator of runway 14R/14L, indicates a value of 2000 meters and with a tendency to decrease;

c. El techo de nubes reportado, por el observador meteorológico del IDEAM, o reportado por alguna tripulación, o por los equipos electrónicos, sea igual o inferior a 300 ft.

d. De las tres condiciones anteriores la que ocurra primero.

Lo anterior con el fin de realizar la transición, en la que los servicios y usuarios implicados dispondrán los medios y realizarán las tareas necesarias para que los procedimientos puedan llevarse a cabo, caso de ser necesaria su aplicación. Una vez preparados, permanecerán en espera ante la posibilidad de la puesta en vigor, dicha espera se mantendrá hasta que se alcancen las condiciones para pasar realizar la puesta en vigor.

Puesta en Vigor

La fase de operación de los LVP se iniciará mediante la emisión del aviso de PUESTA EN VIGOR de los Procedimientos de Visibilidad Reducida, el cual será emitido cuando:

a. El valor RVR TDZ de la pista en uso sea de 550 metros.

b. La altura de la base de nubes sea igual o inferior a 200 ft.

c. Cuando existan condiciones de visibilidad 2 en el área de maniobras.

Suspensión

La fase de suspensión de los LVP será realizada mediante la emisión del aviso de SUSPENSIÓN de los Procedimientos de Visibilidad Reducida, el cual será emitido cuando:

a. Los equipos que soportan los LVP sean afectados por alguna degradación técnica, la cual será informada mediante la publicación de un NOTAM, indicando la falla y el tiempo de duración.

b. Se sepa, o se sospeche, que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, o ante la amenaza de bomba en el aeropuerto EIDorado.

c. Cuando NO se prevean aterrizajes o despegues en un intervalo de tiempo igual, o superior a dos (2) horas.

d. Exista desorientación o duda respecto de la posición de una aeronave o vehículo en el aeropuerto. Bajo esta condición, los procedimientos de despegue, aproximación y rodaje solamente podrán ser reanudados cuando se tenga plena certeza de la posición de la aeronave o vehículo extraviado.

c. The cloud ceiling reported by the IDEAM meteorological observer, or reported by any crew, or by the electronic equipment, is equal or lower than 300 ft;

d. Of the above three conditions, whichever occurs first.

The above in order to carry out the transition, in which the services and users involved will have the means and will perform the necessary tasks so that the procedures can be carried out in the event that their application is necessary. Once prepared, they will remain on standby for the possibility of implementation, and this standby will be maintained until the conditions for implementation are met.

Putting into Force

The operation phase of the LVP will be initiated by the issuance of the notice of ENACTMENT of the Reduced Visibility Procedures, which will be issued when:

a. The RVR TDZ value of the runway in use is 550 meters;

b. The cloud base height is equal to or less than 200 ft;

c. When visibility 2 conditions exist in the maneuvering area.

Suspension

The suspension phase of the LVP will be accomplished by issuing the SUSPENSION notice of the Reduced Visibility Procedures, which will be issued when:

a. The equipment supporting the LVP are affected by some technical degradation, which will be informed by the publication of a NOTAM, indicating the failure and the time of duration;

b. It is known, or suspected, that an aircraft is being subject to unlawful interference, or upon a bomb threat at EIDorado airport;

c. When NO landings or takeoffs are expected within a time interval equal to, or greater than two (2) hours;

d. There is disorientation or doubt as to the position of an aircraft or vehicle at the airport. Under this condition, takeoff, approach and taxiing procedures may only be resumed when there is full certainty of the position of the lost aircraft or vehicle;

e. Los valores de RVR sean inferiores a los de operación de CAT III B y despegues de Nivel III, ante lo cual serán suspendidas todas las maniobras de despegue y aproximaciones en el aeropuerto.

Cancelación

La fase de finalización de los LVP se iniciará mediante la emisión del aviso de CANCELACION de los Procedimientos de Visibilidad Reducida, el cual será emitido cuando:

- a. El indicador de RVR TDZ de la pista 14R indique un valor superior a 2000 metros o; si el valor en la visibilidad meteorológica reportado por el observador meteorológico del IDEAM sea el mismo.
- b. La altura de la base de nubes sea igual o superior a 300 ft.
- c. Los equipos que soportan los LVP, sean afectados por alguna degradación y no exista posibilidad de una pronta solución.
- d. De las tres condiciones anteriores la que ocurra primero.

5 Modos de operación de las pistas

Cuando ambas pistas se encuentren disponibles para realizar operaciones en condiciones de visibilidad reducida, se operarán las pistas en modo "operaciones paralelas dependientes". Por otro lado, para los despegues se operará en modo "despegues paralelos independientes siempre y cuando las aeronaves que despegan tengan programado un SID RNAV, cuando esta condición no se cumpla se aplicara una separación entre aeronaves que despegan simultáneamente en pistas paralelas no inferior a un minuto. Esto con el fin de reducir la probabilidad de reducción de separación en caso de una desviación en la trayectoria de despegue

6 Medidas ATFM

Cuando se encuentren en vigor los procedimientos de visibilidad reducida se aplicarán las siguientes medidas de Gestión de Tránsito Aéreo:

Ocho (8) llegadas por pista / ocho (8) salidas por pista (por hora)

7 Descripción de los procedimientos de visibilidad reducida LVP

7.1 Desplazamientos de vehículos

Estando los procedimientos de visibilidad reducida en vigor para los desplazamientos de vehículos se aplicarán las siguientes normas:

e. RVR values are lower than those for CAT III B operation and LEVEL III takeoffs, in which case all takeoff and approach maneuvers at the airport will be suspended.

Cancellation

The LVP termination phase will be initiated by the issuance of the CANCELLATION notice of the Reduced Visibility Procedures, which will be issued when:

- a. The RVR TDZ indicator for runway 14R indicates a value greater than 2000 meters or; if the value in meteorological visibility reported by the IDEAM meteorological observer is the same.
- b. The cloud base height is equal to or greater than 300 ft.
- c. The equipment that supports the LVP is affected by some degradation and there is no possibility of a prompt solution.
- d. Of the above three conditions, whichever occurs first.

5 Modes of operation

When both runways are available for operations in low visibility conditions, the runways will be operated in "Dependent parallel instrument approaches" mode. On the other hand, for takeoffs, the "independent instrument departures" mode will be operated as long as the aircraft taking off have an RNAV SID programmed. When this condition is not met, a separation between aircraft taking off simultaneously on parallel runways will be applied no less than one minute. This in order to reduce the probability of separation reduction in the event of a deviation in the take-off path

6 ATFM measures

When the low visibility procedures are in force the following Air Traffic Management measures will be taken:

Eight (8) arrivals per runway / eight (8) departures per runway (per hour)

7 Low Visibility Procedures description

7.1 Movement of vehicles

When the low visibility procedures are in force for the movement of vehicles the following rules will apply:

- a. Los conductores de los vehículos deberán llevar encendido el transpondedor Modo S (squitter) instalado en los vehículos siempre que vayan a entrar en el área de maniobras
- b. Con el objetivo de disminuir la probabilidad de error humano, el transponder debe permanecer encendido en todo momento
- c. Cuando requieran ingresar al área de maniobras (pistas y calles de rodaje), los vehículos FOLLOW-ME, IP, SAM, y ARFF lo harán exclusivamente con autorización expresa de la dependencia ATC correspondiente (Control Superficie o Torre de Control) por medio de frecuencia aeronáutica
- d. La velocidad máxima de desplazamiento de los vehículos en las plataformas del aeropuerto será la establecida en el Plan Operativo del aeródromo
- e. La velocidad máxima de desplazamiento de los vehículos en el área de maniobras del aeropuerto será 10 km/h
- f. Los vehículos de apoyo terrestre solo remolcarán tres (3) carros de arrastre a la vez
- g. El Inspector de Plataforma-IP vigilará que los vehículos que circulen por las plataformas cumplan con las normas establecidas en el presente documento sobre circulación vehicular y demás normas complementarias
- a. The drivers of the vehicles must have the Mode S (squitter) transponder installed in the vehicles turned on whenever they are going to enter the maneuvering area
- b. In order to reduce the probability of human error, the transponder must remain on at all times
- c. When they need to enter the maneuvering area (runways and taxiways), the FOLLOW-ME, IP, SAM and ARFF vehicles shall do so exclusively with the authorization of the corresponding ATC unit (Ground Control or Control Tower) through an aeronautical frequency
- d. The maximum movement speed of vehicles on the airport aprons shall be established by the Aerodrome Operating Plan
- The maximum movement speed of vehicles in the maneuvering area of the airport shall be 10 km/h
- f. The ground support vehicles shall only tow three (3) trolleys at a time
- g. The Apron Inspector-IP shall monitor that the vehicles circulating on the aprons comply with the standards established in this document on vehicular traffic and other complementary regulations

7.2 Traslado de aeronaves y remolques simultáneos

Cuando se encuentren en vigor los LVP, el traslado de aeronaves entre diferentes plataformas se autorizará según el siguiente orden de prioridad y condiciones:

- a. Aeronaves que se trasladen por propios medios y seleccionen el código A0000 en Modo A
- b. Aeronaves remolcadas escoltadas por dos vehículos IP (uno adelante y otro atrás de la aeronave).
- c. En condiciones de visibilidad dos o tres, será obligatorio el uso de las marcas de posición geográfica (2B, 4M, 6K, 12K, 8A y 10A) en la ruta de traslado

Nota 1: en ambos casos, la maniobra debe ser coordinada previamente por el CCO OPAIN.

Nota 2: Salvo lo dispuesto por las dependencias que prestan el servicio de dirección en plataforma en las plataformas CATAM, Policía Nacional y plataforma sur del T1, no se autorizarán remolques simultáneos en posiciones

7.2 Transfer of aircraft and towing maneuvers

When the low visibility procedures are in force, the transfer of aircraft between different aprons will be authorized according to the following order of priority and conditions:

- a. Aircrafts that transfer by own means and select the code A0000 in Mode A
- b. Aircrafts towed escorted by two IP vehicles (one ahead and one behind the aircraft)
- c. When there are two or three visibility conditions, the use of the position marks (2B, 4M, 6K, 12K, 8A and 10A) will be compulsory on the transfer route.

NOTE 1: in both cases, the maneuver must be previously coordinated by the CCO OPAIN.

NOTE 2: Except as provided by the agencies that provide the apron management service on the CATAM aprons, the National Police and the southern apron of T1, simultaneous

del mismo muelle o de la misma plataforma, y estos utilizarán los circuitos de rodaje y las marcas de posición geográfica

7.3 Maniobras Asociadas con la Salida de Aeronaves

Estando los procedimientos de visibilidad reducida en vigor, se aplicarán las siguientes normas:

- a. Las tripulaciones deberán aplicar los procedimientos para operar el transpondedor cuando la aeronave, está en tierra
- b. Las tripulaciones deberán solicitar la Autorización de control, remolque y puesta en marcha de los motores, solo cuando los valores RVR informados por el ATC sean iguales o superiores a los mínimos de despegue para los cuales están certificadas.
- c. Todas las aeronaves deberán ser remolcadas al punto de inicio de rodaje autónomo (SPOT) más cercano, según la carta de Circuitos de Rodaje LVP.
- d. Las tripulaciones deberán ajustar su rodaje a la hora asignada por el ATC.
- e. No se autorizará el rodaje hacia la cabecera utilizada para el despegue si el valor RVR de esta se encuentra por debajo de los mínimos del NIVEL III (175 metros)
- f. Toda maniobra de rodaje se hará utilizando los circuitos de rodaje LVP publicados en el AIP del Aeropuerto EIDorado, siguiendo estrictamente las instrucciones del ATC
- g. Las tripulaciones deberán abstenerse de cruzar una barra de parada encendida a no ser que haya recibido, por parte de la torre de control de aeródromo, la confirmación correspondiente. Si una vez cruzada la barra de parada se apagan las luces de guía de entrada a pista (segmento de confirmación), la tripulación detendrá inmediatamente la aeronave y solicitará instrucciones adicionales.
- h. La torre de control suministrará directamente el valor de los tres RVR en la pista en uso de acuerdo al siguiente orden
 - Touchdown RVR: Zona de toma de contacto
 - MID- RVR: Punto medio de la pista
 - Rollout RVR: Extremo de pista.

trailers will not be authorized in positions on the same dock or on the same apron

7.3 Maneuvers Associated with Departing Aircraft

With the low visibility procedures in force, the following rules will apply:

- a. The crews must apply the procedures to operate the transponder when the aircraft is on the ground
- b. The crews must request the Authorization to control, tow and start the engines, only when the RVR values reported by the ATC are equal to or greater than the take-off minima for which they are certified
- c. All aircraft must be towed to the nearest autonomous taxiing start-up point (SPOT), according to the LVP Taxi Routes chart
- d. Crew must adjust taxiing to the time assigned by ATC
- e. Taxiing will not be authorized towards the runway used for take-off if the RVR value of this is below the minimum levels of LEVEL III (175 meters).
- f. All taxi maneuvers will be made using the LVP taxi circuits published in Jeppesen Low Vis Taxi Charts, or EIDorado Airport AIP, strictly following the instructions of ATC
- g. Crews must refrain from crossing a lit stop bar unless they have received the corresponding confirmation from the aerodrome control tower. If the runway guidance lights (confirmation segment) go out after crossing the stop bar, the crew will immediately stop the aircraft and request additional instructions
- h. The control tower shall directly provide the value of the three RVR of the runway in use in accordance with the following order:
 - Touchdown RVR: Touchdown zone
 - MID-RVR: Runway middle point
 - Rollout RVR: Runway end

- i. El ATC declarará la fase de DETRESFA a una aeronave si: pasados 2 min después de haber sido autorizada para despegar no se encuentra en contacto radar y no responde a los llamados de las dependencias ATS.
- j. En caso de falla del Servicio A-SMGCS, se aplicará lo siguiente:
- En condiciones de visibilidad dos o tres, será obligatorio el uso de las marcas de posición geográfica (2B, 4M, 6K, 12K, 8A y 10A) en la ruta del tránsito saliendo
 - El piloto al mando notificará:
 - Cuando se encuentre en la marca de posición geográfica en rodaje asignada, donde esperará nueva autorización para continuar dicha maniobra
 - Cuando haya abandonado alguna de las marcas de posición geográfica, en que, previamente se le haya solicitado detener su rodaje
 - Cuando se encuentre en el Aire
 - El Controlador de Superficie, NO autorizará a una aeronave a rodar hasta la siguiente marca de posición geográfica, hasta que la marca de posición geográfica de destino se encuentre libre, y la aeronave que la ocupaba haya informado que se ha establecido en la siguiente marca de posición geográfica.
 - Excepto cuando reciban una autorización distinta del ATC, las aeronaves que hayan sido autorizadas a rodar a la cabecera 14R o 14L utilizarán el punto de espera K1 o A2 respectivamente.
- i. ATC will declare the DETRESFA phase to an aircraft if after 2 minutes from being cleared to take-off, it is not in radar contact and does not respond to calls from ATS units
- j. In case of a failure of A-SMGCS Service, the following will apply:
- When there are two or three visibility conditions, the use of the position marks (2B, 4M, 6K, 12K, 8A and 10A) will be compulsory on the exit traffic route.
 - The pilot-in-command shall notify:
 - When they are at the assigned geographical position mark, where the aircraft shall wait for new authorization to continue the maneuver
 - When leaving any of the position marks, or intermediate taxi holding points, at which the aircraft had previously been asked to stop its taxiing
 - When airborne
 - The Ground Controller shall NOT authorize an aircraft to taxi to the next geographical position mark, until the destination geographical position mark is free, and the aircraft that occupied it has informed that it has been established in the next geographic position mark.
 - Except when they receive a different authorization from ATC, the aircraft that have been authorized to taxi to the threshold of 14R or 14L shall use the holding point K1 or A2 respectively

7.4 Maniobras Asociadas con la Llegada de Aeronaves

Estando los procedimientos de visibilidad reducida en vigor, se aplicarán las siguientes normas:

- a. Las tripulaciones deberán aplicar los procedimientos para operar el transpondedor cuando la aeronave, está en tierra
- b. El ATC garantizará la separación mínima entre aeronaves que aproximan a una misma pista, con el fin de permitir que:
- La primera aeronave llegando tendrá que haber abandonado la pista antes de que la segunda cruce el marcador exterior del ILS, o
 - La aeronave que sale debe haber rebasado la antena del localizador antes de que la aeronave que llega haya descendido a 200 ft (60m)

7.4 Maneuvers Associated with Arriving Aircraft

With the low visibility procedures in force, the following rules will apply:

- a. The crews must apply the procedures to operate the transponder when the aircraft is on the ground
- b. ATC will guarantee the minimum separation between aircraft approaching the same runway, in order to allow:
- The first arriving aircraft has left the runway before the second aircraft is crossing the ILS outer marker, or
 - The departing aircraft has passed the localizer antenna before the arriving aircraft has dropped to 200 ft (60 m)

Si lo anterior no es posible, dará instrucciones para que la aeronave llegando ejecute la maniobra de aproximación frustrada

c. La interceptación del localizador se deberá realizar a no menos de 10 NM del punto de toma de contacto de la pista.

d. La tripulación deberá establecer contacto con la torre de control de aeródromo a más tardar a 5 NM del umbral, haya sido transferida o no por parte del control de aproximación.

e. Para operaciones de aproximación CAT II solo será necesario la operación del RVR TDZ cabecera 14R (RVR de control), y con información de 300 metros o superior, los valores RVR MID y RVR ROLL OUT solo serán de información

f. Los mínimos de RVR para aproximaciones CAT III están en función de la capacidad del equipo disponible en la aeronave y del sistema de aterrizaje automático (Fail Operational o Fail Passive). Para mínimos de aterrizaje CAT III tan bajos como 175 metros, será necesario la operación del RVR TDZ, RVR MID y RVR ROLL OUT, los valores RVR TDZ y RVR MID son elementos de control para todas las operaciones, el valor del RVR ROLL OUT será de información para los pilotos. Para las aproximaciones CAT III con mínimos por debajo de 175 metros, los valores de los RVR TDZ, RVR MID y RVR ROLL OUT son elementos de control para todas las operaciones.

g. El ATC declarará la fase de DETRESFA a una aeronave si: pasados 2 min después de haber notificado o cruzado 4 NM TDZ de la pista 14R no ha informado que se encuentra aterrizada o efectuando el procedimiento de aproximación frustrada, ni responde a los llamados de las dependencias ATS.

h. El ATC deberá expedir la autorización para aterrizar cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén libres, normalmente antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. No obstante, se puede retrasar la concesión de la autorización para aterrizar antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto siempre y cuando se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización tardía. Si lo anterior no es posible, se darán instrucciones para que se ejecute maniobra de aproximación frustrada.

i. El ATS suministrará directamente el valor de los tres RVR en la pista en uso de acuerdo al siguiente orden:

- Touchdown RVR: Zona de toma de contacto
- MID- RVR: Punto medio de la pista

If the above is not possible, ATC will instruct the arriving aircraft to execute the missed approach maneuver

c. Interception of the localizer shall be performed at no less than 10 NM from the runway touchdown point

d. Crew must establish contact with the aerodrome control tower no later than 5 NM from threshold, whether or not it has been transferred by approach control

e. For CAT II approach operations only the operation of the RVR TDZ threshold 14R (RVR control) will be necessary, and with information of 300 meters or greater, the RVR MID and RVR ROLLOUT values will only be for information

f. The RVR minimums for CAT III approaches are based on the capacity of the equipment available on the aircraft and of the automatic landing system ("Fail Operational" or "Fail Passive"). For CAT III landing minimums as low as 175 meters, the operation of the RVR TDZ, RVR MID and RVR ROLLOUT will be necessary, the RVR TDZ and RVR MID values are controlling for all operations, the value of the RVR ROLLOUT will be informational for pilots. For CAT III approaches with minima below 175 meters, RVR TDZ, RVR MID, and RVR ROLLOUT values are control elements for all operations

g. ATC will declare DETRESFA phase to an aircraft if: after 2 min having notified or crossed 4 NM TDZ of Runway has not reported that it has landed or executing a missed approach procedure, nor does respond to the call of ATC units

h. ATC must issue the authorization to land when the sensitive areas of the ILS (LSA) are free, normally before the aircraft on approach is at 2 NM from the touch down point. However, granting the landing clearance may be delayed before the aircraft is at 1 NM from the touch down point provided the pilot has been advised that a late clearance will be provided. If the above is not possible, instructions shall be given to execute the missed approach maneuver

i. ATC shall directly provide the value of the three RVRs on the runway in use in accordance with the following order:

- Touchdown RVR: Touchdown zone
- MID-RVR: Runway middle point

- Rollout RVR: Extremo de pista
 - Rollout RVR: Runway end
- j. Excepto cuando reciban una autorización distinta del ATC, las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar:
- j. Except when they receive clearance from ATC, aircraft that have landed must exit
- La pista 14R por las calles de rodaje K5 o K8
 - Runway 14R through Taxiways K5 or K8
 - La pista 14L por las calles de rodaje A6 o A10
 - Runway 14L through Taxiways A6 or A10
- k. Las aeronaves que abandonen la pista 14R por la calle de rodaje KILO 5, continuarán su rodaje por la calle de rodaje NOVEMBER, deteniéndose en la marca de posición geográfica 1N.
- k. Aircraft exiting Runway 14R via Taxiway KILO 5, shall continue taxiing on Taxiway NOVEMBER, stopping at the geographical location mark 1N
- l. Las aeronaves que abandonen la pista 14R por la calle de rodaje KILO 8, continuarán su rodaje por la calle de rodaje KILO, deteniéndose en la marca de posición geográfica 6K, a menos que el control le informe que detenga su rodaje al ingresar a la calle de rodaje KILO, y seguir las instrucciones de rodaje del FOLLOW ME.
- l. Aircraft exiting Runway 14R via Taxiway KILO 8, will continue taxiing on Taxiway KILO, stopping at the geographical position mark 6K, unless control informs to stop taxiing when entering Taxiway KILO, and follow the "FOLLOW ME" taxi instructions
- m. Las aeronaves que abandonen la pista 14L por la calle de rodaje ALFA 6, continuará su rodaje por las calles de rodaje B10 y BRAVO en el sentido establecido en la carta de circuitos de rodaje LVP.
- m. Aircraft leaving Runway 14L on Taxiway ALFA 6 will continue to taxi on Taxiways BRAVO 10 and BRAVO in the sense established in the LVP taxi circuit chart
- n. Las aeronaves que abandonen la pista 14L por la calle de rodaje ALFA 10, continuará su rodaje por la calle de rodaje ALFA, deteniéndose antes de la calle de rodaje B13.
- n. Aircraft leaving Runway 13L on the ALFA 10 taxiway will continue to taxi on the ALFA taxiway, stopping before the BRAVO 13 taxiway.
- o. Las aeronaves que abandonen el área sensible tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.
- o. Aircraft leaving the sensitive area will have priority over those taxiing in the vicinity.
- p. Toda maniobra de rodaje se hará utilizando los circuitos de rodaje LVP publicados en el AIP del Aeropuerto EIDorado, siguiendo estrictamente las instrucciones del ATC
- p. All taxi maneuvers will be made using the LVP taxi circuits published on the LVP charts, strictly following the instructions of the ATC.
- q. Toda aeronave que llegue a la plataforma sur del Terminal T1, Policía nacional y CATAM, podrá ingresar autopropulsada, coordinando en la frecuencia asignada a la dependencia que presta el servicio de dirección en plataforma su ingreso a la misma;
- q. All aircraft arriving at the southern apron of Terminal T1, the National Police and CATAM, may enter self-propelled, coordinating apron entrance on the frequency assigned to the unit that provides apron management service
- r. Una vez estacionada la aeronave, será responsabilidad del explotador de aeronaves colocar balizas en las puntas de las alas, nariz y empenaje de la aeronave.
- r. Once the aircraft is parked, shall the responsibility of the aircraft operator to place buoys (markers) on the wing tips, nose and empennage of the aircraft

s. En caso de falla del Servicio A-SMGCS, se aplicará lo siguiente:

- El piloto al mando notificará:
- Cuando haya aterrizado
- Cuando, abandone la pista, el área sensible se encuentre libre y todas las luces de eje de calle de rodaje que tenga a la vista sean VERDES, o
- Cuando haya iniciado el procedimiento de aproximación frustrada
- Cuando se encuentre en la marca de posición geográfica en rodaje asignada, donde esperará nueva autorización para continuar dicha maniobra
- Cuando haya abandonado alguna de las marcas de posición geográfica, en que, previamente se le haya solicitado detener su rodaje
- Cuando existan condiciones de visibilidad dos o tres será obligatorio el uso de las marcas de posición (6K, 1N, 3N y 7A) en la ruta del tránsito llegando
- El Controlador de Superficie, NO autorizará a una aeronave a rodar hasta la siguiente marca de posición geográfica, hasta que la marca de posición geográfica de destino se encuentre libre, y la aeronave que la ocupaba haya informado que se ha establecido en la siguiente marca de posición geográfica

7.5 Contingencias y Emergencias

7.5.1 Falla de Comunicaciones

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- a. Si la aeronave va a despegar: Continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo FOLLOW ME que le conducirá a la posición de estacionamiento designado.
- b. Si la aeronave está aterrizando: Mantendrá posición en la primera marca de posición y esperará la llegada de un vehículo FOLLOW ME que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.

s. In case of a failure of A-SMGCS Service, the following will apply:

- The pilot-in-command shall notify:
- When landed
- When free of sensitive area, after clear of runway and all the taxiway center line lights in sight are GREEN, or
- When the missed approach procedure has been initiated
- When on the assigned geographical position mark, where they shall wait for new authorization to continue said maneuver
- When leaving any of the position marks or taxiing intermediate holding points, at which previously it has been requested to stop taxiing.
- When there are two or three visibility conditions, the use of the position marks (6K, 1N, 3N and 7A) will be mandatory on the route of the arriving traffic
- The Ground Controller will NOT authorize an aircraft to taxi to the next geographical position mark, until the destination geographical position mark is free, and the aircraft that occupied it has informed that it has established itself in the following geographical position mark

7.5 Contingencies and emergencies

7.5.1 Failure of Communications

In the event that an aircraft or vehicle operating in the maneuvering area experiences a failure in communications it will proceed as follows:

- a. If the aircraft is going to take-off: Shall continue along the assigned route up to the limit of the authorization taking extreme precautions to avoid deviations from it. Once there, shall maintain the position and wait the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide the aircraft to the designated parking position
- b. If the aircraft is landing: It will maintain position at the first position mark and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide the aircraft to the assigned parking position

c. Si se trata de un vehículo: Permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo FOLLOW ME que lo asistirá adecuadamente.

c. If it is a vehicle: It shall remain in its position and shall wait the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that shall assist it properly

7.5.2 Desorientación y Deterioro de las Condiciones de Visibilidad

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. Cuando las condiciones de baja visibilidad dificulten el rodaje o en caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente desorientación o duda respecto a su posición en el aeropuerto, el piloto al mando procederá como sigue:

a. Si la aeronave va a despegar: Detendrá inmediatamente su rodaje, encenderá todas las luces exteriores, informará sobre la situación al Controlador de Superficie y esperará la llegada de un vehículo FOLLOW ME que le conducirá hasta la marca de posición más próxima (indicada por el Controlador de Superficie), donde el piloto al mando pueda continuar con la maniobra de rodaje o hasta el punto de espera de la pista en uso para el despegue o a una posición de estacionamiento disponible asignada por el CCO, lo que resulte más conveniente

b. Si la aeronave ha aterrizado: Detendrá inmediatamente su rodaje, encenderá todas las luces exteriores, informará sobre la situación al Controlador de Superficie y esperará la llegada de un vehículo FOLLOW ME que le conducirá hasta al puesto de estacionamiento asignado

c. Cuando las condiciones de baja visibilidad dificulten el rodaje o en caso de que un vehículo operando en el área de maniobras experimente desorientación o duda respecto a su posición en el aeropuerto, el conductor del vehículo permanecerá en su posición, informará por cualquier medio al CCO o a la Torre de Control sobre la situación y esperará la llegada de un vehículo FOLLOW ME que lo asistirá adecuadamente

7.5.2 Disorientation and Deterioration of Visibility Conditions

Pilots will proceed to verify at all times the situation of the aircraft, especially at intersections, verifying that taxiing is carried out in conditions of complete safety. When low visibility conditions make taxiing difficult or in the event that an aircraft operating in the maneuvering area experiences disorientation or doubts regarding its position at the airport, the pilot-in-command shall proceed as follows:

a. If the aircraft is going to take-off: It will immediately stop taxiing, turn on all exterior lights, shall inform of the situation to the Ground Controller and shall wait the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide the aircraft to the nearest position mark (indicated by the Ground Controller), where the pilot-in-command can continue with the taxiing maneuver or to the holding point of the runway in use for take-off or to an available parking position assigned by the CCO, whichever is more convenient

b. If the aircraft has landed: It will immediately stop taxiing, turn on all exterior lights, inform the Ground Controller of the situation and wait the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide the aircraft to the assigned parking position

c. When the low visibility conditions make taxiing difficult or in the event that a vehicle operating in the maneuvering area experience disorientation or doubt regarding its position at the airport, the driver of the vehicle will remain in position, inform the CCO or the Control Tower of the situation and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that shall assist it properly

7.5.3 Interferencia Ilícita y/o Amenaza de Bomba

Cuando se sepa o se sospeche, que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, o ante la amenaza de bomba en la aeronave o en el aeropuerto:

a. Se aplicarán los procedimientos descritos en el Plan de Contingencia vigente para el Aeropuerto Internacional EIDorado;

7.5.3 Unlawful Interference and/or Bomb Threat

When it is known or suspected, that an aircraft is being subjected to unlawful interference, or due to the event of a bomb threat on the aircraft or at the airport:

a. The procedures described in the current Contingency Plan for the EIDorado International Airport will be applied.

b. Se suspenderán los rodajes en progreso y se cancelarán las maniobras de remolque, hasta que se tenga plena certeza de que la situación ha sido superada.

b. All taxiing in progress shall be suspended and the towing maneuvers shall be cancelled, until there is full certainty that the situation has been overcome.

7.5.4 Emergencia y Accidente

Cuando por cualquier medio se sepa de una emergencia en progreso:

a. Se aplicarán los procedimientos descritos en el Plan de Emergencia vigente para el Aeropuerto Internacional EIDorado;

7.5.4 Emergency and Accident

When by any means is known that an emergency is in progress or that an accident has occurred:

a. The procedures described in the current Emergency Plan for the EIDorado International Airport will be applied.

b. Se suspenderá los rodajes en progreso y cancelará las maniobras de remolque, hasta que se tenga plena certeza de que la situación ha sido superada.

b. All taxiing in progress shall be suspended and the towing maneuvers shall be cancelled, until there is full certainty that the situation has been overcome.

8 Entrenamiento de aproximaciones de precisión ILS CAT II y CAT III

No se autorizará práctica de aproximación de precisión CATII y CAT III cuando la visibilidad sea inferior a 3000 metros y/o la base de nubes este por debajo de 800 ft, y/o exista algún fenómeno meteorológico como (DZ, RA, FU, FG, BR).

8 ILS CAT II and CAT III precision approach training

CATII / CAT III precision approach practice will not be authorized when visibility is less than 3000 meters and/or the cloud base is below 800 ft, and/or there is any meteorological phenomenon such as (DZ, RA, FU, FG, BR).

Las tripulaciones de aeronaves que deseen realizar prácticas de aproximaciones de precisión CATII y CAT III, solicitarán la autorización correspondiente al Centro de Control de Bogotá, el cual, a su vez, realizará la respectiva coordinación con la Torre de Control EIDorado.

Aircraft crews wishing to practice CATII and CAT III precision approaches shall request the corresponding authorization from the Bogotá Control Center, which, in turn, shall coordinate with the EIDorado Control Tower.

Si las áreas críticas y/o sensibles del ILS/GPDME no estuvieran protegidas, se notificará de dicha circunstancia a la tripulación de la aeronave, al igual que cualquier otra situación que afecte la práctica de la aproximación y el aterrizaje.

If the critical and/or sensitive areas of the ILS/GPDME are not protected, the aircraft crew will be notified of this circumstance, as well as any other situation affecting the practice of the approach and landing.

SKBO AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA SKBO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

- Ejercer precaución por antena ubicada en coordenadas 04 51 36 N 074 15 72 W sin iluminación.
- Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.
- Implementado el Programa Nacional de control y prevención del peligro aviario.

- Exercise caution due to antenna located at coordinates 04 51 36 N 074 15 72 W without illumination.
- Exercise caution due to the concentration of birds in the vicinity of the airdrome.
- National bird hazard prevention and control program implemented.

- Desplazamiento de bandadas de aves en maniobras de despegue y aterrizaje, ejercer precaución.
- Movement of flocks of birds during takeoff and landing maneuvers, exercise caution.

Sentido Norte-Sur entre 1030-1200
Sentido Sur-Norte entre 2200-2330

North-Southbound between 1030-1200
South-north direction between 2200-2330

- Incremento de aves migratorias en aeródromo e inmediaciones, entre los meses de septiembre y octubre, ejercer precaución.
- Increase of migratory birds in and around the airdrome, between September and October, exercise caution.
- Torre, ejercer precaución por visibilidad reducida hacia: Posiciones de parqueo de aeronaves 82 a 87 y 101 a 107.
- Tower, exercise caution due to reduced visibility to: Aircraft parking positions 82 to 87 and 101 to 107.
- Ejercer precaución por torre de control ubicada en coordenadas 04 42 21.83 N 074 09 08.41 W y altura de 86 metros
- Exercise caution for control tower located at coordinates 04 42 21.83 N 074 09 08.41 W and height of 86 meters.
- Emisión de láser en trayectoria de despegue y aproximación, ejercer precaución.
- Laser emission on takeoff and approach path, exercise caution.

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

SALIDAS VISUALES AEROPUERTO ELDORADO BOGOTÁ

VISUAL DEPARTURES ELDORADO AIRPORT BOGOTA

La siguiente información aplica para todas las VAC

La siguiente información aplica para todas las VAC

1 GENERALIDADES

Toda aeronave clasificada en la siguiente tabla, que pretenda despegar del aeropuerto internacional EIDorado, deberá proceder con plan de vuelo VFR, en su primera fase de vuelo, insertando en la casilla 8 del FPL la letra Z (inicial VFR) ó V (VFR) según corresponda.

1 GENERAL

Any aircraft classified in the following table, which intends to take off from EIDorado International Airport, must proceed with a VFR flight plan, in its first flight phase, inserting in box 8 of the FPL the letter Z (initial VFR) or V (VFR) as appropriate.

DESIGNADOR OACI (MIL)	DESCRIPCION	WTC
ARVA (RV01)	L2T	L
AT8T	L1T	L/M
C208	L1T	L
C212	L2T	M
DC3T (AC47)	L2T	M
DHC6	L2T	L
E110	L2T	L
E314 (A-29)	L1T	L
E500	L1T	L
L410	L2T	L
PC7	L1T	L
PC12		

TUCA (T27)	L1T	L
V10	L2T	L

NOTA 1: Se incluyen todos los monomotores y bimotores de similar rendimiento en despegue. Las aeronaves clasificadas en la tabla anterior podrán efectuar despegues durante las horas diurnas, siempre y cuando las condiciones de visibilidad y techo reportadas sean iguales o superiores a las siguientes:

- Visibilidad horizontal: 5000m
- Techo de nubes: 1500ft AGL

En horas nocturnas o en caso de que las condiciones meteorológicas sean inferiores a los parámetros anteriores, no se autorizará la salida de estas aeronaves.

Las aeronaves con plan de vuelo V o Z no estarán sujetas al control ATFM para su salida, y sus despegues podrán ser autorizados desde las intersecciones por parte del control de tránsito aéreo.

La dirección de Operaciones de Navegación Aérea podrá expedir permisos temporales limitados para que aeronaves clasificadas e la tabla procedan con plan de vuelo IFR saliendo de Bogotá, en cuyo caso estarán sujetas de medidas ATFM

Pendiente mínima

8,2% hasta cruzar 9200FT.

Ángulo de banqueo

20° de banqueo mínimo hasta terminar el viraje inicial.

Otros equipos

Toda aeronave que pretenda utilizar una salida visual del aeropuerto EIDorado, deberá estar equipada por lo menos con un equipo TRANSPONDEDOR con modo "C" operativo. Se sugiere contar a abordo un equipo GPS para apoyo al vuelo visual acorde con los criterios operacionales de utilización del Sistema de Posicionamiento Global (GPS).

2 CONDICIONES DEL USO DEL GNSS

Vuelos VFR

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

NOTE 1: All single and twin-engine aircraft of similar take-off performance are included. Aircraft classified in the above table may take off during daylight hours, provided that the reported visibility and ceiling conditions are equal to or greater than the following

- Horizontal visibility: 5000m
- Cloud ceiling: 1500ft AGL

During night hours or in case of weather conditions below the above parameters, these aircraft will not be authorized to depart.

Aircraft with flight plan V or Z will not be subject to ATFM control for departure, and their takeoffs may be authorized from intersections by air traffic control.

The Air Navigation Operations Directorate may issue limited temporary permits for aircraft classified in the table to proceed with IFR flight plan departing from Bogotá, in which case they will be subject to ATFM measures.

Minimum slope

8.2% to cross 9200FT.

Banking angle

20° minimum bank angle until the end of the initial turn.

Other equipment

All aircraft intending to use a visual exit from EIDorado airport must be equipped with at least one TRANSPONDER with mode "C" operational. It is suggested to have on board a GPS equipment to support the visual flight according to the operational criteria for the use of the Global Positioning System (GPS).

2 GNSS USE CONDITIONS

IFR Flights

The GNSS receiver can be used only as a support to the navigation performed according to visual flight rules (VFR), since the pilot has, at all times, the responsibility to develop the navigation maintaining constant visual reference with the terrestrial surface, as stipulated by the aeronautical regulations in force.

3 SALIDAS VISUALES RWY 14R 14L CALER1A CALER1B CISCO3A MESAL1A QUIRA3A

1. Salida Normalizada Vuelo Visual MESAL1A:

- **Designador en lenguaje claro:**
MESAL UNO ALFA SALIDA VISUAL
- **Designador en clave:**
MESAL1A
- **Descripción:**
MESAL UNO ALFA

Despegando por las pistas 14L/R, a través de 400 pies inicie viraje derecha para abandonar trayectorias de despegue, hacia antena Caracol Radio (N04°39'47" / W074°13'12") 810 KHz en ascenso a 10000 pies.

Sobre antena de Caracol radio vire izquierda a rumbo 260° para cruzar lateral al sur del cerro de Las Cátedras (N04°39'50"/W074°19'20"), luego vire hacia la población de la Mesa (N04°37'58"/W074°27'48") en ascenso máximo a 10500 pies. Los despegues con este procedimiento siempre serán por la pista 14R si están en uso las dos pistas (14L/14R).

2. Salida Normalizada Vuelo Visual CISCO 3A:

- **Designador en lenguaje claro:**
CISCO TRES ALFA SALIDA VISUAL
- **Designador en clave:**
CISCO3A
- **Descripción:**
CISCO TRES ALFA

Despegando por las pistas 14L/R, a través de 400 pies inicie viraje izquierda para abandonar trayectoria de despegue hacia X CUESTA (N04°51'26" / W074°11'06") en ascenso a 10500 pies. Luego vire hacia la población de San Francisco (N04°58'28" / W074°17'22") manteniendo 10500 pies. Los despegues con este procedimiento siempre serán por la pista 14L si están en uso las dos pistas.

3. Salida Normalizada Vuelo Visual QUIRA3A:

- **Designador en lenguaje claro:**
QUIRA TRES ALFA SALIDA VISUAL
- **Designador en clave:**

QUIRA3A
- **Descripción:**

3 VISUAL DEPARTURES RWY 14R 14L CALER1A CALER1B CISCO3A MESAL1A QUIRA3A

1. Standard Output Visual Flight MESAL1A:

- **Plain language designer:**
MESAL UNO ALFA VISUAL OUTPUT.
- **Designer in code:**
MESAL1A
- **Description:**
MESAL UNO ALFA

Taking off on runways 14L/R, through 400 feet initiate right turn to abandon takeoff trajectories, towards Caracol Radio antenna (N04°39'47" / W074°13'12") 810 KHz climbing to 10000 feet.

Over Caracol Radio antenna turn left to heading 260° to cross lateral to the south of Las Cátedras hill (N04°39'50"/W074°19'20"), then turn towards La Mesa village (N04°37'58"/W074°27'48") in maximum ascent to 10500 ft. Takeoffs with this procedure will always be on runway 14R if both runways (14L/14R) are in use.

2. Standard Output Visual Flight CISCO 3A:

- **Plain language designer:**
CISCO TRES ALFA VISUAL OUTPUT.
- **Designer in code:**

CISCO3A
- **Description:**
CISCO TRES ALFA

Taking off on runways 14L/R, through 400 feet initiate left turn to abandon takeoff path to X CUESTA (N04°51'26" / W074°11'06") climbing to 10500 feet. Then turn towards the town of San Francisco (N04°58'28" / W074°17'22") maintaining 10500 ft. Takeoffs with this procedure will always be on runway 14L if both runways are in use.

3. Standard Output Visual Flight QUIRA3A:

- **Plain language designer:**
QUIRA TRES ALFA VISUAL OUTPUT.
- **Designer in code:**

QUIRA3A

QUIRA TRES ALFA

Despegando por las pistas 14L/R, a través de 400 pies inicie viraje izquierda para abandonar trayectorias de despegue, hacia X CUESTA (N04°51'26" / W074°11'06") en ascenso a 10500. Luego vire hacia la población de Subachoque (N04°55'43" / W074°10'24") manteniendo 10500 pies. Proceda a población Pradera (N04°59'58" / W 074°07'54") en ascenso para 11500 pies. Posterior vire hacia VOR-DME/ZIP 114.7 MHz en ascenso a 12500 pies. Los despegues con este procedimiento siempre serán por la pista 14L si están en uso las dos pistas.

4. Salida Normalizada Vuelo Visual CALERA 1A:

- **Designador en lenguaje claro:**

CALERA UNO ALFA SALIDA VISUAL

- **Designador en clave:**

CALER1A

- **Descripción:**

CALERA UNO ALFA

Despegando por las pistas 14L/R, a través de 400 pies inicie viraje izquierda para abandonar trayectorias de despegue, hacia la población La Calera (N04°43'13" / W073°58'08") en ascenso a 12000 pies. Luego vire derecha a rumbo 170° hacia la población de Choachí (N04°31'44" / W073°55'23") en ascenso a 13500 pies. Posterior Choachí vuele a Fómeque (N04°29'10" / W073°53'42"). Los despegues con este procedimiento siempre serán por la pista 14L si están en uso las dos pistas.

5. Salida Normalizada Vuelo Visual CALERA 1B:

- **Designador en lenguaje claro:**

CALERA UNO BRAVO SALIDA VISUAL

- **Designador en clave:**

CALER1B

- **Descripción:**

CALERA UNO BRAVO

Señor controlador recuerde que las aeronaves pueden asumir plan de vuelo instrumentos después de estar en el aire, una vez realizada la petición por parte de la tripulación, el piloto deberá mantenerse en condiciones VFR hasta tanto le sea autorizado el asumir plan de vuelo instrumentos.

- **Description:**

QUIRA TRES ALFA

Taking off on runways 14L/R, through 400 feet initiate left turn to abandon takeoff trajectories, toward X CUESTA (N04°51'26" / W074°11'06") climbing to 10500. Then turn toward the town of Subachoque (N04°55'43" / W074°10'24") maintaining 10500 ft. Proceed to Pradera town (N04°59'58" / W 074°07'54") in ascent to 11500 ft. Subsequently turn to VOR-DME/ZIP 114.7 MHz in climb to 12500 ft. Takeoffs with this procedure will always be on runway 14L if both runways are in use.

4. Standard Output Visual Flight CALERA 1A:

- **Plain language designer:**

CALERA UNO ALFA VISUAL OUTPUT.

- **Designator in code:**

CALER1A

- **Description:**

CALERA UNO ALFA

Taking off on runways 14L/R, through 400 feet initiate left turn to abandon takeoff trajectories, towards the town of La Calera (N04°43'13" / W073°58'08") climbing to 12000 feet. Then turn right to heading 170° towards the town of Choachí (N04°31'44" / W073°55'23") climbing to 13500 ft. After Choachí fly to Fómeque (N04°29'10" / W073°53'42"). Takeoffs with this procedure will always be on runway 14L if both runways are in use.

5. Standard Output Visual Flight CALERA 1B:

- **Plain language designer:**

CALERA UNO BRAVO VISUAL OUTPUT.

- **Designator in code:**

CALER1B

- **Description:**

CALERA UNO BRAVO

Mr. Controller, remember that aircraft can assume instrument flight plan after being in the air, once the request is made by the crew, the pilot must remain in VFR conditions until he/she is authorized to assume instrument flight plan.

Despegando por las pistas 14L/R, a través de 400 pies inicie viraje izquierda para abandonar trayectorias de despegue, hacia la población La Calera (N04°43'13" / W073°58'08") en ascenso a 12000 pies. Luego vire derecha a rumbo 075° hacia la población de Gachetá (N04°49'02" / W073°38'09") en ascenso a 13500 pies. Los despegues con este procedimiento siempre serán por la pista 14L si están en uso las dos pistas.

Señor controlador recuerde que las aeronaves pueden asumir plan de vuelo instrumentos después de estar en el aire, una vez realizada la petición por parte de la tripulación, el piloto deberá mantenerse en condiciones VFR hasta tanto le sea autorizado el asumir plan de vuelo instrumentos.

4 SALIDAS VISUALES RWY 32R 32L QUIRA2B MESAL1C

1. Salida Normalizada Vuelo Visual MESAL1C:

- **Designador en lenguaje claro:**
MESAL UNO CHARLIE SALIDA VISUAL

- **Designador en clave:**

MESAL1C

- **Descripción:**

MESAL UNO CHARLIE

Despegando por las pistas 32L/R, a través de 400 pies, viraje izquierdo para abandonar trayectorias de despegue hacia antena Caracol Radio (04 39 47 N 074 13 12 W) 810 KHz) (Mantenga pendiente mínima de 8,2% hasta cruzar 9200 pies). Cruce Antena de Caracol Radio 9500 nivelado.

Posterior, proceda rumbo 199° hacia Cerro Soacha (04 36 24.3 N 074 13 54.8W) manteniendo 9500 pies.

Cruzando Cerro Soacha vire derecha rumbo 258° hacia el Salto del Tequendama (04 34 56.0 N 074 18 05.73W) en ascenso a 10000 pies. Mantenga 10000 ft hasta el salto del Tequendama.

Cruzando el salto del Tequendama vire derecha rumbo 294° hacia la población de la Mesa (04 37 58 N 074 27 48 W) en ascenso máximo a 10500 pies.

Cuando esté en uso las dos pistas 32 L/R, este procedimiento se efectuará, solo por pista 32L

Taking off on runways 14L/R, through 400 feet initiate left turn to abandon takeoff trajectories, towards the town of La Calera (N04°43'13" / W073°58'08") climbing to 12000 feet. Then turn right to heading 075° towards the town of Gachetá (N04°49'02" / W073°38'09") climbing to 13500 ft. Takeoffs with this procedure will always be on runway 14L if both runways are in use.

Mr. Controller, remember that aircraft can assume instrument flight plan after being in the air, once the request is made by the crew, the pilot must remain in VFR conditions until he/she is authorized to assume instrument flight plan.

4 VISUAL DEPARTURES RWY 32R 32L QUIRA2B MESAL1C

1. Standard Output Visual Flight MESAL1C:

- **Plain language designator:**

MESAL ONE CHARLIE VISUAL OUTPUT.

- **Designator in code:**

MESAL1C

- **Description:**

MESAL ONE CHARLIE

Taking off on runways 32L/R, through 400 feet, left turn to abandon takeoff trajectories to Caracol Radio antenna (04 39 47 N 074 13 12 W) 810 KHz) (Maintain minimum slope of 8.2% until crossing 9200 feet). Cross Caracol Radio antenna 9500 level.

Subsequently, proceed 199° toward Cerro Soacha (04 36 24.3 N 074 13 54.8W) maintaining 9500 ft.

Crossing Cerro Soacha turn right heading 258° toward Salto del Tequendama (04 34 56.0 N 074 18 05.73W) climbing to 10000 ft. Maintain 10000 ft until Tequendama falls.

Crossing Tequendama falls turn right heading 294° toward the town of La Mesa (04 37 58 N 074 27 48 W) in maximum climb to 10500 ft.

When both runways 32 L/R are in use, this procedure will be performed on runway 32L only.

2. Salida Normalizada Vuelo Visual QUIRA2B:

- **Designador en lenguaje claro:**
QUIRA DOS BRAVO SALIDA VISUAL
- **Designador en clave:**
QUIRA2B
- **Descripción:**
QUIRA DOS BRAVO

Despegando por las pistas 32L/32R a través de 400 pies inicie viraje derecha para abandonar trayectoria de despegue hacia SUBAR (04 44 15 N 074 06 18 W) en ascenso a 9500 pies. Luego vire hacia la posición LOMITA (04 47 26 N 074 04 07 W) en ascenso a 10500 pies. Continuar hacia Guaymaral (04 48 59 N 074 03 48 W) en ascenso para 11000 pies, (ejercer precaución ATZ GYM). Siguiendo a la posición GRANADA (04 56 34 N 074 00 51 W) manteniendo 11000 pies (si procede al Oriente, verificar salida normalizada publicada en Guaymaral). Procediendo al NORTE directo al VOR / DME ZIP, en ascenso para 12500 pies.

Los despegues con este procedimiento siempre serán por la pista 32R si están en uso las dos pistas.

NOTA 3: Las salidas visuales MESAL UNO CHARLIE y QUIRA DOS BRAVO; son procedimientos creados para optimizar y facilitar los despegues del aeropuerto El Dorado Señor Piloto, antes de solicitar uno de estos procedimientos, cerciórese de que las condiciones meteorológicas en ruta le van a permitir mantener su plan de vuelo VFR por un tiempo razonable evitando así, ser generador de conflictos al ATC

Señor controlador de tránsito aéreo, recuerde que las tripulaciones pueden asumir plan de vuelo instrumentos después de estar en el aire, una vez realizada la petición por parte de la tripulación, el piloto deberá mantenerse en condiciones VFR hasta tanto le sea autorizado el asumir plan de vuelo instrumentos.

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS

ZONA DE OPERACIONES CHIPAQUE

Comprendida por el polígono formado por las siguientes coordenadas:

- P1. 04 28 02.75 N 074 04 28.61 W
- P2. 04 27 20.98 N 074 02 53.55 W
- P3. 04 26 43.74 N 074 03 27.33 W
- P4. 04 27 03.60 N 074 04 47.95 W

2. QUIRA2B Visual Flight Standard Departure:

- **Plain language designator:**

QUIRA TWO BRAVO VISUAL DEPARTURE.

- **Designator in code:**
QUIRA2B

- **Description:**

QUIRA DOS BRAVO

Taking off on runways 32L/32R through 400 feet initiate right turn to abandon takeoff path to SUBAR (04 44 15 N 074 06 18 W) climbing to 9500 feet. Then turn toward LOMITA (04 47 26 N 074 04 07 W) climbing to 10500 ft. Continue to Guaymaral (04 48 59 N 074 03 48 W) in ascent to 11000 ft, (exercise caution ATZ GYM). Continuing to GRANADA position (04 56 34 N 074 00 51 W) maintaining 11000 feet (if proceeding EAST, verify standard departure posted at Guaymaral). Proceeding NORTH direct to VOR / DME ZIP, climbing to 12500 ft.

Takeoffs with this procedure will always be on runway 32R if both runways are in use.

NOTE 3: The visual departures MESAL ONE CHARLIE and QUIRA DOS BRAVO; are procedures created to optimize and facilitate takeoffs at El Dorado airport.

Mr. Pilot, before requesting one of these procedures, make sure that the weather conditions en route will allow you to maintain your VFR flight plan for a reasonable time, thus avoiding being a source of conflict to ATC.

Mr. Air Traffic Controller, remember that crews can assume instrument flight plan after being in the air, once the request is made by the crew, the pilot must remain in VFR conditions until authorized to assume instrument flight plan.

AIR SPORTS ACTIVITIES

CHIPAQUE AREA OF OPERATIONS

Comprised by the polygon formed by the following coordinates:

- P1. 04 28 02.75 N 074 04 28.61 W
- P2. 04 27 20.98 N 074 02 53.55 W
- P3. 04 26 43.74 N 074 03 27.33 W
- P4. 04 27 03.60 N 074 04 47.95 W

Esta zona tiene un perímetro de 5.74 millas náuticas y un área de 1.86 millas náuticas cuadradas y sus límites verticales serán desde tierra (GND) hasta 11500 pies sobre el nivel medio del mar (AMSL).

This zone has a perimeter of 5.74 nautical miles and an area of 1.86 square nautical miles and its vertical limits will be from land (GND) to 11500 feet above mean sea level (AMSL).

VER CARTA DE VISIBILIDAD

SEE VISIBILITY CHART

REGLAMENTACIÓN

REGULATIONS

La reglamentación aplicable para la operación de los clubes de aviación deportiva y recreativa es la contemplada en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. La publicación y/o autorización de la zona descrita anteriormente podrá estar sujeta a los cambios que sean necesarios de acuerdo con las necesidades operacionales de espacio aéreo por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de acuerdo con el desarrollo de la industria de la aviación en general.

The applicable regulations for the operation of sport and recreational aviation clubs are those contemplated in the Aeronautical Regulations of Colombia. The publication and/or authorization of the zone described above may be subject to changes that may be necessary according to the operational needs of airspace by the Special Administrative Unit of Civil Aeronautics in accordance with the development of the aviation industry in general.

RESTRICCIONES

RESTRICTIONS

Las aeronaves de ala fija o rotatoria que vuelen en reglas de vuelo visual, sobre la zona de operaciones CHIPAQUE, deberán hacerlo por lo menos mil (1000) pies por encima de las altitudes publicadas para cada una de las zonas dentro de los límites establecidos para estas y manteniendo la separación con el terreno y los elementos de vuelo que se encuentren realizando maniobras de vuelo en las áreas mencionadas.

Fixed wing or rotary wing aircraft flying under visual flight rules, over the CHIPAQUE operations zone, must do so at least one thousand (1000) feet above the published altitudes for each of the zones within the limits established for these and maintaining separation with the terrain and flight elements that are performing flight maneuvers in the mentioned areas.

Cada vez que un club inicie operaciones de vuelo en la zona autorizada en este documento, deberá informar de esto a la dependencia de Control de Tránsito Aéreo más próxima o de su jurisdicción; para la zona de CHIPAQUE deberá comunicarse con el Centro de Control Bogotá.

Each time a club initiates flight operations in the zone authorized in this document, it must report this to the nearest Air Traffic Control unit or in its jurisdiction; for the CHIPAQUE zone, it must contact the Bogotá Control Center.

Los deportistas deberán evitar el vuelo sobre las zonas pobladas de acuerdo a lo estipulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

Athletes must avoid flying over populated areas in accordance with the Colombian Aeronautical Regulations.

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
Control zone - ICAO	AD 2 SKBO - 118
Aerodrome taxiing circuits LVP arrivals RWY 14L 32R departures RWY 14R 32L	AD 2 SKBO - 119
Aerodrome critical areas LVP RWY 14L 32R 14R 32L	AD 2 SKBO - 121
Aerodrome Sensitive areas LVP RWY 14L 32R 14R 32L	AD 2 SKBO - 123
Aerodrome Heliport Chart - ICAO	AD 2 SKBO - 125
Aircraft Parking Docking Chart T1- ICAO	AD 2 SKBO - 127
Aircraft Parking Docking Chart Cargo - ICAO	AD 2 SKBO - 129
Aircraft Parking Docking Chart T2 - ICAO	AD 2 SKBO - 131
Aerodrome Ground movement chart west - ICAO	AD 2 SKBO - 133
Aerodrome Ground movement chart east - ICAO	AD 2 SKBO - 135
Aerodrome obstacle chart RWY 14L 32R	AD 2 SKBO - 137
Aerodrome obstacle chart RWY 14R 32L	AD 2 SKBO - 139

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
Aerodrome precision approach topographical chart RWY 14L 32R	AD 2 SKBO - 141
Aerodrome precision approach topographical chart RWY 14R 32L	AD 2 SKBO - 143
Minimum area altitudes	AD 2 SKBO - 145
Minimum vectoring altitudes	AD 2 SKBO - 147
WPT coordinates PBN procedures 1	AD 2 SKBO - 149
WPT coordinates PBN procedures 2	AD 2 SKBO - 151
SID - ICAO - TOBK4R OSUS4R TOBK1S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 153
SID - ICAO - TOBK4R OSUS4R TOBK1S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 154
SID - ICAO - TOBK4R OSUS4R TOBK1S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 155
SID - ICAO - TOBK4R OSUS4R TOBK1S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 3)	AD 2 SKBO - 156
SID - ICAO - DANS4R VASI4U VASI2T RWY 14L 14R 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 157
SID - ICAO - DANS4R VASI4U VASI2T RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 159
SID - ICAO - DANS4R VASI4U VASI2T RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 161
SID - ICAO - DANS4R VASI4U VASI2T RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 3)	AD 2 SKBO - 163
SID - ICAO - DANS4R VASI4U VASI2T RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 4)	AD 2 SKBO - 165
SID - ICAO - ISNO2S LIXA4U POVS5U SILE5E VAPO4R RWY 14L 14R RNAV	AD 2 SKBO - 167
SID - ICAO - ISNO2S LIXA4U POVS5U SILE5E VAPO4R RWY 14L 14R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 169
SID - ICAO - ISNO2S LIXA4U POVS5U SILE5E VAPO4R RWY 14L 14R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 171
SID - ICAO - ISNO2S LIXA4U POVS5U SILE5E VAPO4R RWY 14L 14R RNAV (Tabular description 3)	AD 2 SKBO - 173
SID - ICAO - ISNO2S LIXA4U POVS5U SILE5E VAPO4R RWY 14L 14R RNAV (Tabular description 4)	AD 2 SKBO - 175
SID - ICAO - ISNO2S LIXA2T POVS3T SILE1F VAPO4R RWY 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 177
SID - ICAO - ISNO2S LIXA2T POVS3T SILE1F VAPO4R RWY 32L 32R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 179
SID - ICAO - ISNO2S LIXA2T POVS3T SILE1F VAPO4R RWY 32L 32R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 181
SID - ICAO - ISNO2S LIXA2T POVS3T SILE1F VAPO4R RWY 32L 32R RNAV (Tabular description 3)	AD 2 SKBO - 183
SID - ICAO - ISNO2S LIXA2T POVS3T SILE1F VAPO4R RWY 32L 32R RNAV (Tabular description 4)	AD 2 SKBO - 185
SID - ICAO - USID4B RWY 14L 14R RNAV	AD 2 SKBO - 187
SID - ICAO - USID4B RWY 14L 14R RNAV (Tabular description)	AD 2 SKBO - 189
SID - ICAO - USID3C RWY 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 191
SID - ICAO - USID3C RWY 32L 32R RNAV (Tabular description)	AD 2 SKBO - 193

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
SID - ICAO - ABL3A KAMI6A SILE2A BOGU8A RWY 14L 14R	AD 2 SKBO - 195
SID - ICAO - ABL7E RWY 14R 14L	AD 2 SKBO - 197
SID - ICAO - EVRA5B ZIP5H RWY 14R 14L	AD 2 SKBO - 199
SID - ICAO - ZIP3C RWY 14L 14R	AD 2 SKBO - 201
SID - ICAO - USID4A ZIP4B RWY 32R 32L	AD 2 SKBO - 203
SID - ICAO - ABL4K ZIP4D RWY 32L 32R	AD 2 SKBO - 205
SID - ICAO - BOGU4C KAMI4C SILE4D RWY 32L 32R	AD 2 SKBO - 207
STAR - ICAO - DOPL4E EGEP4E EGEP2T ENVA4E ILSE4E SIRU4E VUNE4E VUNE2T DOPL4W EGEP3S EGEP2R EGEP4W ENVA4W ILSE4W SIRU2S SIRU4W VUNE2R VUNE4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 209
STAR - ICAO - DOPL4E EGEP4E EGEP2T ENVA4E ILSE4E SIRU4E VUNE4E VUNE2T DOPL4W EGEP3S EGEP2R EGEP4W ENVA4W ILSE4W SIRU2S SIRU4W VUNE2R VUNE4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 211
STAR - ICAO - DOPL4E EGEP4E EGEP2T ENVA4E ILSE4E SIRU4E VUNE4E VUNE2T DOPL4W EGEP3S EGEP2R EGEP4W ENVA4W ILSE4W SIRU2S SIRU4W VUNE2R VUNE4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 213
STAR - ICAO - DOPL4E EGEP4E EGEP2T ENVA4E ILSE4E SIRU4E VUNE4E VUNE2T DOPL4W EGEP3S EGEP2R EGEP4W ENVA4W ILSE4W SIRU2S SIRU4W VUNE2R VUNE4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 3)	AD 2 SKBO - 215
STAR - ICAO - DOPL4E EGEP4E EGEP2T ENVA4E ILSE4E SIRU4E VUNE4E VUNE2T DOPL4W EGEP3S EGEP2R EGEP4W ENVA4W ILSE4W SIRU2S SIRU4W VUNE2R VUNE4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Holdings for contingency)	AD 2 SKBO - 217
STAR - ICAO - ATAN4E EDPU4E ISVA4E TIRT4E TOLI4E GIR4E ATAN4W EDPU4W ISVA4W TIRT4W TOLI4W GIR4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 219
STAR - ICAO - ATAN4E EDPU4E ISVA4E TIRT4E TOLI4E GIR4E ATAN4W EDPU4W ISVA4W TIRT4W TOLI4W GIR4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 221
STAR - ICAO - ATAN4E EDPU4E ISVA4E TIRT4E TOLI4E GIR4E ATAN4W EDPU4W ISVA4W TIRT4W TOLI4W GIR4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 223
STAR - ICAO - ATAN4E EDPU4E ISVA4E TIRT4E TOLI4E GIR4E ATAN4W EDPU4W ISVA4W TIRT4W TOLI4W GIR4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 3)	AD 2 SKBO - 225
STAR - ICAO - ATAN4E EDPU4E ISVA4E TIRT4E TOLI4E GIR4E ATAN4W EDPU4W ISVA4W TIRT4W TOLI4W GIR4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 4)	AD 2 SKBO - 227

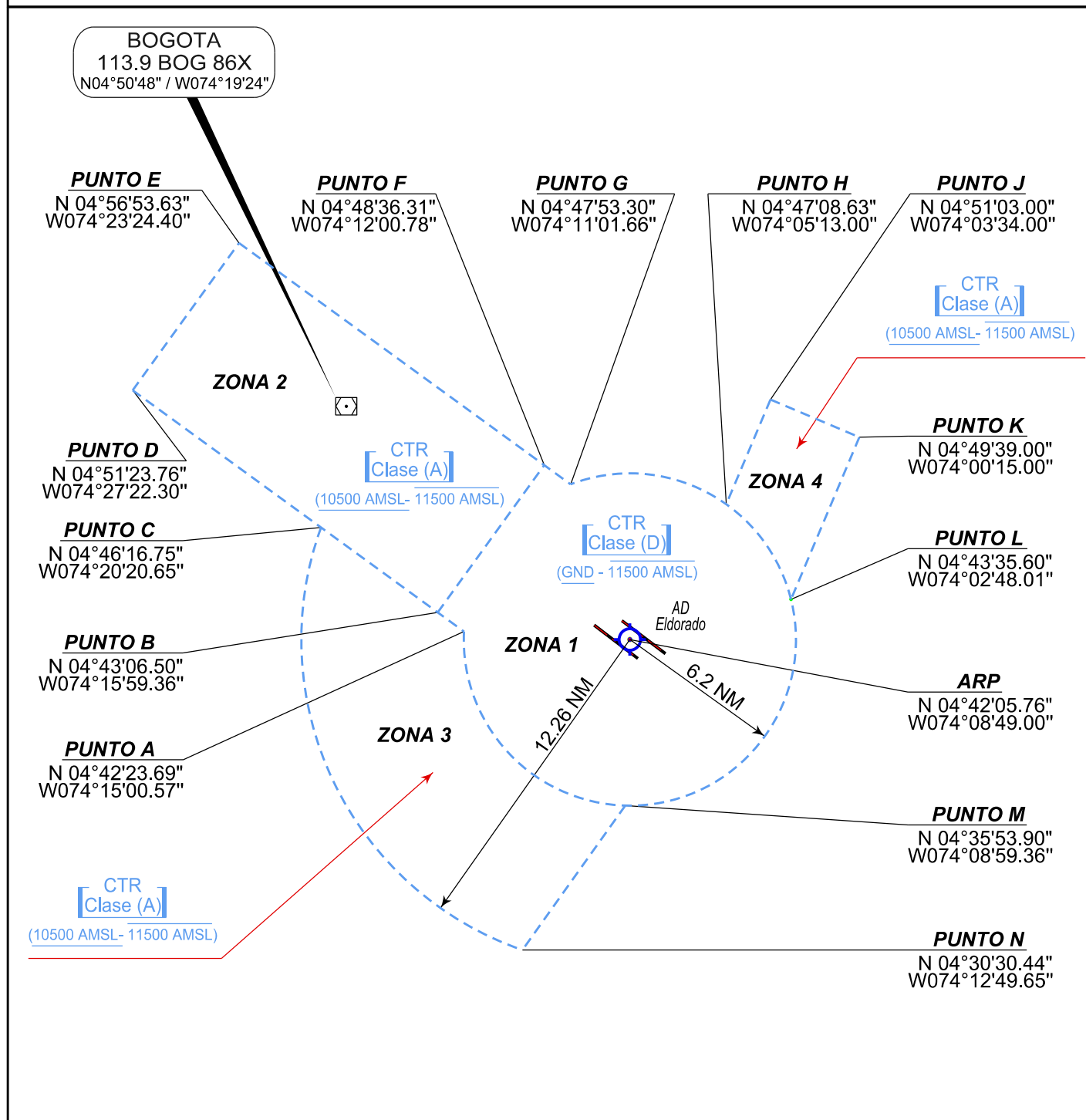
<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
STAR - ICAO - ATAN4E EDPU4E ISVA4E TIRT4E TOLI4E GIR4E ATAN4W EDPU4W ISVA4W TIRT4W TOLI4W GIR4W RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Holdings for contingency)	AD 2 SKBO - 229
STAR - ICAO - ATAN4T GRUD4E GRUD4T MUGO4T ATAN4S GRUD4S GRUD4W MUGO4S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV	AD 2 SKBO - 231
STAR - ICAO - ATAN4T GRUD4E GRUD4T MUGO4T ATAN4S GRUD4S GRUD4W MUGO4S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Operating instructions)	AD 2 SKBO - 233
STAR - ICAO - ATAN4T GRUD4E GRUD4T MUGO4T ATAN4S GRUD4S GRUD4W MUGO4S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 1)	AD 2 SKBO - 235
STAR - ICAO - ATAN4T GRUD4E GRUD4T MUGO4T ATAN4S GRUD4S GRUD4W MUGO4S RWY 14L 14R 32L 32R RNAV (Tabular description 2)	AD 2 SKBO - 237
STAR - ICAO - ABL2L VULA6D RWY 14L 14R	AD 2 SKBO - 239
STAR - ICAO - ABL2M VULA3F RWY 32L 32R	AD 2 SKBO - 241
IAC - ICAO - ILS Y RWY 14L	AD 2 SKBO - 243
IAC - ICAO - ILS Y RWY 14L (Tabular description)	AD 2 SKBO - 245
IAC - ICAO - RNP RWY 14L	AD 2 SKBO - 247
IAC - ICAO - RNP RWY 14L (Tabular description)	AD 2 SKBO - 249
IAC - ICAO - ILS Z or LOC Z RWY 14L	AD 2 SKBO - 251
IAC - ICAO - ILS X CAT II CAT III RWY 14L	AD 2 SKBO - 253
IAC - ICAO - VOR RWY 14L	AD 2 SKBO - 255
IAC - ICAO - ILS Y RWY 14R	AD 2 SKBO - 257
IAC - ICAO - ILS Y RWY 14R (Tabular description)	AD 2 SKBO - 259
IAC - ICAO - RNP RWY 14R	AD 2 SKBO - 261
IAC - ICAO - RNP RWY 14R (Tabular description)	AD 2 SKBO - 263
IAC - ICAO - ILS Z or LOC Z RWY 14R	AD 2 SKBO - 265
IAC - ICAO - ILS X CAT II CAT III RWY 14R.pdf	AD 2 SKBO - 266
IAC - ICAO - VOR RWY 14R	AD 2 SKBO - 267
IAC - ICAO - RNP Z RWY 32L (AR)	AD 2 SKBO - 269
IAC - ICAO - RNP Z RWY 32L (AR) (Tabular description)	AD 2 SKBO - 271
IAC - ICAO - RNP Y RWY 32L (AR)	AD 2 SKBO - 273
IAC - ICAO - RNP Y RWY 32L (AR) (Tabular description)	AD 2 SKBO - 275
IAC - ICAO - RNP W RWY 32L (AR)	AD 2 SKBO - 277
IAC - ICAO - RNP W RWY 32L (AR) (Tabular description)	AD 2 SKBO - 279
IAC - ICAO - RNP C RWY 32L	AD 2 SKBO - 281
IAC - ICAO - RNP C RWY 32L (Tabular description)	AD 2 SKBO - 283
IAC - ICAO - RNP D RWY 32L	AD 2 SKBO - 285
IAC - ICAO - RNP D RWY 32L (Tabular description)	AD 2 SKBO - 287
IAC - ICAO - RNP Z RWY 32R (AR)	AD 2 SKBO - 289
IAC - ICAO - RNP Z RWY 32R (AR) (Tabular description)	AD 2 SKBO - 291
IAC - ICAO - RNP Y RWY 32R (AR)	AD 2 SKBO - 293
IAC - ICAO - RNP Y RWY 32R (AR) (Tabular description)	AD 2 SKBO - 295
IAC - ICAO - RNP W RWY 32R (AR)	AD 2 SKBO - 297

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
IAC - ICAO - RNP W RWY 32R (AR) (Tabular description)	AD 2 SKBO - 299
IAC - ICAO - RNP C RWY 32R	AD 2 SKBO - 301
IAC - ICAO - RNP C RWY 32R (Tabular description)	AD 2 SKBO - 303
IAC - ICAO - RNP D RWY 32R	AD 2 SKBO - 305
IAC - ICAO - RNP D RWY 32R (Tabular description)	AD 2 SKBO - 307
IAC - ICAO - VOR A RWY 32L 32R	AD 2 SKBO - 309
VAC - ICAO - Visual departures CALER1A CALER1B CISCO3A MESAL1A QUIRA3A RWY 14R 14L	AD 2 SKBO - 311
VAC - ICAO - Visual departures QUIRA2B MESAL1C RWY 32R 32L	AD 2 SKBO - 313
Visibility chart - ICAO -	AD 2 SKBO - 315

ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR BOGOTA
SKBO/ BOG AD: 8358 FT

COLOMBIA
CUNDINAMARCA
BOGOTA



CIRCUITOS DE RODAJE LVP PISTA 14L / 32R - 14R / 32L
RVR 175M
OACI

ARP 04°42'05,76"N
74°08'49,00"W
ELEV 2548 m
8358 ft

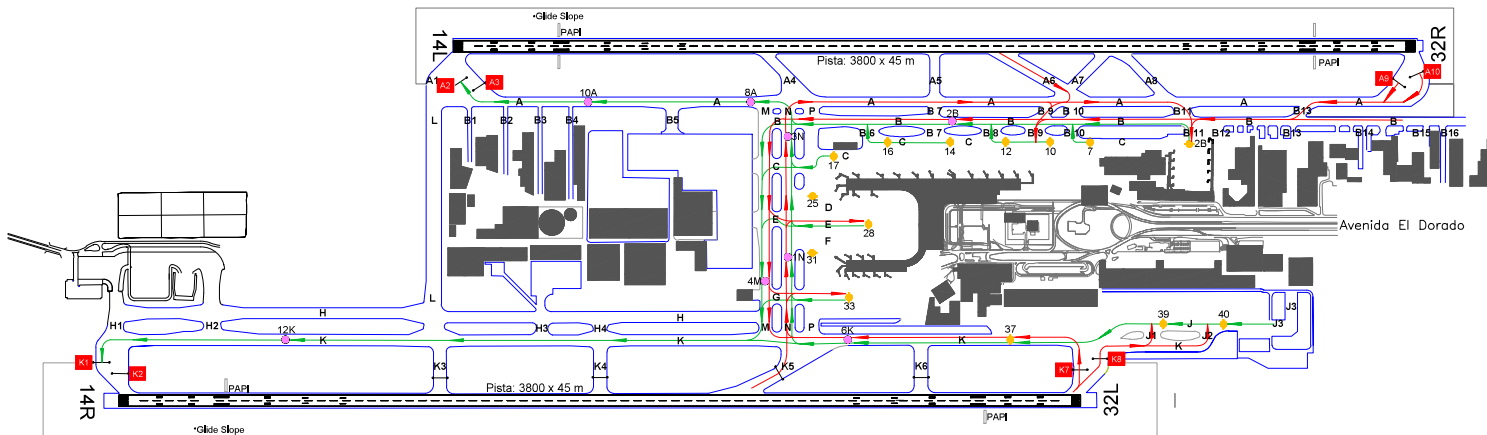
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNA
TWR 118,25 MHz	118,35 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNA
TWR 118,1 MHz	118,35 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	CLR
121,6 MHz	122,8 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCION GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS
14L	127° 01' / 135°	04°42'48,21"N 74°08'07,42"W	04°42'45,17"N 74°08'56,60"W	04°41'27,60"N 74°07'21,344"W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PUNTO DE ESPERA PISTA OBRAS EN PROGRESO PUNTOS GEOGRAFICOS LVP	CALLES DE RODAJE A4, A5, A7 & A8, NO AUTORIZADAS PARA LLEGADAS CON VISIBILIDAD REDUCIDA
32R	307° 01' / 315°	04°41'53,24"N 74°07'29,011"W				
14R	127° 02' / 135°	04°42'07,78"N 74°10'05,57"W	04°42'09,17"N 74°10'03,318"W	04°41'15,73"N 74°08'20,651"W		CALLES DE RODAJE K3, K4 & A6, NO AUTORIZADAS PARA LLEGADAS CON VISIBILIDAD REDUCIDA
32L	307° 02' / 315°	04°41'53,28"N 74°08'30,60"W				



SEPTIEMBRE 2022

N
DECLINACION MAGNETICA
0°10' W / 2022
REGIMEN DE VARIACION
ANUAL 0'10" W
COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS

ÁREAS CRÍTICAS OPERACIÓN LVP
PISTA 14L/32R - CAT III
PISTA 14R/32L - CAT III

ARP 04°42'05,76"N
74°08'49,00"W
ELEV 2548 m
8358 ft

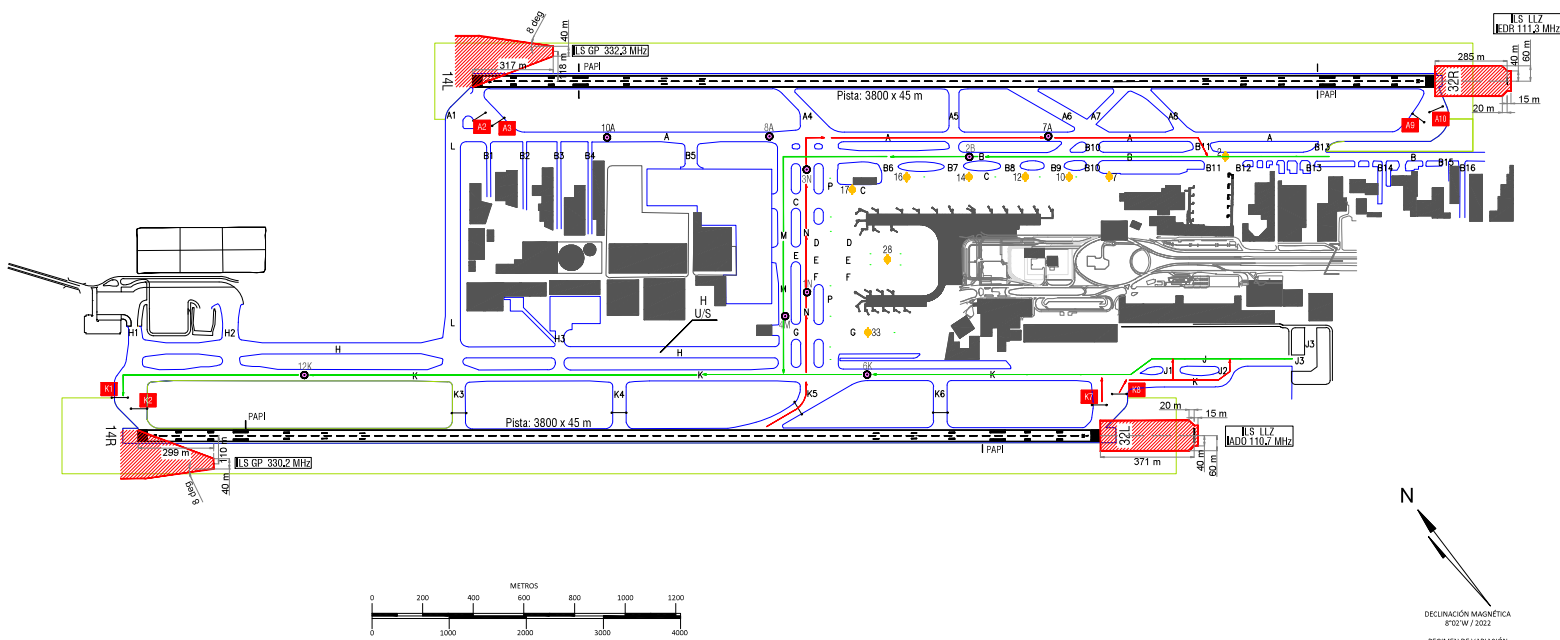
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNA
TWR 118,25 MHz	118,25 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNA
TWR 118,1 MHz	118,25 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	
CLR	
121,6 MHz	122,9 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS
14L	127° 01' / 135°	04'42'06,21"N 74'08'07,42"W	04°42'05,179" N 74°08'56,806" W	04°41'07,295" N 74°07'21,244" W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOIT PUNTO DE ESPERA PISTA OBRAS EN PROGRESO PUNTOS GEOGRÁFICOS LVP	
32R	307° 01' / 315°	04°41'03,74"N 74°07'23,01"W				
14R	127° 02' / 135°	04'42'07,78"N 74°10'08,57"W	04°42'09,178" N 74°10'03,278" W			
32L	307° 02' / 315°	04°41'15,733" N 74°08'30,60"W				



SEPTIEMBRE 2022

ÁREAS SENSIBLES OPERACIÓN LVP
PISTA 14R/32R - CAT III
PISTA 14R/32L - CAT III

ARP 04°42'05,76"N
74°08'49,00"W
ELEV 2548 m
8358 ft

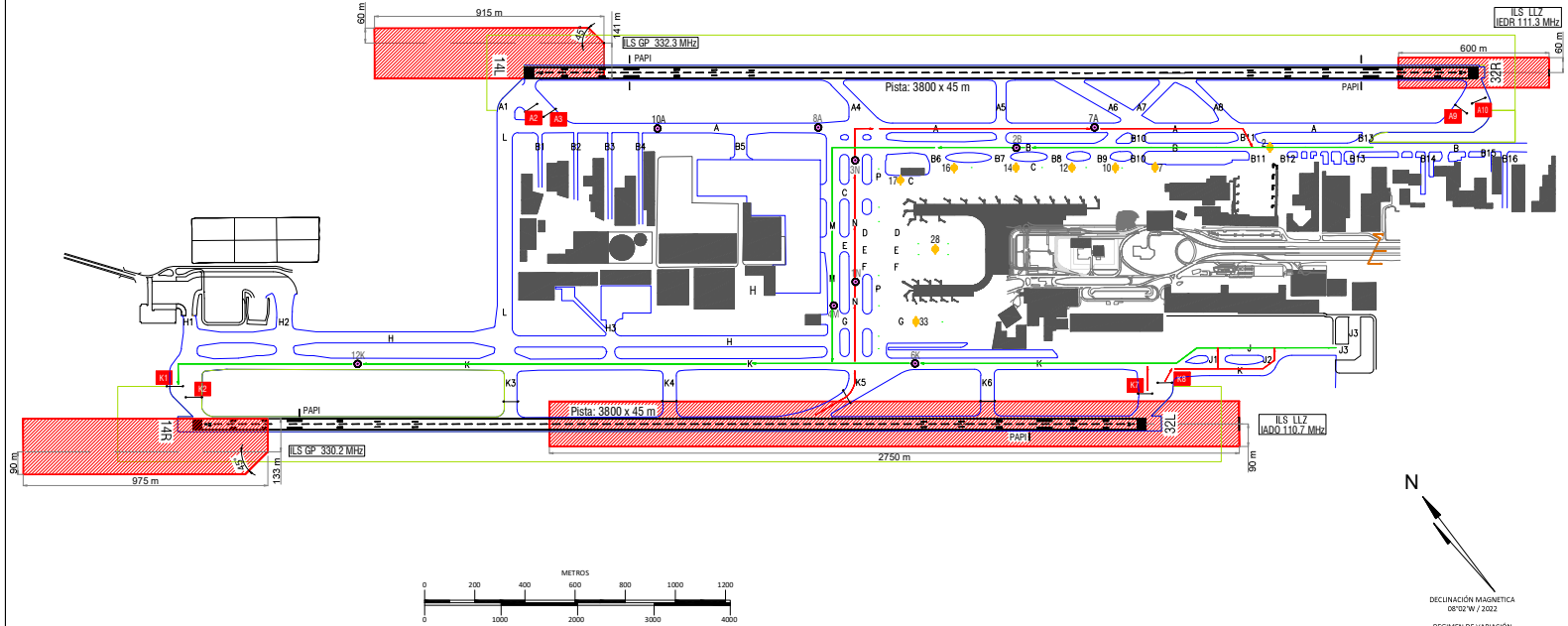
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNA
TWR 118.25 MHz	118.35 MHz
GND 122.75 MHz	122.40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNA
TWR 118.1 MHz	118.35 MHz
GND 121.8 MHz	122.40 MHz

ATIS	
127.8 MHz	
CLR	
121.6 MHz	122.9 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN SEDMAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS
14L	127° 01' / 135°	04 42'48,21"N 74 02'07,42"W	04°42'45,179" N 74°08'56,266" W	04°41'12,825" N 74°07'51,344" W	BARRAS DE PARADA SALIDA → LLEGADA ← SPOT ● PUNTO DE ESPERA PISTA ● OBRAS EN PROGRESO ● PUNTOS GEOGRAFICOS LVP ●	
32R	307° 01' / 315°	04 41'53,74"N 74 07'23,01"W				
14R	127° 02' / 135°	04 42'37,79"N 74 11'38,37"W	04°42'33,178" N 74°10'53,378" W	04°41'15,733" N 74°08'20,851" W		
32L	307° 02' / 315°	04 41'53,28"N 74 08'30,60"W				



N
DECLINACIÓN MAGNETICA
08°02' W / 2022
REGIMEN DE VARIACION
ANUAL 0'30"W
COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS

SEPTIEMBRE 2022

**PLANO DE AERÓDROMO
OACI
CLAVE REFERENCIA: 4E**

ARP 04°42'05.76"N
74°08'49.00"W
ELEV 2548 m
8358 ft

RWY 14R - 32L (SUR)		
	PRINCIPAL	ALTERNA
TWR	118.25 MHz	118.35 MHz
GND	122.75 MHz	122.40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)		
	PRINCIPAL	ALTERNA
TWR	118.1 MHz	118.35 MHz
GND	121.8 MHz	122.40 MHz

**SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA**

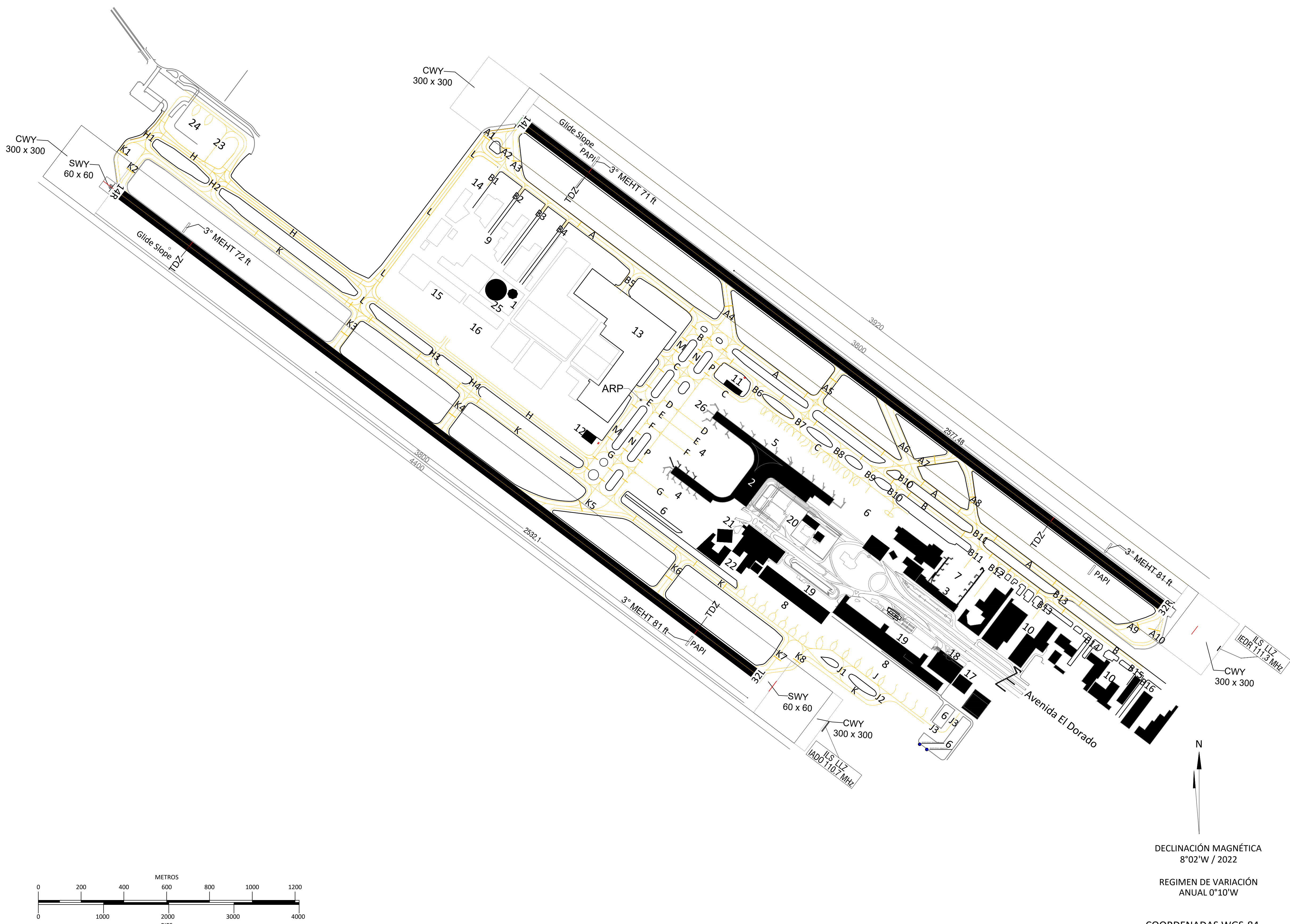
RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	ELEVACIÓN m/ft	RESISTENCIA	RWY	DIMENSIONES (m)	DISTANCIAS DECLARADAS (m)										RESA (m)
							PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA	PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA	
14L	127° 01' / 135°	04°42'48.21"N 74°09'07.42"W	2546.5/ 8354	ASFALTO 104/F/D/W/T	14L / 32R	PISTA: 3800.00 x 45.00	PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA	PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA	240X280
32R	307° 01' / 315°	04°41'33.74"N 74°07'29.01"W	2548/ 8358		14R / 32L		14L	3800	3950	3800	3800	14R	3800	4100	3860	3800	
14R	127° 02' / 135°	04°42'37.78"N 74°10'08.97"W	2544.5/ 8348	ASFALTO 119/F/C/W/T	14L / 32R	FRANJA: 3920.00 x 300.00											
32L	307° 02' / 315°	04°41'23.28"N 74°08'30.60"W	2545.5/ 8351		14R / 32L		32R	3800	3950	3800	3800	32L	3800	4100	3860	3800	

CALLE DE RODAJE		
RESISTENCIA;		ANCHURA;
TWY A1, A2, A3, A9, A10, H, H3, H4, K4:	PCN 104/F/D/W/T	A, A2, A4, A5, A7, B7, K7 A3, A6, A8, A9, A10, B, B5, B8, B9 B10, H, H3, K1, K2, K8, L
TWY A, A4, A5, A6, A7, A8, B, B5, B7, B8, B9, B10, M, N:	PCN 80/F/C/W/T	B1, B2, B4 B3
TWY B1:	PCN 56/F/D/X/T	B6
TWY B2:	PCN 24/R/C/W/T	A1, C, H1, H2, J
TWY B3:	PCN 66/F/D/X/T	B11, J3
TWY B4:	PCN 10/F/D/X/T	B12
TWY B5:	PCN 9/R/B/W/T	B13
TWY B6, B16:	PCN 40/F/D/X/T	B14
TWY B11:	PCN 66/F/C/X/T	B15
TWY B12:	PCN 60/R/B/W/T	B16
TWY B13, 14:	PCN 42/F/D/X/T	D, F, G
TWY B15:	PCN 66/F/D/X/T	E
TWY C:	PCN 63/F/D/X/T	H4
TWY D, F, G:	PCN 110/F/C/X/T	J1
TWY D (Plataforma):	PCN 80/F/D/X/T	J2
TWY E, G (Plataforma):	PCN 100/R/B/W/T	K
TWY F (Plataforma):	PCN 80/R/A/W/T	K3
TWY H1, H2:	PCN 65/R/B/X/T	K4
TWY J:	PCN 63/F/D/X/T	K5
TWY J1, J2:	PCN 105/F/C/X/T	K6, M, N
TWY J3:	PCN 110/F/C/X/T	P
TWY K:	PCN 90/F/C/X/T	
TWY K1, K2, K3, K5, K6, K7, K8:	PCN 105/F/C/Y/T	
TWY P:	PCN 104/F/C/W/T	
TWY L:	PCN 105/F/D/X/T	
	PCN 83/F/B/X/T	

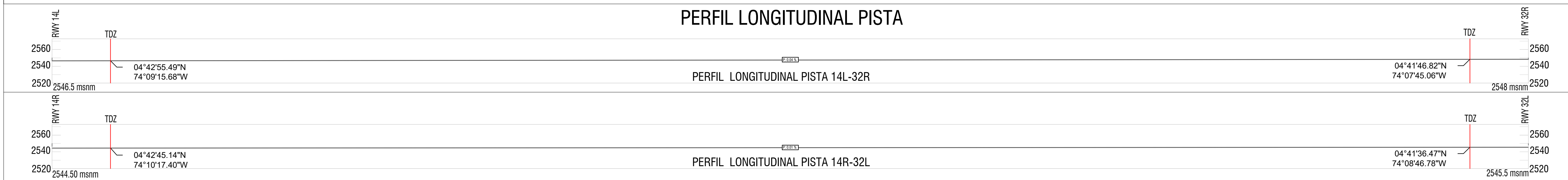
RWY	INTERSECCIÓN	DISTANCIA TORA (m)	RWY	INTERSECCIÓN	DISTANCIA LDA (m)
14L	A4	2577	14L	A4	1230
	A5	1907		A5	1893
	A8	2637		A8	2157
32R	A7	2558	32R	A7	1242
	A5	1893		A5	1907
14R	K3	2532	14R	K5	2450
	K4	1901		K6	3168
32L	K6	3167	32L	K4	1901
	K5	2450		K3	2532

LOCALIZACIÓN

- Torre Control Eldorado
- Edificio Terminal Nacional e Internacional - T1
- Edificio Terminal Puente Aéreo - T2
- Plataforma Nacional
- Plataforma Internacional
- Posiciones Remotas
- Plataforma Puente Aéreo
- Plataforma Carga
- Aviación General 14L
- Aviación General 32R
- Servicio de Extinción de Incendios Norte (SEI)
- Servicio de Extinción de Incendios Sur (SEI)
- Plataforma FAC (CATAM)
- Plataforma EJC
- Plataforma ARC
- Plataforma Policía Nacional Col
- Edificio AEROCIVIL
- Centro Estudios Aeronáuticos-CEA
- Bodegas de Carga
- Centro Nacional de Aeronavegación
- Almacenamiento de Combustibles
- Edificio de Carga en Cuarentena
- Recinto Prueba de Motores (G1)
- Zona de Parqueo - Mantenimiento (G2, G3)
- Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia -CGAC
- AIS / ARO



PERFIL LONGITUDINAL PISTA



PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES - OACI
Plataforma T1 - Terminal 1 (Nacional, Internacional)

ARP 04°42'05,78" N
74°08'49,00" W
ELEV 2548 m
8359 ft

RWY 14R - 30L	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,25 MHz	118,25 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,1 MHz	118,25 MHz
GND 121,6 MHz	122,40 MHz

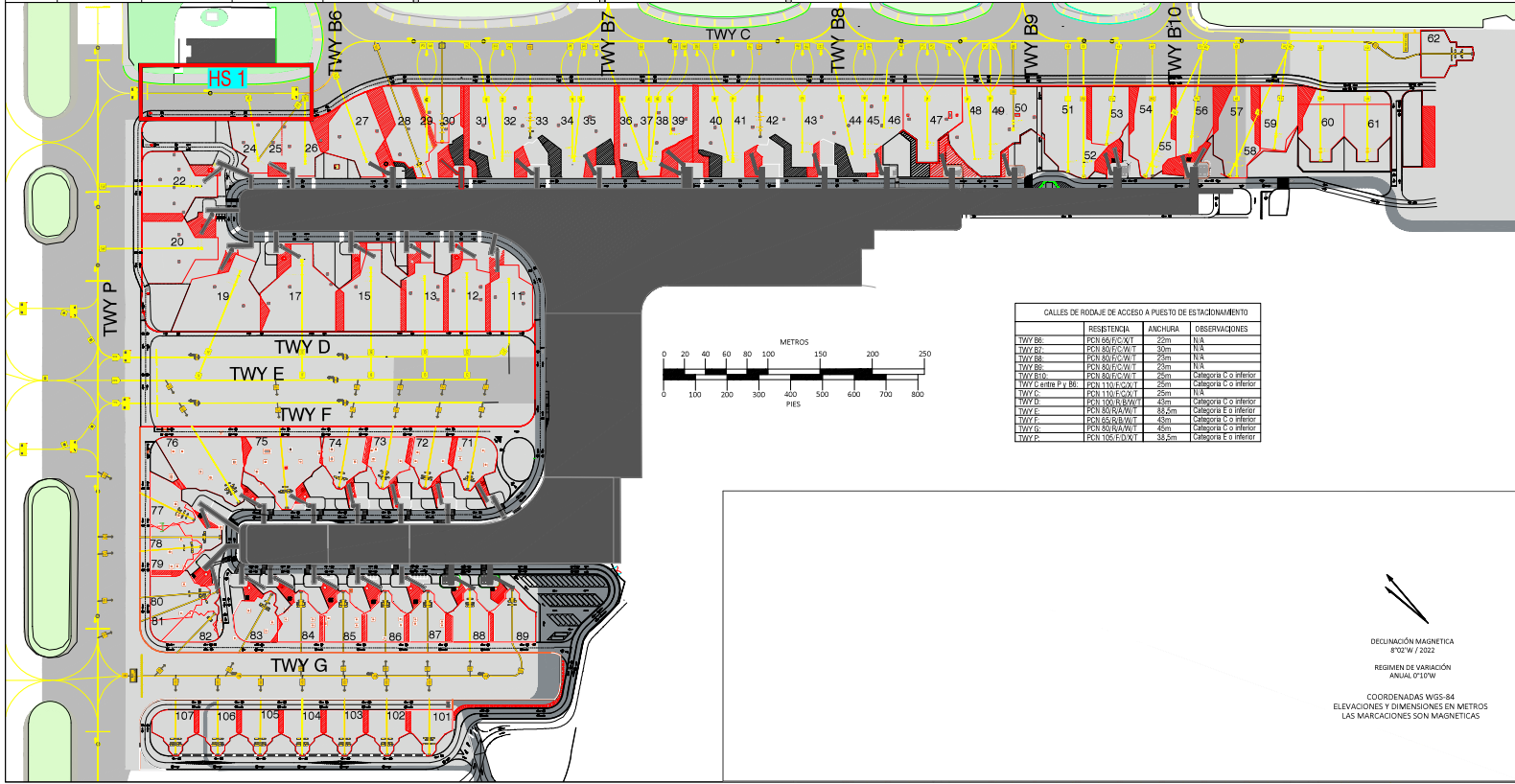
ATIS	
127,8 MHz	
CLR	
121,6 MHz	122,9 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCION GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE
14L	127° 01' / 135°	04°42'05,78"N 74°08'49,00"W	04°42'05,173"N 74°08'56,805"W	04°41'27,325"N 74°07'21,344"W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PUNTO DE ESPERA (MSTA OBRAS EN PROGRESO) LUGAR CRITICO / HOTSPOT
32R	307° 01' / 315°	04°41'33,47"N 74°07'29,01"W			
14R	127° 02' / 135°	04°42'05,78"N 74°10'03,378"W	04°42'05,178"N 74°10'03,378"W	04°41'15,733"N 74°08'20,651"W	
32L	307° 02' / 315°	04°41'23,28"N 74°09'30,80"W			

ELEVACION DE PLATAFORMA
2547 mbs / 8356ft
RESISTENCIA DE PLATAFORMA
PCN 108/R/A/W/T

HS 1 TWY C entre P y B6 sob ingreso a puestos de estacionamiento - tránsito rotoado.



PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES - OACI
Plataforma de Carga

ARP 04°42'05,78" N
74°08'49,00" W
ELEV 2548 m
8358 ft

RWY 14R - 32L	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,25 MHz	118,35 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,1 MHz	118,35 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	CLR
121,8 MHz	122,8 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

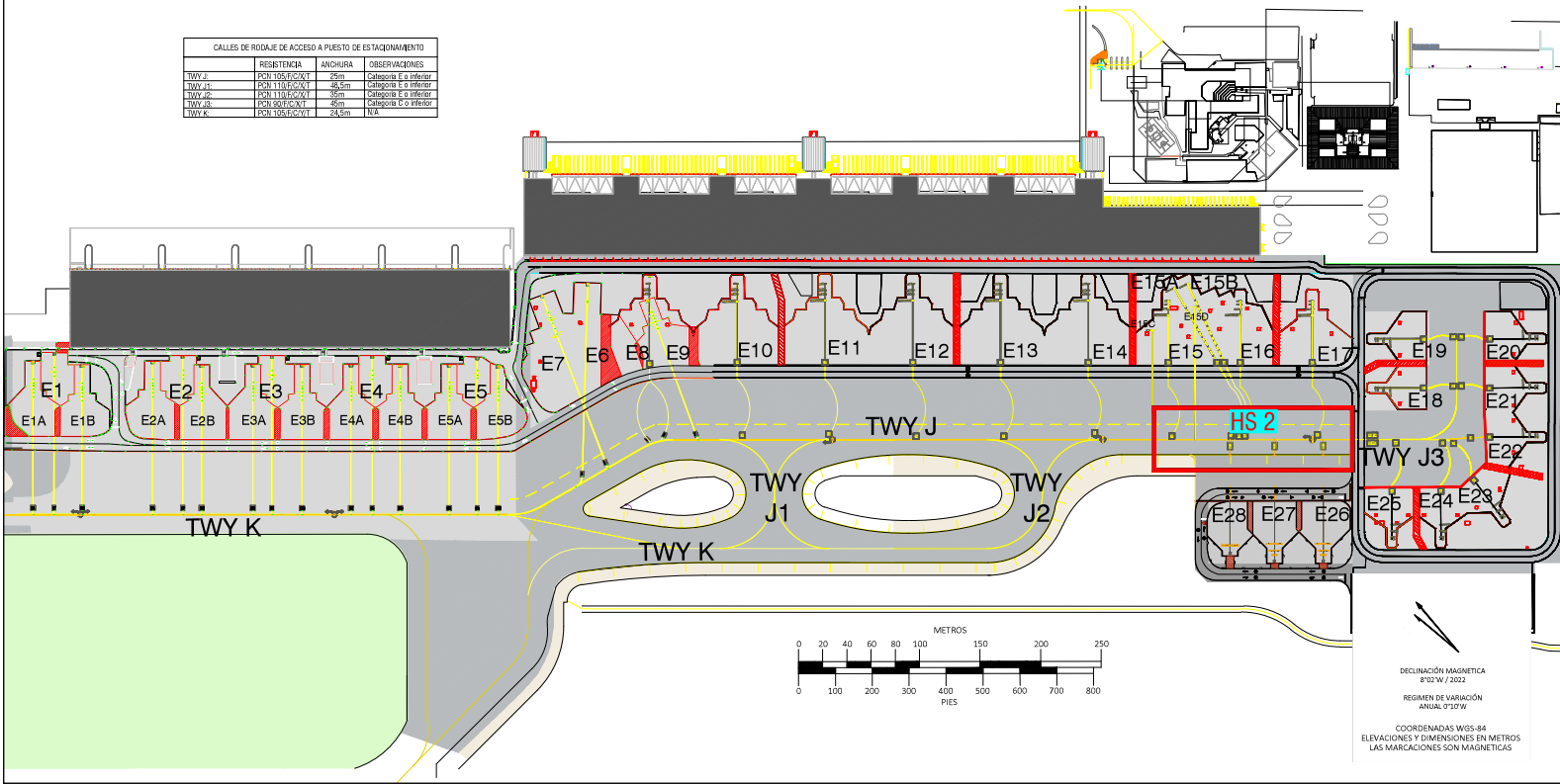
RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE
14L	127° 01' / 135°	04°42'05,78" N 74°08'49,00" W	04°42'45,172" N 74°08'56,305" W	04°41'21,625" N 74°07'21,344" W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PUNTO DE ESPERA: FLETA ORNAS EN PROGRESO LUGAR CRITICO / HOTSPOT
32R	307° 01' / 315°	04°41'53,74" N 74°07'29,01" W			
14R	127° 02' / 135°	04°42'09,78" N 74°10'08,97" W	04°42'09,178" N 74°10'08,378" W	04°41'15,731" N 74°08'20,251" W	
32L	307° 02' / 315°	04°41'53,28" N 74°08'30,00" W			

ELEVACION DE PLATAFORMA
2546mts/ 8353ft

RESISTENCIA DE PLATAFORMA
PCN 126/R/A/W/T

HS 2 PSN PRKG E15, E15A, E15B, E16, E17 ACFT que se detengan ingresando deberán ser remolcadas.
SPOT 41 limitado hasta categoría C o inferior.

CALLES DE ROSAJE DE ACCESO A PUESTO DE ESTACIONAMIENTO		
TWY	RESISTENCIA	ANCHURA
TWY J	PCN 126/F/C/V/T	25m
TWY J1	PCN 118/F/C/V/T	45,5m
TWY J2	PCN 118/F/C/V/T	39m
TWY J3	PCN 90/F/C/V/T	45m
TWY K	PCN 126/F/C/V/T	24,5m



PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES - OACI
Plataforma T2 - Terminal 2

ARP 04°42'05,78" N
74°08'49,00" W
ELEV 2548 m
8358 ft

RWY 14R - 32L	
PRINCIPAL	ALTERNATA
TWR 118,25 MHz	118,35 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R	
PRINCIPAL	ALTERNATA
TWR 118,1 MHz	118,25 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	
CLR	
121,8 MHz	122,8 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

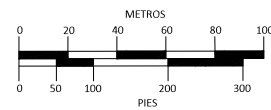
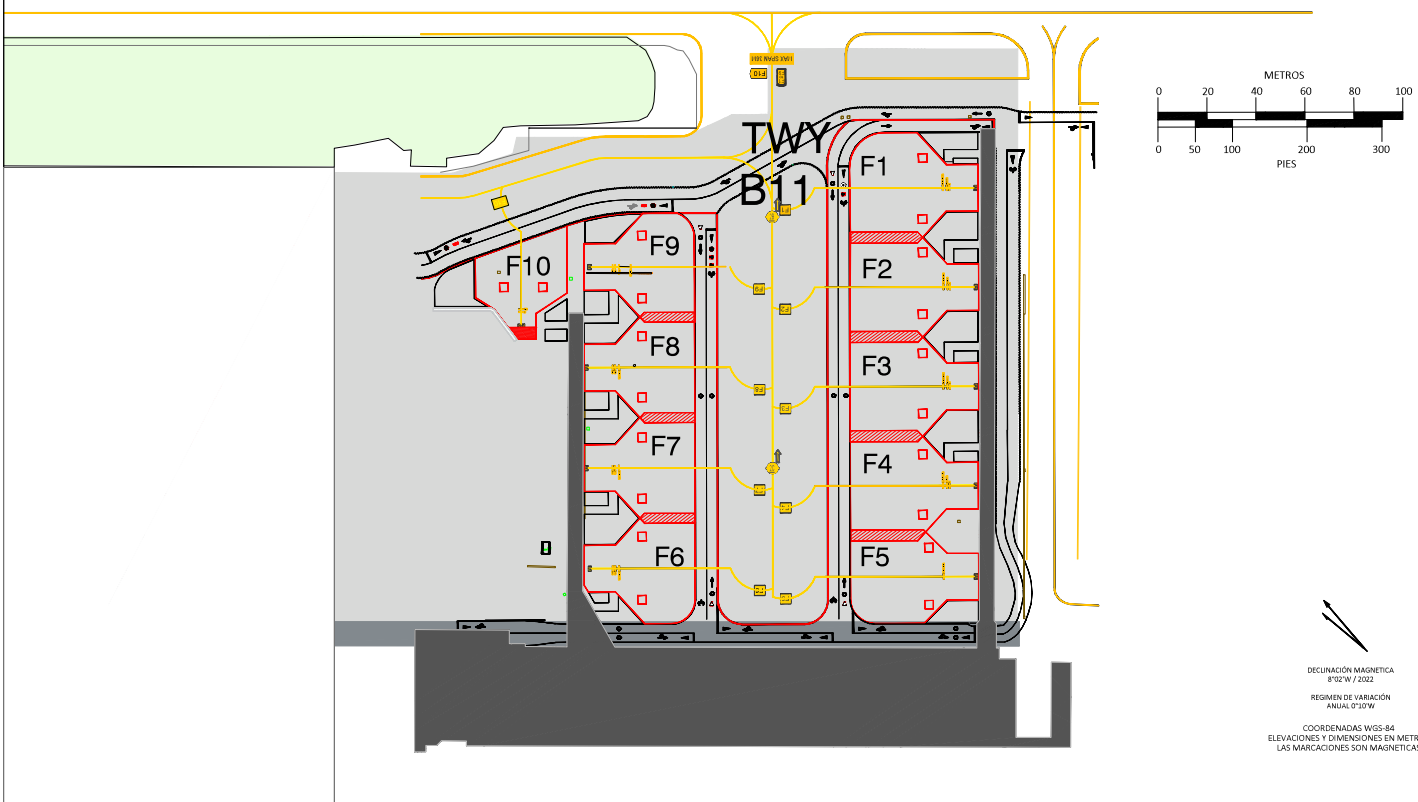
RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	I.L.S / GP	I.L.S / LLZ
14L	127° 01' / 135°	04°32'46,21"N 74°09'07,42"W	04°42'45,179" N 74°08'56,205" W	04°41'27,925" N 74°07'21,344" W
32R	307° 01' / 315°	04°41'53,74"N 74°07'29,01"W		
14R	127° 02' / 135°	04°42'29,29"N 74°10'03,37"W	04°42'29,178" N 74°10'03,378" W	04°41'15,731" N 74°09'20,251" W
32L	307° 02' / 315°	04°41'53,28"N 74°08'20,60"W		

CLAVE	
BÁRRAS DE PARADA	
SALIDA	
LLCADA	
SPOT	
PUNTO DE ESFERA PISTA	
OBRAS EN PROGRESO	
LUGAR CRÍTICO / HOTSPOT	

ELEVACION DE PLATAFORMA
2547 m / 8358 ft

RESISTENCIA DE PLATAFORMA
PCN 65/R/B/W/T

ANCHO TWY B11: 45 m
PCN TWY B11: 65/R/S/W/T



DECLINACIÓN MAGNÉTICA
8°02' W / 2022

REGIMEN DE VARIACIÓN
ANUAL 0,000 W

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

PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTO EN TIERRA
CONFIGURACIÓN OCCIDENTE - PISTA 32R/32L
OACI

ARP 04°42'05,78" N
74°08'49,00" W
ELEV 2546 m
8358 ft

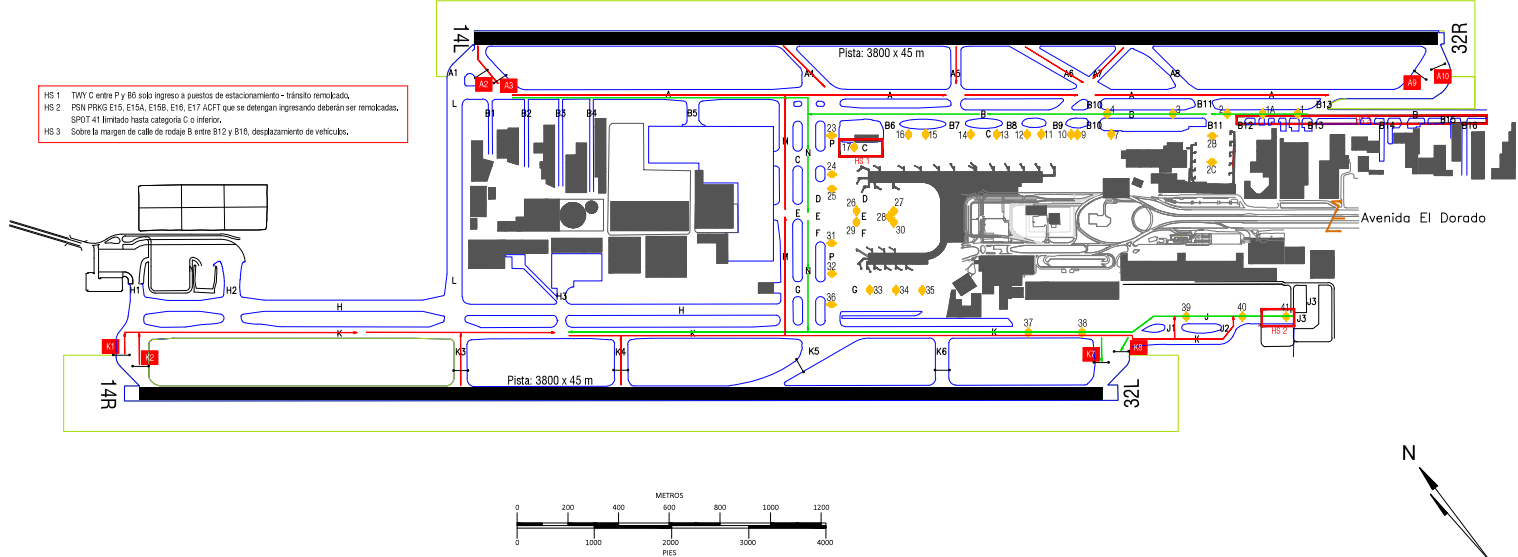
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,25 MHz	118,35 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,1 MHz	118,35 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	
CLR	
121,6 MHz	122,3 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN BEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	SPOT	Coordenadas (WGS-84) Latitud (N) Longitud (W)	Observaciones	SPOT	Coordenadas (WGS-84) Latitud (N) Longitud (W)	Observaciones	SPOT	Coordenadas (WGS-84) Latitud (N) Longitud (W)	Observaciones
14L	127° 01' / 135°	04'40'48,21" N 74'03'07,42" W	04°42'45,173" N 74°08'56,605" W	04°41'27,925" N 74°07'21,244" W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PLUNTO DE ESPERA PISTA OBRAS EN PROGRESO LUGAR CRÍTICO / HOTSPOT	11	04°42'50,113" N 74°08'26,819" W	ILS	18	04°42'57,871" N 74°08'14,401" W	ILS	31	04°41'58,108" N 74°08'02,811" W	Estacionamiento
32R	307° 01' / 315°	04°41'32,24" N 74°07'23,21" W				28	04°41'30,113" N 74°07'20,412" W	Cabeceos C a pista	16	04°42'41,112" N 74°07'51,414" W	ILS	33	04°41'50,213" N 74°08'02,811" W	ILS
14R	127° 02' / 135°	04°42'05,78" N 74°10'05,37" W	04°42'05,733" N 74°10'05,378" W	04°41'15,733" N 74°09'20,651" W		29	04°42'05,781" N 74°10'05,371" W	Cabeceos C a pista	17	04°42'05,781" N 74°10'05,371" W	ILS	34	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
32L	307° 02' / 315°	04°41'23,28" N 74°08'30,62" W				30	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	19	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	35	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						32	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	20	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	36	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						33	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	21	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	37	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						34	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	22	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	38	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						35	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	23	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	39	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						36	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	24	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	40	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						37	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	25	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	41	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						38	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	26	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	42	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						39	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	27	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	43	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						40	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	28	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	44	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						41	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	29	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	45	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						42	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	30	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	46	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						43	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	31	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	47	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						44	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	32	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	48	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						45	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	33	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	49	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS
						46	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	Cabeceos C a pista	34	04°41'23,281" N 74°08'30,621" W	ILS	50	04°41'59,213" N 74°08'02,811" W	ILS



- HS 1 TWY C entre P y B6 solo ingreso a puestos de estacionamiento - tránsito remolcado,
- HS 2 P50A P50K E15, E15A, E15B, E16, E17 ACFT que se detengan ingresando deberán ser remolcadas,
- SPOT 41 limitado hasta categoría C o inferior,
- HS 3 Sobre la margen de calle de rodaje B entre B12 y B16, desplazamiento de vehículos,

N
DECLINACIÓN MAGNÉTICA
8°02' W / 2022
REGIMEN DE VARIACION
ANUAL 0°30' W
COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS

PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTO EN TIERRA
CONFIGURACIÓN ORIENTE - PISTA 14R/14L
OACI

ARP 04°42'05,78"N
74°08'49,00"W
ELEV 2548 m
8359 ft

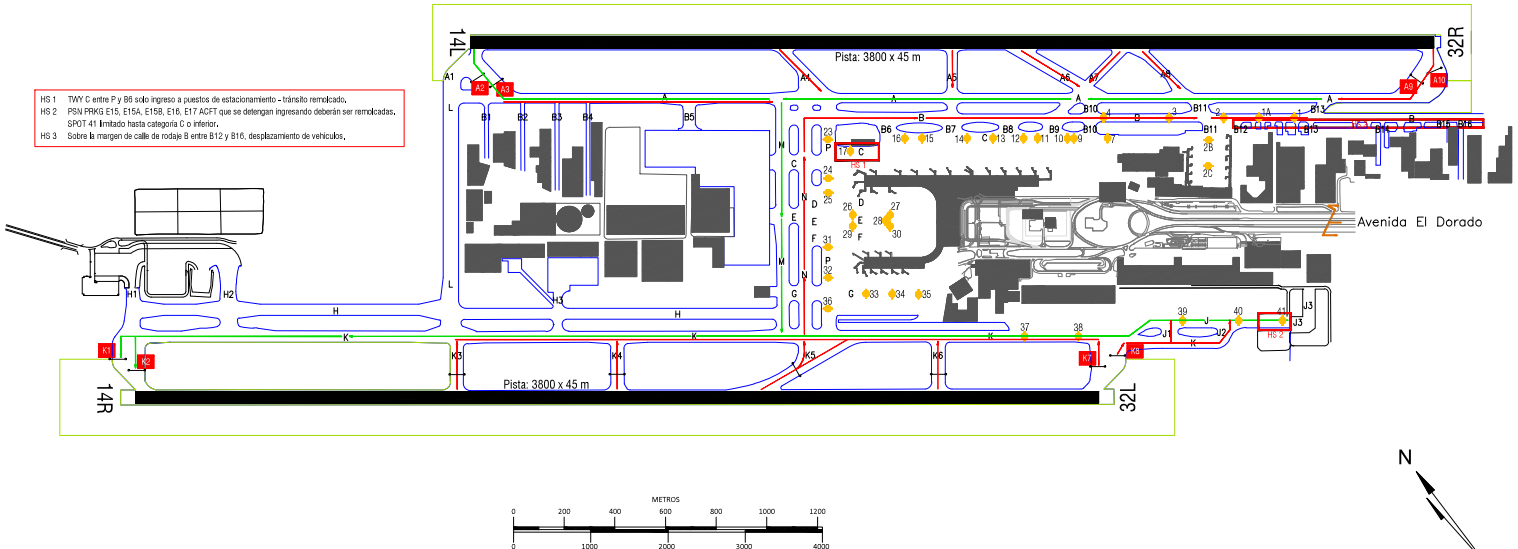
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,25 MHz	118,25 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,1 MHz	118,25 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATS	
127,8 MHz	CLR
121,6 MHz	122,8 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCION GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	SPOT	Coordenadas (WGS-84) Latitud (N) Longitud (W)	Observaciones	SPOT	Coordenadas (WGS-84) Latitud (N) Longitud (W)	Observaciones	SPOT	Coordenadas (WGS-84) Latitud (N) Longitud (W)	Observaciones
14L	127° 01' / 135°	04°42'49,21"N 74°09'07,42"W	04°42'45,173" N 74°08'56,805" W	04°41'27,325" N 74°07'51,344" W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PUNTO DE ESPERA PISTA OBRAS EN PROGRESO LUGAR CRITICO / HOTSPOT	1	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	13	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	30	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior
32R	307° 01' / 315°	04°41'33,47"N 74°07'25,011"W				2	04°41'33,470 74°07'25,011	Categoría C a inferior	14	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	31	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
14R	127° 02' / 135°	04°42'37,78"N 74°10'03,579"W	04°42'05,178" N 74°10'03,579" W	04°41'15,733" N 74°08'20,651" W		3	04°42'37,780 74°10'03,579	Categoría C a inferior	15	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	32	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
32L	307° 02' / 315°	04°41'22,28"N 74°08'30,809"W				4	04°41'22,280 74°08'30,809	N/A	16	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	33	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						5	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior	17	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	34	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						6	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	18	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	35	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						7	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior	19	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	36	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						8	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior	20	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	37	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						9	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior	21	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	38	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						10	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	22	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	39	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						11	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior	23	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	40	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A
						12	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	24	04°42'49,210 74°09'07,420	N/A	41	04°42'49,210 74°09'07,420	Categoría C a inferior



- HS 1 TWY C entre P y B6 solo ingreso a puestos de estacionamiento - tránsito reindicado.
- HS 2 PSN PRNG E15, E15A, E15B, E16, E17 ADCT que se detengan ingresando deberán ser reindicados.
- SPOT H1 limitado hasta categoría C a inferior.
- HS 3 Sobre la margen de calle de rodaje B entre B12 y B16, desplazamiento de vehículos.

N

DECLINACIÓN MAGNETICA
8°02' W / 2022

REGIMEN DE VARIACIÓN
ANUAL 0°10' W

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

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMOS - OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)
RWY 14L / 32R

ARP 04°42'05,76"N
74°08'49,00"W
ELEV 2548 m
8358 ft

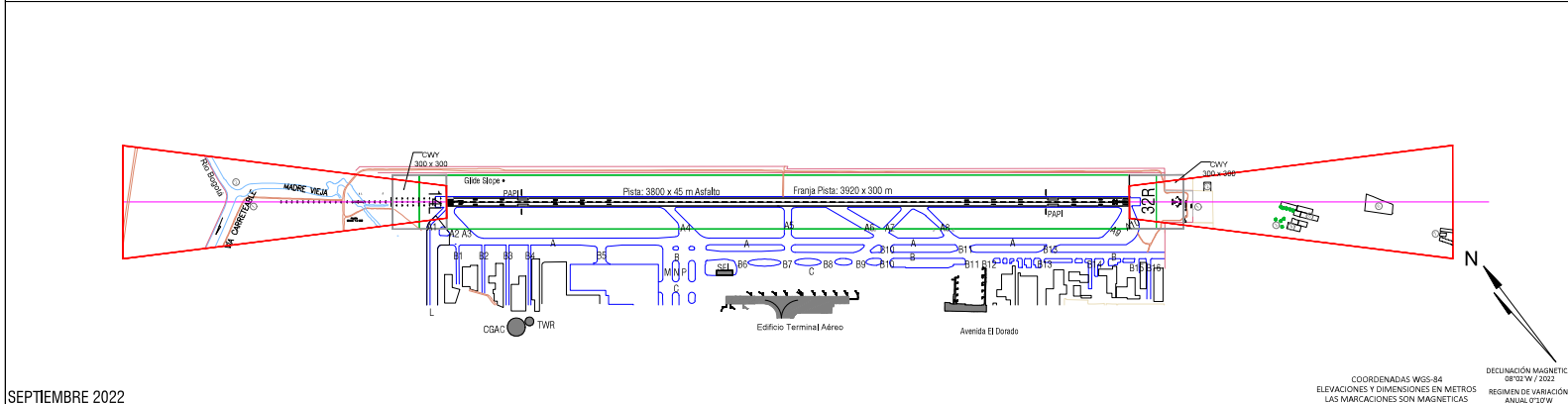
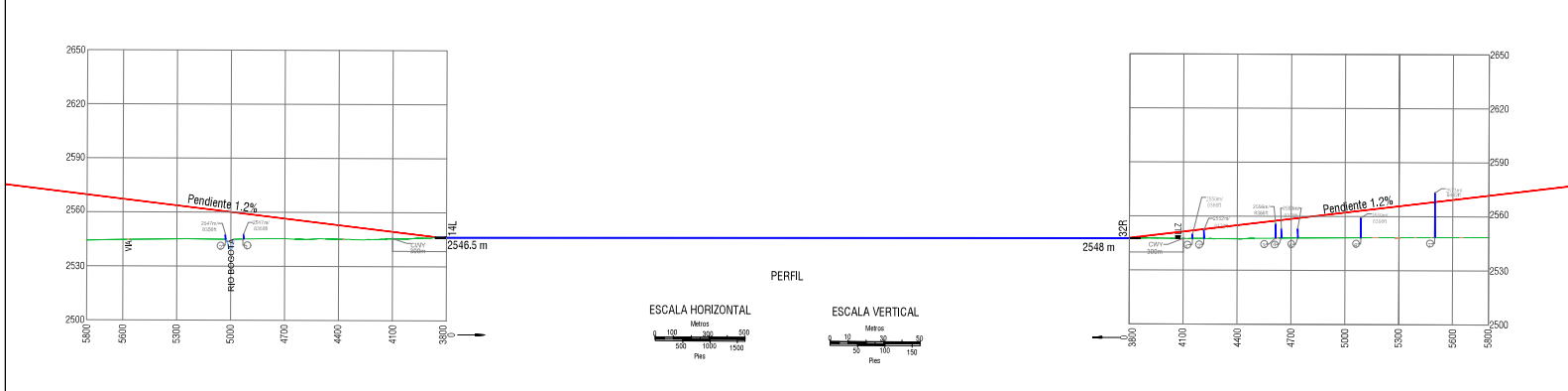
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118,25 MHz	118,35 MHz
GND 122,25 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 116,1 MHz	118,35 MHz
GND 121,8 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	
CLR	
121,8 MHz	
122,8 MHz	

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS	DISTANCIAS DECLARADAS (m)				RWY	Identificación de Obstáculo	RWY	Identificación de Obstáculo						
14L	127° 01' / 135°	04°42'48,21"N 74°09'01,42"W	04°42'45,19"N 74°08'56,80"W	04°41'27,925"N 74°07'21,244"W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PUNTO DE ESPERA PISTA OBRAS EN PROGRESO	PRECISIÓN COORDENADAS INFERIOR AL METRO	PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA	PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA	32R	1. Malla cerramiento Aeropuerto 2. Hangar 3. Elemento Arboreo 4. Construcción 5. Construcción 6. Construcción 7. Construcción	14L	1. Malla Rio Bogota 2. Malla Rio Bogota
32R	307° 01' / 315°	04°41'33,74"N 74°07'28,01"W					14L	3800	3950	3800	3800	14R	3800	4100	3860	3800				
14R	127° 02' / 135°	04°42'37,78"N 74°10'08,97"W	04°42'29,178"N 74°10'03,378"W	04°41'15,733"N 74°08'20,661"W			32R	3800	3950	3800	3800	32L	3800	4100	3860	3800				



SEPTIEMBRE 2022

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMOS - OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)
RWY 14R / 32L

ARP 04°42'05,76"N
74°08'49,00"W
ELEV 2548 m
8358 R

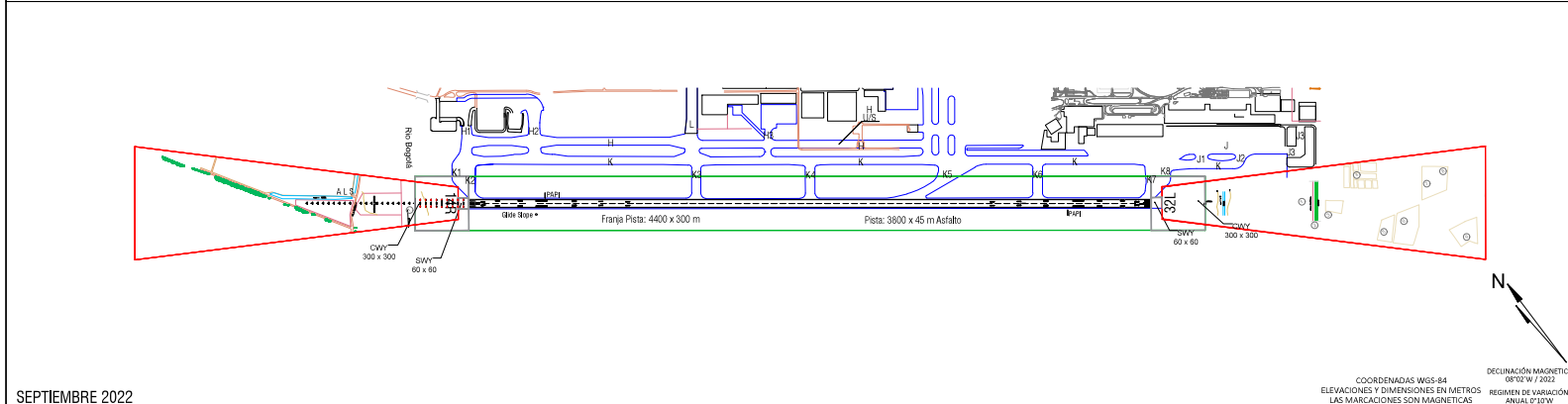
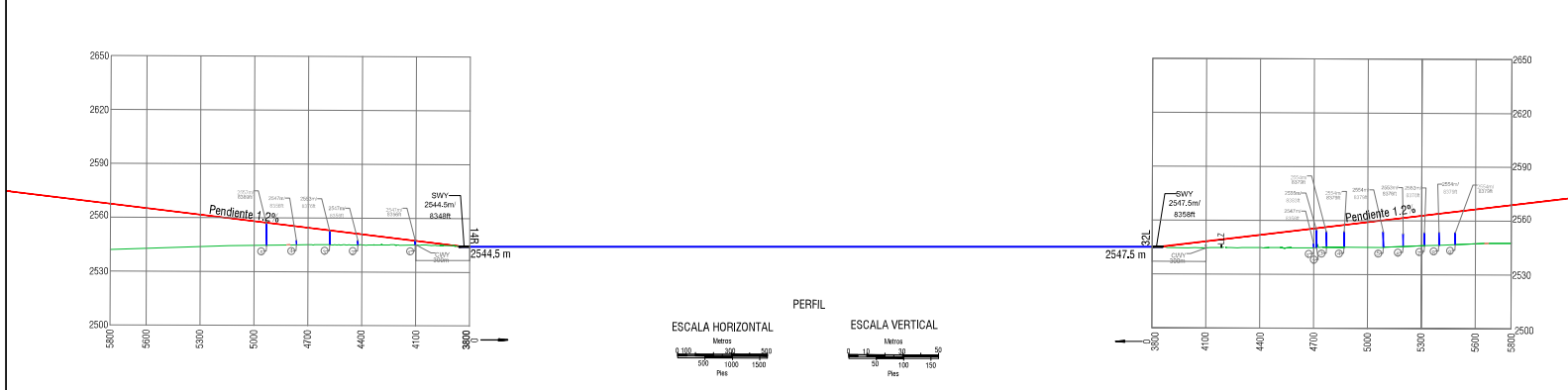
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	AL TERNA
TWR 118,25 MHz	118,35 MHz
GND 122,75 MHz	122,40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	AL TERNA
TWR 118,1 MHz	118,25 MHz
GND 121,2 MHz	122,40 MHz

ATIS	
127,8 MHz	
CLR	
121,6 MHz	
122,9 MHz	

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS	DISTANCIAS DECLARADAS (m)								RWY	Identificación de Obstáculo	RWY	Identificación de Obstáculo		
14L	127° 01' / 135°	04°42'48,21"N 74°09'01,42"W	04°42'45,179"N 74°08'56,805"W	04°41'37,625"N 74°07'21,344"W	BARRAS DE PARADA SALIDA LLEGADA SPOT PUNTO DE ESPERA PISTA OBRAS EN PROGRESO	PRECISIÓN COORDENADAS INFERIOR AL METRO	PISTA	TORA	TOGA	ASDA	LDA	PISTA	TORA	TOGA	ASDA	LDA	32L	1. Malla cerramiento Aeropuerto 2. Malla 3. Construcción 4. Construcción 5. Construcción 6. Construcción 7. Construcción 8. Construcción 9. Construcción	14R	1. Malla cerramiento Aeropuerto 2. Malla 3. Elemento Arbores 4. Malla 5. Elemento Arbores
32R	307° 01' / 315°	04°41'33,74"N 74°07'28,01"W			14L		3800	3950	3800	3800	14R	3800	4100	3960	3800					
14R	127° 02' / 135°	04°42'37,78"N 74°10'08,972"W	04°42'26,178"N 74°10'03,378"W	04°41'15,733"N 74°08'20,681"W			32R	3800	3950	3800	3800	32L	3800	4100	3960	3800				
32L	307° 02' / 315°	04°41'23,28"N 74°08'30,60"W																		



SEPTIEMBRE 2022

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

DECLINACION MAGNETICA
08°02' W / 2022
REGIMEN DE VARIACION
ANUAL 0'10"W

CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI
RWY 14L / 32R
DISTANCIAS Y ELEVACIONES EN METROS

ARP 04°42'05,78" N
74°08'48,00" W
ELEV 2548 m
8358 ft

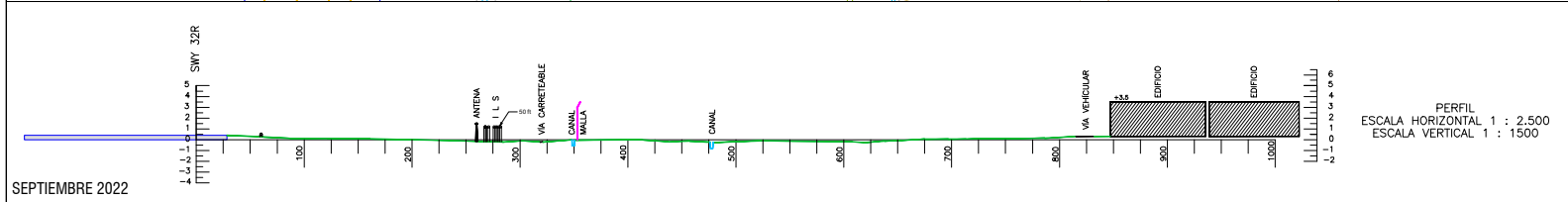
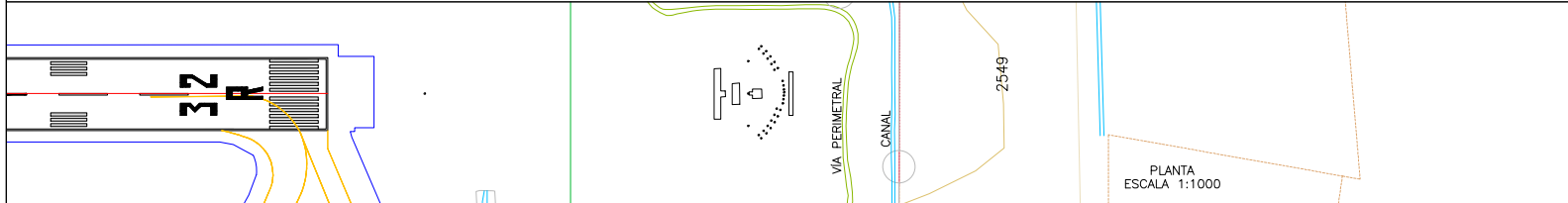
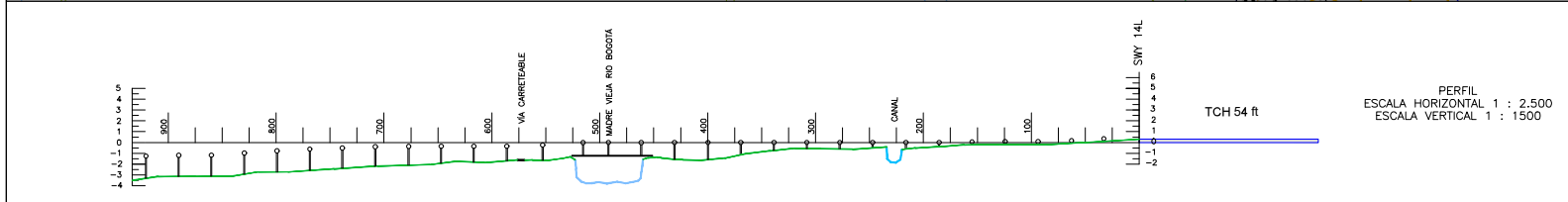
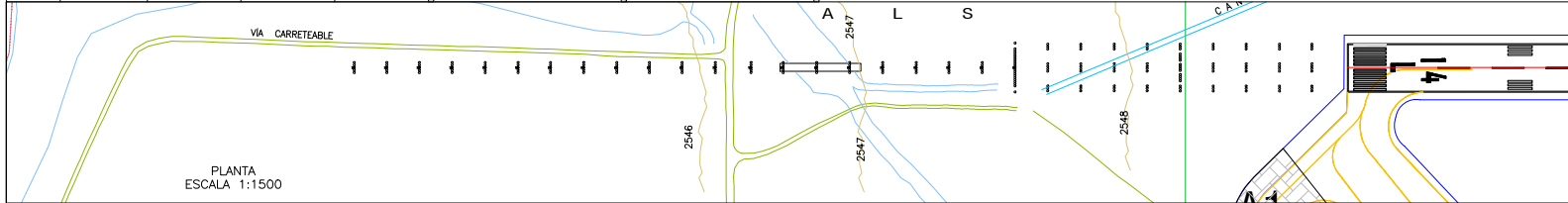
RWY 14L - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118.25 MHz	118.35 MHz
GND 122.75 MHz	122.40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118.1 MHz	118.35 MHz
GND 121.8 MHz	122.40 MHz

ATIS	
127.8 MHz	CLR
121.6 MHz	122.9 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN GEO/MAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS
14L	127° 01' / 135°	04°42'05,78" N 74°08'48,00" W	04°42'45,179" N 74°08'50,205" W	04°41'27,925" N 74°07'21,344" W	EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE FERROCARRIL CURVA DE NIVEL PERFIL DEL EJE DEVIACIÓN DE POR LO MENOS DEL RESPECTO AL PERFIL DEL EJE LUCES DE APROXIMACIÓN	
32R	307° 01' / 315°	04°41'53,74" N 74°07'29,01" W				
14R	127° 02' / 135°	04°42'07,78" N 74°08'03,37" W	04°42'29,178" N 74°08'03,378" W	04°41'15,730" N 74°08'20,251" W		
32L	307° 02' / 315°	04°41'53,28" N 74°08'03,60" W				



SEPTIEMBRE 2022

CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI
RWY 14R / 32L
DISTANCIAS Y ELEVACIONES EN METROS

ARP 04°42'05,76" N
74°08'49,00" W
ELEV 2548 m
8358 ft

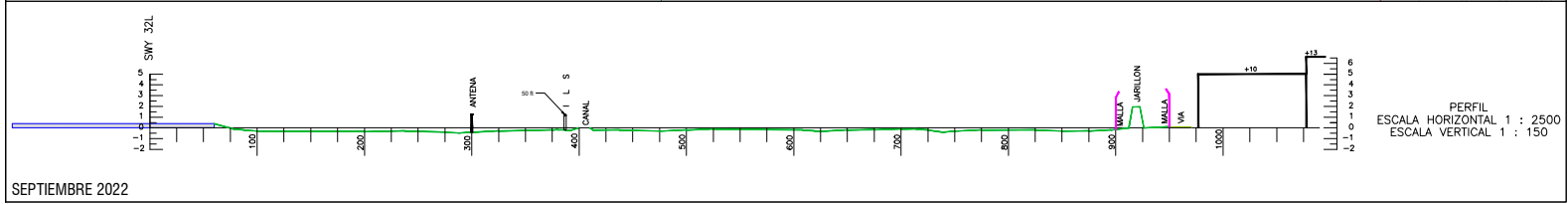
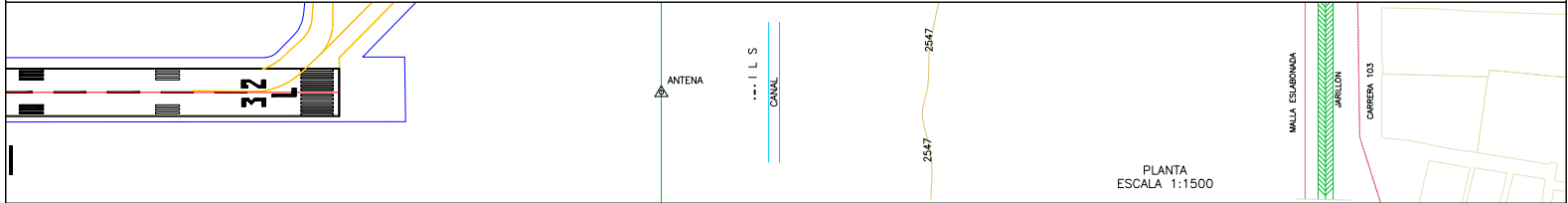
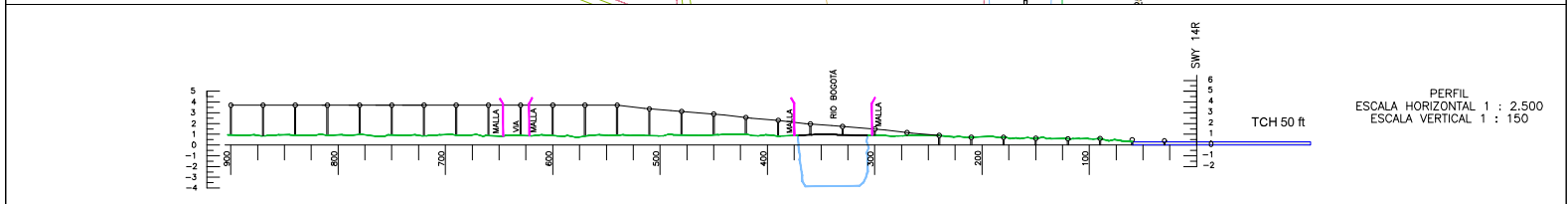
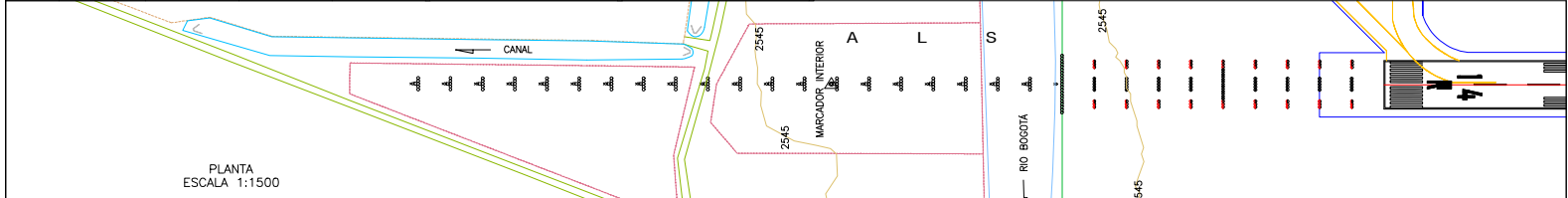
RWY 14R - 32L (SUR)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118.25 MHz	118.35 MHz
GND 122.75 MHz	122.40 MHz

RWY 14L - 32R (NORTE)	
PRINCIPAL	ALTERNIA
TWR 118.1 MHz	118.35 MHz
GND 121.8 MHz	122.40 MHz

ATIS	
127.8 MHz	
CLR	
121.6 MHz	122.9 MHz

SKBO-BOGOTÁ D.C.
EL DORADO
COLOMBIA

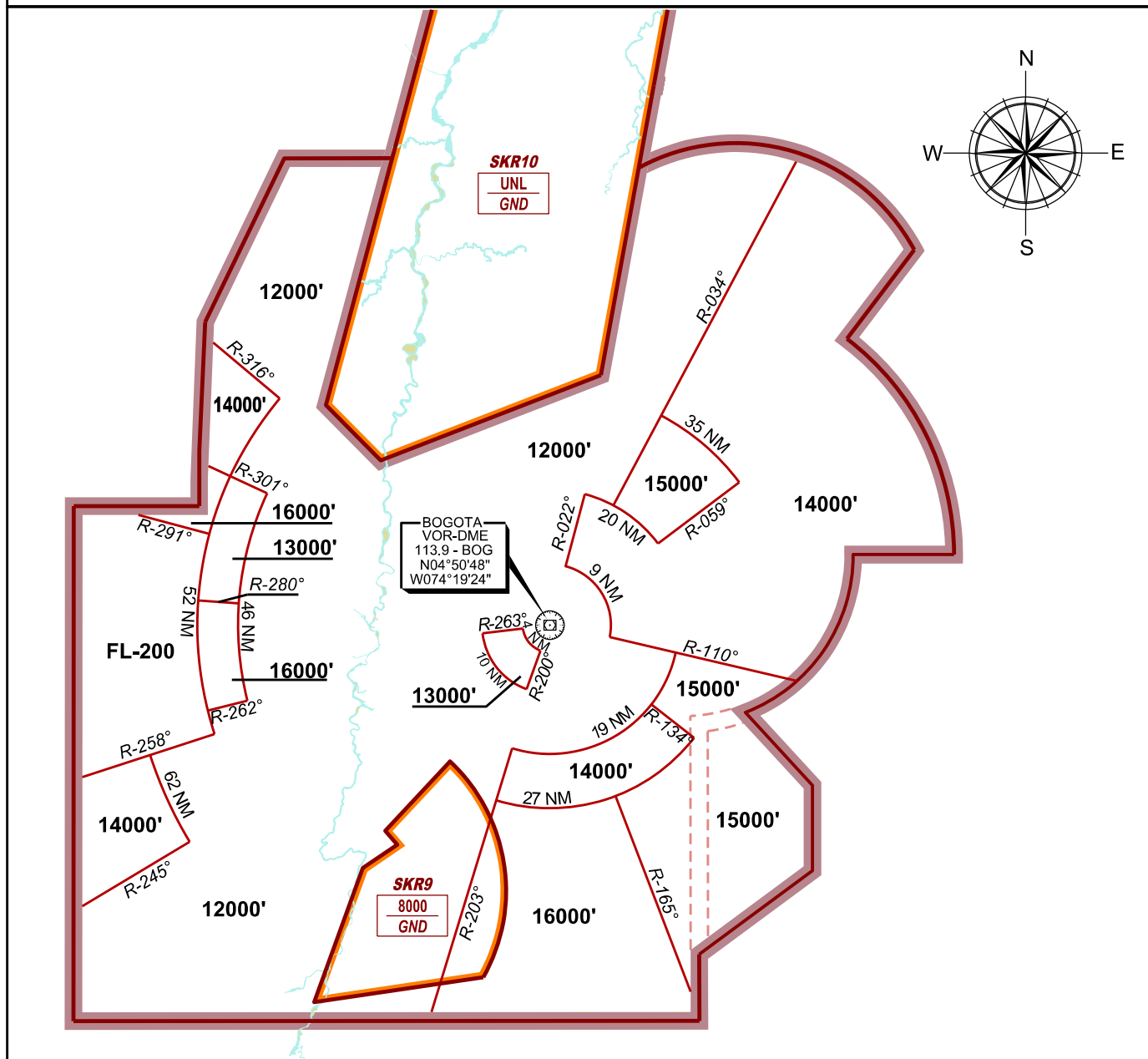
RWY	DIRECCIÓN GEOMAG	THR	ILS / GP	ILS / LLZ	CLAVE	NOTAS
14L	127° 01' / 135°	04°42'48,21" N 74°09'07,42" W	04°42'45,178" N 74°08'56,205" W	04°41'27,305" N 74°07'21,344" W	EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE FERROCARRIL CURVA DE NIVEL PERFIL DEL EJE	
32R	307° 01' / 315°	04°41'33,74" N 74°07'39,01" W	04°42'32,78" N 74°08'06,67" W	04°41'15,738" N 74°08'20,651" W	DESVIACIÓN DE PUNTO MENOS 300 RESPECTO AL PERFIL DEL EJE	
14R	127° 02' / 135°	04°42'29,178" N 74°09'03,278" W	04°42'29,178" N 74°09'03,278" W	04°41'15,738" N 74°08'20,651" W	LUCES DE APROXIMACIÓN	
32L	307° 02' / 315°	04°42'29,178" N 74°09'03,278" W	04°42'29,178" N 74°09'03,278" W	04°41'15,738" N 74°08'20,651" W		



SEPTIEMBRE 2022

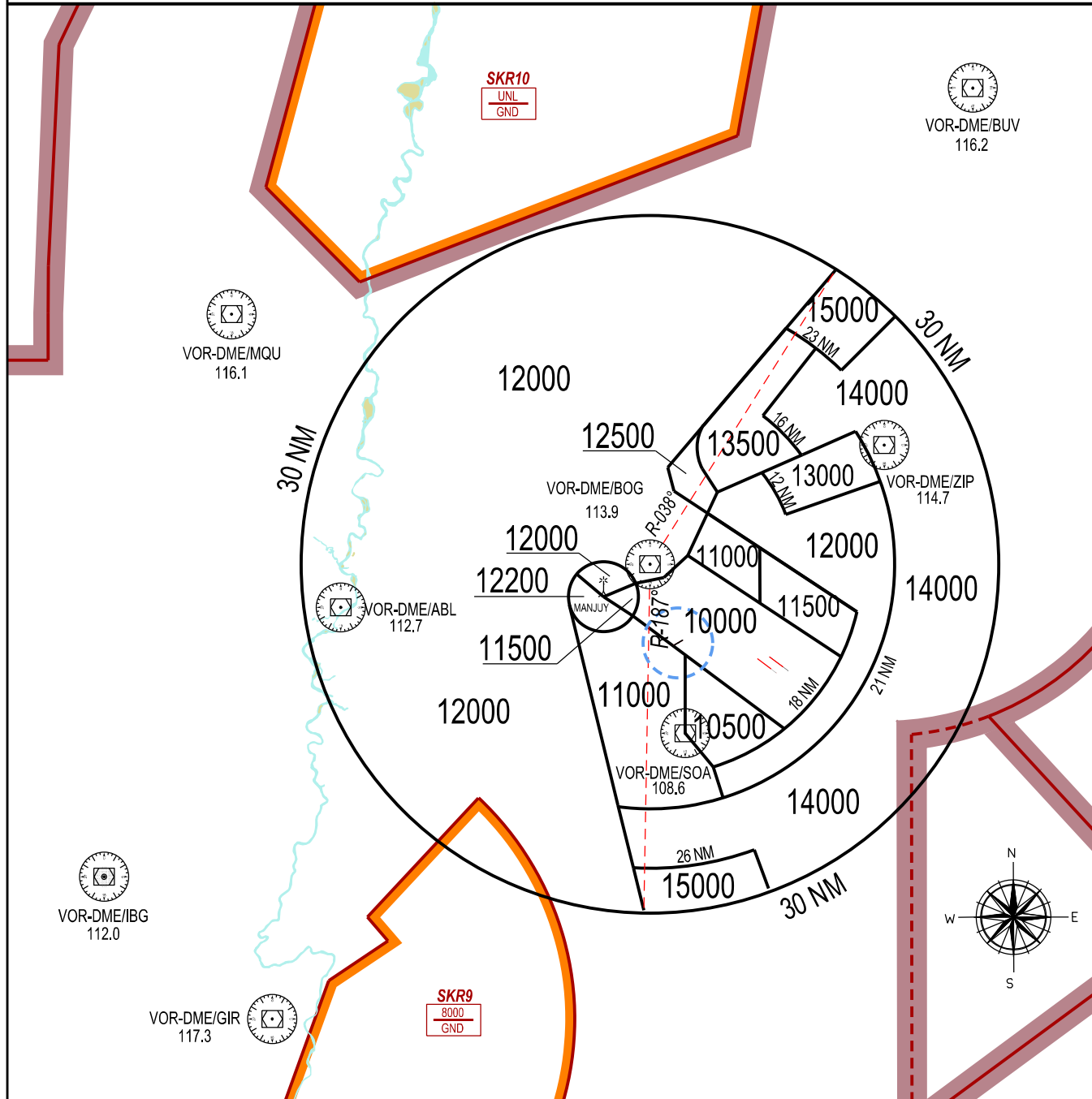
ALTITUDES MINIMAS DE AREA BOGOTA

VOR-DME BOGOTA



ALTITUDES MINIMAS DE VECTORIZACION

AREA TERMINAL BOGOTA



* ESTAS ALTITUDES NO SON CONSECUENTES CON LOS MEA'S.
* ESTA INFORMACION ES CON FINES ATC UNICAMENTE.

BOGOTÁ / ELDORADO
SKBO/
COORDENADAS WPT PROCEDIMIENTOS PBN

<i>WPT</i>	<i>Latitude/Longitude (WGS84) (Minimum resolution - DD MM SS.SS)</i>	
<i>RW14L</i>	N04 42 48.21	W074 09 07.42
<i>RW14R</i>	N04 42 37.78	W074 10 08.97
<i>RW32L</i>	N04 41 23.28	W074 08 30.60
<i>RW32R</i>	N04 41 33.74	W074 07 29.01
<i>AKROB</i>	N05 22 49.00	W073 25 37.00
<i>AMVES</i>	N04 54 45.99	W074 24 56.45
<i>ANLAV</i>	N04 43 23.00	W073 18 43.00
<i>ATANA</i>	N06 00 02.00	W074 49 50.00
<i>BITED</i>	N04 53 18.93	W075 06 05.37
<i>BO401</i>	N04 37 56.40	W074 14 35.77
<i>BO402</i>	N04 35 04.12	W074 10 25.89
<i>BO403</i>	N04 36 08.45	W074 05 57.82
<i>BO406</i>	N04 31 59.69	W074 20 42.30
<i>BO408</i>	N04 32 10.87	W073 52 42.26
<i>BO412</i>	N04 46 22.94	W074 20 36.23
<i>BO413</i>	N04 42 27.45	W074 18 34.46
<i>BO414</i>	N04 40 56.20	W074 17 19.92
<i>BO415</i>	N04 38 00.63	W074 13 41.92
<i>BO416</i>	N04 36 59.57	W074 11 35.32
<i>BO418</i>	N04 25 39.52	W073 39 49.87
<i>BO419</i>	N04 36 13.15	W074 08 11.80
<i>BO422</i>	N04 16 54.58	W074 29 42.56
<i>BO423</i>	N04 40 32.00	W074 06 07.47
<i>BO425</i>	N04 36 11.35	W074 08 42.31
<i>BO426</i>	N04 35 44.91	W074 24 22.97
<i>BO427</i>	N04 39 16.14	W074 05 42.74
<i>BO428</i>	N04 44 54.62	W074 36 03.04
<i>BO429</i>	N04 35 53.41	W074 07 53.13
<i>BO430</i>	N04 37 58.04	W074 05 32.48
<i>BO431</i>	N04 39 26.64	W074 04 41.12
<i>BO432</i>	N04 41 17.23	W074 17 58.15
<i>BO438</i>	N04 40 05.39	W074 51 22.12
<i>BO440</i>	N04 59 36.06	W075 04 37.77
<i>BO442</i>	N04 41 17.39	W074 08 22.83
<i>BO446</i>	N04 41 33.72	W074 07 29.01
<i>BO450</i>	N04 50 38.42	W074 40 18.10
<i>BO451</i>	N04 40 19.85	W074 07 06.85
<i>BO470</i>	N04 45 15.33	W074 13 37.01
<i>BO471</i>	N04 47 54.03	W074 15 51.69
<i>BO472</i>	N04 53 17.88	W074 16 39.35
<i>BO473</i>	N05 04 30.60	W074 18 18.40
<i>BO474</i>	N05 05 59.53	W074 26 41.73
<i>BO475</i>	N04 58 23.88	W074 29 44.37
<i>BO479</i>	N04 36 18.85	W074 09 01.67
<i>BO480</i>	N04 37 41.23	W074 06 19.43
<i>BO481</i>	N04 40 17.89	W074 07 04.27
<i>BO482</i>	N04 37 51.48	W074 05 15.99
<i>BO483</i>	N04 37 42.89	W074 06 38.09
<i>BO501</i>	N04 42 48.22	W074 09 07.45
<i>BO502</i>	N04 46 54.0	W074 12 18.74
<i>BO503</i>	N04 45 28.65	W074 12 39.50
<i>BO504</i>	N04 52 34.01	W074 07 38.58
<i>BO505</i>	N04 42 44.55	W074 26 17.54
<i>BO506</i>	N04 42 43.66	W074 10 16.73
<i>BO508</i>	N04 45 31.71	W074 13 58.65
<i>BO509</i>	N04 44 53.30	W074 15 35.85

<i>WPT</i>	<i>Latitude/Longitude (WGS84) (Minimum resolution - DD MM SS.SS)</i>	
<i>BO527</i>	N04 23 37.21	W074 40 55.46
<i>BO537</i>	N04 39 37.20	W074 37 54.05
<i>BO548</i>	N04 45 01.16	W074 39 04.61
<i>BO549</i>	N04 43 38.15	W074 21 50.50
<i>BO550</i>	N04 16 31.81	W074 17 18.47
<i>BO551</i>	N04 30 14.14	W074 22 40.62
<i>BO552</i>	N04 18 34.91	W074 50 42.15
<i>BO553</i>	N04 21 02.34	W075 01 25.48
<i>BO612</i>	N04 49 27.99	W074 19 10.77
<i>BO613</i>	N04 51 31.9	W074 20 39.13
<i>BO680</i>	N04 40 05.42	W074 06 47.81
<i>BO682</i>	N04 36 33.52	W074 09 27.24
<i>BO684</i>	N04 35 29.96	W074 28 57.28
<i>BO690</i>	N04 40 15.94	W074 05 46.24
<i>BO692</i>	N04 43 42.91	W074 03 10.62
<i>BO694</i>	N04 49 21.75	W074 03 57.90
<i>BO695</i>	N04 58 39.58	W074 17 11.81
<i>BO696</i>	N04 47 23.31	W074 15 11.14
<i>BO697</i>	N04 45 49.19	W074 13 06.73
<i>BO698</i>	N04 46 38.20	W074 14 11.53
<i>BO699</i>	N04 45 38.85	W074 14 08.16
<i>BO700</i>	N04 40 06.26	W074 06 48.93
<i>BO701</i>	N04 40 57.71	W074 03 07.34
<i>BO702</i>	N04 36 48.38	W074 05 41.76
<i>BO704</i>	N04 34 28.85	W074 06 19.87
<i>BO706</i>	N04 33 39.80	W074 14 01.70
<i>BO707</i>	N04 49 59.49	W073 52 34.63
<i>BO708</i>	N04 35 56.47	W074 15 12.34
<i>BO710</i>	N04 38 46.02	W074 16 39.98
<i>BO712</i>	N04 41 33.74	W074 07 29.01
<i>BO716</i>	N04 27 41.82	W074 08 11.04
<i>BO718</i>	N04 22 19.75	W074 07 37.60
<i>BO719</i>	N04 18 24.80	W074 02 21.44
<i>BO750</i>	N04 40 25.10	W074 05 58.34
<i>BO751</i>	N04 38 21.44	W074 05 16.33
<i>BO752</i>	N04 41 05.80	W074 03 03.26
<i>BO754</i>	N04 42 53.35	W074 02 08.91
<i>BO756</i>	N04 46 58.90	W073 58 09.87
<i>BO758</i>	N04 50 35.55	W073 51 27.66
<i>BO767</i>	N04 22 20.35	W074 07 37.91
<i>BO780</i>	N04 43 21.65	W074 09 51.64
<i>BO782</i>	N04 49 55.54	W074 09 39.22
<i>BO784</i>	N04 54 51.57	W074 02 11.52
<i>BO786</i>	N04 58 38.95	W073 58 34.25
<i>BO788</i>	N05 02 36.17	W073 56 12.37
<i>BO790</i>	N04 43 12.25	W074 10 54.48
<i>BO792</i>	N04 44 35.69	W074 16 58.38
<i>BO794</i>	N04 43 01.73	W074 24 46.79
<i>BO796</i>	N04 44 05.20	W074 31 42.86
<i>BO798</i>	N04 45 31.50	W074 34 20.63
<i>BO804</i>	N05 25 06.00	W074 06 30.00
<i>BO822</i>	N05 25 01.75	W073 46 49.57
<i>BO824</i>	N05 20 19.62	W074 00 34.24
<i>BO832</i>	N05 07 02.01	W073 57 43.14
<i>BO842</i>	N04 38 26.44	W074 07 00.52
<i>BO844</i>	N04 41 47.68	W074 17 17.24

**BOGOTÁ / ELDORADO
SKBO/
COORDENADAS WPT PROCEDIMIENTOS PBN**

WPT	Latitude/Longitude (WGS84) (Minimum resolution - DD MM SS.SS)	
BO846	N04 44 16.75	W074 24 54.46
BO862	N04 36 23.25	W075 04 54.62
BO884	N05 09 34.60	W074 50 28.86
BO885	N04 55 27.75	W074 32 54.72
BO886	N04 50 16.82	W075 06 59.00
BO887	N04 57 50.00	W074 13 42.00
BO901	N06 21 50.26	W074 01 51.93
BO902	N04 52 34.20	W074 07 33.00
BO903	N04 46 51.67	W074 09 28.99
BO904	N04 42 48.45	W074 02 11.57
BO905	N04 47 24.56	W073 58 24.42
BO906	N05 01 04.89	W073 47 10.54
BO907	N 04 47 05.54	W074 03 56.00
BO908	N 04 36 57.01	W074 12 27.07
BO930	N05 53 45.74	W074 44 21.26
BO935	N05 40 05.96	W074 32 25.58
BO940	N05 45 02.16	W074 46 41.97
BO950	N05 24 57.91	W074 19 13.77
BO951	N05 51 13.75	W074 07 43.35
BUV	N05 31 56.00	W073 51 31.00
CUC	N07 56 01.00	W072 30 50.00
DANSA	N04 11 28.00	W073 56 43.00
DOPLO	N05 50 30.00	W073 27 57.00
EDPUL	N05 16 55.00	W075 11 14.00
EGEPI	N04 14 22.00	W073 40 06.00
EKARA	N04 08 41.00	W075 29 48.00
ENVAM	N05 30 13.99	W073 31 35.60
EVRAK	N04 51 03.00	W073 36 11.00
FLOTE	N05 22 58.47	W074 59 47.41
GERBA	N04 26 11.64	W074 50 00.76
GIKPU	N06 01 26.87	W073 45 26.19
GIR	N04 11 32.17	W074 51 56.53
GRUDE	N06 44 49.00	W074 10 14.00
GUVIM	N04 51 53.09	W074 32 25.37
GUXUN	N04 50 54.00	W074 02 39.00
ILSEV	N06 00 57.00	W073 59 42.00
IRUPU	N04 46 07.05	W074 47 23.02
ISESA	N04 43 39.00	W074 11 30.00
ISNOX	N04 28 22.00	W075 33 24.00
ISVAT	N05 41 41.00	W075 07 30.00
KIKAS	N07 00 59.00	W071 58 01.00
KOLMU	N04 40 22.00	W074 07 09.00
KOVBU	N05 58 03.30	W073 36 43.80
LIXAG	N03 52 08.00	W074 44 29.00
LOBEV	N04 52 47.64	W074 22 19.98
MADLA	N04 18 03.33	W074 00 23.23
MORMO	N03 52 08.00	W074 51 04.00
MQU	N05 12 18.00	W074 55 16.00
MUGBU	N03 52 08.00	W075 10 24.00
MUGOP	N05 50 43.00	W075 03 09.00
NIKDO	N04 43 56.66	W073 55 20.82
NOR01	N04 56 51.67	W074 48 53.72
NOR02	N05 06 49.75	W074 45 45.88
NOR03	N05 14 59.40	W074 38 02.59
NOR04	N05 18 38.89	W074 28 17.35
NOR05	N05 17 49.71	W074 17 54.40

WPT	Latitude/Longitude (WGS84) (Minimum resolution - DD MM SS.SS)	
OPLEK	N04 52 58.13	W073 47 02.87
OREGA	N03 52 07.00	W075 29 48.00
OSOVO	N04 41 04.04	W073 44 02.59
OSUSU	N05 15 19.23	W073 55 39.34
PAPET	N05 13 59.10	W074 19 04.78
POVSO	N03 56 20.00	W074 12 54.00
PULDI	N05 02 27.24	W074 22 35.82
REGUX	N04 46 06.32	W074 03 17.91
SILEG	N04 31 01.00	W074 37 18.00
SIRUG	N05 07 39.00	W073 19 45.00
SOA	N04 36 11.00	W074 16 23.00
SUR01	N05 14 40.07	W074 27 43.85
SUR02	N05 11 37.19	W074 35 51.51
SUR03	N05 04 49.17	W074 42 17.59
TAITA	N04 36 46.65	W074 09 28.69
TEMOB	N06 10 48.00	W073 57 51.00
TILBU	N04 43 50.00	W074 10 29.00
TIRTO	N05 08 09.00	W075 29 31.00
TOBKI	N04 56 30.78	W074 44 54.16
TOLIM	N04 22 33.00	W075 29 48.00
TOTAI	N04 47 17.18	W073 53 28.07
USANA	N03 52 08.00	W074 58 38.00
USIDO	N04 50 58.00	W073 52 21.00
UTMAM	N04 52 11.45	W074 22 46.77
VAPOM	N04 12 23.06	W075 02 43.80
VARAV	N04 50 52.08	W074 08 22.92
VASIL	N05 09 20.00	W075 11 15.00
VUNEX	N04 36 15.84	W074 00 20.56
VURKO	N04 40 34.00	W074 06 09.00
VURTI	N04 44 54.20	W074 03 31.41
ZIP	N05 01 05.00	W073 59 12.00

SID

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA

VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI

ICAO STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART

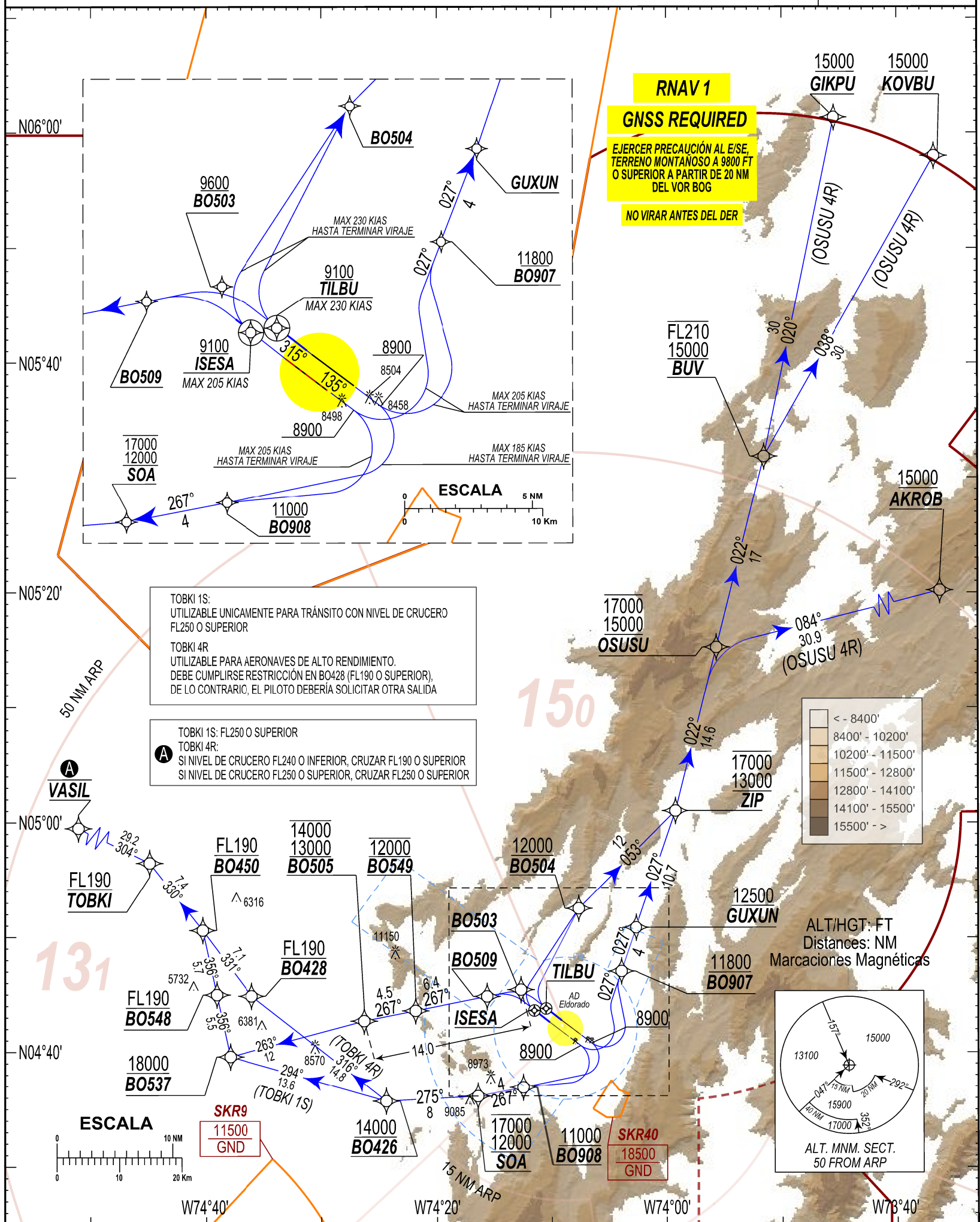
BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C/D
RWY 14L/14R/32L/32R

RW14L, RW14R, RW32L, RW32R:
TOBKI CUATRO ROMEO [TOBK4R], OSUSU CUATRO ROMEO [OSUS4R], AKROB, GIKPU, KOVBU.
RW14L, RW14R: TOBKI UNO SIERRA [TOBK1S]

VAR/ARP/BOG
8° W/22

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

ALTITUD DE
TRANSICION
18000'



BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / SID RNAV RWY 14L/14R/32L/32R

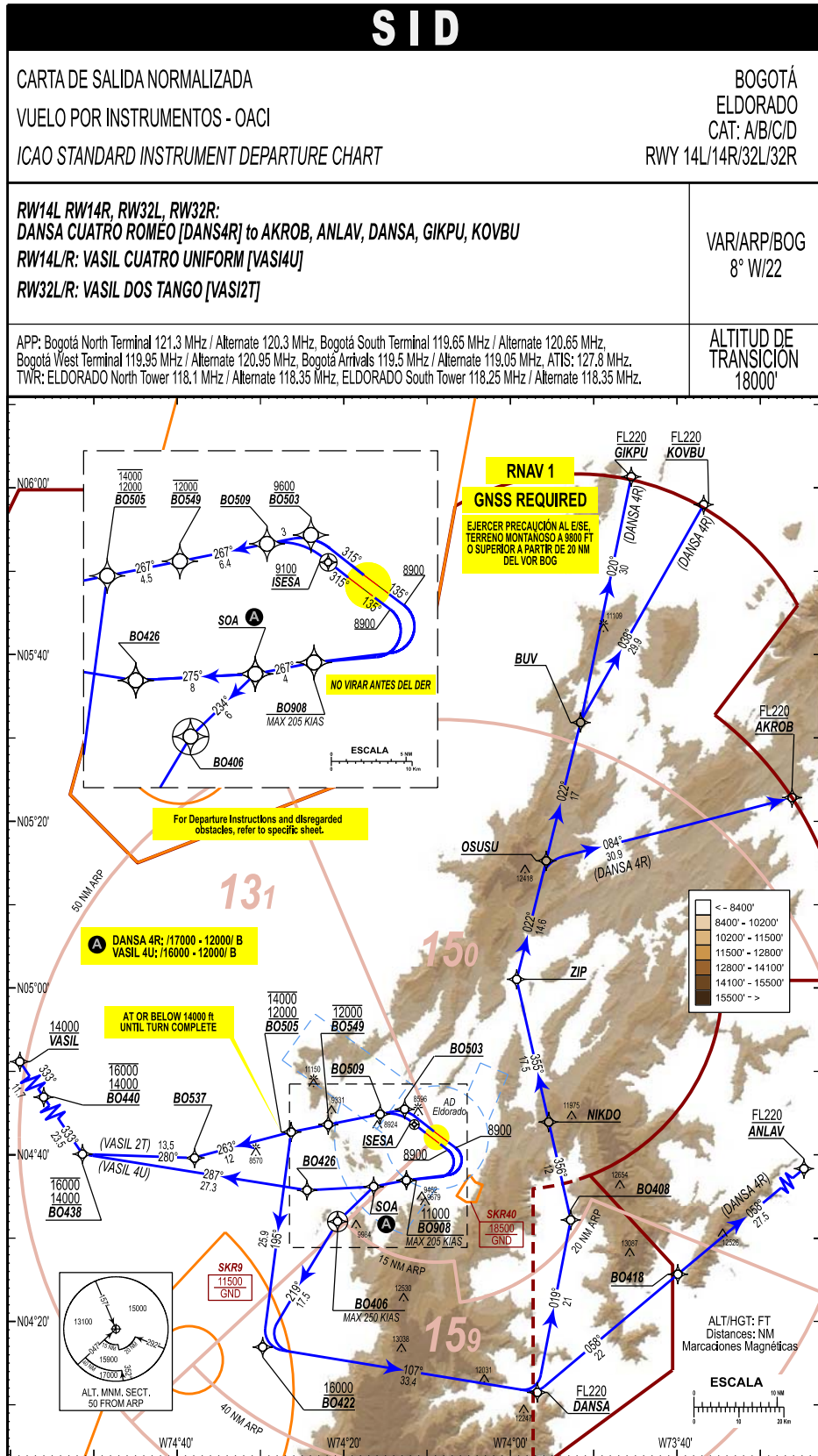
PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION		
OSUSU 4R (TRANSICIONES AKROB, GIKPU, KOVBU)											
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205	RW14R	14R		
CF	BO907	FB	027° (018.68°)	X	X	11800 +	205				
TF	GUXUN	FB	027° (018.68°)	4	X	12500 +	X				
TF	ZIP	FB	027° (018.68°)	10.7	X	13000/17000 B	X				
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	15000/17000 B	X				
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205			RW14L	14L
CF	BO907	FB	027° (018.68°)	X	X	11800 +	205				
TF	GUXUN	FB	027° (018.68°)	4	X	12500 +	X				
TF	ZIP	FB	027° (018.68°)	10.7	X	13000/17000 B	X				
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	15000/17000 B	X				
CF	ISESA	FO	315° (307.0°)	X	X	9100+	205	RW32L	32L		
DF	BO504	FB	X	X	R	12000 +	X				
TF	ZIP	FB	053° (044.8°)	12.0	X	13000/17000 B	X				
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	15000/17000 B	X				
CF	TILBU	FO	315° (307.1°)	X	X	9100 +	230			RW32R	32R
DF	BO504	FB	X	X	R	12000 +	X				
TF	ZIP	FB	053° (044.8°)	12.0	X	13000/17000 B	X				
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	15000/17000 B	X				
IF	OSUSU	FB	X	X	X	15000/17000 B	X	AKROB	X		
TF	AKROB	FB	084° (076.0°)	30.9	X	15000+	X				
IF	OSUSU	FB	X	X	X	15000/17000 B	X	GIKPU	X		
TF	BUV	FB	022° (014.0°)	17.0	X	15000/FL210 B	X				
TF	GIKPU	FB	020° (011.7°)	30.0	X	15000+	X				
IF	OSUSU	FB	X	X	X	15000/17000 B	X	KOVBU	X		
TF	BUV	FB	022° (014.0°)	17.0	X	15000/FL210 B	X				
TF	KOVBU	FB	038° (029.5°)	30.0	X	15000+	X				
TOBKI 4R											
CF	ISESA	FO	315° (307.0°)	X	X	9100+	X	RW32L	32L		
DF	BO509	FB	X	X	L	X	X				
TF	BO549	FB	267° (258.7°)	6.4	X	12000 AT	X				
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	13000/14000 B	X				
TF	BO537	FB	263° (255.0°)	12.0	X	18000 +	X				
TF	BO548	FB	356° (347.7°)	5.5	X	FL190 +	X				
TF	BO450	FB	356° (347.7°)	5.7	X	FL190 +	X				
TF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	7.4	X	FL190 +	X				
CF	BO503	FB	315° (307.0°)	X	X	9600 +	X			RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.7°)	9.4	X	12000AT	X				
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	13000/14000 B	X				
TF	BO537	FB	263° (255.0°)	12.0	X	18000 +	X				
TF	BO548	FB	356° (347.7°)	5.5	X	FL190 +	X				
TF	BO450	FB	356° (347.7°)	5.7	X	FL190 +	X				
TF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	7.4	X	FL190 +	X				
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205	RW14R	14R		
DF	BO908	FB	X	X	X	11000 +	205				
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B	X				
TF	BO426	FB	275° (266.9°)	8.0	X	14000+	X				
TF	BO428	FB	316° (308.1°)	14.8	X	FL190 +	X				
TF	BO450	FB	331° (323.4°)	7.1	X	FL190 +	X				
TF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	7.4	X	FL190 +	X				
IF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	X	X	FL190 +	X				
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	185	RW14L	14L		
DF	BO908	FB	X	X	X	11000 +	185				
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B	X				
TF	BO426	FB	275° (266.9°)	8.0	X	14000+	X				
TF	BO428	FB	316° (308.1°)	14.8	X	FL190 +	X				
TF	BO450	FB	331° (323.4°)	7.1	X	FL190 +	X				
TF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	7.4	X	FL190 +	X				
IF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	X	X	FL190 +	X				
TF	VASIL	FB	304° (295.9°)	29.2	X	FL190 +	X	VASIL	VASIL		
TOBKI 1S											
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205	RW14R	14R		
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +	205				
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B	X				
TF	BO426	FB	275° (266.9°)	8.0	X	14000+	X				
TF	BO537	FB	294° (285.94°)	13.6	X	18000+	X				
TF	BO548	FB	356° (347.7°)	5.5	X	FL190 +	X				
TF	BO450	FB	356° (347.7°)	5.7	X	FL190 +	X				
TF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	7.4	X	FL190 +	X				
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205			RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +	205				
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B	X				
TF	BO426	FB	275° (266.9°)	8.0	X	14000+	X				
TF	BO537	FB	294° (285.94°)	13.6	X	18000+	X				
TF	BO548	FB	356° (347.7°)	5.5	X	FL190 +	X				
TF	BO450	FB	356° (347.7°)	5.7	X	FL190 +	X				
TF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	7.4	X	FL190 +	X				
IF	TOBKI	FB	330° (321.8°)	X	X	FL190 +	X	VASIL	VASIL		
TF	VASIL	FB	304° (295.9°)	29.2	X	FL250 +	X				

GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 031024

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

RWY	TURN DIR	INSTRUCTIONS	SPEED REST. FIRST TURN
RW14L	Left	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then course 027° to BO907. Maintain MCG 7.8% until 8900 FT, then 5.3% until GUXUN.	205 KIAS
RW14L	Right	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then direct to BO908. Maintain MCG 7.8% until 8900 FT, then 4.5% until SOA.	185 KIAS
RW14R	Left	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then course 027° to BO907. Maintain MCG 7.8% until 8900 FT, then 5.3% until GUXUN.	205 KIAS
RW14R	Right	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then direct to BO908. Maintain MCG 7.8% until 8900 FT, then 4.5% until SOA.	205 KIAS
All	All	Do not turn before DER.	-
RWY	TURN DIR	INSTRUCTIONS	SPEED REST. FIRST TURN
RW32L	Left	Climb on course 315° MT until ISESA and 9100FT, then direct to BO509. Maintain MCG 8.0% until ISESA then 4.5% until BO549.	None
RW32L	Right	Climb on course 315° MT until ISESA and 9100FT, then direct to BO504. Maintain MCG 8.0% until ISESA then 4.6% until BO504.	230 KIAS
RW32R	Left	Climb on course 315° MT until BO503, then turn left to BO549. Maintain MCG 4.5% until BO549.	None
RW32R	Right	Climb on course 315° until TILBU and 9100FT, then direct to BO504. Maintain MCG 7.1% until TILBU, then 4.8% until BO504.	230 KIAS
All	All	Do not turn before DER.	-

Disregarded obstacles for Minimum Climb Gradient (MCG)								
RWY	Turn Dir.	Obst. ID	Altitude (M)	Altitude (FT)	Type	Latitude N	Longitude W	Height above DER (M)
RW 14R	Left / Right	BO9013	2559,42	8396,95	Tree	04° 41'08,30" N	074° 08' 04,25" W	12.5
		BO9014	2559,42	8396,95	Tree	04° 41'07,04" N	074° 08' 05,18" W	12.5
		BO9016	2558,98	8395,50	Tree	04° 41'03,23" N	074° 08' 07,96" W	12.0
		BO9017	2558,99	8395,53	Tree	04° 41'01,89" N	074° 08' 09,42" W	12.0
		BO9018	2570,1	8431,98	Tree	04° 41'08,40" N	074° 08' 20,59" W	23.2
		BO9019	2568,9	8428,05	Tree	04° 41'05,82" N	074° 08' 17,05" W	22.0
RW 32L	Left / Right	BO9020	2570,2	8432,31	Tree	04° 41'12,08" N	074° 08' 25,01" W	23.3
		BO9089	2555,47	8383,99	Tree	04° 42'53,42" N	074° 10' 21,01" W	9.8
		BO9090	2563,09	8408,99	Tree	04° 43'00,98" N	074° 10' 37,64" W	17.4
		BO9091	2560,96	8402,00	Tree	04° 42'53,14" N	074° 10' 32,90" W	15.2
		BO9092	2562,79	8408,00	Tree	04° 42'50,49" N	074° 10' 31,02" W	17.1
		BO9093	2554,86	8381,98	Tree	04° 42'51,71" N	074° 10' 22,52" W	9.1



BOGOTÁ / EL DORADO

SKBO / SID RNAV RWY 14L/14R/32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
DANSA 4R									
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +	205		
CF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B	X		
TF	BO406	FO	234° (226.0°)	6.0	X	X	250		
TF	BO422	FB	219° (210.9°)	17.5	X	16000 +	X		
TF	DANSA	FB	107° (099.3°)	33.4	X	FL220 +	X		
CA	X	X	135° (126.6°)	X	X	8900 +	205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +	205		
CF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B	X		
TF	BO406	FO	234° (226.0°)	6.0	X	X	250		
TF	BO422	FB	219° (210.9°)	17.5	X	16000 +	X		
TF	DANSA	FB	107° (099.3°)	33.4	X	FL220 +	X		
CF	ISESA	FO	315° (307.0°)	X	X	9100 +	X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X	X	L	X	X		
TF	BO549	FB	267° (258.7°)	6.4	X	12000 AT	X		
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	12000/14000 B	X		
TF	BO422	FB	195° (187.6°)	25.9	X	16000 +	X		
TF	DANSA	FB	107° (099.3°)	33.4	X	FL220 +	X		
CF	BO503	FB	315° (307.0°)	X	X	9600 +	X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.7°)	9.4	X	12000AT	X		
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	12000/14000 B	X		
TF	BO422	FB	195° (187.6°)	25.9	X	16000 +	X		
TF	DANSA	FB	107° (099.3°)	33.4	X	FL220 +	X		
IF	DANSA	FB	X	X	X	FL220 +	X	ANLAV	X
TF	BO418	FB	058° (050.1°)	22.0	X	X	X		
TF	ANLAV	FB	058° (050.1°)	27.5	X	FL220+	X		
IF	DANSA	FB	X X	X	X	FL220 +	X	AKROB	X
TF	BO408	FB	019° (011.0°)	21.0	X	X	X		
TF	NIKDO	FB	356° (347.3°)	12.0	X	X	X		
TF	ZIP	FB	355° (347.3°)	17.5	X	X	X		
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	X	X		
TF	AKROB	FB	084° (076.0°)	30.9	X	FL220+	X		
IF	DANSA	FB	X X	X	X	FL220 +	X	GIKPU	X
TF	BO408	FB	019° (011.0°)	21.0	X	X	X		
TF	NIKDO	FB	356° (347.3°)	12.0	X	X	X		
TF	ZIP	FB	355° (347.3°)	17.5	X	X	X		
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	X	X		
TF	BUV	FB	022° (014.0°)	17.0	X	X	X		
TF	GIKPU	FB	020° (011.7°)	30.0	X	FL220+	X		
IF	DANSA	FB	X X	X	X	FL220 +	X	KOVBU	X
TF	BO408	FB	019° (011.0°)	21.0	X	X	X		
TF	NIKDO	FB	356° (347.3°)	12.0	X	X	X		
TF	ZIP	FB	355° (347.3°)	17.5	X	X	X		
TF	OSUSU	FB	022° (014.1°)	14.6	X	X	X		
TF	BUV	FB	022° (014.0°)	17.0	X	X	X		
TF	KOVBU	FB	038° (029.5°)	29.9	X	FL220+	X		

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTÁ / EL DORADO

SKBO / SID RNAV RWY 14L/14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
VASIL 4U									
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +	205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +	205		
CF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/16000 B	X		
CA	X	X	135° (126.6°)	X	X	8900 +	205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +	205		
CF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/16000 B	X		
IF	SOA	FB	X X	X	X	12000/16000 B	X	VASIL	X
TF	BO426	FB	275° (266.9°)	8.0	X	X	X		
TF	BO438	FB	287° (279.1°)	27.3	X	14000/16000 B	X		
TF	BO440	FB	333° (325.7°)	23.5	X	14000/16000 B	X		
TF	VASIL	FB	333° (325.7°)	11.7	X	14000+	X		

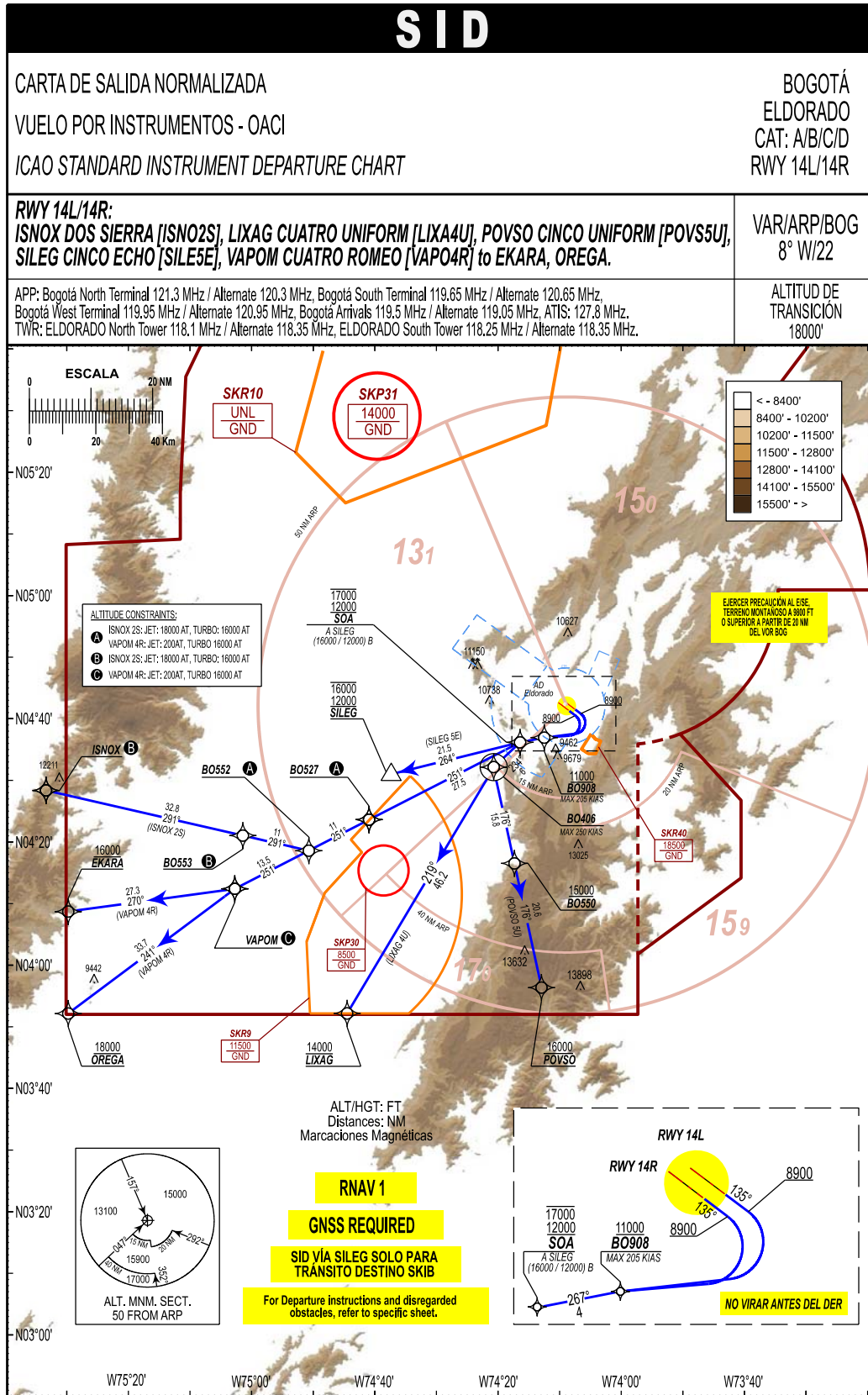
SKBO / SID RNAV RWY 32L / 32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
VASIL 2T									
CF	ISESA	FO	315° (307.0°)	X	X	9100 +	X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X	X	L	X	X		
TF	BO549	FB	267° (258.7°)	6.4	X	12000 AT	X		
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	12000/14000 B	X		
CF	BO503	FB	315° (307.0°)	X	X	9600 +	X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.7°)	9.4	L	12000AT	X		
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	12000/14000 B	X		
IF	BO505	FB	X	X	X	12000/14000 B	X	VASIL	X
TF	BO537	FB	263° (255.0°)	12.0	X	X	X		
TF	BO438	FB	280° (272.0°)	13.5	X	14000/16000 B	X		
TF	BO440	FB	333° (325.7°)	23.5	X	14000/16000 B	X		
TF	VASIL	FB	333° (325.7°)	11.7	X	14000+	X		

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

RWY	TURN DIR	INSTRUCTIONS	SPEED REST. FIRST TURN
RW14L	Right	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then direct to BO908. MCG 7.8% until 8900 FT, then 4.5% until SOA.	205 KIAS
RW14R	Right	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then direct to BO908. MCG 7.8% until 8900 FT, then 4.5% until SOA.	205 KIAS
All	All	Do not turn before DER.	-
RWY	TURN DIR	INSTRUCTIONS	SPEED REST. FIRST TURN
RW32L	Left	Climb on course 315°MT to ISESA and 9100ft, then direct to BO509. MCG 8.0% until ISESA, then 4.5% until BO509.	None
RW32R	Left	Climb on course 315°MT to BO503 and 9600ft, then turn left to BO549. Maintain MCG 4.5% until BO549.	None
All	All	Do not turn before DER.	-

Disregarded obstacles for Minimum Climb Gradient (MCG)								
RWY	Turn Dir.	Obst. ID	Altitude (M)	Altitude (FT)	Type	Latitude N	Longitude W	Height above DER (M)
RW 14R	Left / Right	BO9013	2559.42	8396.95	Tree	04° 41'08,30" N	074° 08' 04,25" W	12.5
		BO9014	2559.42	8396.95	Tree	04° 41'07,04" N	074° 08' 05,18" W	12.5
		BO9016	2558.98	8395.50	Tree	04° 41'03,23" N	074° 08' 07,96" W	12.0
		BO9017	2558.99	8395.53	Tree	04° 41'01,89" N	074° 08' 09,42" W	12.0
		BO9018	2570.1	8431.98	Tree	04° 41'08,40" N	074° 08' 20,59" W	23.2
		BO9019	2568.9	8428.05	Tree	04° 41'05,82" N	074° 08' 17,05" W	22.0
		BO9020	2570.2	8432.31	Tree	04° 41'12,08" N	074° 08' 25,01" W	23.3
RW 32L	Left / Right	BO9089	2555.47	8383.99	Tree	04° 42'53,42" N	074° 10' 21,01" W	9.8
		BO9090	2563.09	8408.99	Tree	04° 43'00,98" N	074° 10' 37,64" W	17.4
		BO9091	2560.96	8402.00	Tree	04° 42'53,14" N	074° 10' 32,90" W	15.2
		BO9092	2562.79	8408.00	Tree	04° 42'50,49" N	074° 10' 31,02" W	17.1
		BO9093	2554.86	8381.98	Tree	04° 42'51,71" N	074° 10' 22,52" W	9.1



BOGOTA / EL DORADO

SKBO / SID RNAV RWY 14L/14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
ISNOX 2S										
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +		205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
TF	BO527	FB	251° (243.0°)	27.5	X	18000 AT	16000 AT	X		
CA	X	X	135° (126.6°)	X	X	8900 +		205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
TF	BO527	FB	251° (243.0°)	27.5	X	18000 AT	16000 AT	X		
IF	BO527	X	X	X	X	18000 AT	16000 AT	X	ISNOX	X
TF	BO552	FB	251° (242.8°)	11.0	X	18000 AT	16000 AT	X		
TF	BO553	FB	291° (282.9°)	11.0	X	18000 AT	16000 AT	X		
TF	ISNOX	FB	291° (282.9°)	32.8	X	18000 AT	16000 AT	X		
LIXAG 4U										
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +		205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
CA	X	X	135° (126.6°)	X	X	8900 +		205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
IF	SOA	X	X	X	X	12000/17000 B		X	LIXAG	X
TF	BO406	FO	234° (226.0°)	6.0	X	X		250		
TF	LIXAG	FB	219° (210.9°)	46.2	X	14000 +		X		

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTA / EL DORADO

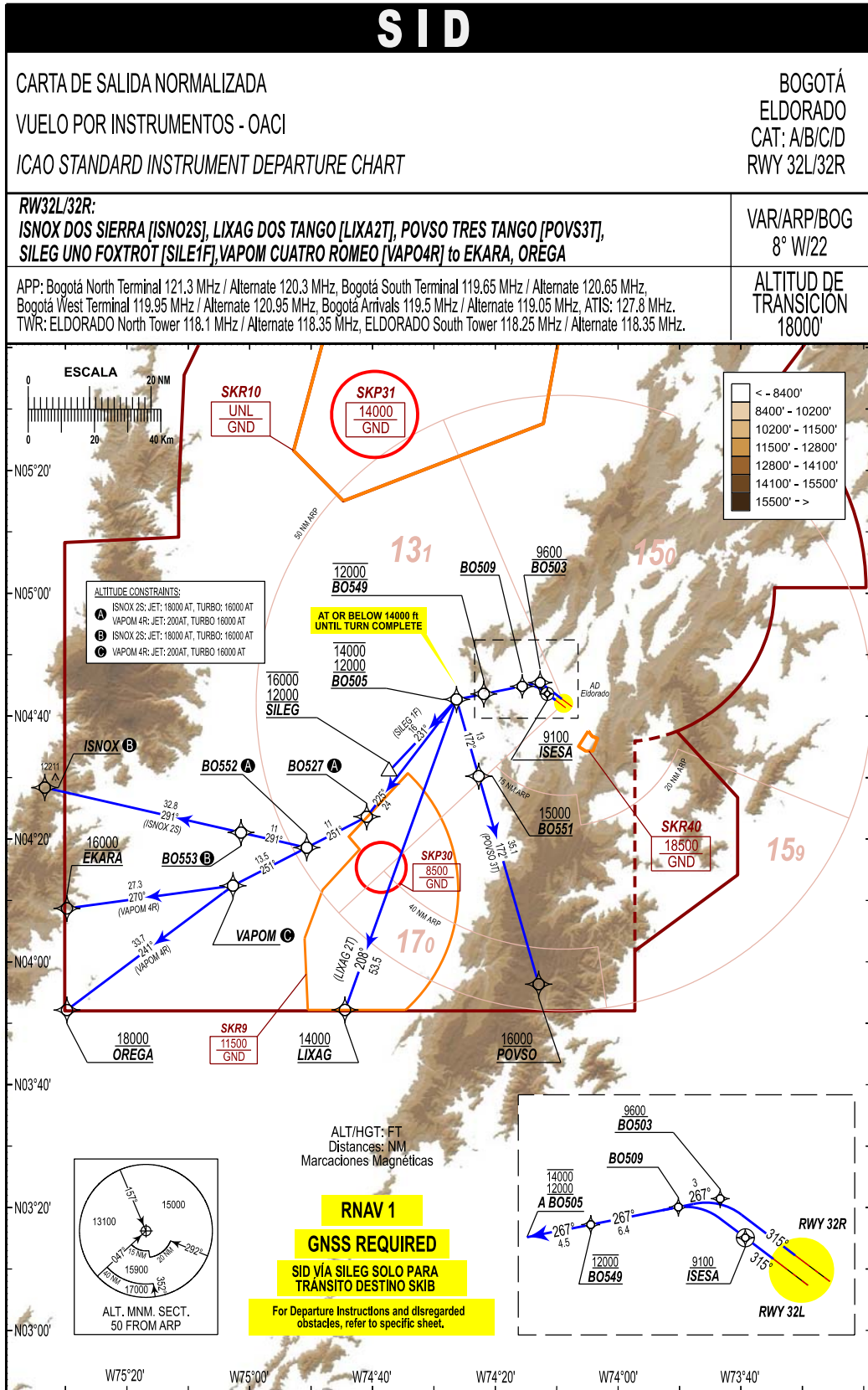
SKBO / SID RNAV RWY 14L/14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
POVSO 5U										
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +		205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +		205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
IF	SOA	X	X	X	X	12000/17000 B		X	POVSO	X
TF	BO406	FB	234° (226.0°)	6.0	X	X		250		
TF	BO550	FB	176° (167.6°)	15.8	X	15000 +		X		
TF	POVSO	FB	176° (167.6°)	20.6	X	16000 +		X		
SILEG 5E										
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +		205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/16000 B		X		
TF	SILEG	FB	264° (256.2°)	21.5	X	12000/16000 B		X		
CA	X	X	135° (126.6°)	X	X	8900 +		205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/16000 B		X		
TF	SILEG	FB	264° (256.2°)	21.5	X	12000/16000 B		X		
VAPOM 4R (TRANSICIÓN EKARA / TRANSICIÓN OREGA)										
CA	X	X	135° (126.8°)	X	X	8900 +		205	RW14R	14R
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
TF	BO527	FB	251° (243.0°)	27.5	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	BO552	FB	251° (242.8°)	11.0	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	VAPOM	FB	251° (242.8°)	13.5	X	FL200 AT	16000 AT	X		
CA	X	X	135° (126.6°)	X	X	8900 +		205	RW14L	14L
DF	BO908	FB	X	X	R	11000 +		205		
TF	SOA	FB	267° (259.01°)	4	X	12000/17000 B		X		
TF	BO527	FB	251° (243.0°)	27.5	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	BO552	FB	251° (242.8°)	11.0	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	VAPOM	FB	251° (242.8°)	13.5	X	FL200 AT	16000 AT	X		
IF	VAPOM	X	X	X	X	FL200 AT	16000 AT	X	EKARA	X
TF	EKARA	FB	270° (262.3°)	27.3	X	FL200 +	16000 +	X		
IF	VAPOM	X	X X	X	X	FL200 AT	16000 AT	X	OREGA	X
TF	OREGA	FB	241° (233.3°)	33.7	X	FL200 +	18000 +	X		

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

RWY	TURN DIR	INSTRUCTIONS	SPEED REST. FIRST TURN
RW14L	Right	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then direct to BO908. MCG 7.8% until 8900 FT, then 4.5% until SOA.	205 KIAS
RW14R	Right	Climb on course 135°MT until 8900 FT, then direct to BO908. MCG 7.8% until 8900 FT, then 4.5% until SOA.	205 KIAS
All	All	Do not turn before DER.	-

Disregarded obstacles for Minimum Climb Gradient (MCG)								
RWY	Turn Dir.	Obst. ID	Altitude (M)	Altitude (FT)	Type	Latitude N	Longitude W	Height above DER (M)
RW 14R	Left / Right	BO9013	2559.42	8396.95	Tree	04° 41'08,30" N	074° 08' 04,25" W	12.5
		BO9014	2559.42	8396.95	Tree	04° 41'07,04" N	074° 08' 05,18" W	12.5
		BO9016	2558.98	8395.50	Tree	04° 41'03,23" N	074° 08' 07,96" W	12.0
		BO9017	2558.99	8395.53	Tree	04° 41'01,89" N	074° 08' 09,42" W	12.0
		BO9018	2570.1	8431.98	Tree	04° 41'08,40" N	074° 08' 20,59" W	23.2
		BO9019	2568.9	8428.05	Tree	04° 41'05,82" N	074° 08' 17,05" W	22.0
RW 32L	Left / Right	BO9020	2570.2	8432.31	Tree	04° 41'12,08" N	074° 08' 25,01" W	23.3
		BO9089	2555.47	8383.99	Tree	04° 42'53,42" N	074° 10' 21,01" W	9.8
		BO9090	2563.09	8408.99	Tree	04° 43'00,98" N	074° 10' 37,64" W	17.4
		BO9091	2560.96	8402.00	Tree	04° 42'53,14" N	074° 10' 32,90" W	15.2
		BO9092	2562.79	8408.00	Tree	04° 42'50,49" N	074° 10' 31,02" W	17.1
		BO9093	2554.86	8381.98	Tree	04° 42'51,71" N	074° 10' 22,52" W	9.1



BOGOTA / EL DORADO

SKBO / SID RNAV RWY 32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
ISNOX 2S										
CF	ISESA	FO	315° (306.98°)	X	X	9100 +		X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X X	X	L	X		X		
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	6.4	X	12000 AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
TF	BO527	FB	225° (217.5°)	24.0	X	18000 AT	16000 AT	X		
CF	BO503	FB	315° (307.02°)	X	X	9600 +		X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	9.4	X	12000AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
TF	BO527	FB	225° (217.5°)	24.0	X	18000 AT	16000 AT	X		
IF	BO527	X	X X	X	X	18000 AT	16000 AT	X	ISNOX	X
TF	BO552	FB	251° (242.8°)	11.0	X	18000 AT	16000 AT	X		
TF	BO553	FB	291°(282.9°)	11.0		18000 AT	16000 AT			
TF	ISNOX	FB	291°(282.9°)	32.8	X	18000 AT	16000 AT	X		
LIXAG 2T										
CF	ISESA	FO	315° (306.98°)	X	X	9100 +		X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X X	X	L	X		X		
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	6.4	X	12000 AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
CF	BO503	FB	315° (307.02°)	X	X	9600 +		X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	9.4	X	12000AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
IF	BO505	FB	X X	X	X	12000/14000 B		X	LIXAG	X
TF	LIXAG	FB	208° (199.9°)	53.5	X	14000+		X		

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTA / EL DORADO

SKBO / SID RNAV RWY 32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	TRANSITION IDENTIFIER	RWY DIRECTION
POVSO 3T										
CF	ISESA	FO	315° (306.98°)	X	X	9100+		X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X X	X	L	X		X		
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	6.4	X	12000 AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
CF	BO503	FB	315° (307.02°)	X	X	9600 +		X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	9.4	X	12000AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
IF	BO505	FB	X X	X	X	12000/14000 B		X	POVSO	X
TF	BO551	FB	172° (163.8°)	13.0	X	15000+		X		
TF	POVSO	FB	172° (163.9°)	35.1	X	16000+		X		
SILEG 1F										
CF	ISESA	FO	315° (306.98°)	X	X	9100 +		X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X X	X	L	X		X		
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	6.4	X	12000 AT		X		
CF	BO503	FB	315° (307.02°)	X	X	9600 +		X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	9.4	X	12000AT		X		
TF	BO549	FB	X X	X	X	12000 AT		X	SILEG	X
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
TF	SILEG	FB	231° (223.19°)	16	X	12000/16000 B		X		
VAPOM 4R (TRANSICIÓN EKARA / TRANSICIÓN OREGA)										
CF	ISESA	FO	315° (306.98°)	X	X	9100+		X	RW32L	32L
DF	BO509	FB	X X	X	L	X		X		
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	6.4	X	12000 AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.7°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
TF	BO527	FB	225° (217.5°)	24	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	BO552	FB	251° (242.8°)	11.0	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	VAPOM	FB	251° (242.8°)	13.5	X	FL200 AT	16000 AT	X		
CF	BO503	FB	315° (307.02°)	X	X	9600 +		X	RW32R	32R
TF	BO549	FB	267° (258.70°)	9.4	X	12000AT		X		
TF	BO505	FB	267° (258.70°)	4.5	X	12000/14000 B		X		
TF	BO527	FB	225° (217.5°)	24	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	BO552	FB	251° (242.8°)	11.0	X	FL200 AT	16000 AT	X		
TF	VAPOM	FB	251° (242.8°)	13.5	X	FL200 AT	16000 AT	X		
IF	VAPOM	X	X X	X	X	FL200 AT	16000 AT	X	EKARA	X
TF	EKARA	FB	270° (262.3°)	27.3	X	FL200 +	16000 +	X		
IF	VAPOM	X	X X	X	X	FL200 AT	16000 AT	X	OREGA	X
TF	OREGA	FB	241° (233.3°)	33.7	X	FL200 +	18000 +	X		

RWY	TURN DIR	INSTRUCTIONS	SPEED REST. FIRST TURN
RW32L	Left	Climb on course 315°MT to ISESA and 9100ft, then turn left direct to BO509. Maintain MCG 8.0% until ISESA, then 4.5% until BO549.	None
RW32R	Left	Climb on course 315°MT to BO503 and 9600ft, then turn left to BO549. Maintain MCG 4.5% until BO549.	None
All	All	Do not turn before DER.	-

Disregarded obstacles for Minimum Climb Gradient (MCG)								
RWY	Turn Dir.	Obst. ID	Altitude (m)	Altitude (ft)	Type	Latitude N	Longitude W	Height above DER (M)
RW 14R	Left / Right	BO9013	2559.42	8396.95	Tree	04° 41'08,30" N	074° 08' 04,25" W	12.5
		BO9014	2559.42	8396.95	Tree	04° 41'07,04" N	074° 08' 05,18" W	12.5
		BO9016	2558.98	8395.50	Tree	04° 41'03,23" N	074° 08' 07,96" W	12.0
		BO9017	2558.99	8395.53	Tree	04° 41'01,89" N	074° 08' 09,42" W	12.0
		BO9018	2570.1	8431.98	Tree	04° 41'08,40" N	074° 08' 20,59" W	23.2
		BO9019	2568.9	8428.05	Tree	04° 41'05,82" N	074° 08' 17,05" W	22.0
RW 32L	Left / Right	BO9020	2570.2	8432.31	Tree	04° 41'12,08" N	074° 08' 25,01" W	23.3
		BO9089	2555.47	8383.99	Tree	04° 42'53,42" N	074° 10' 21,01" W	9.8
		BO9090	2563.09	8408.99	Tree	04° 43'00,98" N	074° 10' 37,64" W	17.4
		BO9091	2560.96	8402.00	Tree	04° 42'53,14" N	074° 10' 32,90" W	15.2
		BO9092	2562.79	8408.00	Tree	04° 42'50,49" N	074° 10' 31,02" W	17.1
		BO9093	2554.86	8381.98	Tree	04° 42'51,71" N	074° 10' 22,52" W	9.1

SID

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

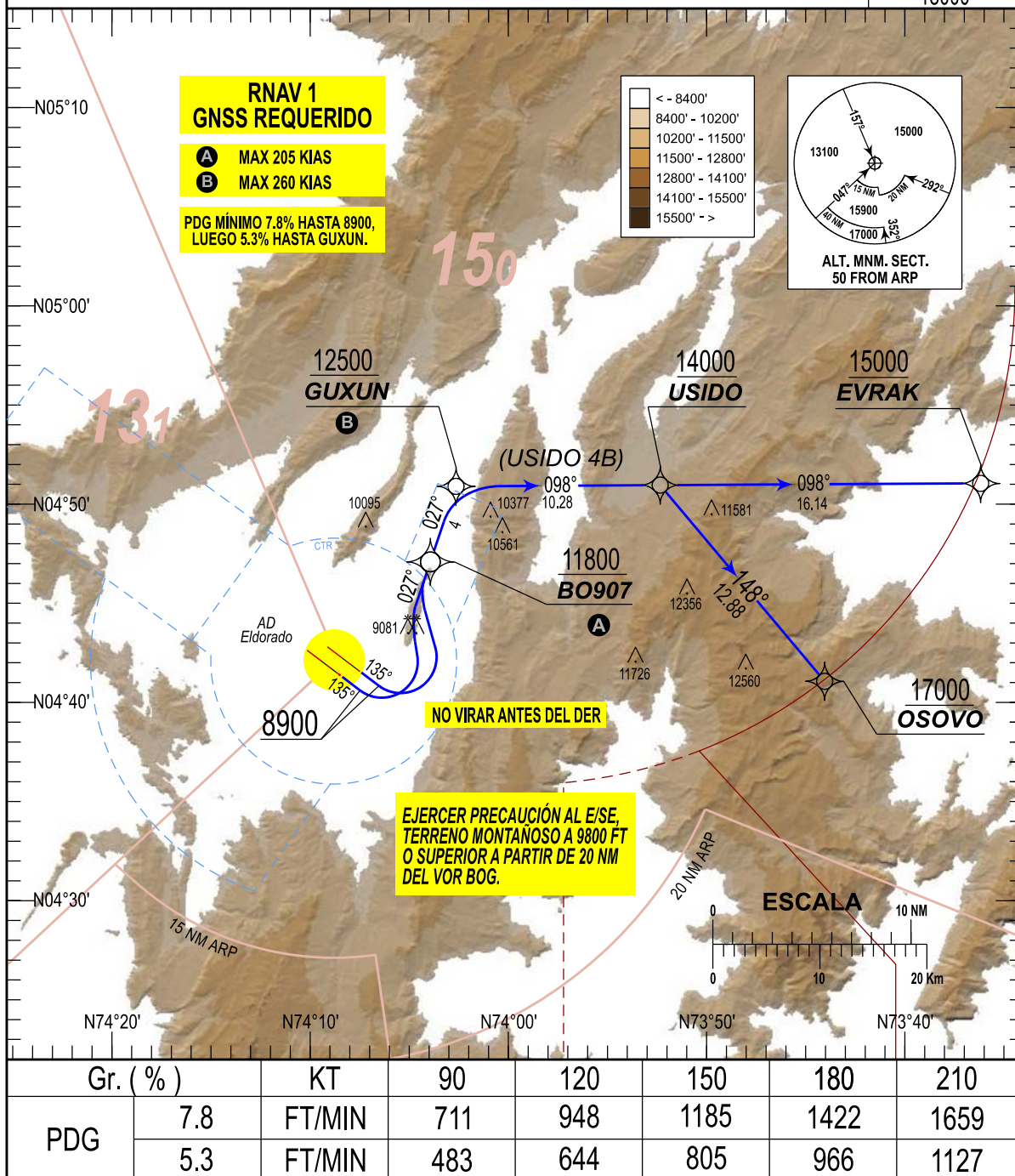
BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C
RWY 14L/14R

USIDO CUATRO BRAVO [USID4B] TO: EVRAK, OSOVO.

VAR/ARP/BOG
8°W/22

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

ALTITUD DE
TRANSICIÓN
1800'



BOGOTÁ / ELDORADO

SKBO / SID RNAV(GNSS) RWY 14L/14R

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / - / B	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG %
SID USIDO 4B								
RWY 14L								
CA	X	X	135° (126.64°)	X	X	8900 +	205	7.8
CF	BO907	FB	027°(018.68°)	X	L	11800 +	205	7.8
TF	GUXUN	FB	027°(018.68°)	4	X	12500 +	260	5.3
TF	USIDO	FB	098° (089.62°)	10.28	X	14000 +	X	X
RWY 14R								
CA	X	X	135° (126.79°)	X	X	8900 +	205	7.8
CF	BO907	FB	027°(018.68°)	X	L	11800 +	205	7.8
TF	GUXUN	FB	027°(018.68°)	4	X	12500 +	260	5.3
TF	USIDO	FB	098° (089.62°)	10.28	X	14000 +	X	X
TRANSICIÓN EVRAK								
IF	USIDO	FB	X	X	X	14000 +	X	X
TF	EVRAK	FB	098° (089.69°)	16.14	X	15000 +	X	X
TRANSICIÓN OSOVO								
IF	USIDO	FB	X	X	X	14000 +	X	X
TF	OSOVO	FB	148° (139.90°)	12.88	X	17000 +	X	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

SID

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

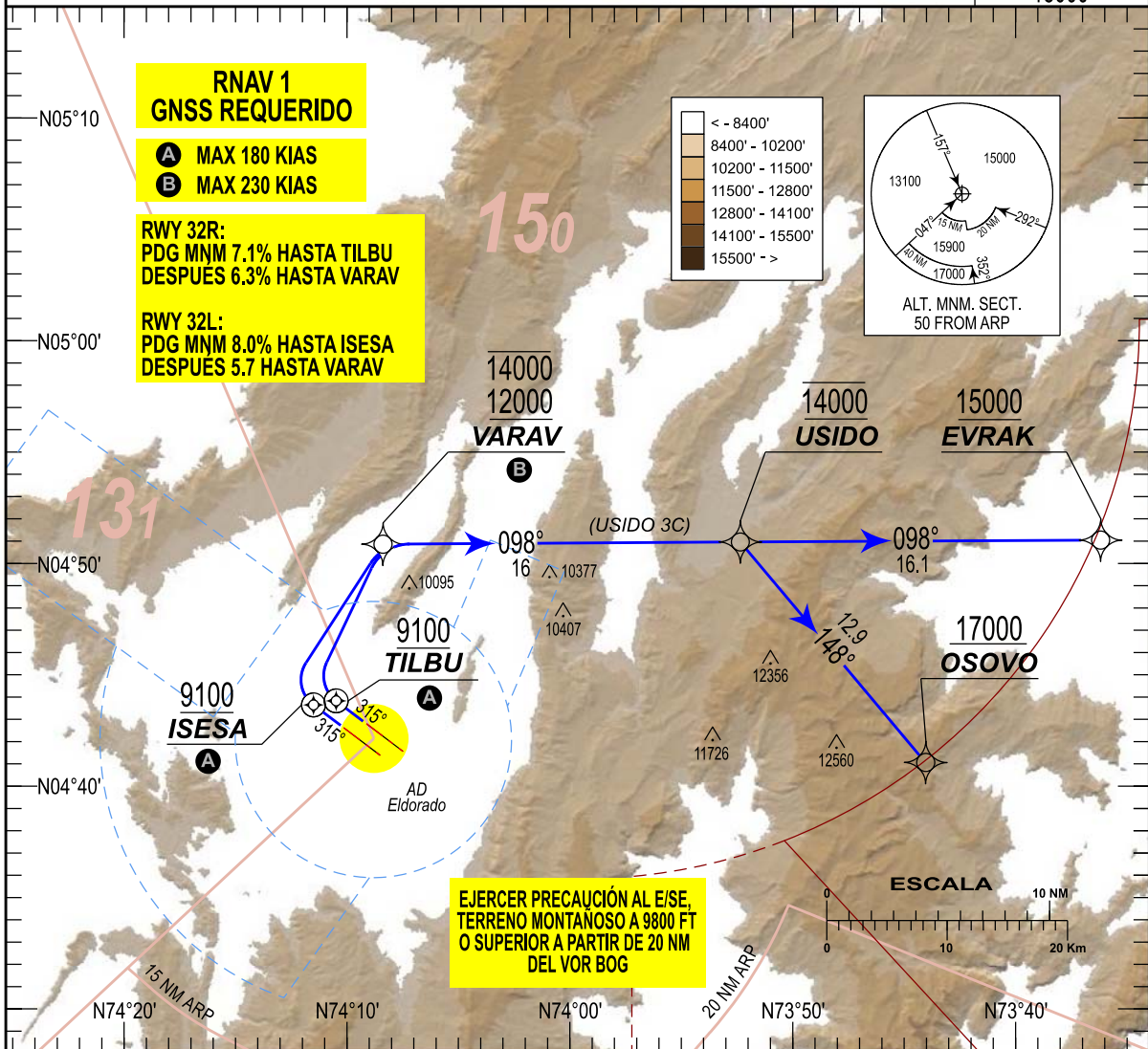
BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C
RWY 32L/32R

USIDO TRES CHARLIE [USID3C] TO: EVRAK, OSOVO.

VAR/ARP/BOG
8°W/22

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

ALTITUD DE
TRANSICION
18000'

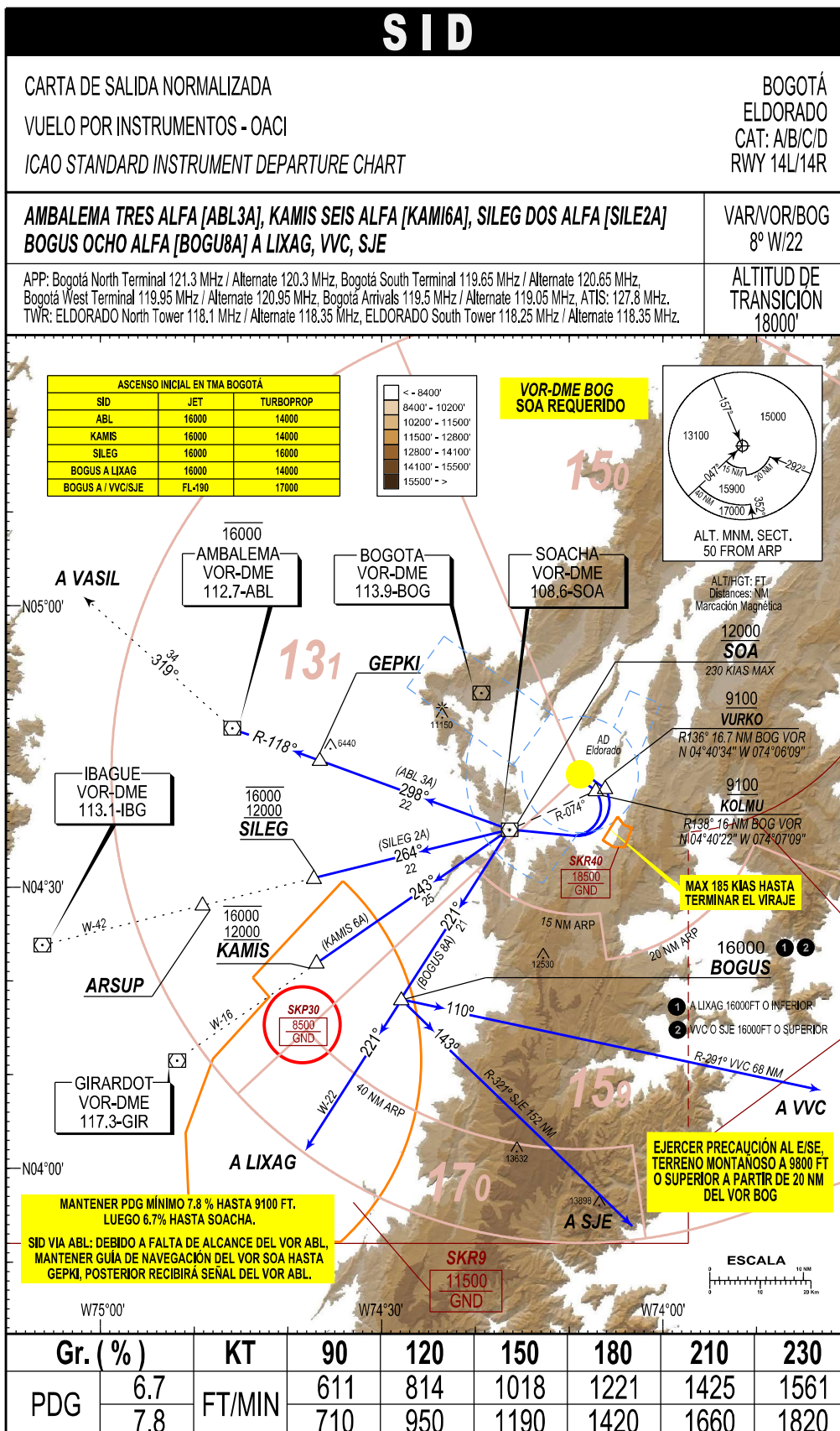


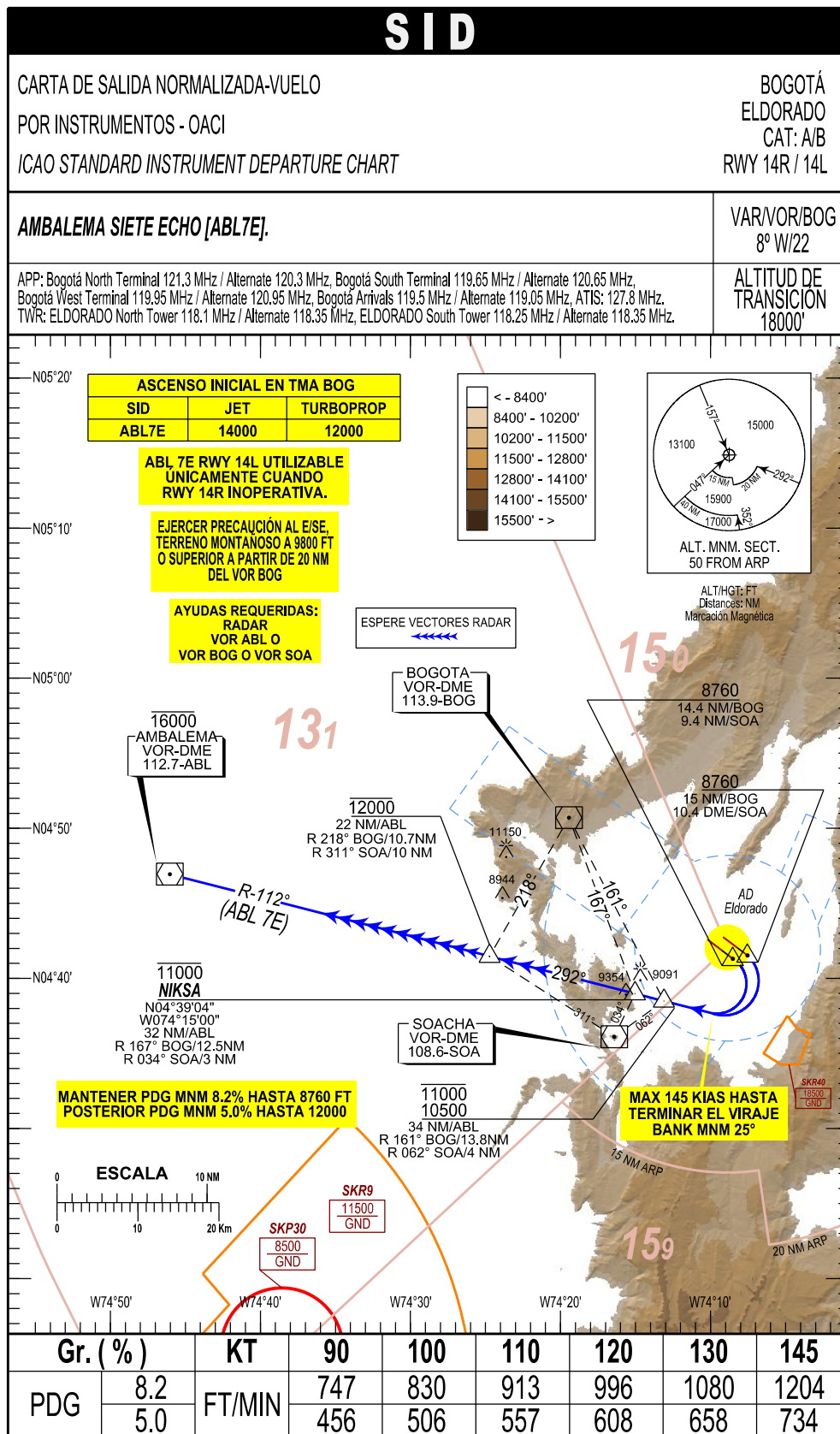
Gr. (%)		KT	90	120	150	180	210
PDG	7.1	FT/MIN	647	863	1079	1294	1510
	8.0	FT/MIN	729	972	1215	1458	1701

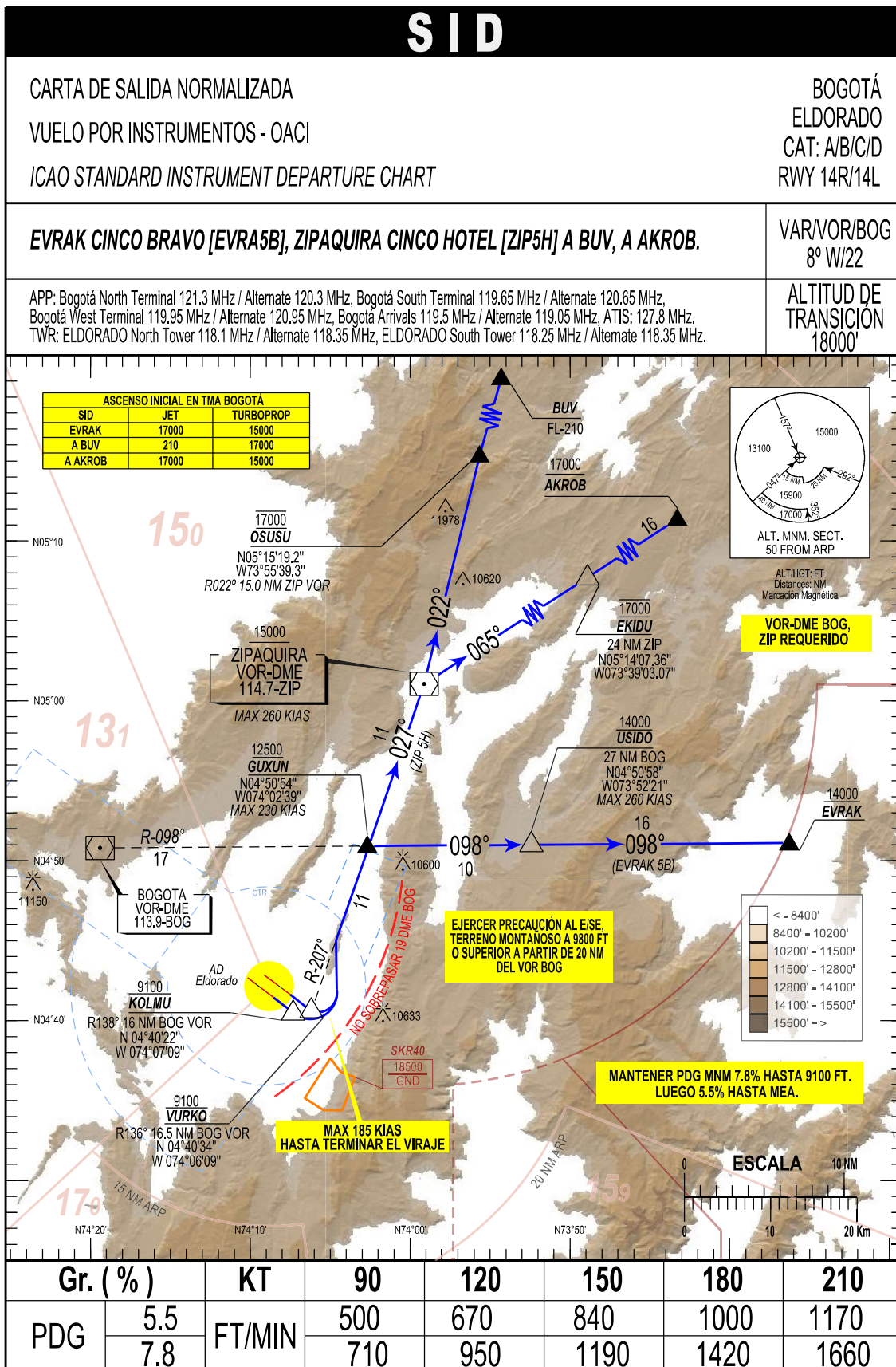
BOGOTA / EL DORADO
SKBO / SID RNAV (GNSS) RWY 32L / 32R

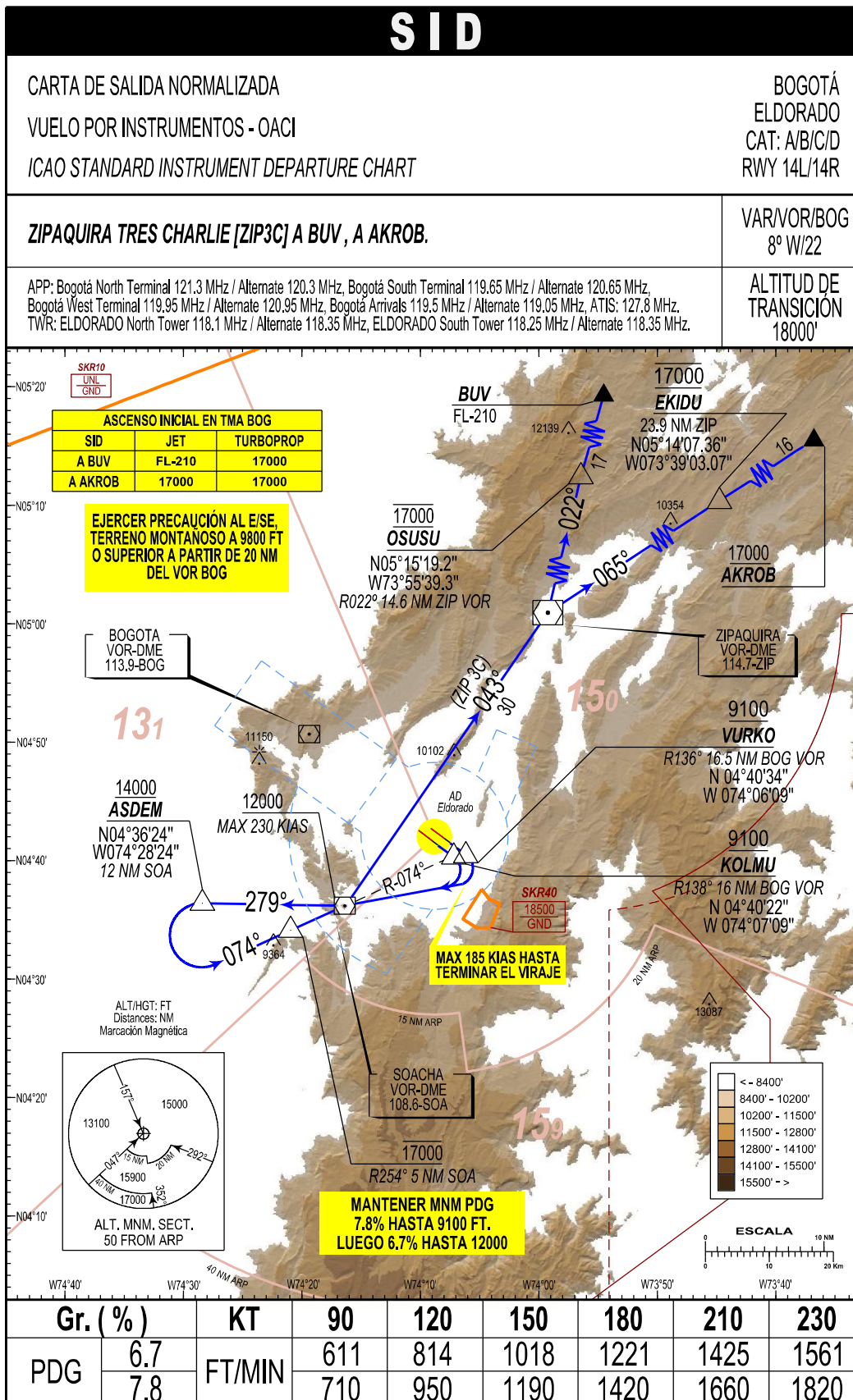
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / - / B	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG %
<i>SID USIDO 3C</i>								
<i>RWY 32L</i>								
CF	ISESA	FO	315°(306.98°)	X	X	9100+	180	8.0
DF	VARAV	FB	X	X	R	12000 / 14000 B	230	5.7
TF	USIDO	FB	098°(089.63°)	16	X	14000 AT	X	X
<i>RWY 32R</i>								
CF	TILBU	FO	315°(307.05°)	X	X	9100+	180	7.1
DF	VARAV	FB	X	X	R	12000 / 14000 B	230	6.3
TF	USIDO	FB	098°(089.63°)	16	X	14000 AT	X	X
<i>TRANSICIÓN EVRAK</i>								
IF	USIDO	FB	X	X	X	14000 AT	X	X
TF	EVRAK	FB	098°(089.69°)	16.1	X	15000+	X	X
<i>TRANSICIÓN OSOVO</i>								
IF	USIDO	FB	X	X	X	14000 AT	X	X
TF	OSOVO	FB	148°(139.90°)	12.9	X	17000+	X	X

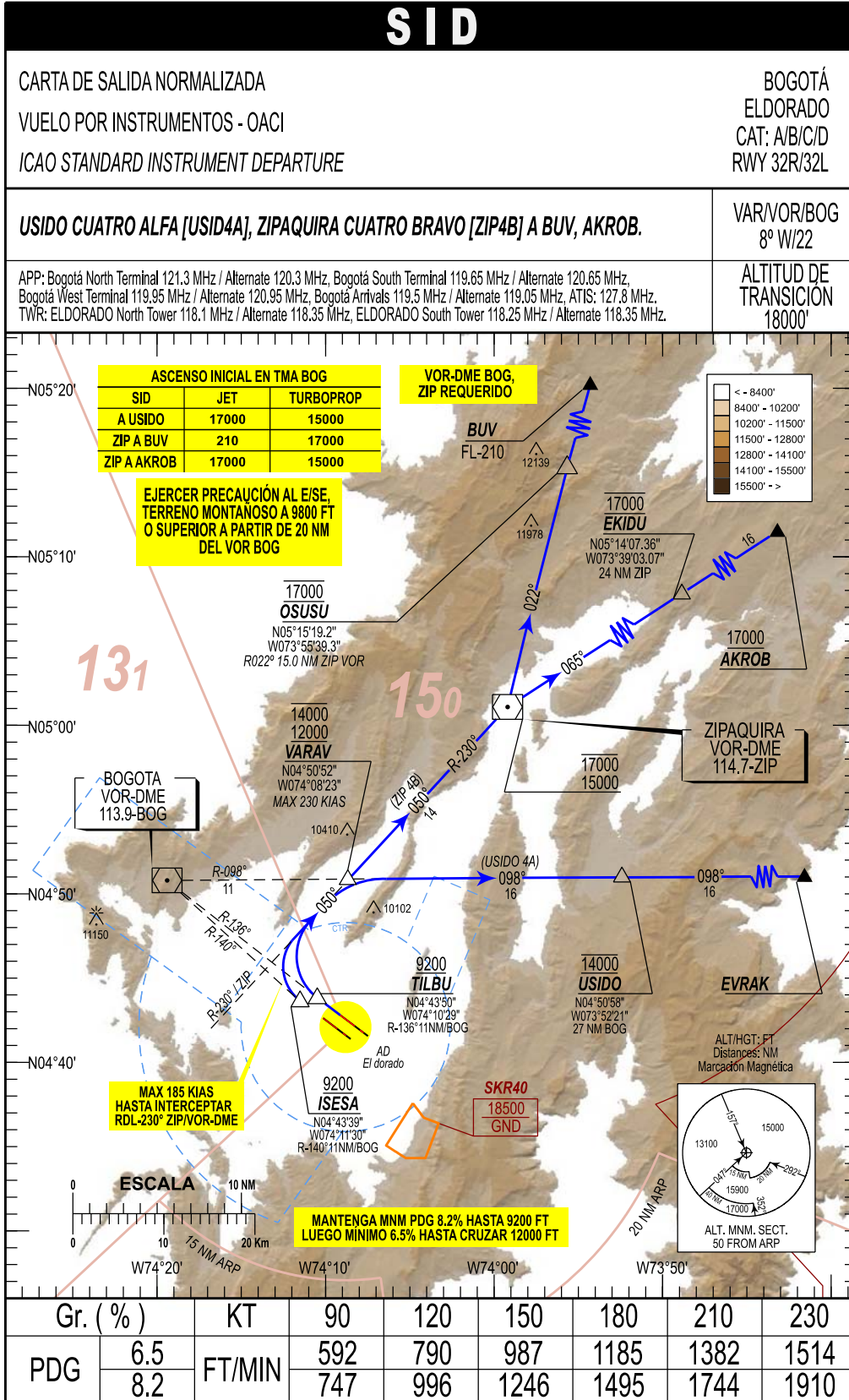
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

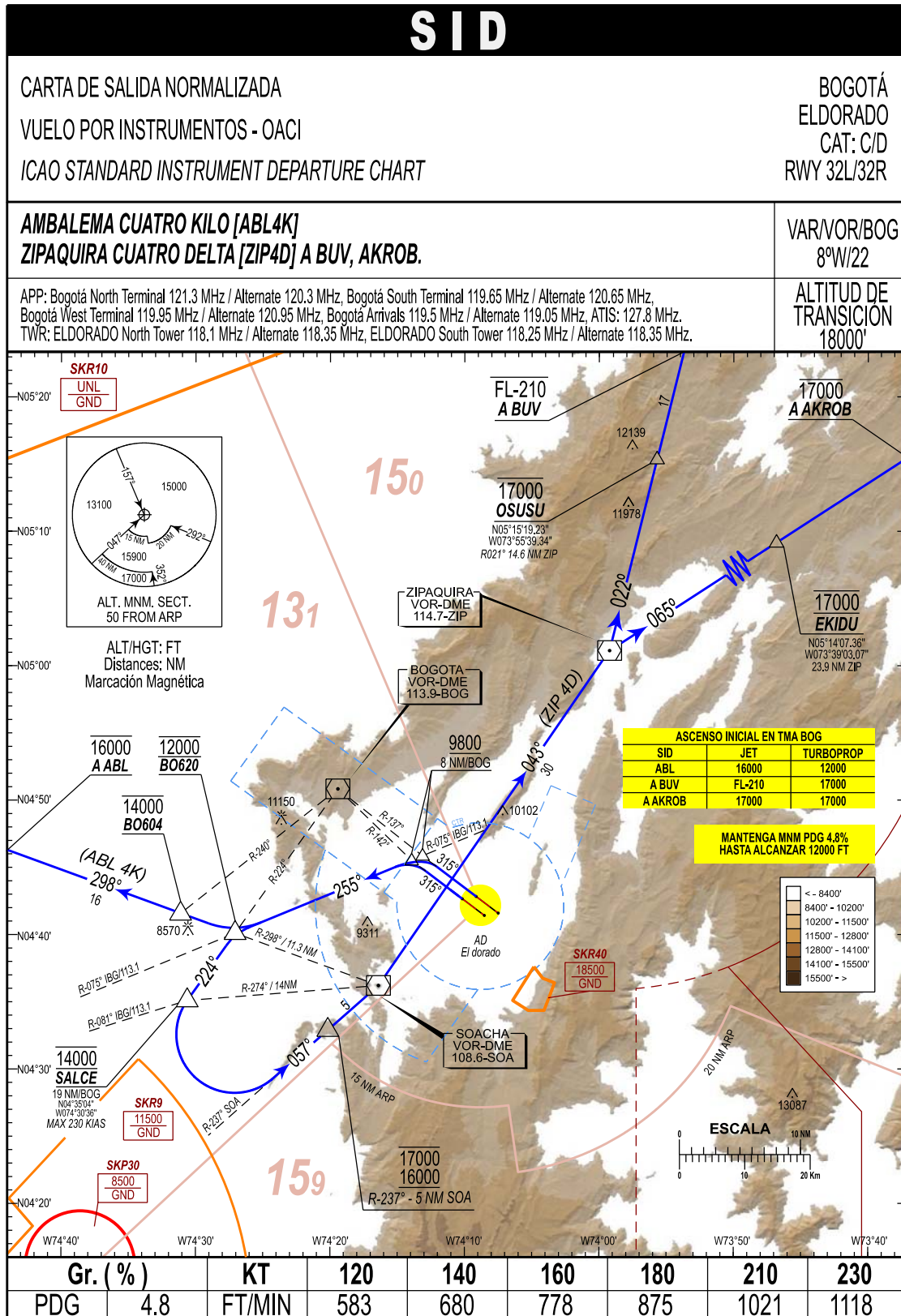


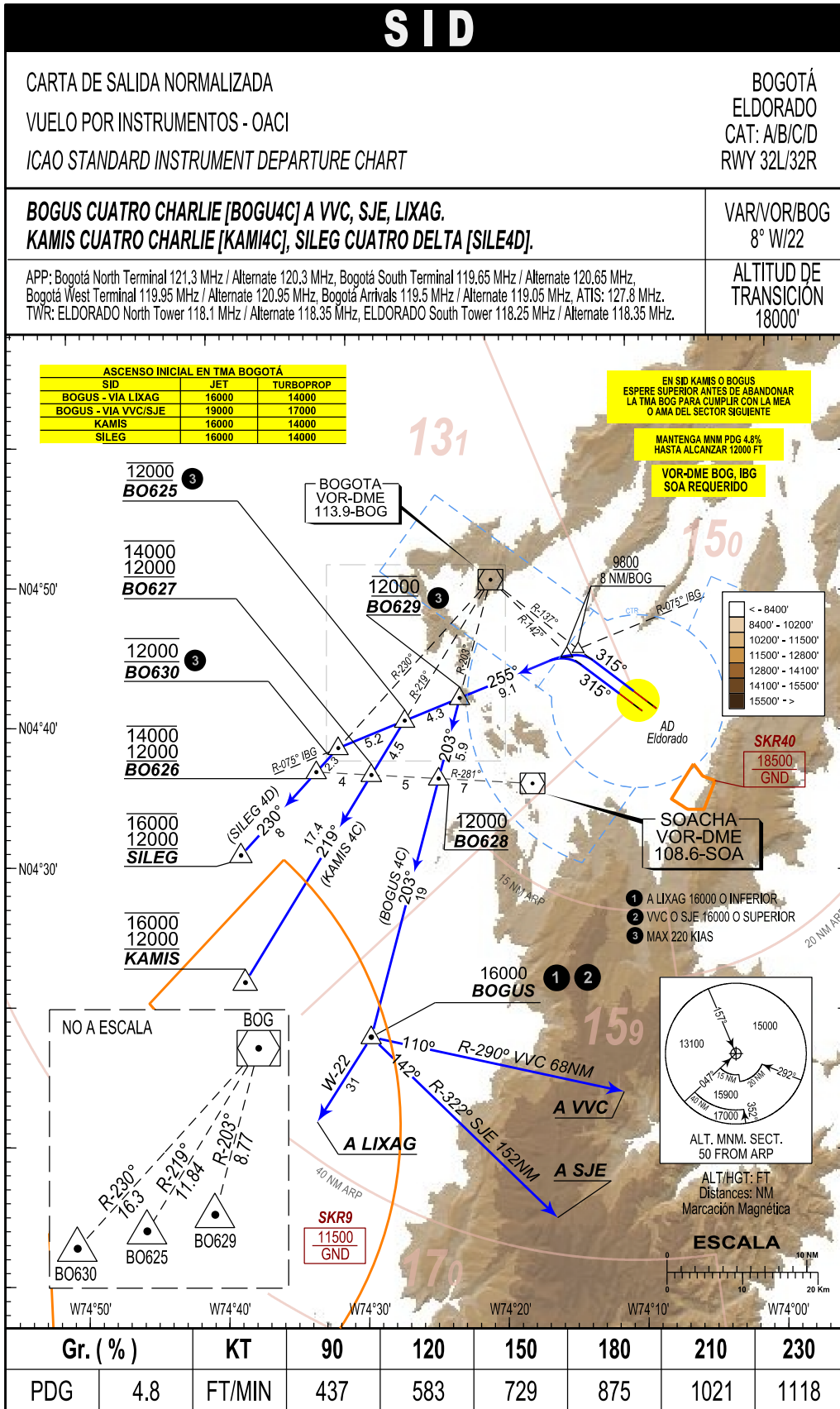


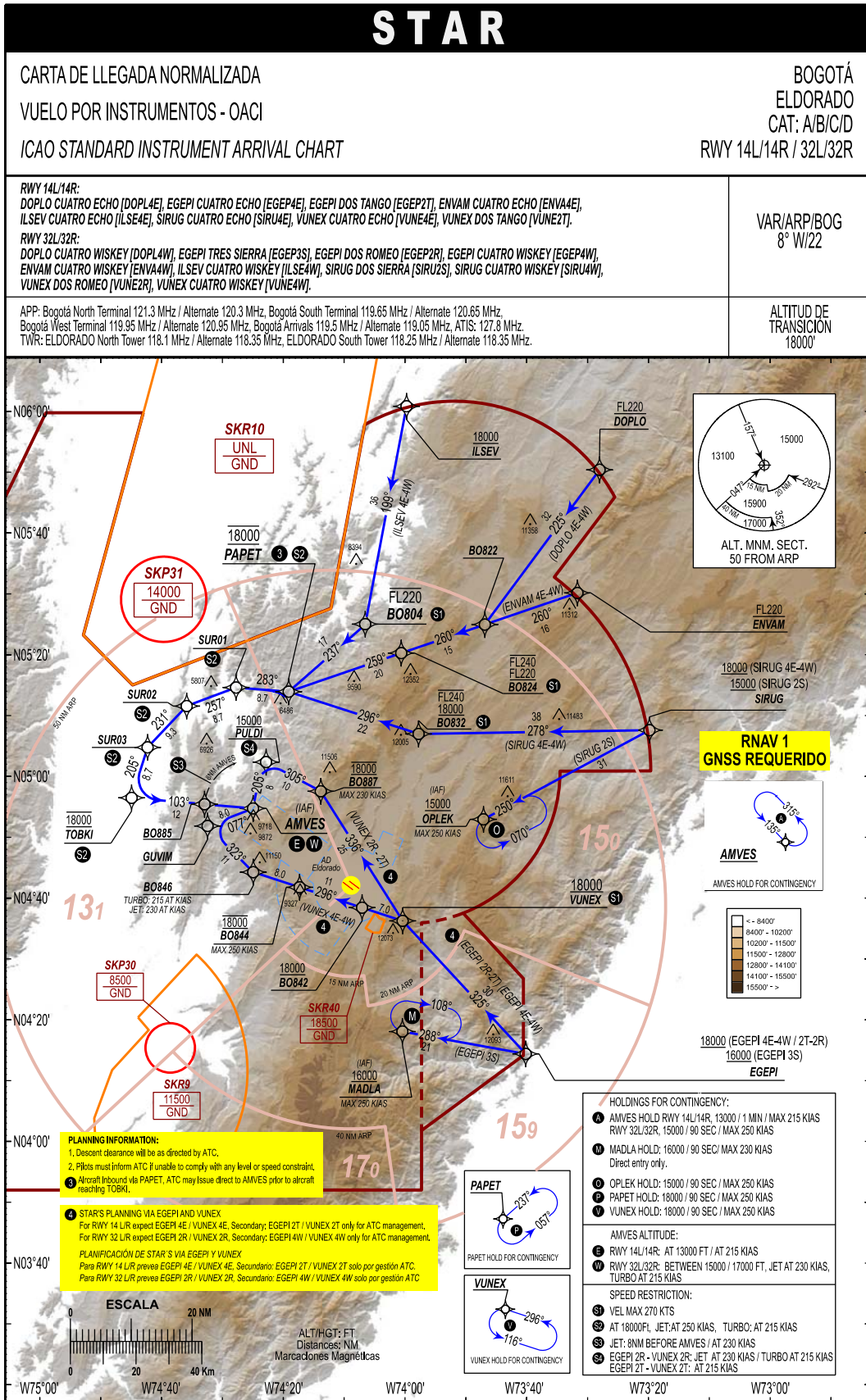












BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / STAR RWY 14L /14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / -	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / -	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
DOPLO 4E									
IF	DOPLO	FB	X	X	FL220 +	X		RW14B	14L;14R
TF	BO822	FB	225° (216.6°)	32	X	X		RW14B	14L;14R
TF	BO824	FB	260° (251.2°)	15	/FL220-FL240/ B	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	259° (251.1°)	20	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
EGEPI 4E									
IF	EGEPI	FB	X	X	18000 +	X		RW14B	14L;14R
TF	VUNEX	FB	325° (317.2°)	30	18000 +	270 -		RW14B	14L;14R
TF	BO842	FB	296° (288.0°)	7.0	18000 +	X		RW14B	14L;14R
TF	BO844	FB	296° (288.0°)	11	18000 AT	250 -		RW14B	14L;14R
TF	BO846	FB	296° (288.0°)	8.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	GUVIM	FB	323° (315.3°)	11	X	X		RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	077° (069.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
VUNEX 4E									
IF	VUNEX	FB	X	X	18000 +	270 -		RW14B	14L;14R
TF	BO842	FB	296° (288.0°)	7.0	18000 +	X		RW14B	14L;14R
TF	BO844	FB	296° (288.0°)	11	18000 AT	250 -		RW14B	14L;14R
TF	BO846	FB	296° (288.0°)	8.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	GUVIM	FB	323° (315.3°)	11	X	X		RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	077° (069.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
ENVAM 4E									
IF	ENVAM	FB	X	X	FL220 +	X		RW14B	14L;14R
TF	BO822	FB	260° (251.2°)	16	X	X		RW14B	14L;14R
TF	BO824	FB	260° (251.2°)	15	/FL220-FL240/ B	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	259° (251.1°)	20	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
ILSEV 4E									
IF	ILSEV	FB	X	X	18000 +	X		RW14B	14L;14R
TF	BO804	FB	199° (190.8°)	36	FL220 -	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	237° (228.6°)	17	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
SIRUG 4E									
IF	SIRUG	FB	X	X	18000 +	X		RW14B	14L;14R
TF	BO832	FB	278° (269.1°)	38	/18000-FL240/ B	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	296° (288.0°)	22	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
EGEPI 2T									
IF	EGEPI	FB	X	X	18000 +	X		RW14B	14L;14R
TF	VUNEX	FB	325° (317.2°)	30	18000 +	270 -		RW14B	14L;14R
TF	BO887	FB	336° (328.2°)	25	18000 AT	230 -		RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	305° (297.4°)	10	15000 +	215 AT		RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
VUNEX 2T									
TF	VUNEX	FB	X	X	18000 +	270 -		RW14B	14L;14R
TF	BO887	FB	336° (328.2°)	25	18000 AT	230 -		RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	305° (297.4°)	10	15000 +	215 AT		RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / STAR RWY 32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / -	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / -	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
DOPLO 4W									
IF	DOPLO	FB	X	X	FL220 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO822	FB	225° (216.6°)	32	X		X	RW32B	32L;32R
TF	BO824	FB	260° (251.2°)	15	/FL220-FL240/ B		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	259° (251.1°)	20	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
EGEPI 3S									
IF	EGEPI	FB	X	X	16000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	MADLA	FB	288° (280.3°)	21	16000 +		250 -	RW32B	32L;32R
ENVAM 4W									
IF	ENVAM	FB	X	X	FL220 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO822	FB	260° (251.2°)	16	X		X	RW32B	32L;32R
TF	BO824	FB	260° (251.2°)	15	/FL220-FL240/ B		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	259° (251.1°)	20	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
ILSEV 4W									
IF	ILSEV	FB	X	X	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO804	FB	199° (190.8°)	36	FL220 -		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	237° (228.6°)	17	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
SIRUG 2S									
IF	SIRUG	FB	X	X	15000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	OPEK	FB	250° (241.8°)	31	15000 +		250 -	RW32B	32L;32R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTÁ / ELDORADO
SKBO / STAR RWY 32L /32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / -	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / -	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
EGEPI 2R									
IF	EGEPI	FB	X	X	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	VUNEX	FB	325° (317.2°)	30	18000 +		270 -	RW32B	32L;32R
TF	BO887	FB	336° (328.2°)	25	18000 AT		230 -	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	305° (297.4°)	10	15000 +	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
VUNEX 2R									
TF	VUNEX	FB	X	X	18000 +		270 -	RW32B	32L;32R
TF	BO887	FB	336° (328.2°)	25	18000 AT		230 -	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	305° (297.4°)	10	15000 +	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
EGEPI 4W									
IF	EGEPI	FB	X	X	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	VUNEX	FB	325° (317.2°)	30	18000 +		270 -	RW32B	32L;32R
TF	BO842	FB	296° (288.0°)	7.0	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO844	FB	296° (288.0°)	11	18000 AT		250 -	RW32B	32L;32R
TF	BO846	FB	296° (288.0°)	8.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	GUVIM	FB	323° (315.3°)	11	X		X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	077° (069.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
VUNEX 4W									
IF	VUNEX	FB	X	X	18000 +		270 -	RW32B	32L;32R
TF	BO842	FB	296° (288.0°)	7.0	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO844	FB	296° (288.0°)	11	18000 AT		250 -	RW32B	32L;32R
TF	BO846	FB	296° (288.0°)	8.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	GUVIM	FB	323° (315.3°)	11	X		X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	077° (069.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
SIRUG 4W									
IF	SIRUG	FB	X	X	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO832	FB	278° (269.1°)	38	/18000-FL240/ B		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	296° (288.0°)	22	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

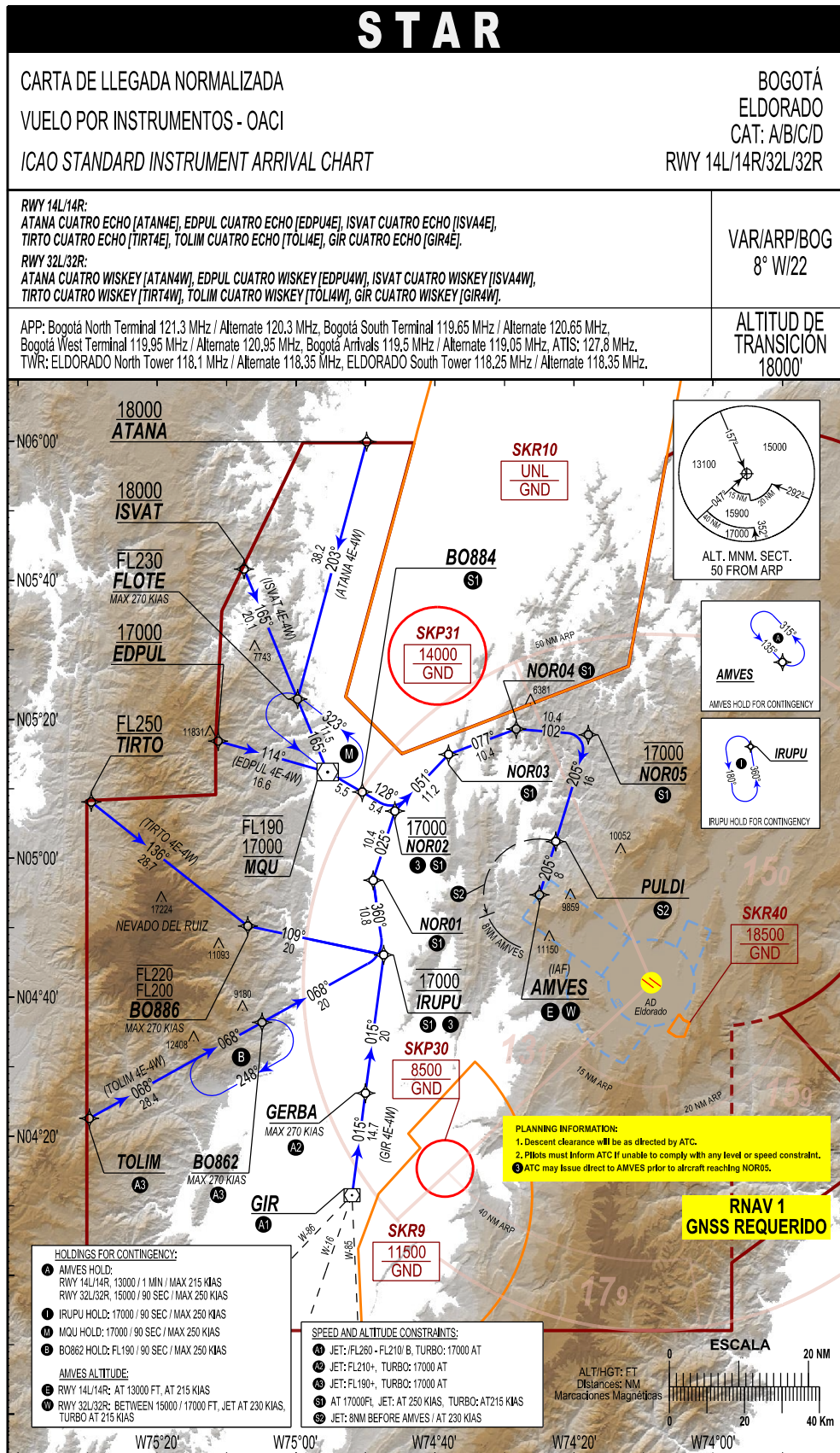
BOGOTÁ / ELDORADO

SKBO / HOLDINGS FOR CONTINGENCY / STAR/RWY 14L/14R/32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	RUMBO DE ACERCAMIENTO	RUMBO DE ALEJAMIENTO	DIRECCIÓN DE VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD MÍNIMA	LÍMITE MAX VELOCIDAD	PERF. DE NAVEGACIÓN
PAPET HOLD									
HM	PAPET	FO	237° (229.0°)	057° (049.0°)	L	90 SEC	18000 +	250	RNAV 1
OPLEK HOLD									
HM	OPLEK	FO	250° (242.0°)	070° (062.0°)	L	90 SEC	15000 +	250	RNAV 1
VUNEX HOLD									
HM	VUNEX	FO	296° (288.0°)	116° (108.0°)	L	90 SEC	18000 +	250	RNAV 1
MADLA HOLD									
HM	MADLA	FO	288° (280.0°)	108° (100.0°)	R	90 SEC	16000 +	230	RNAV 1
AMVES HOLD									
RWY 14L/14R									
HM	AMVES	FO	135° (127.04°)	315° (307.04°)	L	60 SEC	13000 +	215	RNAV 1
RWY 32L/32R									
HM	AMVES	FO	135° (127.04°)	315° (307.04°)	L	90 SEC	15000 +	250	RNAV 1

SKBO / HOLDINGS FOR CONTINGENCY / UPPER SECTORS

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	RUMBO DE ACERCAMIENTO	RUMBO DE ALEJAMIENTO	DIRECCIÓN DE VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD MÍNIMA	LÍMITE MAX VELOCIDAD	PERF. DE NAVEGACIÓN
ILSEV HOLD									
HM	ILSEV	FO	199° (191.0°)	019° (011.0°)	R	90 SEC	FL250	250	RNAV 1
DOPLO HOLD									
HM	DOPLO	FO	240° (232.0°)	060° (052.0°)	L	90 SEC	FL250	250	RNAV 1
EGEPI HOLD									
HM	EGEPI	FO	325° (317.0°)	145° (137.0°)	R	90 SEC	FL250	250	RNAV 1



BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / STAR RWY 14L/14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / - / B	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
ATANA 4E										
IF	ATANA	FB	X	X	18000 +		X		RW14B	14L;14R
TF	FLOTE	FB	203° (195.1°)	38.2	FL230 -		270 -		RW14B	14L;14R
TF	MQU	FB	165° (156.98°)	11.5	/17000-FL190/ B		X		RW14B	14L;14R
TF	BO884	FB	127° (119.6°)	5.5	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR02	FB	128° (120.2°)	5.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT		215 AT		RW14B	14L;14R
EDPUL 4E										
IF	EDPUL	FB	X	X	17000 +		X		RW14B	14L;14R
TF	MQU	FB	114° (106.1°)	16.6	/17000-FL190/ B		X		RW14B	14L;14R
TF	BO884	FB	127° (119.6°)	5.5	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR02	FB	128° (120.2°)	5.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT		215 AT		RW14B	14L;14R
ISVAT 4E										
IF	ISVAT	FB	X	X	18000 +		X		RW14B	14L;14R
TF	FLOTE	FB	165° (157.6°)	20.1	FL230 -		270 -		RW14B	14L;14R
TF	MQU	FB	165° (157.0°)	11.5	/17000-FL190/ B		X		RW14B	14L;14R
TF	BO884	FB	127° (119.6°)	5.5	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR02	FB	128° (120.2°)	5.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT		215 AT		RW14B	14L;14R
GIR 4E										
IF	GIR	FB	X	X	/FL260-FL210/ B	17000 AT	X	X	RW14B	14L;14R
TF	GERBA	FB	015° (007.6°)	14.7	FL210 +	17000 AT	270 -		RW14B	14L;14R
TF	IRUPU	FB	015° (007.5°)	20.0	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR01	FB	360° (352.0°)	10.8	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR02	FB	025° (017.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT		215 AT		RW14B	14L;14R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTÁ / ELDORADO
SKBO / STAR RWY 14L/14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / - / B	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
TIRTO 4E										
IF	TIRTO	FB	X	X	FL250 +		X		RW14B	14L;14R
TF	BO886	FB	136° (128.3°)	28.7	/FL220-FL200/ B		270 -		RW14B	14L;14R
TF	IRUPU	FB	109° (101.9°)	20.0	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR01	FB	360° (352.0°)	10.8	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR02	FB	025° (017.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT		215 AT		RW14B	14L;14R
TOLIM 4E										
IF	TOLIM	FB	X	X	FL190 +	17000 AT	X		RW14B	14L;14R
TF	BO862	FB	068° (061.0°)	28.4	FL190 +	17000 AT	270 -		RW14B	14L;14R
TF	IRUPU	FB	068° (061.0°)	20.0	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR01	FB	360° (352.0°)	10.8	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR02	FB	025° (017.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	13000 AT		215 AT		RW14B	14L;14R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / STAR RWY 32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / - / B	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
ATANA 4W										
IF	ATANA	FB	X	X	18000 +		X		RW32B	32L;32R
TF	FLOTE	FB	203° (195.1°)	38.2	FL230 -		270 -		RW32B	32L;32R
TF	MQU	FB	165° (156.98°)	11.5	/17000-FL190/ B		X		RW32B	32L;32R
TF	BO884	FB	127° (119.6°)	5.5	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR02	FB	128° (120.2°)	5.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B		230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
EDPUL 4W										
IF	EDPUL	FB	X	X	17000 +		X		RW32B	32L;32R
TF	MQU	FB	114° (106.1°)	16.6	/17000-FL190/ B		X		RW32B	32L;32R
TF	BO884	FB	127° (119.6°)	5.5	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR02	FB	128° (120.2°)	5.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B		230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
ISVAT 4W										
IF	ISVAT	FB	X	X	18000 +		X		RW32B	32L;32R
TF	FLOTE	FB	165° (157.6°)	20.1	FL230 -		270 -		RW32B	32L;32R
TF	MQU	FB	165° (157.0°)	11.5	/17000-FL190/ B		X		RW32B	32L;32R
TF	BO884	FB	127° (119.6°)	5.5	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR02	FB	128° (120.2°)	5.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B		230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
GIR 4W										
IF	GIR	FB	X	X	/FL260-FL210/ B	17000 AT	X	X	RW32B	32L;32R
TF	GERBA	FB	015° (007.6°)	14.8	FL210 +	17000 AT	270 -		RW32B	32L;32R
TF	IRUPU	FB	015° (007.5°)	20.0	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR01	FB	360° (352.0°)	10.8	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR02	FB	025° (017.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B		230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

**BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / STAR RWY 32L/32R**

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE JET + / AT / - / B	ALTITUDE TURBO + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / - / B	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
TIRTO 4W										
IF	TIRTO	FB	X	X	FL250 +		X		RW32B	32L;32R
TF	BO886	FB	136° (128.3°)	28.7	/FL220-FL200/ B		270 -		RW32B	32L;32R
TF	IRUPU	FB	109° (101.9°)	20.0	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR01	FB	360° (352.0°)	10.8	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR02	FB	025° (017.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B		230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TOLIM 4W										
IF	TOLIM	FB	X	X	FL190 +	17000 AT	X		RW32B	32L;32R
TF	BO862	FB	068° (061.0°)	28.4	FL190 +	17000 AT	270 -		RW32B	32L;32R
TF	IRUPU	FB	068° (061.0°)	20.0	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR01	FB	360° (352.0°)	10.8	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR02	FB	025° (017.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR03	FB	051° (043.5°)	11.2	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR04	FB	077° (069.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	NOR05	FB	102° (094.5°)	10.4	17000 AT		250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	PULDI	FB	205° (197.0°)	16.0	X		230 AT	X	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	205° (197.0°)	8.0	/15000-17000/ B		230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R

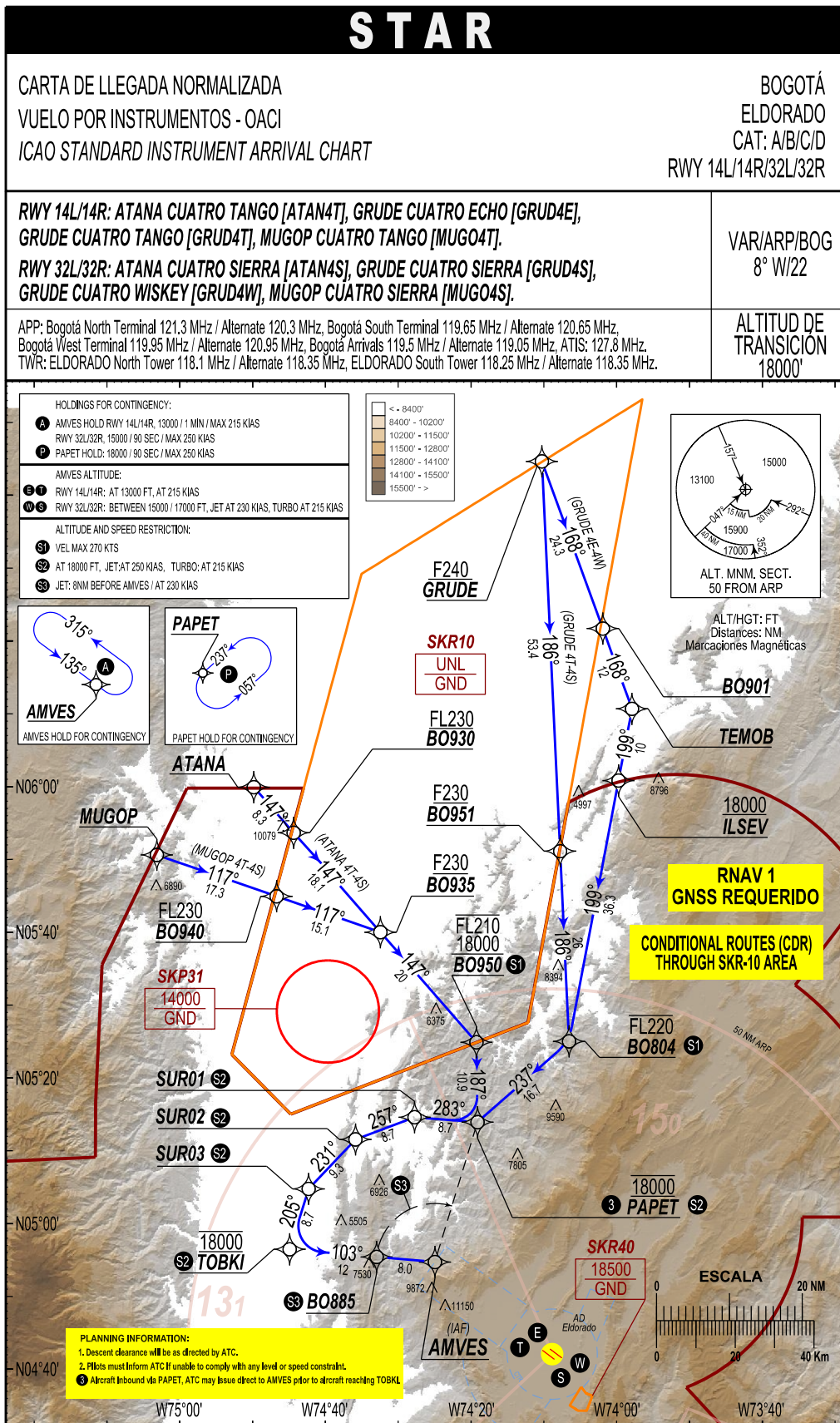
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

BOGOTÁ / ELDORADO**SKBO / HOLDINGS FOR CONTINGENCY / STAR/RWY 14L/14R/32L/32R**

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	RUMBO DE ACERCAMIENTO	RUMBO DE ALEJAMIENTO	DIRECCIÓN DE VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD	LÍMITE MAX VELOCIDAD	PERF. DE NAVEGACIÓN
MQU HOLD									
HM	MQU	FO	143° (135.0°)	323° (315.0°)	L	90 SEC	17000 +	250	RNAV 1
BO862 HOLD									
HM	BO862	FO	068° (061.0°)	248° (241.0°)	R	90 SEC	190 +	250	RNAV 1
IRUPU HOLD									
HM	IRUPU	FO	360° (352.0°)	180° (172.0°)	L	90 SEC	17000 +	250	RNAV 1
AMVES HOLD									
RWY 14L/14R									
HM	AMVES	FO	135° (127.04°)	315° (307.04°)	L	60 SEC	13000 +	215	RNAV 1
RWY 32L/32R									
HM	AMVES	FO	135° (127.04°)	315° (307.04°)	L	90 SEC	15000 +	250	RNAV 1

SKBO / HOLDINGS FOR CONTINGENCY / UPPER SECTORS

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	RUMBO DE ACERCAMIENTO	RUMBO DE ALEJAMIENTO	DIRECCIÓN DE VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD MÍNIMA	LÍMITE MAX VELOCIDAD	PERF. DE NAVEGACIÓN
ISVAT HOLD									
HM	ISVAT	FO	165° (157.0°)	345° (337.0°)	L	90 SEC	FL250	250	RNAV 1
TIRTO HOLD									
HM	TIRTO	FO	123° (115.0°)	303° (295.0°)	R	90 SEC	FL250	250	RNAV 1
GIR HOLD									
HM	GIR	FO	048° (040.0°)	228° (220.0°)	L	90 SEC	FL250	250	RNAV 1



STAR

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

BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C/D
RWY 14L/14R/32L/32R

*RWY 14L/14R: ATANA CUATRO TANGO [ATAN4T], GRUDE CUATRO ECHO [GRUD4E],
GRUDE CUATRO TANGO [GRUD4T], MUGOP CUÁTRO TANGO [MUGO4T].*

*RWY 32L/32R: ATANA CUATRO SIERRA [ATAN4S], GRUDE CUATRO SIERRA [GRUD4S],
GRUDE CUATRO WISKEY [GRUD4W], MUGOP CUÁTRO SIERRA [MUGO4S].*

INSTRUCCIONES DE OPERACIÓN

CONDITIONAL ROUTES (CDR) THROUGH SKR-10 ÁREA

UTILIZABLES SÓLO POR AVIACIÓN REGULAR COMERCIAL.

AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERO Y AVIACIÓN NO REGULAR, DEBERÁN
TRAMITAR PERMISO FAC.

LAS CDR'S NO PUEDEN UTILIZARSE PARA PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS
SERÁN ASIGNADAS POR EL ATC, PREVIA COORDINACIÓN ATC PQE.

LAS CDR's DE MUGOP Y ATANA, SE APROBARÁN PREFERIBLEMENTE
ENTRE 0200 Y 1000 UTC. FUERA DE ESTE HORARIO POR CONDICIONES
METEOROLÓGICAS O SI NO EXISTE NINGÚN TRÁNSITO EN LA SK-R10.

EN CASO DE INDICARSE POR PARTE DEL CONTROL ABANDONAR EL
EL ÁREA, SE REALIZARÁ DE FORMA INMEDIATA.

AL APLICAR PROCEDIMIENTO FUNCIÓN OFFSET, CDR's MUGOP Y ATANA,
SE REALIZARÁ A LA IZQUIERDA DE LA RUTA.

BOGOTÁ / EL DORADO
SKBO / STAR CDR RWY 14L/14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE AT / - / B + /	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / -	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / -	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
GRUDE 4E									
IF	GRUDE	FB	X	X	F240 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO901	FB	168° (160.0°)	24.3	X	X	X	RW14B	14L;14R
TF	TEMOB	FB	168° (160.0°)	12.0	X	X	X	RW14B	14L;14R
TF	ILSEV	FB	199° (190.7°)	10.0	18000 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO804	FB	199° (190.8°)	36.3	FL220 -	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	237° (228.6°)	16.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
GRUDE 4T									
IF	GRUDE	FB	X	X	F240 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO951	FB	186° (177.3°)	53.4	F230 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO804	FB	186° (177.3°)	26.0	FL220 -	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	237° (228.6°)	16.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
ATANA 4T									
IF	ATANA	FB	X	X	X	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO930	FB	147° (138.8°)	8.3	F230 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO935	FB	147° (138.8°)	18.1	F230 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO950	FB	147° (138.9°)	20.0	/F210-18000/ B	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	187° (179.2°)	10.9	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R
MUGOP 4T									
IF	MUGOP	FB	X	X	X	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO940	FB	117° (109.0°)	17.3	F230 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO935	FB	117° (109.0°)	15.1	F230 +	X	X	RW14B	14L;14R
TF	BO950	FB	147° (138.9°)	20.0	/F210-18000/ B	270 -		RW14B	14L;14R
TF	PAPET	FB	187° (179.2°)	10.9	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW14B	14L;14R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	13000 AT	215 AT		RW14B	14L;14R

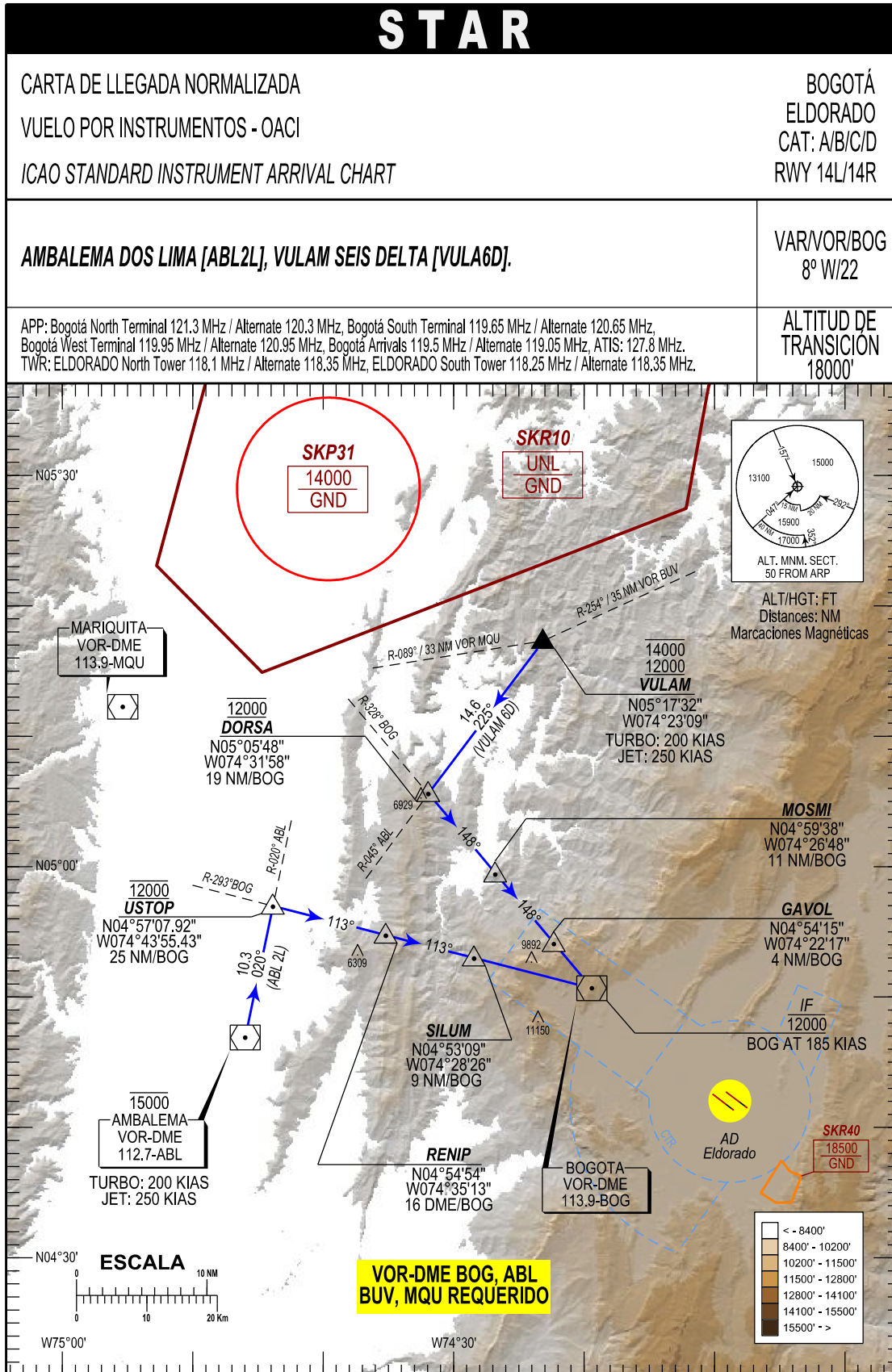
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

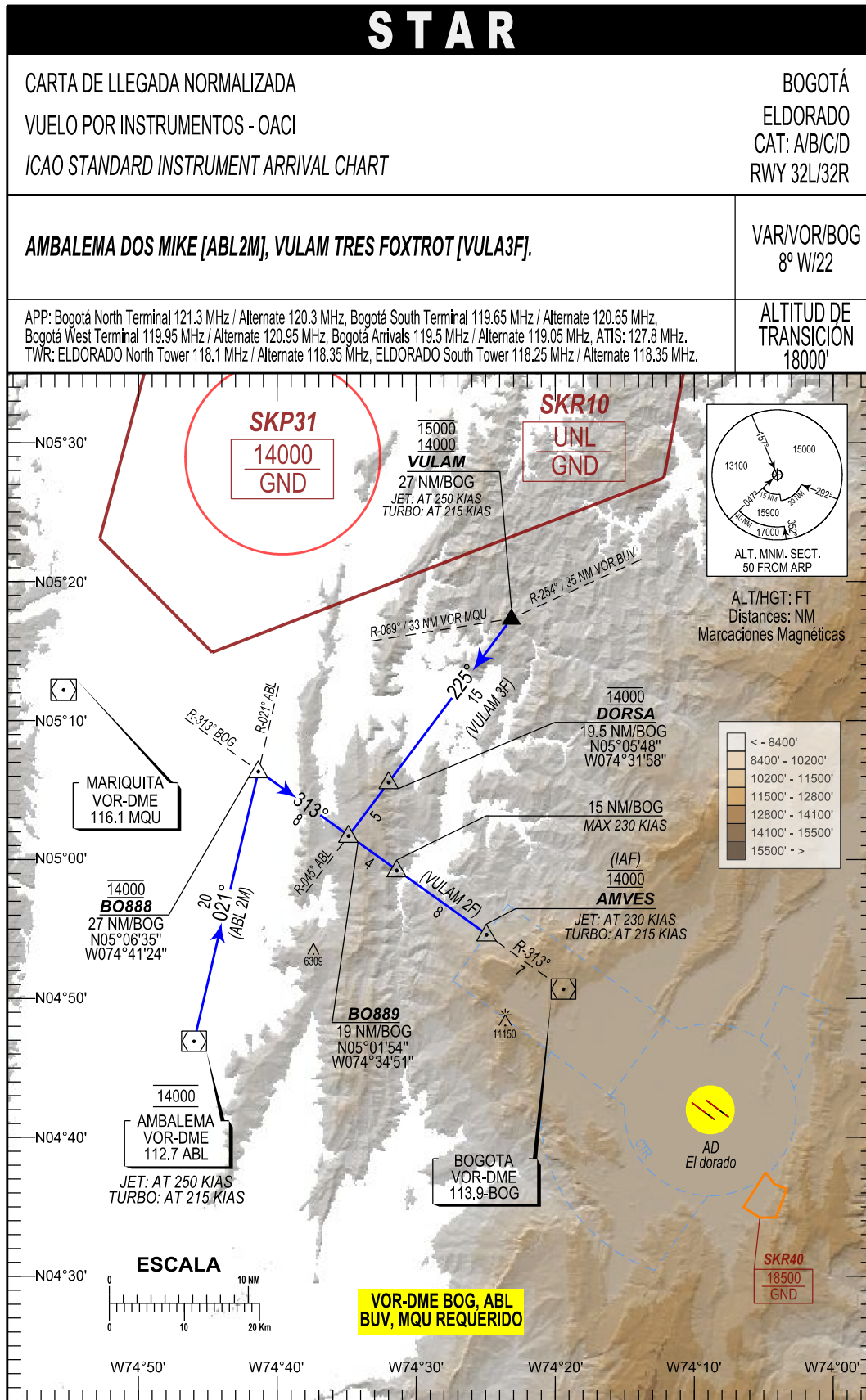
BOGOTÁ / ELDORADO

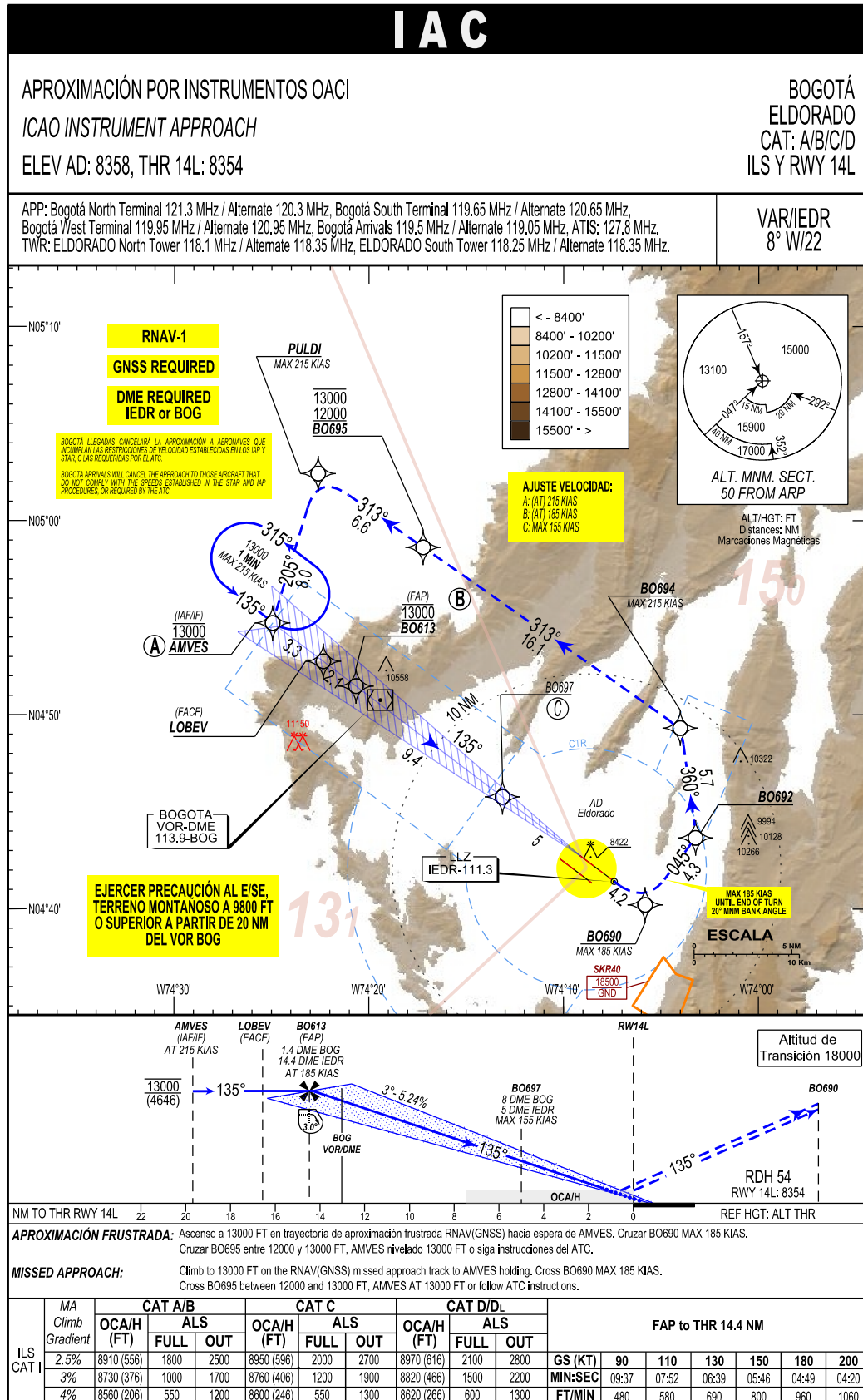
SKBO / STAR CDR RWY 32L/32R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	ALTITUDE / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET + / AT / -	SPEED LIMIT (KT) TURBO + / AT / -	TRANSITION IDENTIFIER	RUNWAY DIRECTION
GRUDE 4W									
IF	GRUDE	FB	X	X	F240 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO901	FB	168° (160.0°)	24.3	X		X	RW32B	32L;32R
TF	TEMOB	FB	168° (160.0°)	12.0	X		X	RW32B	32L;32R
TF	ILSEV	FB	199° (190.7°)	10.0	18000 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO804	FB	199° (190.8°)	36.3	FL220 -		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	237° (228.6°)	16.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
GRUDE 4S									
IF	GRUDE	FB	X	X	F240 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO951	FB	186° (177.3°)	53.4	F230 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO804	FB	186° (177.3°)	26.0	FL220 -		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	237° (228.6°)	16.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
ATANA 4S									
IF	ATANA	FB	X	X	X		X	RW32B	32L;32R
TF	BO930	FB	147° (138.8°)	8.3	F230 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO935	FB	147° (138.8°)	18.1	F230 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO950	FB	147° (138.9°)	20.0	/F210-18000/ B		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	187° (179.2°)	10.9	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
MUGOP 4S									
IF	MUGOP	FB	X	X	X		X	RW32B	32L;32R
TF	BO940	FB	117° (109.0°)	17.3	F230 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO935	FB	117° (109.0°)	15.1	F230 +		X	RW32B	32L;32R
TF	BO950	FB	147° (138.9°)	20.0	/F210-18000/ B		270 -	RW32B	32L;32R
TF	PAPET	FB	187° (179.2°)	10.9	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR01	FB	283° (274.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR02	FB	257° (249.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	SUR03	FB	231° (223.5°)	9.3	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	TOBKI	FB	205° (197.5°)	8.7	18000 AT	250 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	BO885	FB	103° (095.0°)	12.0	X	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R
TF	AMVES	FB	103° (095.0°)	8.0	/15000-17000/ B	230 AT	215 AT	RW32B	32L;32R

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO







BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC ILS Y RWY 14L

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF/IF)	FB	X	X	X	X	13000 AT	215 AT	X
TF	LOBEV	FB	135° (127.03°)	X	3,3	X	13000 AT	X	X
IF	LOBEV (FACF)	FB	135° (127.03°)	X	X	X	13000 I	X	X
TF	BO613 (FAF)	FB	135° (127.03°)	X	2.1	X	13000 G	185 AT	X
TF	BOG697	FB	135° (127.03°)	X	9.4	X	X	155 -	-3°
TF	RW14L	FO	135° (127.03°)	X	5	X	8408 AT	X	-3°
TF	BO690	FB	135° (127.03°)	X	4.2	X	X	185 -	X
TF	BO692	FB	045° (037.03°)	X	4.3	X	X	X	X
TF	BO694	FB	360° (352.03°)	X	5.7	X	X	215 -	X
TF	BO695	FB	313° (305.02°)	X	16.1	X	12000/13000 B	X	X
TF	PULDI	FB	313° (305.02°)	X	6.6	X	X	215 -	X
TF	AMVES	FB	205° (197.00°)	X	8.0	X	13000 AT	215 -	X
HM	AMVES	FO	135° (127.00°)	60	X	L	13000 AT	215 -	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

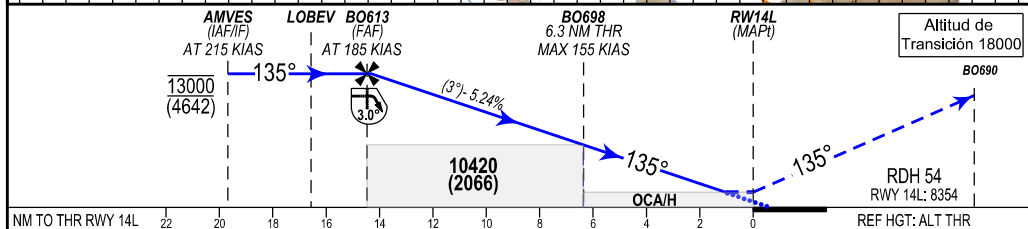
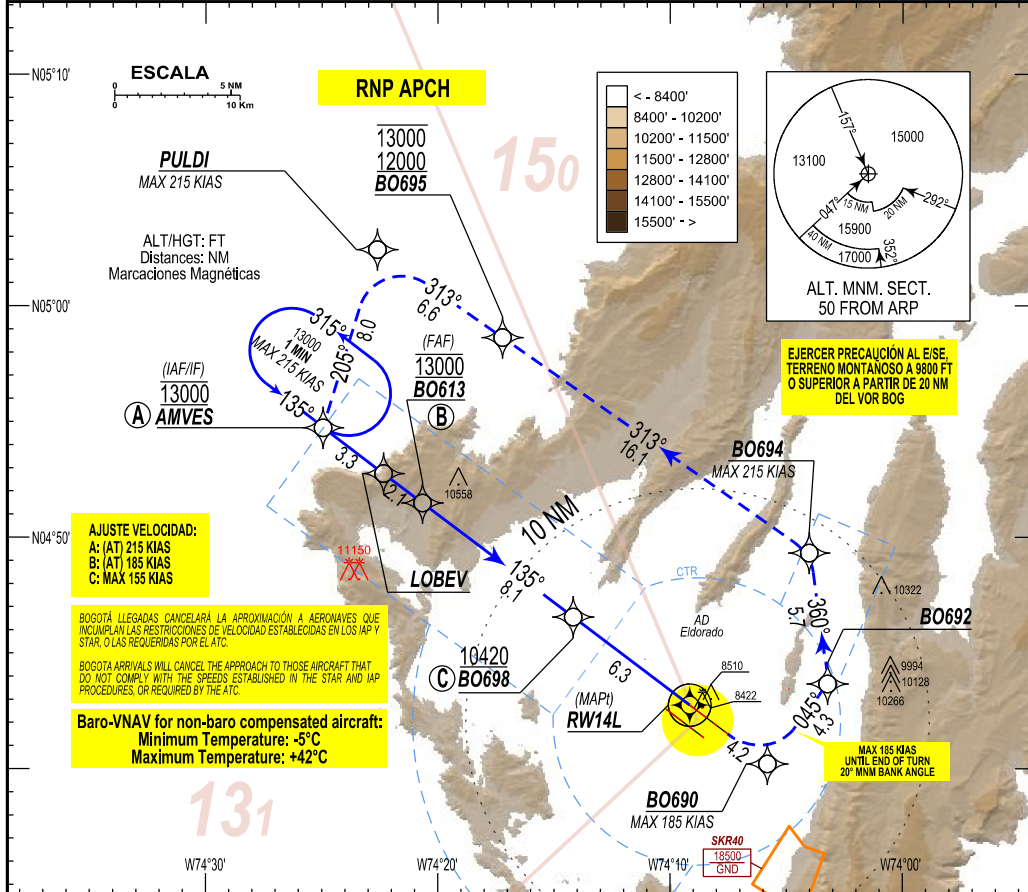
IAC

APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
ELEV. AD: 8358, THR 14L: 8354

BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C/D
RNP RWY 14L

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

VAR/ARP/BOG
8° W/22



ALTIMITUDE VS DISTANCE THR DIST (3° APCH) (LNAV ONLY)											FAF to THR 14.4 NM						
NM	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	GS (KT)	90	110	130	150	180	200
FT	11590	11270	10952	10633	10313	10000	9678	9361	9044	8726	MIN:SEC	09:37	07:52	06:39	05:46	04:49	04:20
											FT/MIN	480	580	690	800	960	1060

	MA Climb Gradient	CAT A/B		CAT C		CAT D	
		OCA/H (FT)	ALS FULL OUT	OCA/H (FT)	ALS FULL OUT	OCA/H (FT)	ALS FULL OUT
LNAV	2.5%	9060 (702)	2600 3300	9240 (882)	3300 4000	9260 (902)	3600 4300
	3%	8900 (542)	1800 2500	9030 (672)	2400 3100	9060 (702)	2600 3300
	4%	8760 (406)	1200 1900	8880 (528)	1700 2400	8910 (556)	1800 2500
LNAV VNAV	2.5%	8930 (576)	1900 2600	9050 (696)	2500 3200	9090 (736)	2700 3400
	3%	8760 (406)	1200 1900	8880 (528)	1700 2400	8910 (556)	1800 2500
	4%	8710 (356)	900 1600	8740 (386)	1100 1800	8780 (426)	1300 2000

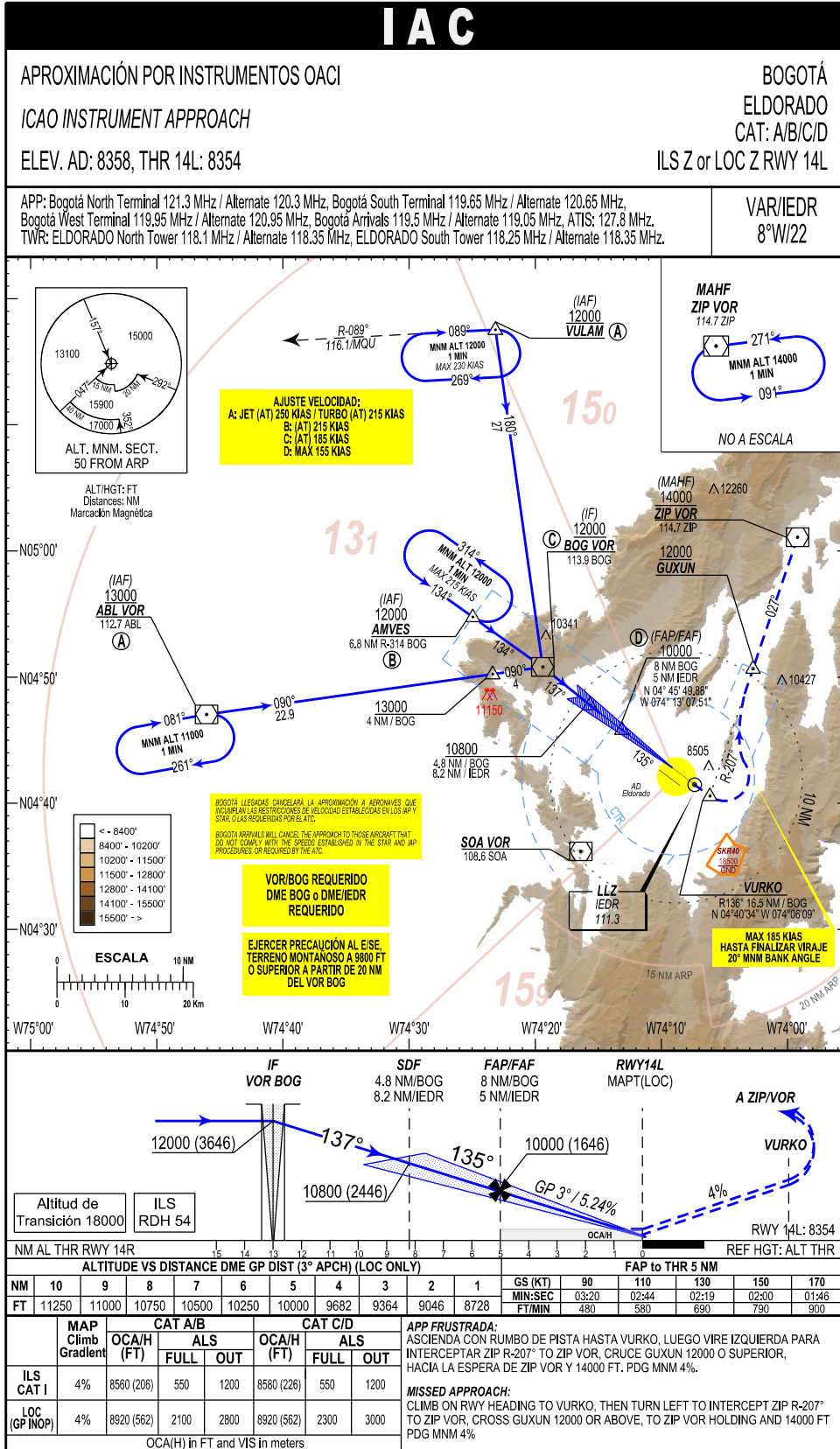
APROXIMACIÓN FRUSTRADA:
Ascenso a 13000 FT en trayectoria de aproximación frustrada RNP hacia espera de AMVES. Cruzar BO690 MAX 185 KIAS.
Cruzar BO695 entre 12000 y 13000 FT. AMVES nivelado 13000 FT o siga instrucciones del ATC.

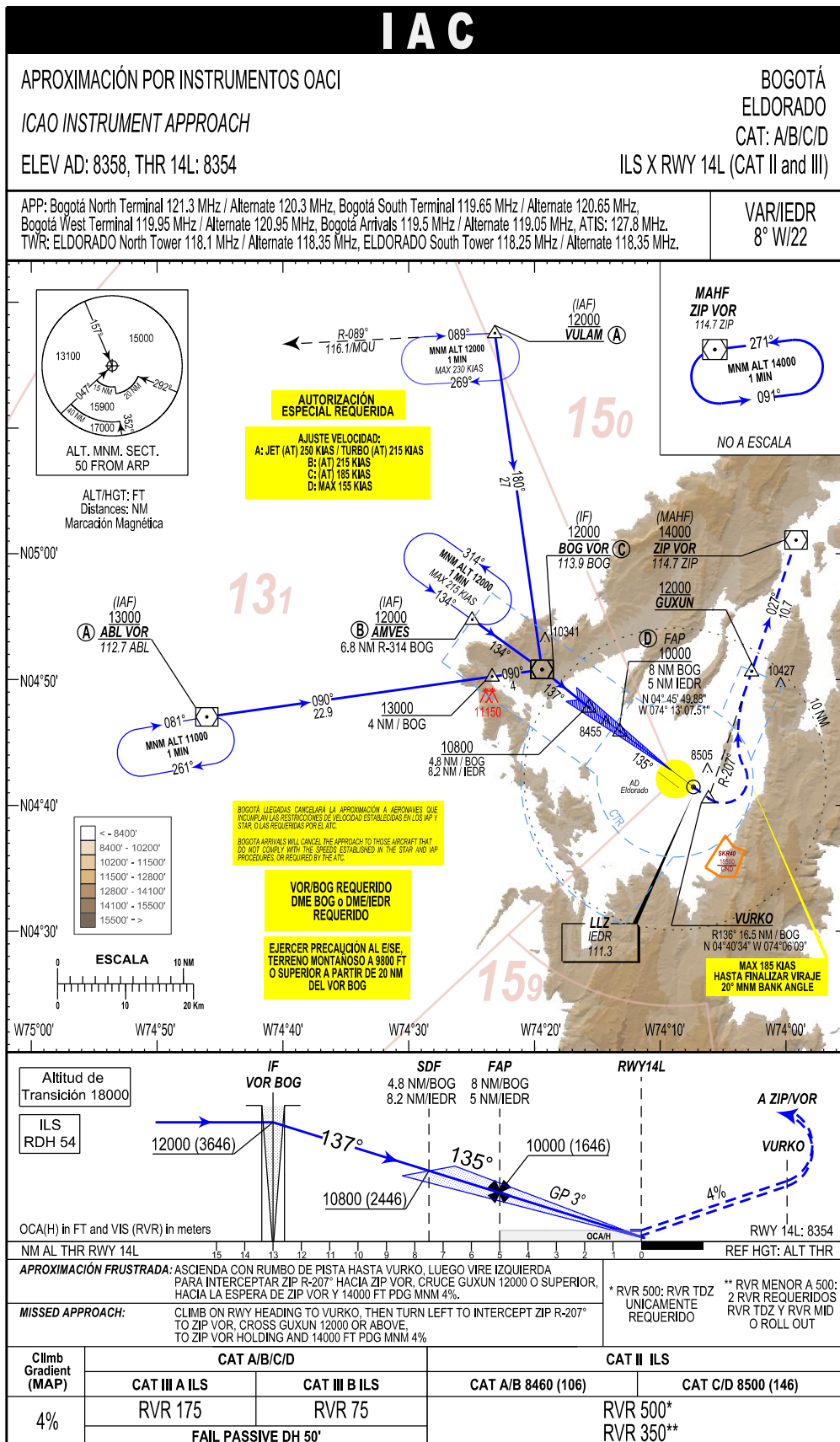
MISSED APPROACH:
Climb to 13000 on the RNP missed approach track to AMVES holding. Cross BO690 MAX 185 KIAS
Cross BO695 between 12000 and 13000 FT, AMVES AT 13000 FT or follow ATC instructions.

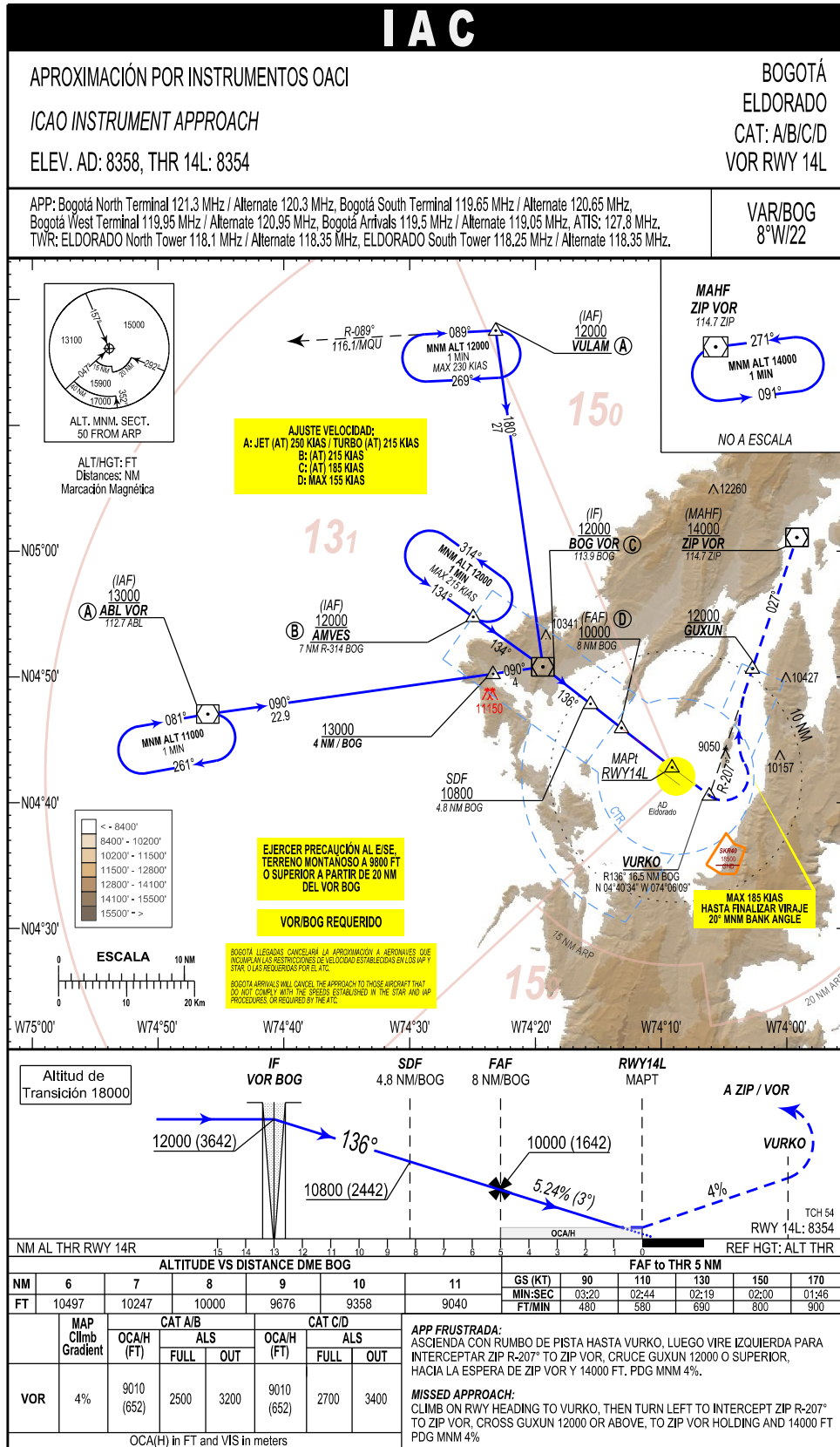
BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC RNP RWY 14L

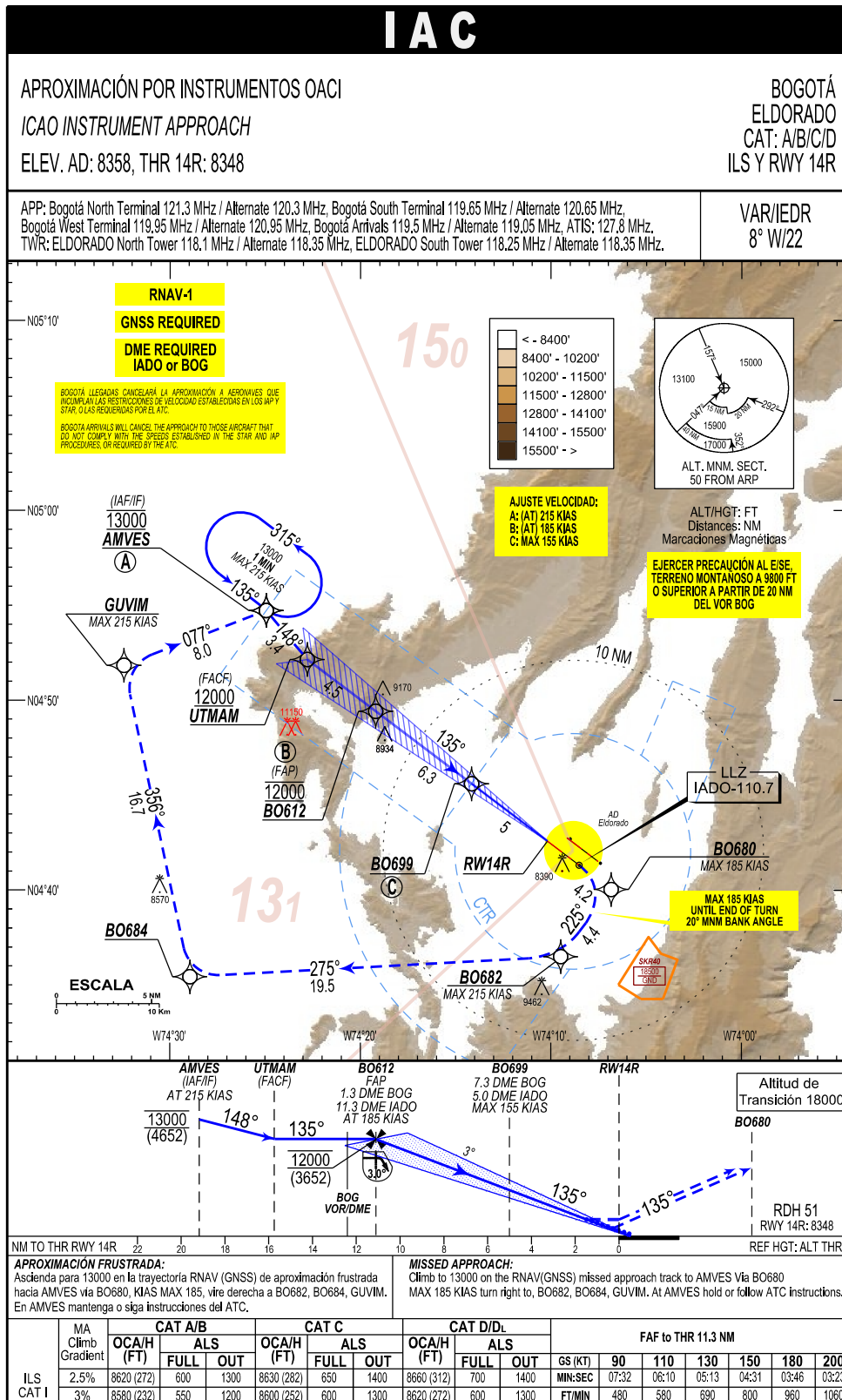
PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF/IF)	FB	X	X	X	X	13000 AT	215 AT	X
TF	LOBEV	FB	135° (127.02°)	X	3.3	X	X	X	X
TF	BO613 (FAF)	FB	135° (126.97°)	X	2.1	X	13000 AT	185 AT	X
TF	BO698	FB	135° (127.02°)	X	8.1	X	10420+	155 -	-3°
TF	RW14L	FO	135° (127.01°)	X	6.3	X	8408 AT	X	-3°
TF	BO690	FB	135° (127.03°)	X	4.2	X	X	185 -	X
TF	BO692	FB	045° (037.03°)	X	4.3	X	X	X	X
TF	BO694	FB	360° (352.03°)	X	5.7	X	X	215 -	X
TF	BO695	FB	313° (305.02°)	X	16.1	X	12000/13000 B	X	X
TF	PULDI	FB	313° (305.02°)	X	6.6	X	X	215 -	X
TF	AMVES	FB	205° (197.00°)	X	8.0	X	13000 AT	215 -	X
HM	AMVES	FO	135° (127.01°)	60	X	L	13000 AT	215 -	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO





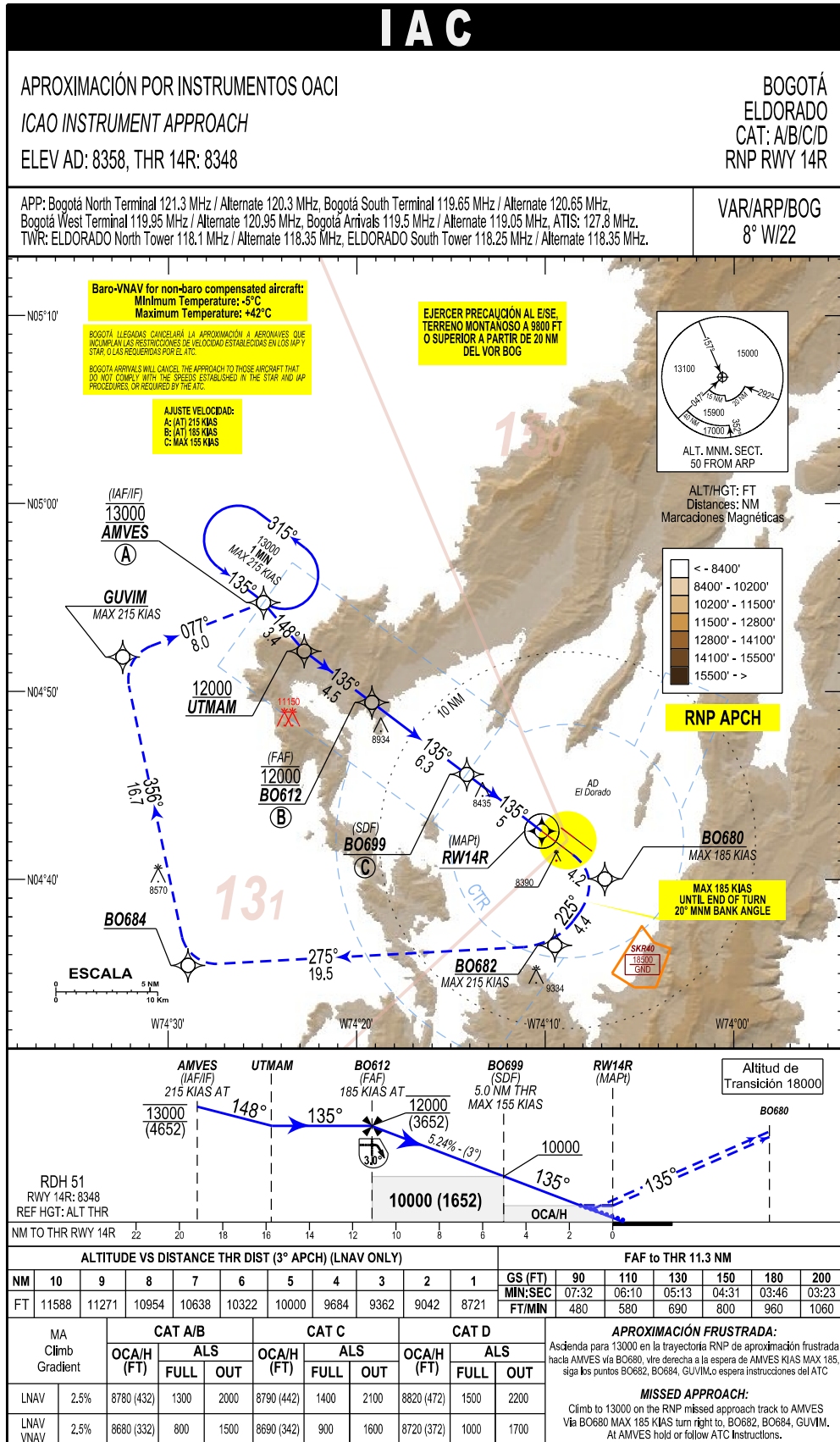




BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC ILS Y RWY 14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF/IF)	FB	X	X	X	X	13000 AT	215 AT	X
TF	UTMAM	FB	148°(139.91°)	X	3.4	X	12000 AT	X	X
IF	UTMAM (FACF)	FB	148°(139.91°)	X	X	X	12000 +	X	X
TF	BO612 (FAF)	FB	135°(127.05°)	X	4.5	X	12000 G	185 AT	X
TF	BO699	FB	135°(127.05°)	X	6.3	X	X	155 -	-3°
TF	RW14R	FO	135°(127.05°)	X	5	X	8403 AT	X	-3°
TF	BO680	FB	135°(127.05°)	X	4.2	X	X	185 -	X
TF	BO682	FB	225°(217.05°)	X	4.4	X	X	215 -	X
TF	BO684	FB	275°(266.91°)	X	19.5	X	X	X	X
TF	GUVIM	FB	356°(348.01°)	X	16.7	X	X	215 -	X
TF	AMVES	FB	077°(068.99°)	X	8.0	X	13000 AT	215 -	X
HM	AMVES	FO	135°(127.0°)	60	X	L	13000 AT	215 -	X

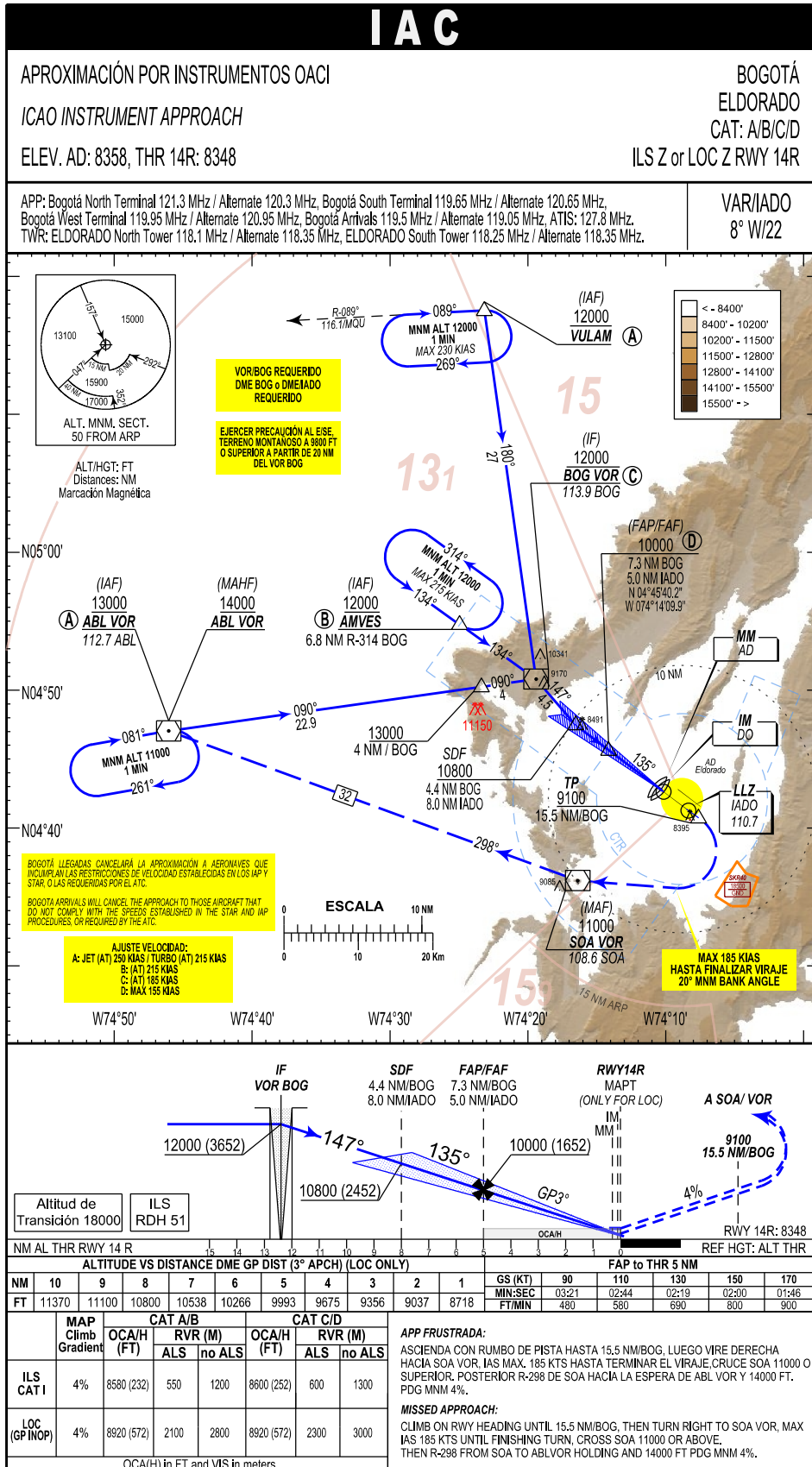
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

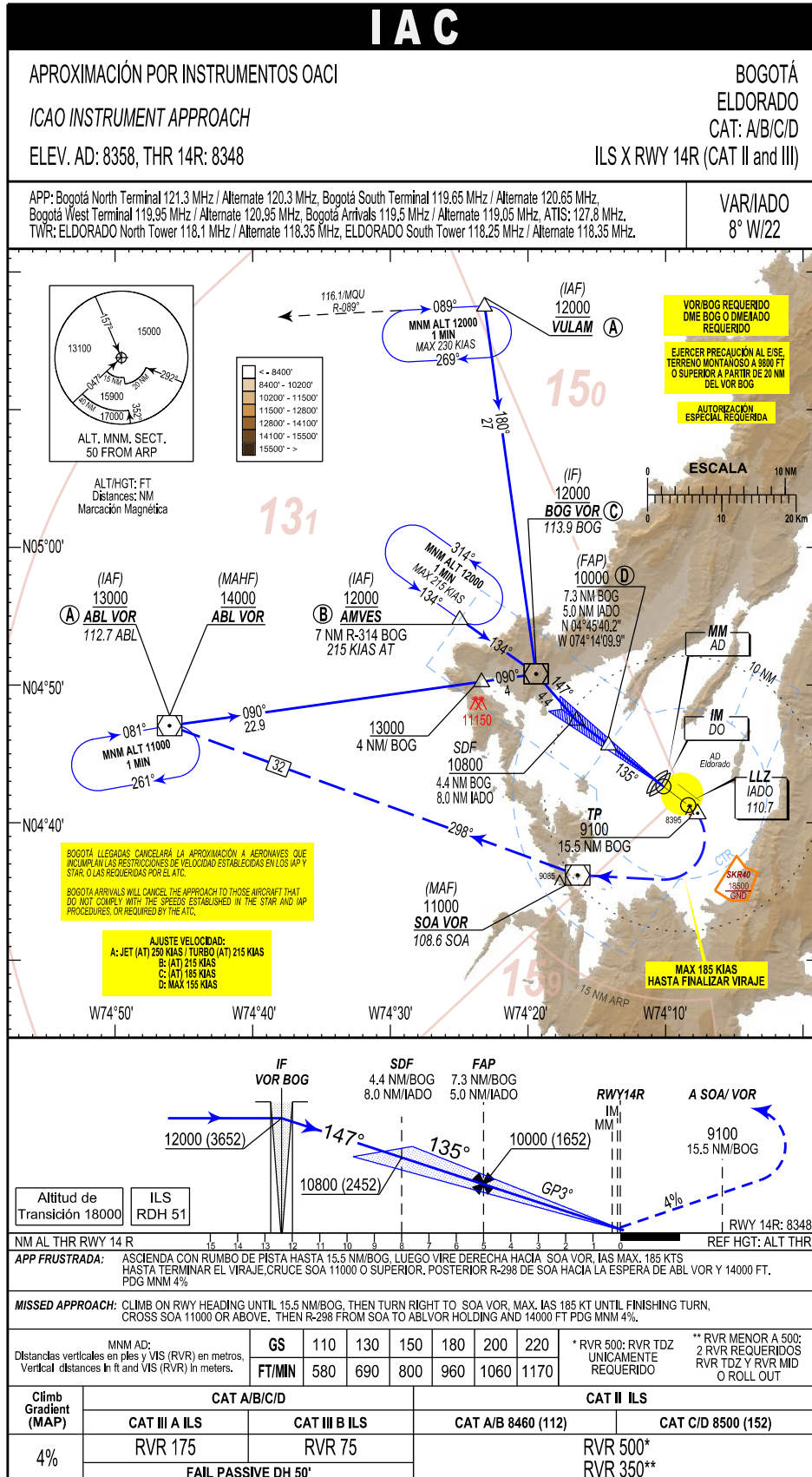


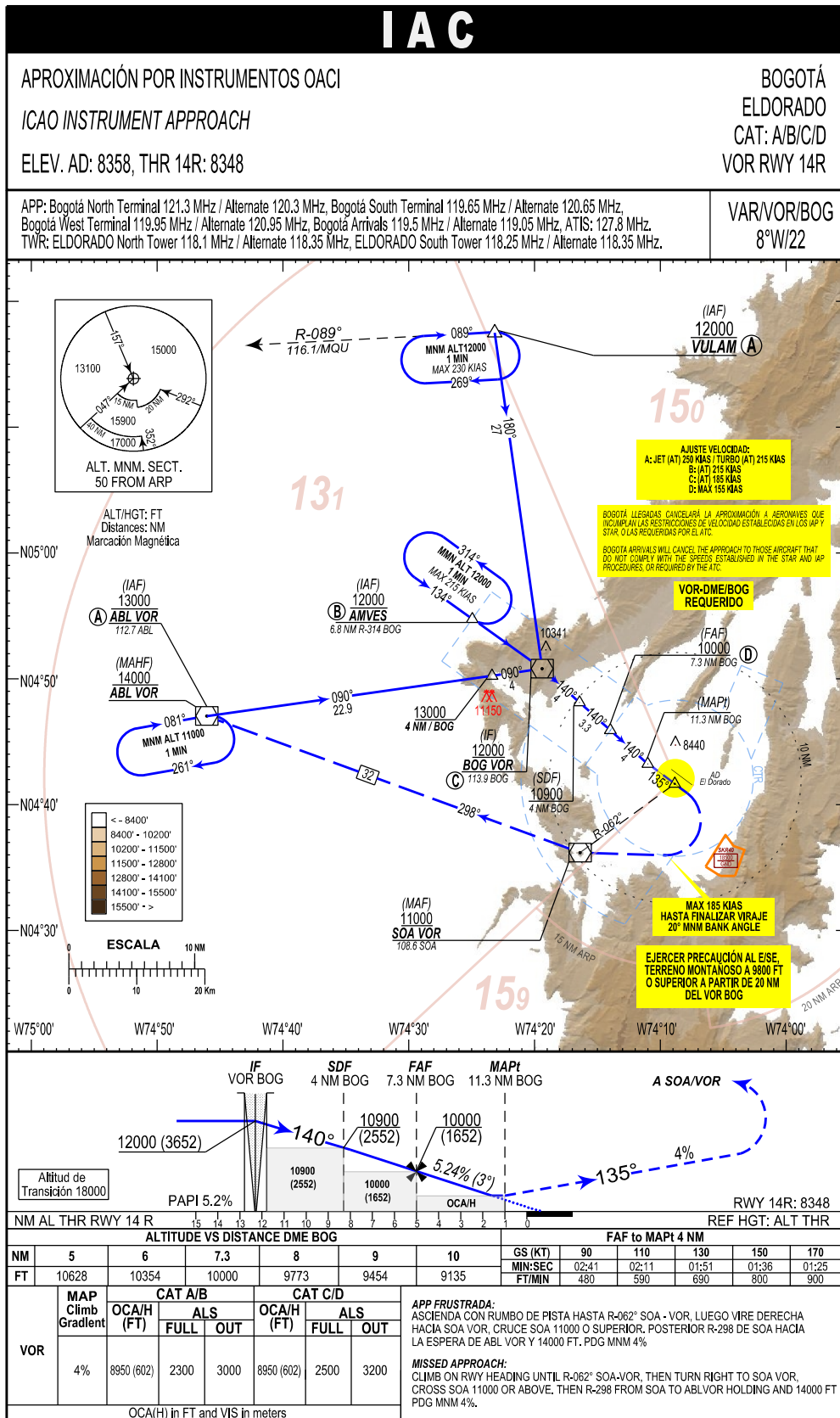
BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC RNP RWY 14R

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF/IF)	FB	X	X	X	X	13000 AT	215 AT	X
TF	UTMAM	FB	148° (139.9°)	X	3.4	X	12000 +	X	X
TF	BO612 (FAF)	FB	135° (127.02°)	X	4.5	X	12000 AT	185 AT	X
TF	BO699	FB	135° (127.05°)	X	6.3	X	10000 +	155 -	-3°
TF	RW14R (MAPt)	FO	135° (127.03°)	X	5.0	X	8398 AT	X	-3°
TF	BO680	FB	135° (127.05°)	X	4,2	X	X	185 -	X
TF	BO682	FB	225° (217.05°)	X	4.4	X	X	215 -	X
TF	BO684	FB	275° (266.91°)	X	19.5	X	X	X	X
TF	GUVIM	FB	356° (348.01°)	X	16.7	X	X	215 -	X
TF	AMVES	FB	077° (068.99°)	X	8.0	X	13000 AT	215 -	X
HM	AMVES	FO	135° (127.05°)	60	X	L	13000 AT	215 -	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO







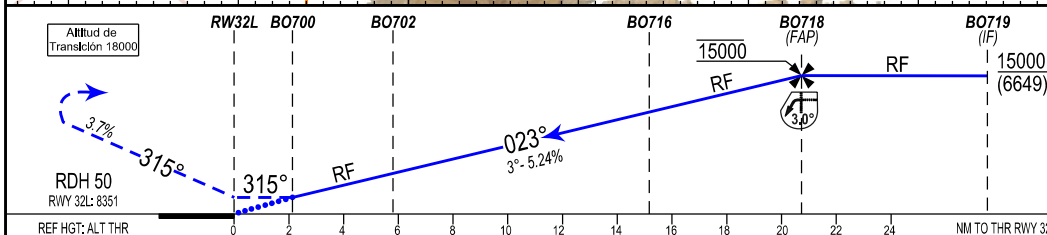
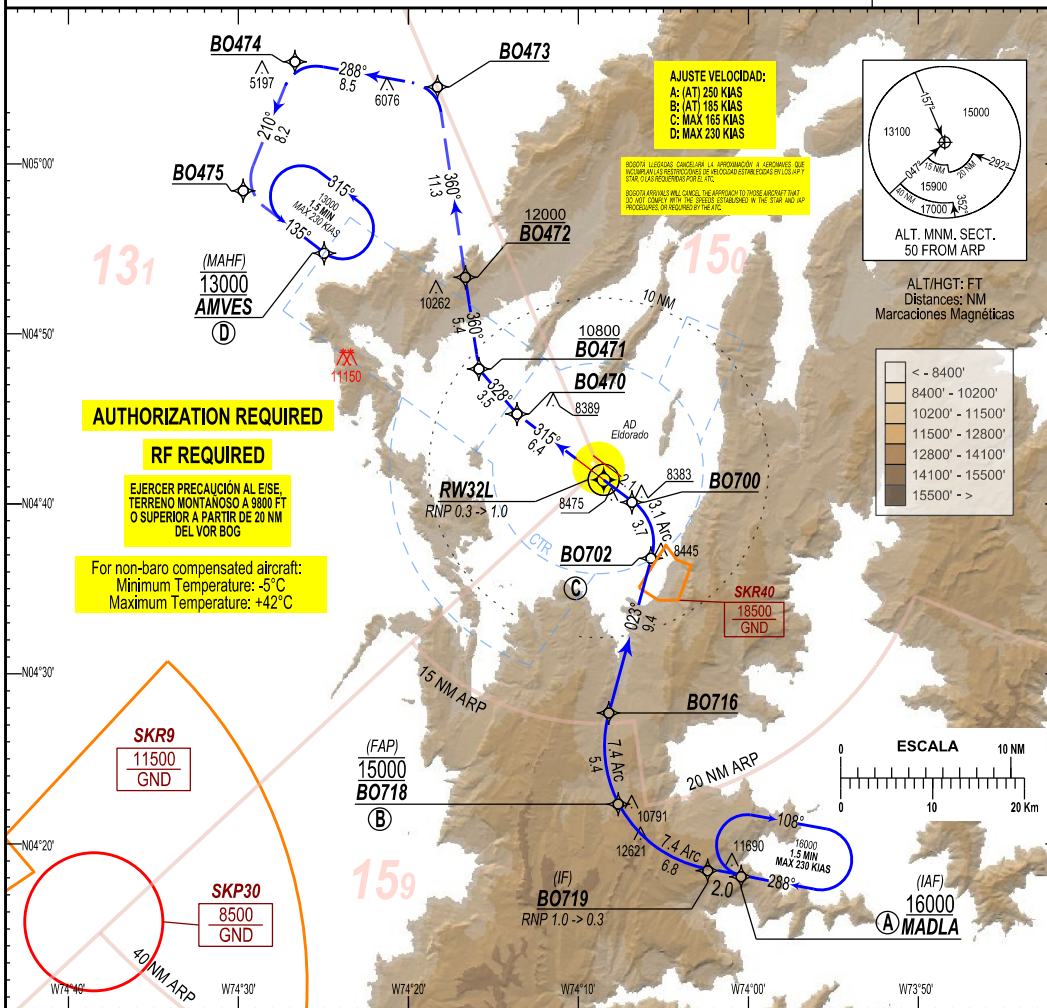
IAC

APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
ELEV. AD: 8358, THR 32L: 8351

BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: B/C/D
RNP Z RWY 32L (AR)

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

VAR/ARP/BOG
8° W/22

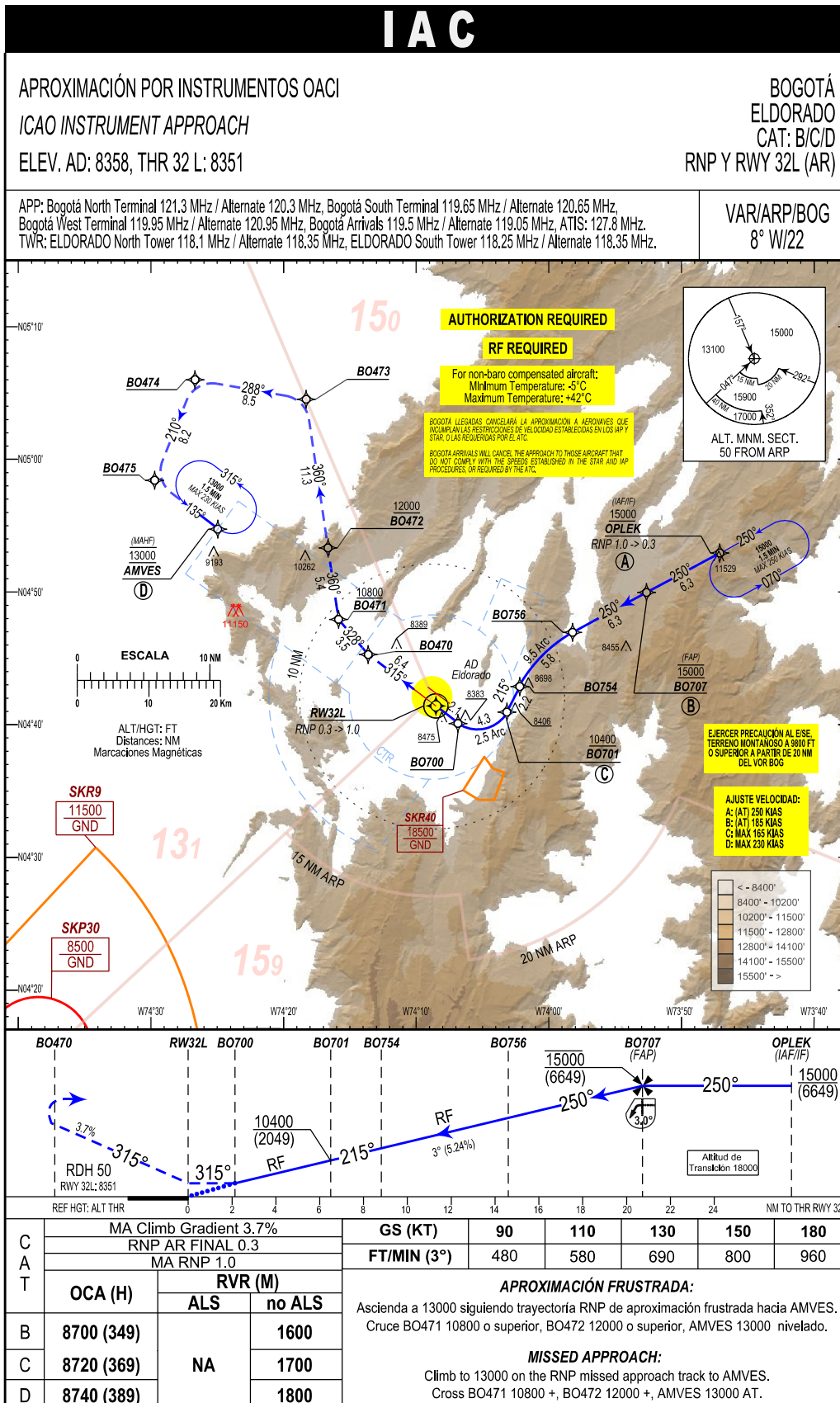


C A T	MA Climb Gradient 3.7%		GS (KT)	90	110	130	150	180	
	RNP AR FINAL 0.3		FT/MIN (3°)	480	580	690	800	960	
B	OCA (H)	ALS	APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Ascienda a 13000 siguiendo la trayectoria RNP de aproximación frustrada hacia AMVES. Cruce BO471 10800 o superior, BO472 12000 o superior, AMVES 13000 nivelado MISSED APPROACH: Climb to 13000 on the RNP missed approach track to AMVES. Cross BO471 10800 +, BO472 12000 +, AMVES 13000 AT						
									FULL
C	8720 (369)	NA							1700
D	8740 (389)								1800

**BOGOTA / ELDORADO
SKBO / RNP Z RWY 32L (AR)**

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	VPA	NAV PERF	ARC CENTER ID	LATITUDE (NORTH) 0°/0'0,00"	LONGITUDE (WEST) 0°/0'0,00"	RADIUS val (NM)
IF	MADLA (IAF)	FB	X	X	X	X	16000 +	250 AT	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO719	FB	288° (280.26°)	X	2.0	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
RF	BO718 (FAF)	FB	X	X	6.8	R	15000 AT	185 AT	X	RNP AR 0.3	BOC63	04°25'43.8440"	074°01'02.3310"	7.40
RF	BO716	FB	X	X	5.4	R	X	X	-5,24%	RNP AR 0.3	BOC63	04°25'43.8440"	074°01'02.3310"	7.40
TF	BO702	FB	023° (015.33°)	X	9.4	X	X	165 -	-5,24%	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO700	FB	X	X	3.7	L	X	X	-5,24%	RNP AR 0.3	BOC61	04°37'37.6200"	074°08'40.7710"	3.09
TF	RW32L (MAPt)	FO	315° (307.05°)	X	2.1	X	8401 AT	X	-5,24%	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO470	FB	315° (307.05°)	X	6.4	X	X	X	3,7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO471	FB	328° (319.59°)	X	3.5	X	10800+	X	3,7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	X	5.4	X	12000+	X	3,7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	X	11.3	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	X	8.5	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	X	8.2	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	AMVES (MAHF)	FB	135° (127.03°)	X	6.0	X	13000 AT	230 -	X	RNP AR 1	X	X	X	X
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	90	X	L	13000	230 -	X	X	X	X	X	X

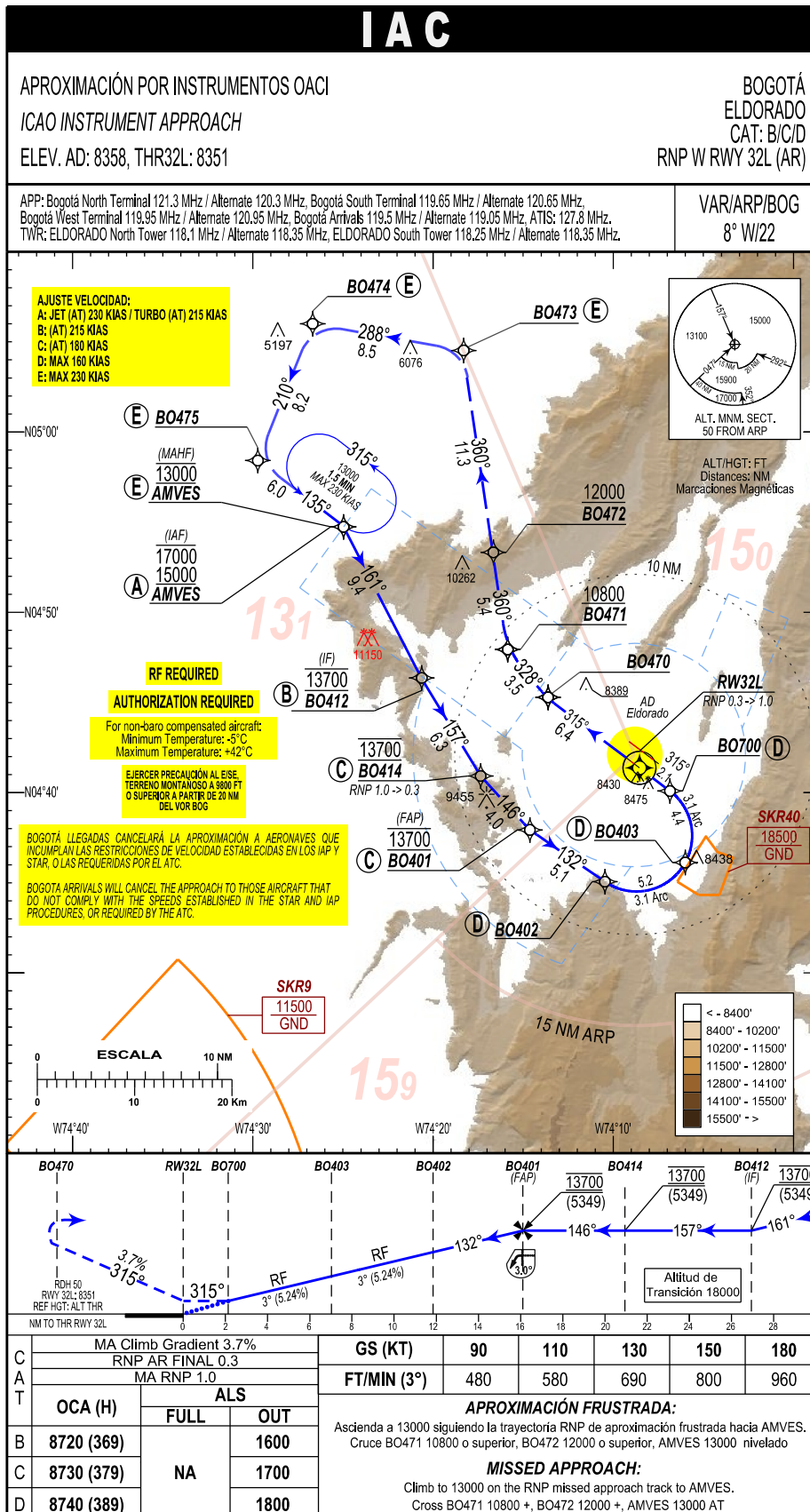
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO



BOGOTA / ELDORADO
SKBO / RNP Y RWY 32L (AR)

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	VPA	NAV PERF	ARC CENTER ID	LATITUDE (NORTH) 0°/0'/0.00"	LONGITUDE (WEST) 0°/0'/0.00"	RADIUS val (NM)
IF	OPLEK (IAF/IF)	FB	X	X	X	X	15000 +	250 AT	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO707 (FAF)	FB	250° (241.78°)	X	6.3	X	15000 AT	185 AT	X	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO756	FB	250° (241.77°)	X	6.3	X	X	X	-3	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO754	FB	X	X	5.8	L	X	X	-3	RNP AR 0.3	BOC52	04°38'34.2830"	073°53'39.7780"	9,50
TF	BO701	FB	215° (206.88°)	X	2.2	X	10400 +	165 -	-3	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO700	FB	X	X	4.3	R	X	X	-3	RNP AR 0.3	BOC60	04°42'04.9830"	074°05'19.5910"	2,47
TF	RW32L (MAPt)	FO	315° (307.05°)	X	2.1	X	8401 AT	X	-3	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO470	FB	315° (307.05°)	X	6.4	X	X	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO471	FB	328° (319.59°)	X	3.5	X	10800+	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	X	5.4	X	12000+	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	X	11.3	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	X	8.5	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	X	8,2	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	AMVES (MAHF)	FB	135° (127.03°)	X	6.0	X	13000 AT	230 -	X	RNP AR 1	X	X	X	X
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	90	X	L	13000	230 -	X	X	X	X	X	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO



BOGOTÁ / ELDORADO

SKBO / IAC RNP W RWY 32L (AR)

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE AT / - / B + /	SPEED LIMIT (KT) JET	SPEED LIMIT (KT) TURBO	VPA	NAV PERF	ARC CENTER ID	LATITUDE (NORTH) 0°0'0.00"	LONGITUDE (WEST) 0°0'0.00"	RADIUS val (NM)
IF	AMVES (IAF)	FB	X	X	X	X	15000 / 17000 B	230 AT	215 AT	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO412 (IF)	FB	161° (152.57°)	X	9,4	X	13700 AT	215 AT		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO414	FB	157° (148.92°)	X	6,33	X	13700 AT	180 AT		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO401 (FAP)	FB	146° (137.51°)	X	4,04	X	13700 AT	180 AT		X	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO402	FB	132° (124.49°)	X	5,05	X	X	160 -		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO403	FB	X	X	5,17	L	X	160 -		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	BOC61	04°37'37.6200"	074°08'40.7710"	3,09
RF	BO700	FB	X	X	4,40	L	X	160 -		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	BOC61	04°37'37.6200"	074°08'40.7710"	3,09
TF	RW32L (MAPt)	FO	315° (307.05°)	X	2,12	X	8401 AT	X		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO470	FB	315° (307.05°)	X	6,39	X	X	X	X	3,7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO471	FB	328° (319.59°)	X	3,46	X	10800+	X	X	3,7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	X	5,43	X	12000+	X	X	3,7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	X	11,28	X	X	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	X	8,50	X	X	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	X	8,15	X	X	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	AMVES (MAHF)	FB	135° (127.03°)	X	6,00	X	13000 AT	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	90	X	L	13000 +	230 -		X	X	X	X	X	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

RVFP

PROCEDIMIENTO DE VUELO VISUAL RNP

RNP VISUAL FLIGHT PROCEDURE (RVFP)

ELEV AD: 8358, THR 32L: 8351

BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C/D
RNP C RWY 32L

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

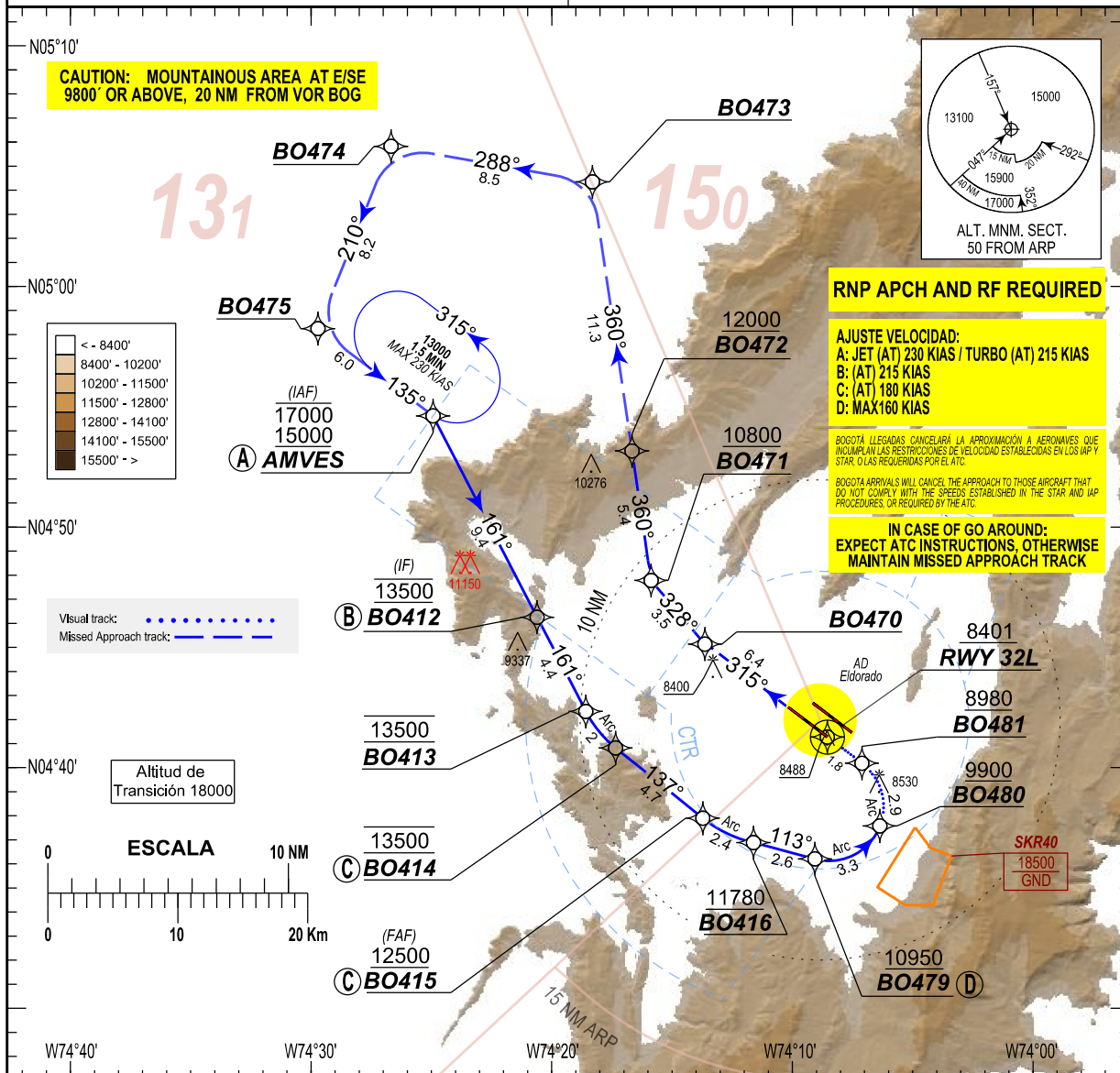
VAR/ARP/BOG
8° W/22

APROXIMACIÓN FRUSTRADA:

Si sobre BO480 no hay contacto visual, mantener trayectoria RVFP, ascender a 13000, después espere instrucciones del ATC. PDG MNM 3.7% hasta 12000 FT.

MISSED APPROACH:

If on BO480 not visual contact, maintain on RVFP track, climbing to 13000 then expect ATC instructions. PDG MNM. 3.7% until 12000 FT.



OPERATING MINIMA

OCA (H) (FT)	VISIBILITY (M)
9851 (1500)	5000

BOGOTÁ / ELDORADO
SKBO / IAC RVFP / RNP C RWY 32L

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	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 1 + / AT / -	ALTITUD 2 + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) JET + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) TURBO + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF)	FB	X	X	X				15000+	17000-	230 AT	215 AT	X
TF	BO412 (IF)	FB	161° (152.57°)	9,4	X				13500AT		215 AT		X
TF	BO413	FB	161° (152.58°)	4,4	X				13500AT				X
	ARC CENTER					04°44'38.99"	074°14'21.69"	4.74 ARC	X				
RF	BO414	FB	X	2	X				13500AT		180 AT		X
TF	BO415 (FAF)	FB	137° (128.75°)	4,7	X				12500+		180 AT		X
	ARC CENTER					04°42'3.38"	074°10'27.70"	5.16 ARC	X				
RF	BO416	FB	X	2,4	X				11780+				X
TF	BO479	FB	113° (104.79°)	2,6	X				10950+		160 -		X
	ARC CENTER					04°38'29.62"	074°08'25.73"	2.25 ARC	X				
RF	BO480	FB	X	3,3	L				9900+				X
	ARC CENTER		X			04°38'29.62"	074°08'25.73"	2.25 ARC	X				
RF	BO481	FB	X	2,9	L				8980+				- 5.24%
TF	RW32L	FO	315° (307.05°)	1,8	X				8401+				- 5.24%
TF	BO470	FB	315° (307.05°)	6,4	X				X				3.7%
TF	BO471	FB	328° (319.59°)	3,5	X				10800+				3.7%
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	5,4	X				12000+				3.7%
TF	BO473	FB	360° (351.61°)	11,3	X				X				X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	8,5	X				X				X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	8,2	X				X				X
TF	AMVES	FB	135° (127.03°)	6,0	X				13000+		230 -		X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD	LÍMITE MAX VELOCIDAD (KT)
HM	AMVES	FO	135° (127.04°)	315° (307.04°)	L	90 SEC	13000 +	230 -

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

RVFP

PROCEDIMIENTO DE VUELO VISUAL RNP

RNP VISUAL FLIGHT PROCEDURE (RVFP)

ELEV AD: 8358, THR 32L: 8351

BOGOTÁ
ELDORADO
CAT: A/B/C/D
RNP D RWY 32L

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

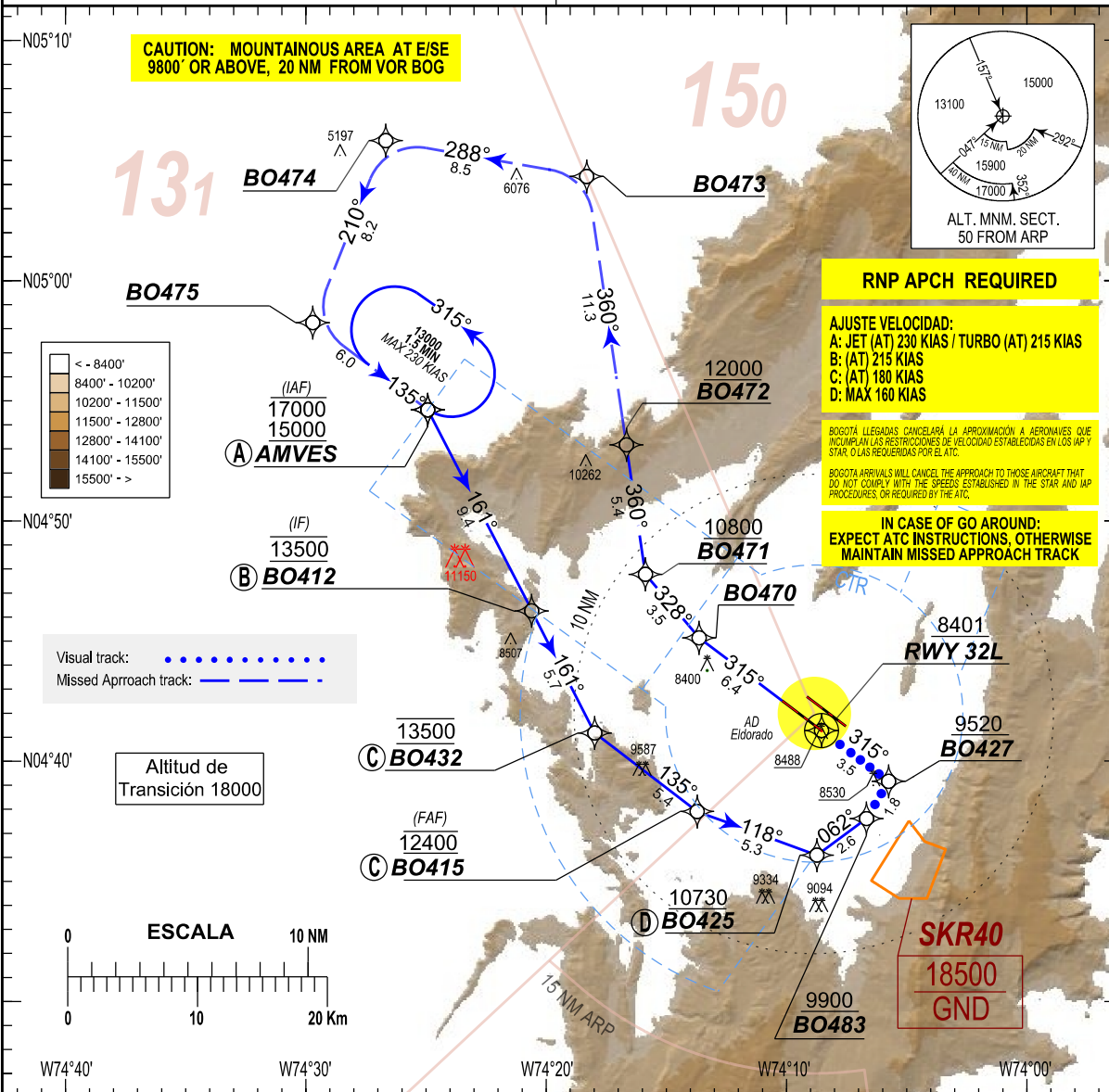
VAR/ARP/BOG
8°W/22

APROXIMACIÓN FRUSTRADA:

Si sobre BO483 no hay contacto visual, mantener trayectoria RVFP, ascender a 13000, después espere instrucciones del ATC. PDG MNM 3.7% hasta 12000 FT.

MISSED APPROACH:

If on BO483 not visual contact, Maintain on RVFP track, climbing to 13000, then expect ATC instructions. PDG MNM 3.7% until 12000 FT.



OPERATING MINIMA

OCA (H) (FT)
9851 (1500)

VISIBILITY (M)
5000

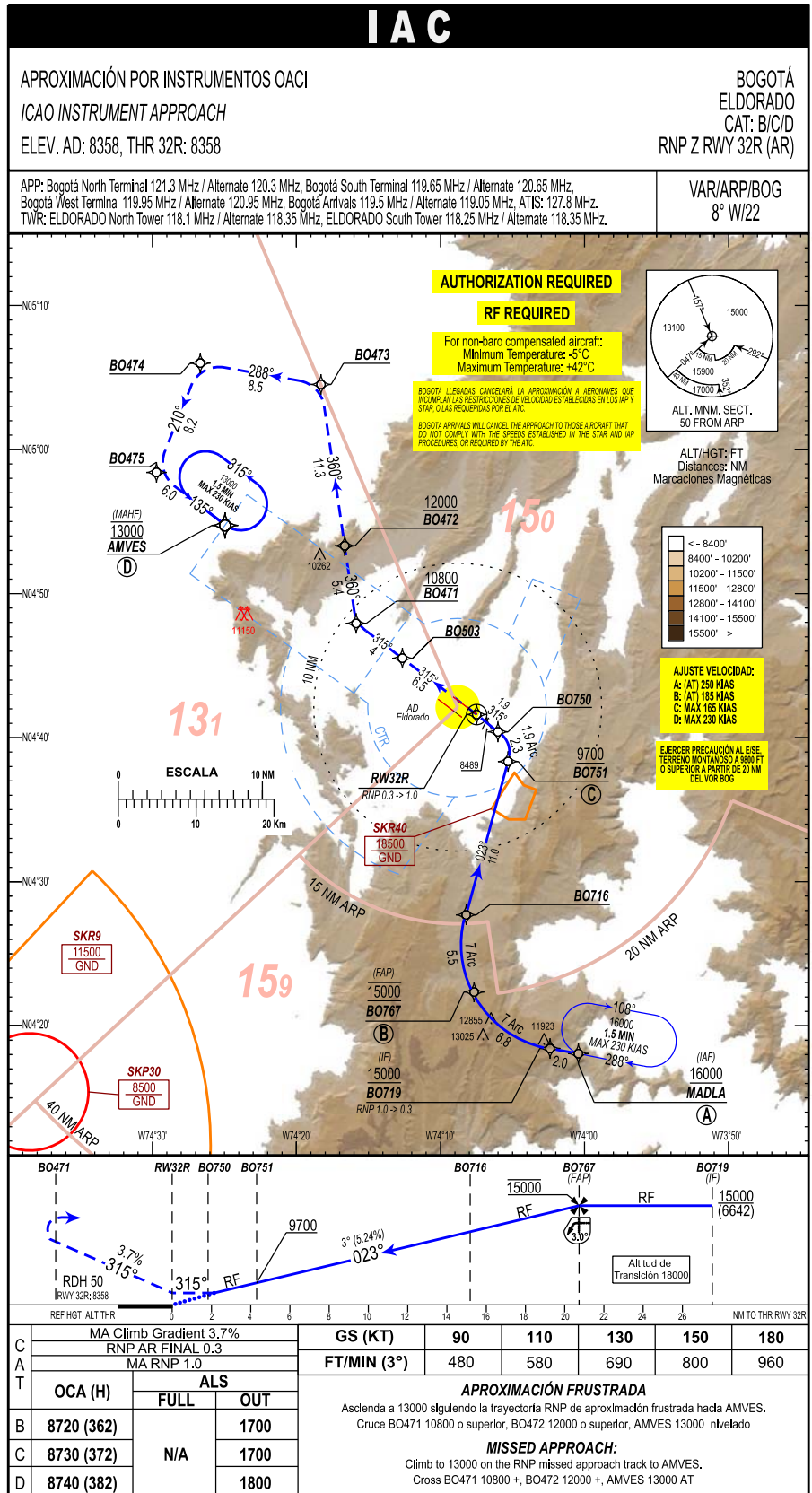
BOGOTÁ / ELDORADO

SKBO / IAC RVFP / RNP D RWY 32L

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	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 1 + / AT / -	ALTITUD 2 + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) JET + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) TURBO + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF)	FB	X	X	X				15000+	17000-	230 AT	215 AT	X
TF	BO412 (IF)	FB	161° (152.57°)	9,4	X				13500AT		215 AT		X
TF	BO432	FB	161° (152.58°)	5,7	X				13500AT		180 AT		X
TF	BO415 (FAF)	FB	135° (127.40°)	5,4	X				12400AT		180 AT		X
TF	BO425	FB	118° (109.97°)	5,3	X				10730+		160 -		X
TF	BO483	FB	062° (053.71°)	2,6	X				9900+				X
TF	BO427	FB	039° (030.78°)	1,8	X				9520+				X
TF	RW32L	FO	315° (307.05°)	3,5	X				8401+				- 5.2%
TF	BO470	FB	315° (307.05°)	6,4	X				X				3.7%
TF	BO471	FB	328° (319.59°)	3,5	X				10800+				3.7%
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	5,4	X				12000+				3.7%
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	11,3	X								X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	8,5	X								X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	8,2	X								X
TF	AMVES	FB	135° (127.03°)	6,0	X				13000+		230 -		X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD	LÍMITE MAX VELOCIDAD (KT)
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	315° (307.03°)	L	90 SEC	13000	230

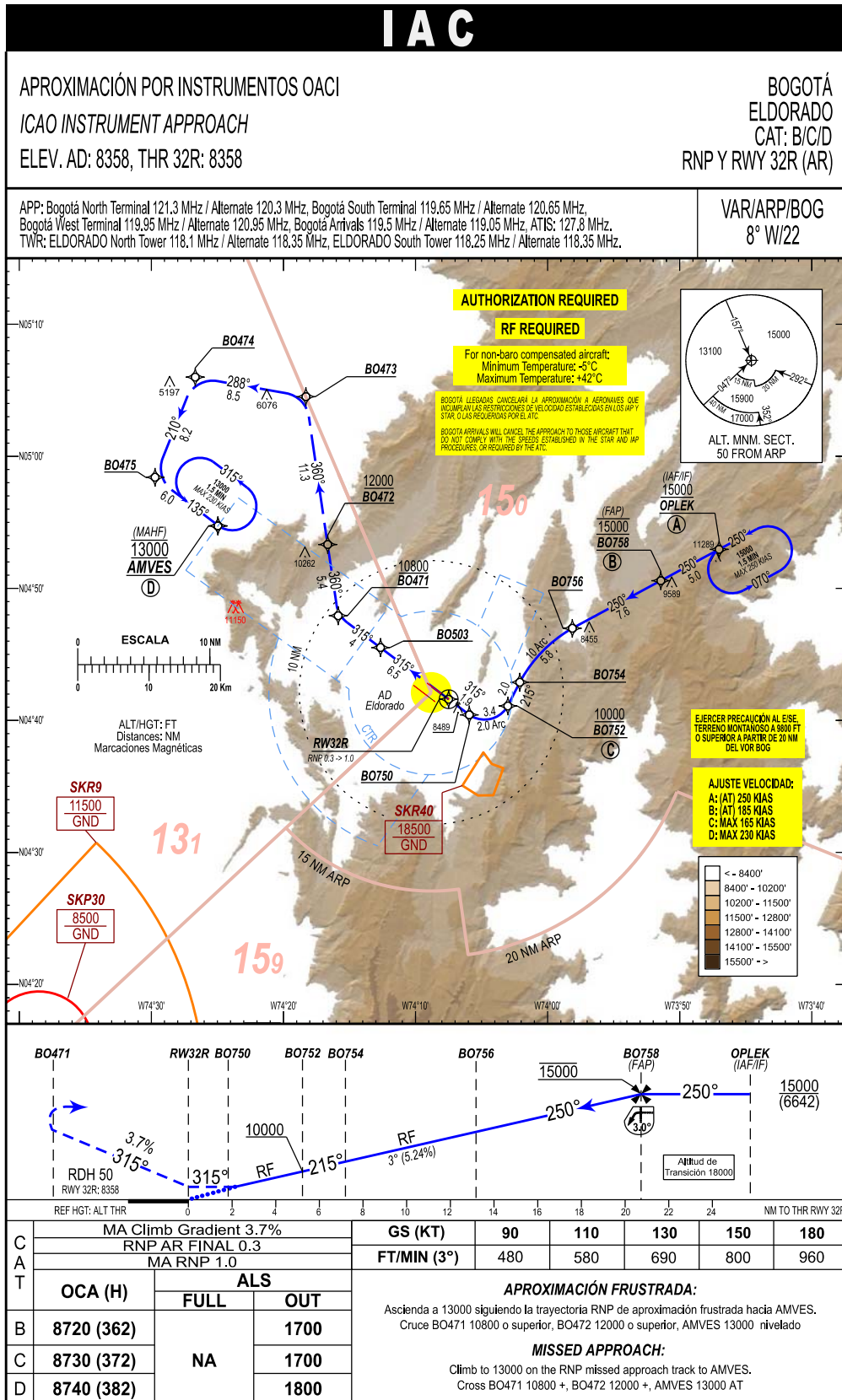
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO



BOGOTA / ELDORADO
SKBO / RNP Z RWY 32R (AR)

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	VPA	NAV PERF	ARC CENTER ID	LATITUDE (NORTH) 0°/0'/0.00"	LONGITUDE (WEST) 0°/0'/0.00"	RADIUS val (NM)
IF	MADLA (IAF)	FB	X	X	X	X	16000 +	250 AT	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO719	FB	288° (280.26°)	X	2.0	X	15000 +	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
RF	BO767 (FAP)	FB	X	X	6.8	R	15000 AT	185 AT	X	RNP AR 0.3	BOC63	04°25'43.8440"	074°01'02.3310"	7.4
RF	BO716	FB	X	X	5.5	R	X	X	-3°	RNP AR 0.3	BOC63	04°25'43.8440"	074°01'02.3310"	7.4
TF	BO751	FB	023° (015.33°)	X	11.0	X	9700 +	165 -	-3°	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO750	FB	X	X	2.3	L	X	X	-3°	RNP AR 0.3	BOC50	04°38'52.2080"	074°07'08.1840"	1.93
TF	RW32R (MAPt)	FO	315° (307.04°)	X	1.9	X	8408 AT	X	-3°	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO503	FB	315° (307.03°)	X	6.5	X	X	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO471	FB	315° (307.02°)	X	4.0	X	10800+	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	X	5.4	X	12000+	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	X	11.3	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	X	8.5	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	X	8.2	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	AMVES (MAHF)	FB	135° (127.03°)	X	6.0	X	13000 AT	230 -	X	RNP AR 1	X	X	X	X
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	90	X	L	13000+	230 -	X	X	X	X	X	X

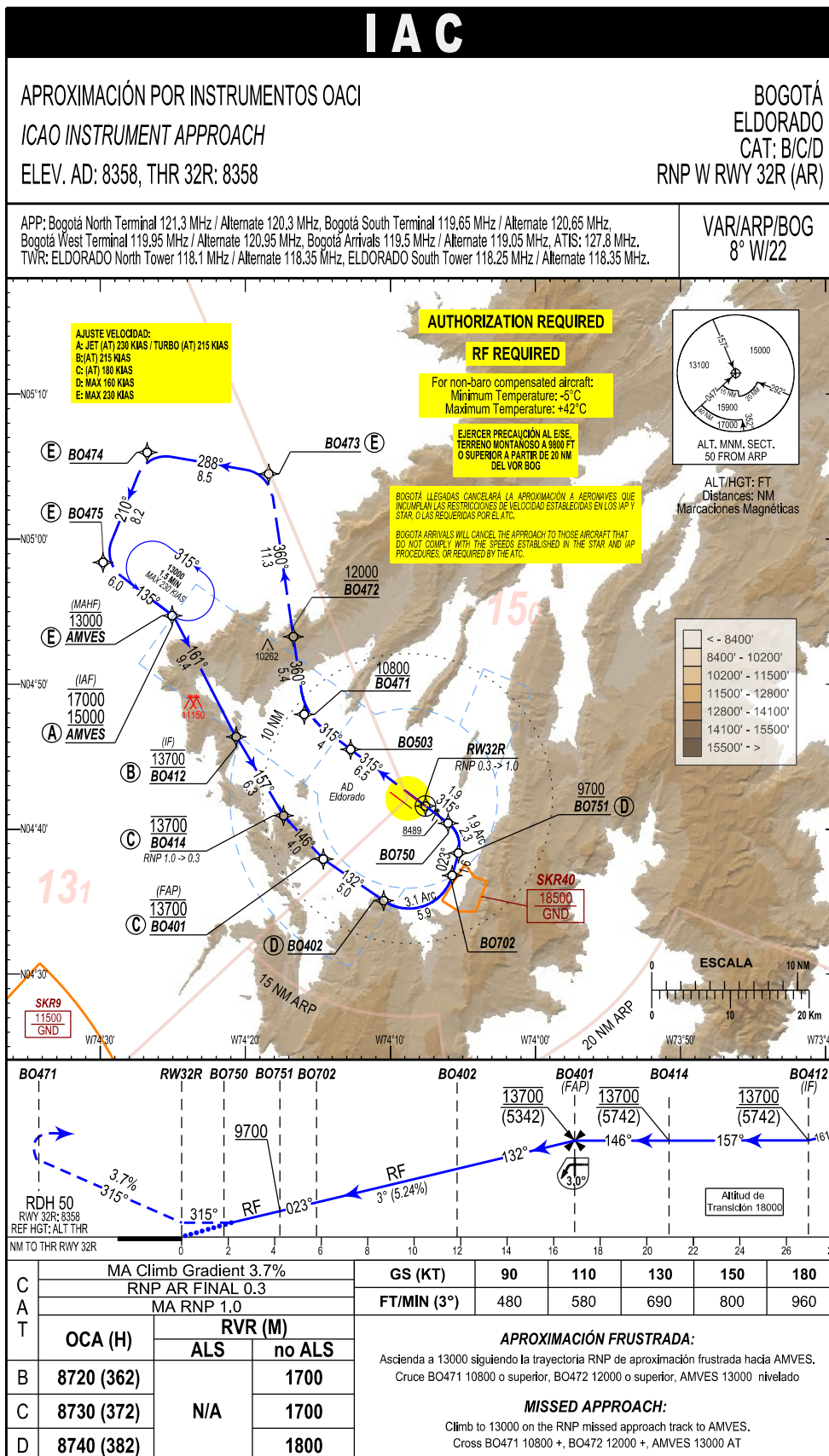
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT. VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO



BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC RNP Y RWY 32R (AR)

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT)	VPA	NAV PERF	ARC CENTER ID	LATITUDE (NORTH) 0°/0'0,00"	LONGITUDE (WEST) 0°/0'0,00"	RADIUS val (NM)
IF	OPLEK (IAF/IF)	FB	X	X	X	X	15000 +	250 AT	X	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO758 (FAP)	FB	250° (241.8°)	X	5.0	X	15000 AT	185 AT	X	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO756	FB	250° (241.8°)	X	7.6	X	X	X	-3°	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO754	FB	X	X	5.8	L	X	X	-3°	RNP AR 0.3	BOC52	04°38'34.2830"	073°53'39.7780"	9.5
TF	BO752	FB	215° (206.9°)	X	2.0	X	10000 +	165 -	-3°	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO750	FB	X	X	3.4	R	X	X	-3°	RNP AR 0.3	BOC51	04°41'58.9670"	074°04'47.7790"	1.95
TF	RW32R (MAPt)	FO	315° (307.04°)	X	1.9	X	8408 AT	X	-3°	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO503	FB	315° (307.03°)	X	6.5	X	X	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO471	FB	315° (307.02°)	X	4.0	X	10800+	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	X	5.4	X	12000+	X	3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	X	11.3	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	X	8.5	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	X	8.2	X	X	X	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	AMVES (MAHF)	FB	135° (127.03°)	X	6.0	X	13000 AT	230 -	X	RNP AR 1	X	X	X	X
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	90	X	L	13000	230	X	X	X	X	X	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO



BOGOTÁ / ELDORADO
SKBO / IAC RNP W RWY 32R (AR)

PATH TERM	WAYPOINT NAME	FB FO	ORIENTATION M° (T°)	TIME (SEC)	DISTANCE BETWEEN POINTS (NM)	TURNING DIRECTION	ALTITUDE + / AT / - / B	SPEED LIMIT (KT) JET	SPEED LIMIT (KT) TURBO	VPA	NAV PERF	ARC CENTER ID	LATITUDE (NORTH) 0°/0'/0.00"	LONGITUDE (WEST) 0°/0'/0.00"	RADIUS val (NM)
IF	AMVES (IAF)	FB	X	X	X	X	15000 / 17000 B	230 AT	215 AT	X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO412 (IF)	FB	161° (152.57°)	X	9.4	X	13700 AT	215 AT		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO414	FB	157° (148.92°)	X	6.33	X	13700 AT	180 AT		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO401 (FAP)	FB	146° (137.51°)	X	4.04	X	13700 AT	180 AT		X	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO402	FB	132° (124.49°)	X	5.05	X	X	160 -		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO702	FB	X	X	5.89	L	X	X		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	BO028	04°37'37.62"	074°08'40.77"	3.09
TF	BO751	FB	023° (015.33°)	X	1.60	X	9700+	160 -		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	X	X	X	X
RF	BO750	FB	X	X	2.3	L	X	X		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	BO031	04°38'52.20"	074°07'08.16"	1.93
TF	RW32R (MAPt)	FO	315° (307.04°)	X	1.9	X	8408AT	X		(-3°) (-5.24%)	RNP AR 0.3	X	X	X	X
TF	BO503	FB	315° (307.03°)	X	6.5	X	X	X		3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO471	FB	315° (307.02°)	X	4.0	X	10800+	X		3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	X	5.4	X	12000+	X		3.7%	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	X	11.3	X	X	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	X	8.5	X	X	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	X	8.2	X	X	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
TF	AMVES (MAHF)	FB	135° (127.03°)	X	6.0	X	13000 AT	230 -		X	RNP AR 1	X	X	X	X
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	90	X	L	13000	230		X	X	X	X	X	X

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

RVFP

PROCEDIMIENTO DE VUELO VISUAL RNP

RNP VISUAL FLIGHT PROCEDURE (RVFP)

ELEV. AD: 8358, THR 32R: 8358

**BOGOTÁ
ELDORADO**
CAT: A/B/C/D
RNP C RWY 32R

APP: Bogotá North Terminal 121.3 MHz / Alternate 120.3 MHz, Bogotá South Terminal 119.65 MHz / Alternate 120.65 MHz,
Bogotá West Terminal 119.95 MHz / Alternate 120.95 MHz, Bogotá Arrivals 119.5 MHz / Alternate 119.05 MHz, ATIS: 127.8 MHz.
TWR: ELDORADO North Tower 118.1 MHz / Alternate 118.35 MHz, ELDORADO South Tower 118.25 MHz / Alternate 118.35 MHz.

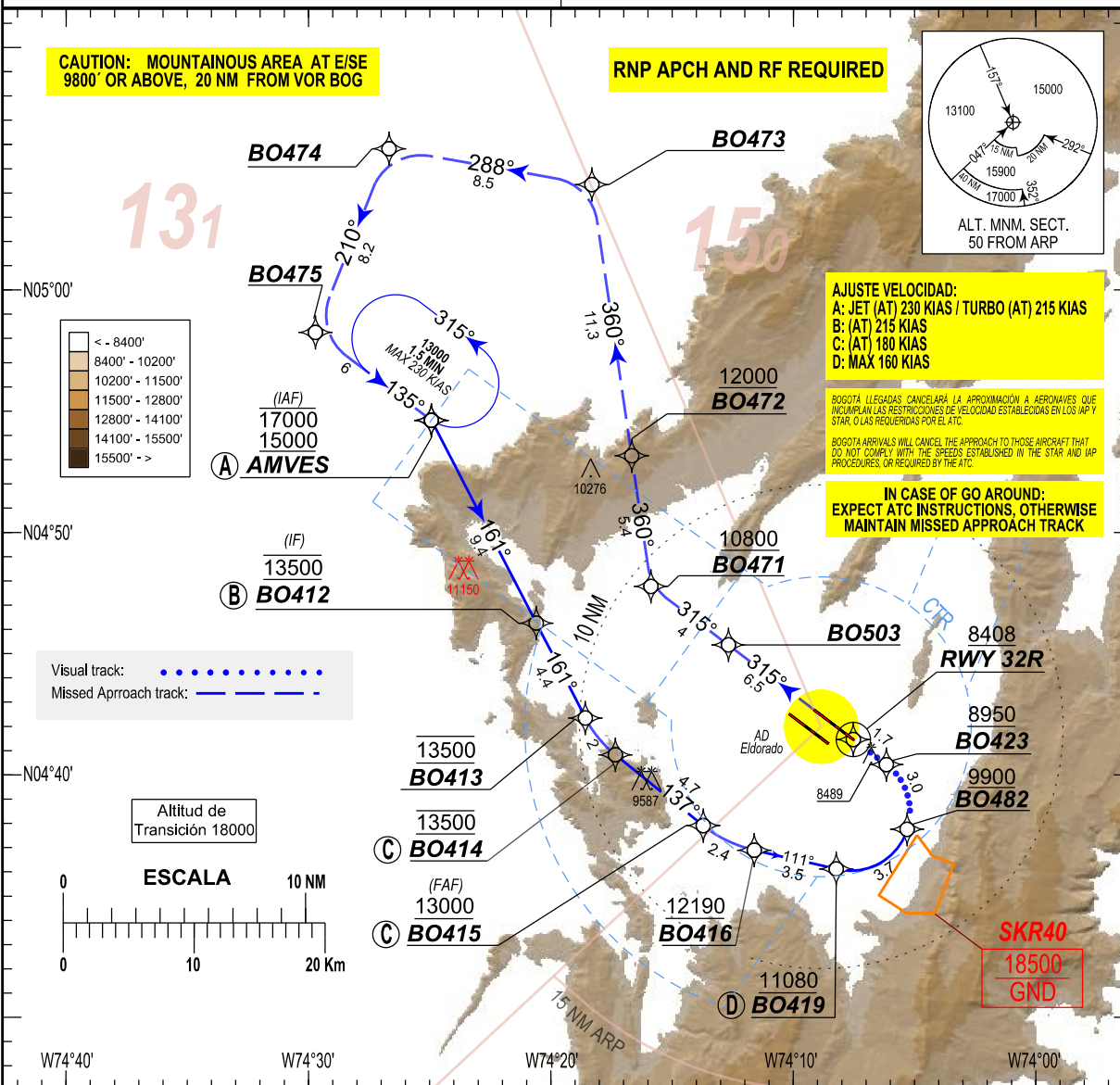
VAR/ARP/BOG
8° W/22

APROXIMACIÓN FRUSTRADA:

Si sobre BO482 no hay contacto visual, mantener trayectoria RVFP, ascender a 13000, después espere instrucciones del ATC. PDG MNM 3.6% hasta 12000 ft

MISSED APPROACH:

If on BO482 not visual contact, Maintain on RVFP track, climbing to 13000, then expect ATC instructions. PDG MNM 3.6% until 12000 ft.

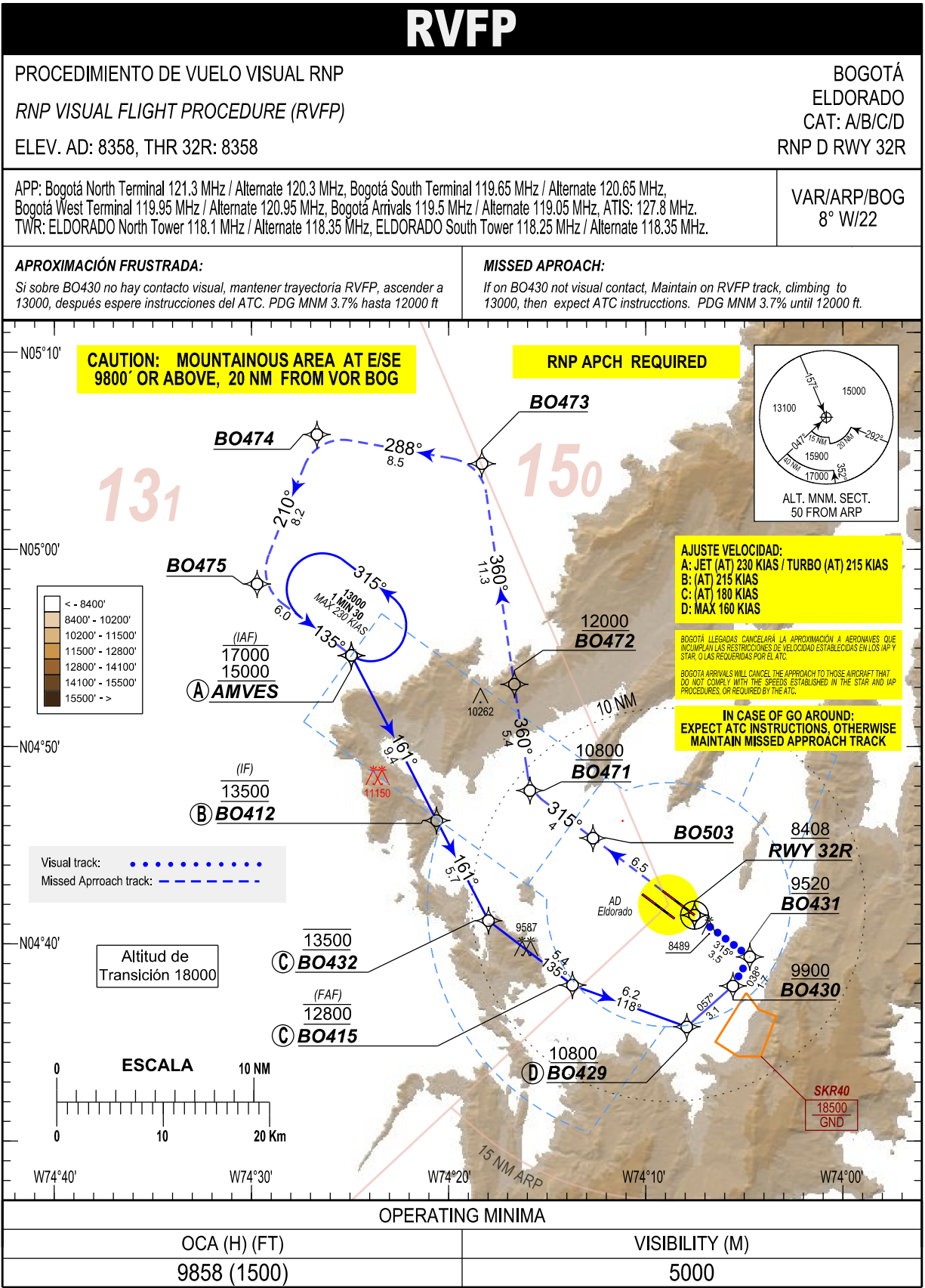


BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC RVFP / RNP C RWY 32R

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	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 1 + / AT / -	ALTITUD 2 + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) JET + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) TURBO + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF)	FB	X	X	X				15000+	17000-	230 AT	215 AT	X
TF	BO412 (IF)	FB	161° (152.57°)	9,4	X				13500AT		215 AT		X
TF	BO413	FB	161° (152.58°)	4,4	X				13500AT				X
	ARC CENTER					04°44'38.99"	074°14'21.69"	4.74 ARC					
RF	BO414	FB	X	2	X				13500AT		180 AT		X
TF	BO415 (FAF)	FB	137° (128.75°)	4,7	X				13000+		180 AT		X
	ARC CENTER					04°42'3.38"	074°10'27.69"	5.16 ARC					
RF	BO416	FB	X	2,4	X				12190+				X
TF	BO419	FB	111° (102.80°)	3,5	X				11080+		160 -		X
	ARC CENTER					04°38'35.03"	074°07'35.41"	2.43 ARC					
RF	BO482	FB	X	3,7	L				9900+				X
	ARC CENTER					04°38'35.03"	074°07'35.41"	2.43 ARC					
RF	BO423	FB	X	3,0	L				8950+				- 5.2%
TF	RW32R	FO	315° (307.04°)	1,7	X				8408+				- 5.2%
TF	BO503	FB	315° (307.02°)	6,5	X								3.6%
TF	BO471	FB	315° (307.02°)	4,0	X				10800+				3.6%
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	5,4	X				12000+				3.6%
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	11,3	X								X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	8,5	X								X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	8,2	X								X
TF	AMVES	FB	135° (127.03°)	6,0	X				13000+		230 -		X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD	LÍMITE MAX VELOCIDAD (KT)
HM	AMVES	FO	135° (127.03°)	315° (307.03°)	L	90 SEC	13000	230

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO

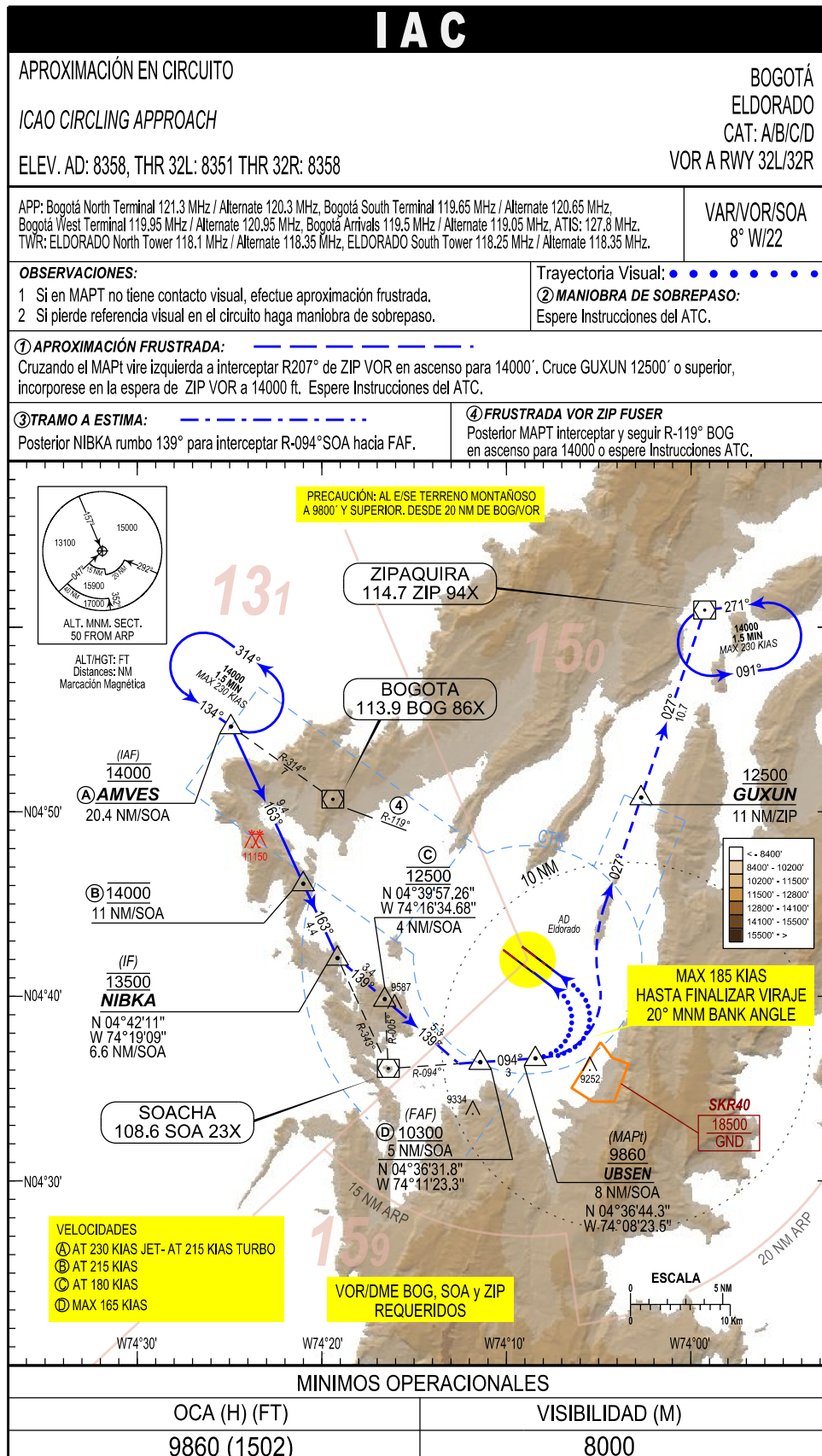


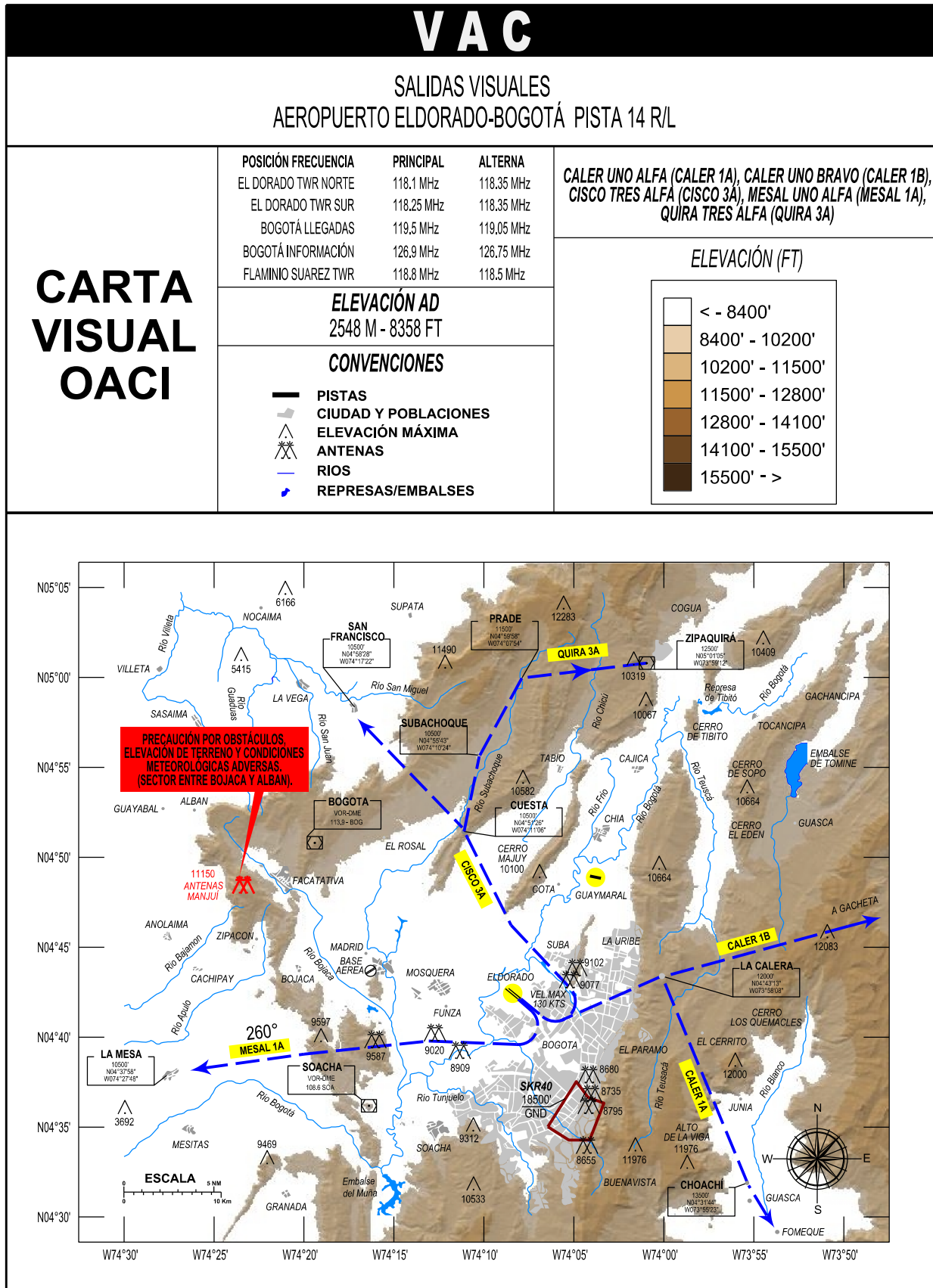
BOGOTA / ELDORADO
SKBO / IAC RVFP / RNP D RWY 32R

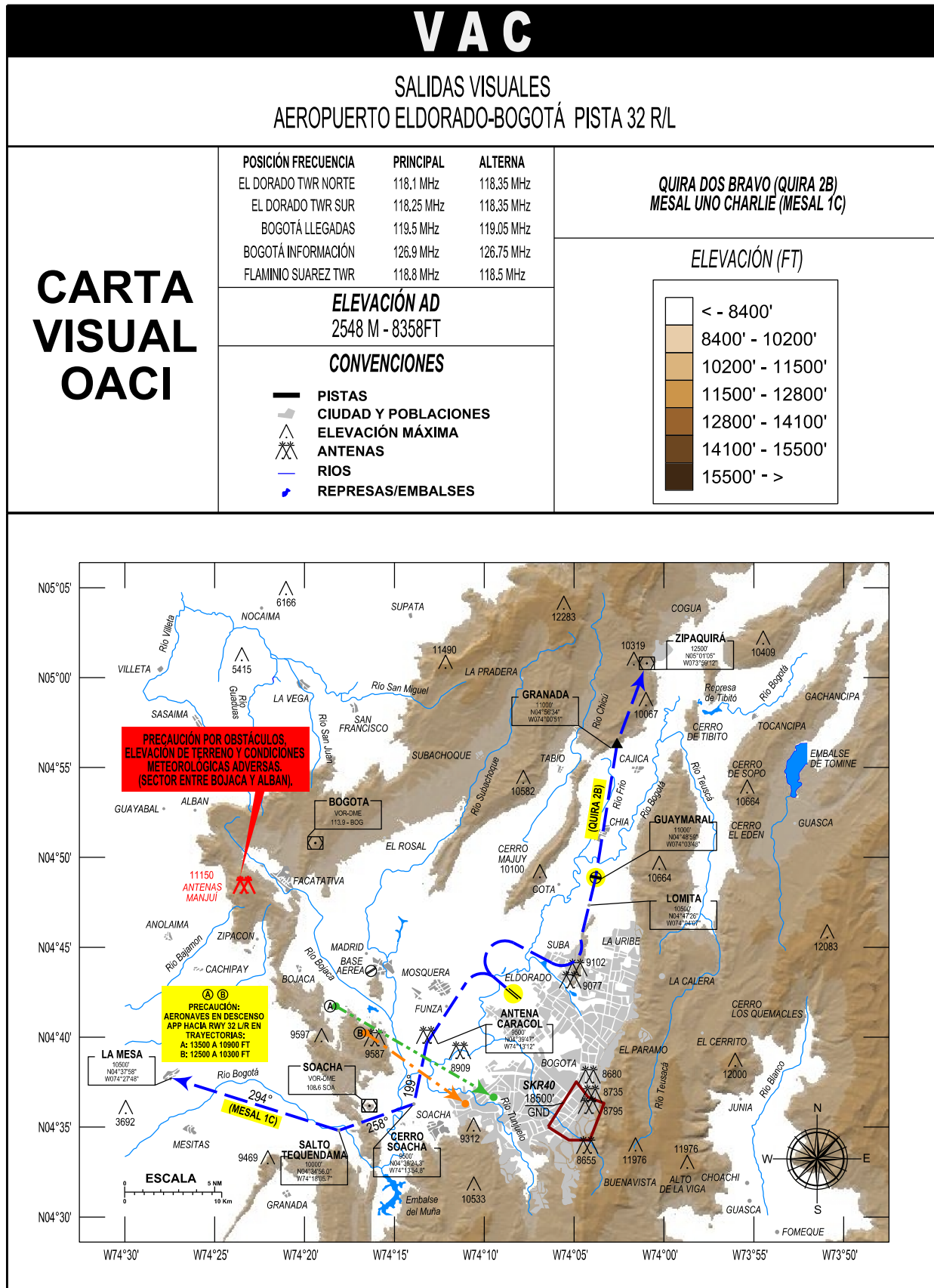
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN VIRAJE	CENTRO ARCO (RF) LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00 "	CENTRO ARCO (RF) LONGITUD (WISKEY) 0°/0'/0.00 "	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD 1 + / AT / -	ALTITUD 2 + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) JET + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) TURBO + / AT / -	VPA
IF	AMVES (IAF)	FB	X	X	X				15000+	17000-	230 AT	215 AT	X
TF	BO412 (IF)	FB	161° (152.57°)	9,4	X				13500AT		215 AT		X
TF	BO432	FB	161° (152.58°)	5,7	X				13500AT		180 AT		X
TF	BO415 (FAF)	FB	135° (127.40°)	5,4	X				12800AT		180 AT		X
TF	BO429	FB	118° (109.9°)	6,2	X				10800+		160 -		X
TF	BO430	FB	057° (048.55°)	3,1	X				9900+				X
TF	BO431	FB	038° (030.18°)	1,7	X				9520+				- 5.2%
TF	RWY32R	FO	315° (307.04°)	3,5	X				8408+				- 5.2%
TF	BO503	FB	315° (307.02°)	6,5	X								3.6%
TF	BO471	FB	315° (307.02°)	4,0	X				10800+				3.6%
TF	BO472	FB	360° (351.60°)	5,4	X				12000+				3.6%
TF	BO473	FB	360° (351.60°)	11,3	X								X
TF	BO474	FB	288° (280.00°)	8,5	X								X
TF	BO475	FB	210° (201.90°)	8,2	X								X
TF	AMVES	FB	135° (127.08°)	6,0					13000+		230 -		X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN VIRAJE	OUTBOUND LEG	ALTITUD		LÍMITE MAX VELOCIDAD (KT)
HM	AMVES	FO	135° (127.08°)	315° (307.04°)	L	90 SEC	13000		230

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CUADRO COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBO







CARTA DE VISIBILIDAD

BOGOTÁ / EL DORADO / COLOMBIA

ELEVACIÓN AD		2548 M - 8358 FT		CONVENCIONES	ELEVACIÓN (FT)
POSICIÓN FRECUENCIA	PRINCIPAL	ALTERNA		PISTA	1865 - 2935
EL DORADO TWR NORTE	118.1 MHz	118.35 MHz		VIAS	2936 - 5065
EL DORADO TWR SUR	118.25 MHz	118.35 MHz		HIDROGRAFÍA	5066 - 7205
BOGOTÁ LLEGADAS	119.5 MHz	119.05 MHz		POBLACIONES	7206 - 10840
BOGOTÁ INFORMACIÓN	126.9 MHz	126.75 MHz		ELEVACIÓN MÁXIMA	10841 - 11475
				EDIFICACIONES	11476 - 12545

