

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

**SKCL - ALFONSO BONILLA ARAGON**

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

1	<b>Coordenadas ARP y Emplazamiento</b>	033235.20N 0762254.09W NIL
	<b>ARP coordinates and site at AD</b>	
2	<b>Dirección y Distancia de la Ciudad</b>	19 km
	<b>Direction and distance from (city)</b>	
3	<b>Elevación / Temperatura de Referencia</b>	Elev: 3162 FT (964 M) / T: 33° C
	<b>Elevation/Reference temperature</b>	
4	<b>Ondulación Geoidal en PSN ELEV AD</b>	NIL
	<b>Geoid Undulation at AD ELEV PSN</b>	
5	<b>Declinación Magnética / Año (cambio anual)</b>	6° W (2022)/0°10'W
	<b>Magnetic Variation / Year (annual change)</b>	
6	<b>Administración del aeródromo AD Administration</b>	Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil Operador: Aerocali S.A.
	<b>Dirección Address</b>	Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón Cali
	<b>Teléfono Telephone number</b>	+57 60 (2) 2800111 - TWR +57 60 (2) 4185110 - ARO +57 60 (2) 6663240
	<b>WEBSITE / Email address</b>	www.aerocali.com.co
	<b>AFS address</b>	SKCLYDYA - SKCLYDYX
7	<b>Tipo de Tránsito</b>	IFR/VFR
	<b>Types of Traffic permitted</b>	
8	<b>Observaciones</b>	Departamento Valle del Cauca
	<b>Remarks</b>	Valle del Cauca Department

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

1	<b>Explotador del AD</b>	H24
	<b>AD Operator</b>	
2	<b>Aduana e inmigración</b>	H24
	<b>Customs and Immigration</b>	
3	<b>Servicios Médicos y de Sanidad</b>	H24
	<b>Health and Sanitation</b>	

4	<b>Oficina de Información AIS</b>	H24
	<i>AIS Briefing Office</i>	
5	<b>Oficina de Notificación ATS (ARO)</b>	H24
	<i>ATS Reporting Office (ARO)</i>	
6	<b>Oficina de Información MET</b>	H24
	<i>MET Briefing Office</i>	
7	<b>Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)</b>	H24
	<i>Air Traffic Service (ATS)</i>	
8	<b>Abastecimiento de Combustible</b>	H24
	<i>Fuelling</i>	
9	<b>Servicios de Escala</b>	No
	<i>Handling</i>	
10	<b>Servicios de Seguridad de la Aviación</b>	H24
	<i>Security</i>	
11	<b>Descongelamiento</b>	No
	<i>De-icing</i>	
12	<b>Observaciones</b>	NIL
	<i>Remarks</i>	

**SKCL AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES DE ESCALA  
SKCL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	<b>Elementos Disponibles para el Manejo de Carga</b>	A cargo de las empresas aéreas
	<i>Cargo-handling facilities</i>	In charge of the airlines
2	<b>Tipo de Combustible y Lubricantes</b>	JET A1 , AVGAS 100/130 / HYDRAULIC Aceite hidráulico J-13, TURBO Turbo Oil 2380
	<i>Fuel/oil types</i>	
3	<b>Instalaciones y Capacidad de Abastecimiento de Combustible</b>	TERPEL – ICARO Y ENERGIZAR JET A-1: Tanques con una capacidad total de 614.000 gal, Vehículos con una capacidad total 67.200 galones. AVGAS 100/130: Tanques con una capacidad total de 10.000 galones, vehículos con una capacidad total 1.500 galones.
	<i>Fuelling Facilities and Capacity</i>	TERPEL - ICARO AND ENERGIZAR JET A-1: Tanks with a total capacity of 614,000 gallons AVGAS 100/130: tanks with a total capacity of 10,000 gallons vehicles with a total capacity of 1,500 gallons
4	<b>Medidas para la Descongelación</b>	No
	<i>De-icing facilities</i>	
5	<b>Espacio de Hangar para las ACFT de paso</b>	Si
	<i>Hangar space for visiting ACFT</i>	Yes
6	<b>Instalaciones y Servicios de Reparación para las ACFT de paso</b>	2 talleres particulares, servicios menores aeronaves medianas, cambio de motores
	<i>Repair facilities for visiting ACFT</i>	2 private workshops, medium-sized aircraft minor services, engine change
7	<b>Observaciones</b>	NIL
	<i>Remarks</i>	

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

1	<b>Hoteles</b>	En la ciudad, en el aeropuerto 12 habitaciones
	<b>Hotels</b>	In the city, at the airport 12 rooms
2	<b>Restaurantes</b>	10
	<b>Restaurants</b>	
3	<b>Posibilidades de Transporte</b>	Taxis, autobuses urbanos y alquiler de automóviles
	<b>Transportation Possibilities</b>	Taxis, city buses and rental automobiles
4	<b>Instalaciones y servicios médicos</b>	Primeros auxilios, enfermería y una ambulancia. Hospitales y clínicas en la ciudad
	<b>Medical Facilities</b>	First aid, infirmary and an ambulance. Hospitals and clinics in the city
5	<b>Banco</b>	Sí y cajeros automáticos
	<b>Oficina de Correos</b>	Si
	<b>Bank Post Office</b>	Yes and ATMs Yes
6	<b>Oficina de Turismo</b>	Si
	<b>Tourism Office</b>	Yes
7	<b>Observaciones</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

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

1	<b>Categoría AD para Extinción de Incendios</b>	CAT 8
	<b>AD Category for Fire Fighting</b>	
2	<b>Equipo de Salvamento</b>	Herramienta de estricación, apertura forzada y corte
	<b>Rescue equipment</b>	Extrication, forced opening and cutting tool
3	<b>Capacidad para Retirar ACFT Inutilizadas</b>	Retiro de aeronaves inutilizadas: Aeronaves hasta CAT F Observaciones: Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Centro de Coordinación Aeroportuaria CECO A: Teléfono: (+57) 602 6663026 Ext. 182 / (+57) 602 6410855 Móvil: (+57) 3155779760 Correo: cecoa@aerocali.com.co NOTA: La relación de los equipos y medios con los que cuenta para ese cometido se encuentra relacionado en el Plan de traslado de aeronaves inutilizadas del aeródromo.
	<b>Capability for Removal of Disabled ACFT</b>	Disabled aircraft removal: Aircraft up to CAT F Remarks: Local contact details for disabled aircraft transfer operation: Centro de Coordinación Aeroportuaria CECO A: Phone: (+57) 602 6663026 Ext. 182 / (+57) 602 6410855 Mobile: (+57) 3155779760 E-mail: cecoa@aerocali.com.co NOTE: The list of the recovery equipment available with which it has for this task, is listed in the Disabled Aircraft Transfer Plan of the aerodrome.

4	<b>Observaciones</b>	Capacidad total de descarga 14.950,75 L/min
	<b>Remarks</b>	Total discharge capacity 14.950,75 L/min

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

**SKCL AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING**

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

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

1	<b>Designación, Superficie y Resistencia de las Plataformas</b> <i>Designation, Surface and Strength of Aprons</i>	<b>ID</b>		<b>Superficie</b>	<b>Resistencia</b>	
		<i>Designator</i>		<i>Surface</i>	<i>Strength</i>	
		Plataforma / Apron		Concreto / Concrete	293000 KG	
2	<b>Designación, Ancho, Superficie y Resistencia de las Calles de Rodaje</b> <i>Designation, Width, Surface and Strength of Taxiways</i>	<b>Calles de rodaje ID</b>	<b>Ancho</b>	<b>Superficie</b>	<b>Resistencia</b>	<b>Observaciones</b>
		<i>Designator of TWY</i>	<i>Width</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>	<i>Remark</i>
		A	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		A1	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		A2	40 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		A3	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		B	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		C	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		D	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		E	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		G	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
		P	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG	
R	23 M	Concreto / Concrete	293000 KG			
3	<b>Emplazamiento y Elevación del ACL</b>	Plataforma terminal, elevación 960,97 m				

	<b>Location and Elevation of ACL</b>	Terminal platform, elevation 960.97 m
4	<b>Emplazamiento Puntos de Verificación VOR</b>	VOR: NIL
	<b>VOR Checkpoints Location</b>	
5	<b>Posición Puntos de Verificación del INS</b>	INS: NIL
	<b>Position of INS Checkpoints</b>	
6	<b>Observaciones</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

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

### SKCL AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	<b>Uso de Señales ID en los Puestos de ACFT</b> <b>Guías de TWY</b> <b>Sistema de Guía Visual de Atraque</b>	Letreros iluminados, señalización horizontal
	<b>Use of ACFT Stand ID signs</b> <b>Visual Docking/Parking Guidance System</b>	Illuminated signs, signage horizontal
2	<b>Señales e Iluminación RWY y TWY</b>	Señalización de RWY: Umbral, zona toma de contacto, eje de pista, puntos de espera en rodaje / Señalización de TWY: Señalización horizontal
	<b>RWY and TWY Markings and Lighting</b>	RWY marking: Threshold, touchdown zone, runway center line, taxi-holding points / TWY marking: Horizontal marking
3	<b>Barras de Parada y Luces de Protección RWY</b>	Si
	<b>Stop Bars and RWY guard lights</b>	Yes
4	<b>Otras Medidas de Protección de RWY</b>	NIL
	<b>Other RWY protection measures</b>	
5	<b>Observaciones</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**SKCL AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**  
**SKCL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

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

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

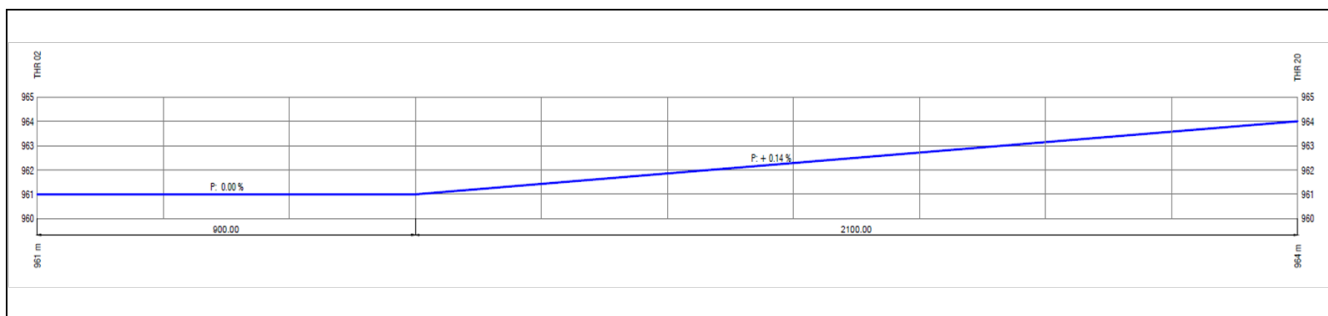
1	<b>Oficina MET Conexa</b> <i>Associated MET Office</i>	IDEAM
2	<b>Horas de Servicio</b> <i>Oficina MET fuera del HR</i> <i>Hours of Service</i> <i>MET Office outside HR of Service</i>	H24
3	<b>Oficina Responsable de la Preparación TAF</b> <i>Periodo de Validez</i> <i>Office Responsible for TAF Preparation</i> <i>Period of Validity</i>	24 horas actualizados cada 6 horas 24 hours updated every 6 hours
4	<b>Disponibilidad TREND</b> <i>Intervalo de Expedición</i> <i>Trend Forecast</i> <i>Interval of Issuance</i>	No
5	<b>Exposiciones Verbales y Consulta</b> <i>Briefing and/ or Consultation Provided</i>	TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
6	<b>Documentación de Vuelo</b> <i>Idioma(s) Usado</i> <i>Flight Documentation</i> <i>Language(s) Used</i>	Carpetas Meteorológicas Inglés, Español Weather Folders Spanish, English

7	<b>Cartas Disponibles y Otra Información</b>	Vientos e Imagen Satelital
	<i>Charts and Other Information Available</i>	Winds and Satellite Image
8	<b>Equipo Suplementario Disponible</b>	Estación Meteorológica Automática, Transmisómetro, Ceilómetro
	<i>Supplementary Equipment Available</i>	Automatic Weather Station, Transmissometer, Ceilometer
9	<b>Dependencias ATS a las que se Suministra Información MET</b>	SKCL TWR, APP, ACC ARO
	<i>ATS Units Provided with MET Information</i>	
10	<b>Información Adicional (Limitación del Servicio)</b>	Oficina principal telefono: +57 (602) 3348170
	<i>Additional Information (Limitation of Service)</i>	Main office phone. 57 (602) 3348170

**SKCL AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA**  
**SKCL AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

<b>Designaciones RWY</b>	<b>BRG GEO y MAG</b>	<b>Dimensiones de la RWY (m)</b>	<b>Resistencia (PCN) y Superficie RWY</b>		<b>COORD THR/ EXTREMO RWY y GUND</b>	<b>ELEV THR y MAX ELEV de la TDZ de las RWY de PA</b>
<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
02	010 / 015	3000 x 45	PCN 83/F/B/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		033147.31N 0762302.43W — GUND: —	THR 3152.0 FT —
20	190 / 195	3000 x 45	PCN 83/F/B/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		033323.55N 0762245.73W — GUND: —	THR 3162 FT —
<b>Pendiente RWY y SWY</b>	<b>Dimensiones SWY (m)</b>	<b>Dimensiones CWY (m)</b>	<b>Dimensiones Franja (m)</b>	<b>Dimensiones RESA (m)</b>	<b>Emplazamiento RAG</b>	<b>OFZ</b>
<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 02: NIL	No	100 x 300	3120 x 300	No	NIL	No
For Rwy 20: NIL	No	100 x 300	3120 x 300	No	NIL	No
<b>Designaciones RWY</b>	<b>Observaciones</b>					
<i>RWY Designations</i>	<i>Remarks</i>					
1	14					
02	NIL					
20	NIL					





**SKCL AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS**  
**SKCL 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
02	3000	3100	3000	3000	NIL
20	3000	3100	3000	3000	NIL

**SKCL AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA**  
**SKCL 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
02	CAT1 OTHER 900 M LIH ALS F 1	Verde / Green	PAPI Both sides/3° 52 FT 5.24%	No	2100 m - 30 m Blancas / White LIH 600 m - 30 m Blancas - Rojas / White - Red LIH 300 m - 30 m Rojas / Red LIH

Designaciones RWY	Tipo, LEN y INTST LGT APCH	Color RTHL y WBAR	Tipo VASIS, (MEHT) PAPI	LEN, LGT TDZ	LEN, Separación, Color INTST RCLL
<i>RWY Designations</i>	<i>APCH LGT Type LEN and INTST</i>	<i>RTHL Colour and WBAR</i>	<i>VASIS Type, (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ, LGT LEN</i>	<i>RCLL LEN, Spacing, Colour, INTST</i>
1	2	3	4	5	6
20	No	Verde / Green	PAPI 3° 81 FT 5.24%	No	2100 m - 30 m Blancas / White LIH 600 m - 30 m Blancas - Rojas / White - Red LIH 300 m - 30 m Rojas / Red LIH
Designaciones RWY	LEN, Separación, Color INTST REDL	Color, RENL WBAR	LEN y Color STWL (m)	LGT Identificadoras de Fin de RWY (REIL)	Observaciones
<i>RWY Designations</i>	<i>REDL LEN, Spacing, Colour INTST</i>	<i>RENL WBAR, Colour</i>	<i>STWL LEN (m) Colour</i>	<i>RWY LGT end Identifiers (REIL)</i>	<i>Remarks</i>
1	7	8	9	10	11
02	2400 m Blancas / White LIH 600 m Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	NIL / NIL	Luces de destello (FLG) en orden consecutivo ALS de la pista 02, no utilizables.
20	2400 m Blancas / White LIH 600 m Amarillas / Yellow LIH	Rojo / Red	No	No	RWY 02 Flashing lights in consecutive order ALS, no available

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

1	<b>Emplazamiento, Características y Horas de Operación del ABN/IBN</b>	ABN: Si/Yes
	<b>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</b>	
2	<b>Emplazamiento e Iluminación LDI / LDI Location and Lighting</b>	1 entre TWY B y C 1 between TWY B and C
	<b>Emplazamiento e Iluminación Anemómetro / Anemometer Location and Lighting</b>	1 cerca THR 02 / 1 cerca THR 20
	<b>Anemometer Location and Lighting</b>	1 close THR 02/ 1 close THR 20

3	<b>Luces de Borde de TWY / TWY Edge lighting</b>	A1 Azul / Blue A2 Azul / Blue A3 Azul / Blue A Azul / Blue B Azul / Blue C Azul / Blue D Azul / Blue E Azul / Blue G Azul / Blue P Azul / Blue R Azul / Blue
	<b>Luces de Eje de TWY / TWY Centerline lighting</b>	No
4	<b>Fuente Secundaria PWR Tiempo de Conmutación</b>	2 Plantas de 575 KW , 2 Plantas de 500 KW
	<b>Secondary PWR Unit Switch Over Time</b>	2 Plants of 575 KW, 2 Plants of 500 KW
5	<b>Observaciones</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	NIL

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

1	<b>Coordenadas TLOF o THR de FATO Coordinates TLOF or THR of FATO</b>	No
	<b>GUND</b>	No
2	<b>ELEV TLOF y/o FATO (m/ft)</b>	No
	<b>TLOF and/or FATO ELEV (m/ft)</b>	
3	<b>Dimensiones, SFC, Resistencia y Señales de TLOF y FATO</b>	No,
	<b>TLOF and FATO Dimensions, SFC, Strength and Markings</b>	
4	<b>BRG de FATO</b>	No
	<b>True BRG of FATO</b>	
5	<b>Distancias Declaradas Disponible</b>	No
	<b>Declared Distance Available</b>	
6	<b>Iluminación de APP y de la FATO</b>	No
	<b>APP and FATO Lighting</b>	
7	<b>Observaciones</b>	No
	<b>Remarks</b>	

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

1	<b>Designación y Límites Laterales</b>	CTR - CALI Desde 034049N/0762434W; 033949N/0761839W; 033603N/0761917W por un arco de sentido horario de 5NM de radio centrado en 033235N/0762254W 032807N/0762036W; 032421N/0762114W; 032521N/0762709W; 032907N/0762631W por un arco de sentido horario de 5NM de radio centrado en 033235N/0762254W 033703N/0762512W; para el punto de origen
	<b>Designation and Lateral Limits</b>	CTR - CALI Area bounded by lines joining points 034049N/0762434W; 033949N/0761839W; 033603N/0761917W then along the clockwise arc of a circle of 5NM radius centred on 033235N/0762254W to 032807N/0762036W; 032421N/0762114W; 032521N/0762709W; 032907N/0762631W then along the clockwise arc of a circle of 5NM radius centred on 033235N/0762254W to 033703N/0762512W to point of origin.
2	<b>Límites Verticales</b>	GND hasta 6000 FT AMSL
	<b>Vertical limits</b>	GND to 6000 FT AMSL
3	<b>Clasificación del Espacio Aéreo</b>	D
	<b>Airspace Classification</b>	
4	<b>Distintivo de Llamada ATS Idiomas</b>	Alfonso Bonilla Aragón TWR ES
	<b>ATS Unit Call Sign Language(s)</b>	NIL
5	<b>Altitud de Transición</b>	18000 FT (5486 M)
	<b>Transition altitude</b>	
6	<b>Horas de Aplicabilidad</b>	NIL
	<b>Hours of Applicability</b>	
7	<b>Observaciones</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**SKCL AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS**  
**SKCL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

<b>Designación del Servicio</b>	<b>Distintivo de Llamada</b>	<b>Frecuencia y Canales</b>	<b>Horas de Funcionamiento</b>	<b>Dirección de Conexión</b>	<b>SATVOICE</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Service Designation</b>	<b>Call sign</b>	<b>Frequency and Channel(s)</b>	<b>Hours of Operation</b>	<b>Logon address</b>		<b>Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
ACS	Cali Control	121.500 MHZ	H24	NIL	NIL	Emergencia / Emergency
		126.700 MHZ	H24			NIL
APP	Cali APP	119.100 MHZ	H24	NIL	NIL	NIL
MET		127.675 MHZ	H24	NIL	NIL	Surface MET radio
TWR	Alfonso Bonilla Aragón TWR	118.100 MHZ	H24	NIL	NIL	NIL
		118.350 MHZ	H24			Alternativa / Alternative

Designación del Servicio	Distintivo de Llamada	Frecuencia y Canales	Horas de Funcionamiento	Dirección de Conexión	SATVOICE	Observaciones
<i>Service Designation</i>	<i>Call sign</i>	<i>Frequency and Channel(s)</i>	<i>Hours of Operation</i>	<i>Logon address</i>		<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7
		121.500 MHZ	H24			Emergencia / Emergency
		121.900 MHZ	H24			SMC Unicamente información de pista en uso y hora de rodaje, otra información en la frecuencia MET 127.675 MHz/ Only information about the runway in use and taxi time, other information on MET frequency 127.675 MHz

**SKCL AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**  
**SKCL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

<b>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</b>	<b>ID</b>	<b>FREQ y/ and CH</b>	<b>HR de Funciona- miento</b>	<b>COORD GEO de la Antena</b>	<b>ELEV Antena DME</b>	<b>RDO Volumen SER FM Punto de Referencia GBAS</b>	<b>Observaciones</b>
<b>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</b>			<b>HR of Operation</b>	<b>Site of Antenna COORD</b>	<b>ELEV of DME Antenna</b>	<b>Service Volume RDO from GBAS Reference Point</b>	<b>Remarks</b>
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (06° W)	CLO	115.50 MHZ (CH102X)	H24	032403.00N 0762423.00W	3062 FT	NIL	VOR: cobertura / range 150 NM Distancia / distance 7.5 NM del umbral pista / from RWY 02 THR DME: cobertura / range 150 NM
OM 02 ILS CAT I	IPAS	75.00 MHZ	NIL	032352.89N 0762424.13W	—	NIL	
MM 02 ILS CAT I	IPAS	75.00 MHZ	NIL	033111.64N 0762308.63W	—	NIL	
LOC 02 ILS CAT I (06° W)	IPAS	109.90 MHZ	H24	033330.79N 0762244.50W	—	NIL	Categoría 1, cobertura 25 NM CAT 1, range 25 NM
GP 02 ILS CAT I (06° W)	IPAS	333.80 MHZ	H24	033156.04N 0762257.33W	—	NIL	Cobertura 25 NM, GP 3 grados Range 25 NM, GP 3°
DME 02 ILS CAT I (06° W)	IPAS	(CH36X)	H24	033156.04N 0762257.33W	0 FT	NIL	Cobertura 25 NM Range 25 NM

<b>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</b>	<b>ID</b>	<b>FREQ y/ and CH</b>	<b>HR de Funciona- miento</b>	<b>COORD GEO de la Antena</b>	<b>ELEV Antena DME</b>	<b>RDO Volumen SER FM Punto de Referencia GBAS</b>	<b>Observaciones</b>
<b>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</b>			<b>HR of Operation</b>	<b>Site of Antenna COORD</b>	<b>ELEV of DME Antenna</b>	<b>Service Volume RDO from GBAS Reference Point</b>	<b>Remarks</b>
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (06° W)	ULQ	117.70 MHZ (CH124X)	H24	040532.00N 0761324.00W	3134 FT	NIL	VOR: cobertura / range 150 NM DME: cobertura / range 150 NM

**SKCL AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL  
SKCL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

- El Plan de Operaciones Aeroportuarias del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Palmira es de obligatorio cumplimiento de conformidad con la Parte Catorce del Reglamento Aeronáutico de Colombia-RAC, expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- The airport operations plan for the Alfonso Bonilla Aragon international airport, located in the city of Palmira, is mandatory in accordance with Aeronautical Colombian Regulations RAC, section 14, issued by Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil.
- En cumplimiento al RAC 160 los explotadores o tripulaciones de aeronaves de aviación comercial, aviación general, militar o del estado, sea de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga son responsable de la seguridad de sus aeronaves.
- In compliance with RAC 160, aircraft operators or crews in charge of commercial aviation, general aviation, military or state aviation, regardless of its country of origin, either transporting cargo or passengers, are responsible for their aircraft operational safety.
- Cuando una aeronave diferente a las estacionadas en esta base requiera desplazarse a la zona de aviación general o al aeroclub, solo se aprobará su desplazamiento hacia esas zonas hasta cuando Aerocali S.A. haya recibido previa autorización escrita de la empresa o compañía que la vaya a atender.
- When an aircraft with a different base airport requires taxiing to general aviation parking zone or to the Aeroclub parking zone, taxiing will be approved only with previous written authorization sent by the company in charge of that aircraft assistance to Aerocali.

- Cuando el aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón se encuentre atendiendo una contingencia por el cierre de otro aeropuerto y esté recibiendo vuelos que ocupen la capacidad operativa del aeródromo, se debe suspender las operaciones de aeronaves de entrenamiento. (incluida la operación de helicópteros de instrucción).
- Toda operación de aeronave militar debe ser coordinada tanto con la Jefatura de Seguridad como con la Gerencia de Operaciones de AEROCALI, quienes determinarán en que zona se parquearán estas aeronaves.
- El horario de operación de las aeronaves ubicadas en la zona de HANGARES de aviación general del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón es de 06:00AM hasta las 06:00PM. Cualquier operación en horario diferente al anteriormente mencionado, deberá ser autorizada por la Jefatura de Seguridad de Aerocali S.A.
- Para el cumplimiento de la anterior norma, se debe notificar a la Jefatura de Seguridad por escrito o correo electrónico corporativo y/u oficial de la empresa o la Entidad que solicita la autorización con copia a CECO.A.
- Ninguna aeronave de hélices/rotor podrá iniciar motores hasta tanto no se encuentren todos los pasajeros a bordo y sus puertas estén completamente cerradas.
- En el aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón el punto ZULU se encuentra localizado sobre la calle de rodaje Alfa entre calles de rodaje Echo y A-3. Coordenadas 03 33 20,90N - 076 22 52,12W
- Dentro de las instalaciones del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón no está permitido el uso de vehículos operados con GLP (Gas Propano).
- Ejercer precaución por tractor en labores de rocería en franjas de seguridad.
- No se permite operación de aeronaves sin radio.
- Se prohíbe giro de 180 grados en los umbrales de la pista 02-20.
- Los ultralivianos deben parquear en la parte norte de rampa de carga.
- **NOTA:** La administración del aeropuerto tiene un Plan de Operaciones Aeroportuarias donde se contemplan las normas a seguir durante la operación en el área de
- When Alfonso Bonilla Aragon international airport operational capacity is occupied because of serving as an alternate airport due to other airport operational closing, training aviation operations must be suspended (including helicopter training operations).
- Military aircraft operations must be coordinated with the Jefatura de seguridad as well as with Gerencia de Operaciones de AEROCALI, who will determine which parking zone will be authorized for this aircraft.
- The hours of operation of the aircraft parked in the general aviation HANGAR zone located in the Alfonso Bonilla Aragon international airport, is from 0600 AM until 0600 PM. Any operation carried out at different hours from those mentioned above, must be authorized by Aerocali S.A. Jefatura de Seguridad.
- For the compliance of the regulation mentioned above, the Jefatura de seguridad must be notified in writing or by corporate email address of the company, or the organization requesting authorization with copy to CECO.A.
- No propeller or rotor aircraft will start engines until all passengers are on board and doors are completely closed.
- In the Alfonso Bonilla Aragon international airport, ZULU point is located over taxiway ALFA between taxiway ECHO and A-3. Coordinates 03 33 20,90N - 076 22 52,12W
- Inside Alfonso Bonilla Aragon international airport, the use of propane gas operated vehicles is not permitted.
- Exercise caution due to maintenance works carried out by tractor in safety strips,
- Aircraft operations without radio are not permitted.
- It is prohibited to make 180 degrees turns in thresholds of runways 02-20.
- Ultralight aircraft must be parked in the north side of the cargo apron.
- **NOTE:** Airport administration has an airport operational plan in which are contemplated the rules to follow during



movimiento del aeropuerto. Estas normas son de estricto cumplimiento.

- El incumplimiento de estas normas es sancionado de acuerdo con el Régimen Sancionatorio de la Parte Trece del RAC de la
- Por medidas de seguridad y protección ambiental, las compañías aéreas que operen en el terminal aéreo Alfonso Bonilla Aragón, deben remolcar sus aeronaves desde / hacia la plataforma, hasta el sitio que determine la torre de control.
- El espacio aéreo centrado en coordenadas 03 27 30 N 076 30 00 W en un radio de 3 NM está Prohibido.
- Puesto de estacionamiento de aeronaves número 1 limitado, aeronaves deberán ingresar remolcadas con motores apagados y señaleros.
- Posición de parqueo de aeronaves G5 autorizada prueba de motores, aeronaves hasta categoría B.
- Plataforma limitada, no se autoriza a las aeronaves realizar giro mayor a 90 grados

## 1 DESPEGUES DESDE INTERSECCIONES

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

1.1. Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de Operaciones (POI), con excepción de aquellos de que trata el numeral 1.3., que deseen efectuar despegues desde alguna de las intersecciones, y en los sentidos aquí especificados, deberán realizar y presentar, para su aprobación por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil, los correspondientes análisis de pista para las distancias de despegue del numeral 1.8

1.2. El análisis de pista que trata el numeral anterior deberá considerar todos los aspectos que pudieran afectar el rendimiento de la aeronave durante la fase de despegue, tales como: elevación, pendiente y estado de la pista, dirección e intensidad del viento, temperatura, presión atmosférica, así como todos los obstáculos publicados

the operations carried out in the movement area of the airport. These regulations are mandatory.

- The non-compliance of this regulations is sanctioned according to the punitive regulations contemplated in the aeronautical authority RAC, section 13.
- Because of safety and environmental protection measures, air carriers operating in Alfonso Bonilla Aragon airport, must tow their aircraft from/to the apron, to the location determined by control tower.
- Airspace centred in coordinates 03 27 30 N 076 30 00 W within a radius of 3 NM is prohibited.
- Aircraft parking spot number 1 limited. Aircraft must be towed to position with engines switch off and ramp marshaller assistance.
- Aircraft parking spot G5, authorized to engine test until aircraft category B.
- Limited apron, aircraft are not authorized to turn more than 90 degrees

## 1 TAKE-OFF FROM INTERSECTIONS

Air traffic control personnel is allowed to authorize take-off maneuvers for single and twin engine turboprop or jet aircraft, from any of the detailed intersections on request of the crew or the air traffic control, as long as there is always acceptance of the crew.

1.1. Aircraft operators when required by the Principal Operations Inspector (POI), except for those mentioned in numeral 1.3., with the intention to carry out take off maneuvers from any of the intersections and in the directions here specified, must do and deliver, in order to be approved by the secretaria de seguridad aerea of UAE from Aeronautica Civil, the corresponding runway analysis for take-off distances in numeral 1.8.

1.2. The runway analysis mentioned in the preceding paragraph shall consider all the aspects that may affect the aircraft performance during take-off such as: runway elevation, slope and conditions, wind direction and intensity, temperature, atmospheric pressure, as well as published obstacles in the vicinity of the takeoff path.

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

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

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

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

1.6. La transgresión de lo preceptuado aquí, ya sea por acción o por omisión por parte del Operador de la Aeronave, constituye una infracción de orden técnico, y podrá ser objeto de la facultad sancionatoria que tiene la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC.

En concordancia a lo establecido en la parte séptima (Régimen Sancionatorio) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; sin detrimento de la competencia y actuaciones a que hubiera lugar por parte de otras autoridades, si dicha infracción así lo amerita.

1.7. El controlador de aeródromo deberá:

a. Notificar a la tripulación, tan pronto como sea posible, y en todo caso, antes de que la aeronave ingrese a la pista en uso, el recorrido de despegue disponible (TORA), ver 1.8. El controlador de aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los

The maximum operational weights obtained, must be incorporated in the weight and balance flight dispatch manuals or in the dispatch guides of every aircraft operator.

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

1.4. An aircraft operator, proceeding according to numeral 1.3, will have the obligation to submit for approval to Secretaria de Seguridad Aerea, within a period not exceeding 60 days, the weight and balance flight dispatch manual revision or flight dispatch guides, with different analysis for take-off maneuvers from intersections.

1.5. Pilot in command is the only one who based on the information contained in the weight and balance flight dispatch manuals or aircraft operator flight dispatch guides, could determine the viability of a take-off maneuver from an intersection, having previously verified that the calculated take-off weight is equal to or less than the established for the available runway length and conditions, notified by air traffic control according to numeral 1.8 or indicated in the informative signals. Consequently, while the pilot in command is the absolute responsible of the aircraft OPERATIONAL SAFETY, the air traffic controller is released from all liability that entails carrying out that operation.

1.6. The transgression of what has been prescribed in this document either by act or omission on the part of the aircraft operator, constitutes a technical infringement, and could be subject of the sanctioning power held by Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil UAEAC.

According to what is indicated in the seventh part (Sanctioning regime) of the Colombian aeronautical regulations RAC, without detrimento of other authorities legal concerns and actions that may take place if the violation deserves it.

1.7. The air traffic controller shall:

a. Notify the crew as soon as possible before the aircraft enters the runway in use about the take-off runway available (TORA) and the take-off distance available (TODA) if relevant. Air traffic controller could omit

correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.

this information when the appropriate horizontal and/or vertical informative signs had been located.

b. Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.

b. Inform the crew of the aircraft involved, regarding the position and presence of any other traffic inside the runway or with the intention to enter the runway.

c. Abstenerse de expedir autorizaciones para despegues condicionadas a la presencia de otra aeronave en final cuando, a su juicio, la aeronave que se alista para despegar desde una intersección NO tiene suficiente visibilidad para identificar la aeronave reportada.

c. Refrain from issue authorizations for take-off maneuvers if another aircraft is on final approach, when at their judgment, the aircraft getting ready for take-off from an intersection does not has enough visibility to identify the reported aircraft.

d. Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.

d. Apply wake turbulence separation when a second aircraft request to take off from an intersection.

e. El controlador de tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó establecido en el numeral 1.5 anterior.

e. Is not competence of the air traffic controller to determine if an aircraft operator is authorized or not to carry out take-offs from runway intersections, therefore the absolute responsible for the execution of that maneuver is the pilot in command, as it is indicated in the numeral 1.5,.

1.8. Intersecciones autorizadas:

1.8. Authorized intersections

PISTA/RUNWAY	INTERSECCION/INTERSECTION	DISTANCIA/DISTANCE (m)
02	Bravo	2400
	Charlie	1770
20	Delta	1800
	Echo	2360

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.
- 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.
- Este procedimiento NO aplicará, entre (0400 UTC) y (1059 UTC), si el sentido en que se realice dicho despegue implica el sobrevuelo de áreas urbanas, a menos que exista una restricción sobre la disponibilidad de la longitud total de la pista.

- Meteorological phenomena that impede a fast and safe evaluation of the transit conditions on the runway, visibility equal or lower than 3000 Mts, or when is not possible for the aerodrome traffic controller for any reason meteorological or not, appreciate the runway total length.
- A temporary obstacle located on the initial departure trajectory, unless a specific study has been done by Grupo de procedimientos ATM de la Air Navigation Operations Directorate, and if the correspondent NOTAM has been published.
- This procedure will not apply between (0400 UTC) and (1059 UTC) if the direction in which the take-off maneuver is carried out implies the overflight of urban areas, unless there is a restriction that affects the total runway length availability.

## 2 PROCEDIMIENTO PARA EL MOVIMIENTO, ESTACIONAMIENTO, PARQUEO DE LAS AERONAVES EN LAS PLATAFORMAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFONSO BONILLA ARAGON

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

2.1. El piloto al mando de la aeronave y el personal de apoyo en tierra, deberán tomar las máximas medidas de seguridad para evitar situaciones peligrosas y/o daños a terceros durante la puesta en marcha de los motores.

En esta operación, se deberá considerar especialmente la cercanía de estructuras aeroportuarias, aeronaves en las proximidades de embarque o desembarque de pasajeros y/o carga, circulación de vehículos y equipos de apoyo terrestre y tránsito eventual de peatones.

2.2. Para el tránsito de aeronaves a través de las calles de rodaje, calles de acceso a los hangares o puestos de estacionamiento y estacionamientos en plataforma, los explotadores de aeronaves deben tener en cuenta que la resistencia de la superficie (PCN) sea mayor al ACN de la aeronave, con el fin de no deteriorar las infraestructuras aeroportuarias. De no cumplirse con lo anterior, el concesionario AEROCALI tendrá la potestad de negar el acceso de la(s) aeronave(s) involucrada(s) a dichas zonas.

2.3. Los Jefes de Operaciones de vuelo, mantenimiento y de despacho de aeronaves de las empresas, deberán instruir a sus tripulaciones y personal de tierra, para el cumplimiento de todas las normas de Seguridad Operacional.

2.4. Está prohibido embarcar y desembarcar pasajeros y/o equipaje y/o carga a las aeronaves después de ser remolcadas del sitio de embarque.

2.5. Se establece tabla de utilización de inicio de motores de los puestos de estacionamiento de aeronaves y helicópteros de acuerdo a su tipo. **(Tabla 1)**

2.6. Todas las aeronaves que utilicen los puestos de estacionamiento en plataforma regional, nacional e internacional de pasajeros, descongestión y/o carga deberán salir remolcadas hasta el SPOT o calle de rodaje que indique el Control de Superficie.

2.7. Las aeronaves ubicadas en las posiciones A1 y A-2 pueden iniciar motores en esa posición y salir por sus propios medios, pero siempre deberán utilizar una persona

## 2 PROCEDURE FOR THE MOVEMENT, PARKING, PARKING OF AIRCRAFT ON THE PLATFORMS OF THE ALFONSO BONILLA ARAGON INTERNATIONAL AIRPORT

As an operational safety measure and with the purpose of prevent incidents and/or accidents and decongest the passenger's aprons, cargo aprons and taxiways, it is mandatory for all the users involved to apply the following regulations.

2.1. Pilot in command of the aircraft and ground support crew shall take the maximum safety measures to prevent dangerous situations, and/or damage to third parties, during the engine start-up.

In this operation shall be especially considered the proximity to airport structures, proximity to aircraft at embarking or disembarking positions of passengers and/or cargo, vehicles and ground support equipment circulation and occasional pedestrian transit.

2.2. For aircraft transit through the taxiways, access taxiways to hangars or parking spots and apron parking spots, the aircraft operators shall consider that the surface strength (PCN) must be higher than the aircraft ACN, to prevent any damage to the airport infrastructure. Airport administrator AEROCALI, will have the authority to deny access to the aircraft involved, if the above requirements were not met.

2.3. Flight operations chiefs, maintenance chiefs and aircraft dispatch personnel, shall instruct their crews and ground personnel for the compliance of all operational safety regulations.

2.4. It is prohibited to embark or disembark passengers, and/or baggage, and/or cargo, after the aircraft have been towed from the boarding position.

2.5. An engine start-up in parking position chart is established for airplanes and helicopters, according to the type of aircraft. **(Table 1)**

2.6. Aircraft using parking positions in the regional apron, national and international passenger's apron, decongestion and/or cargo apron, shall be towed to the spot or taxiway indicated by ground control.

2.7. Aircraft located in parking positions A1 and A2 are allowed to start engines and leave the position by their own means, but there must be in any time a person guiding the

guía durante el viraje por la izquierda. Si las posiciones A-1/ A-2 están ocupadas no se podrán iniciar motores en el spot 1 y 2 o viceversa.

En caso de que se tenga ocupado el spot 1 con una aeronave se restringe el paso de una aeronave a las posiciones A-3, A-4 y B-5 hasta que la aeronave deje el spot 1.

2.8. Se autoriza el uso del APU permanente en los puestos de estacionamiento de pasajeros A-1, A-2, B-6, B-7, B-8, C-13, C-14, D-15, D-16, D-17, D-18, D-19 y D-20.

2.9. En caso de fallas del APU, las aeronaves que requieran arrancador neumático deberán salir remolcadas e iniciar sus turbinas en el SPOT autorizado por el control de superficie.

2.10. Está prohibido el encendido de motores y la prueba de motores en plataforma y hangares de aviación general sin que medie una autorización y/o supervisión de Inspector de plataforma en cumplimiento del Plan de Operaciones.

2.11. Como medida de Seguridad Operacional y lo relacionado con la circular Reglamentaria–Manual guía del plan operativo o plan de operaciones aeroportuarias y la circular reglamentaria – Remolque en tierra de aeronaves, durante el estacionamiento y/o salida de las aeronaves en los diferentes puestos de estacionamiento de pasajeros o carga siempre deberán ser asistidos por señaleros y personal guía de punta de plano para mitigar el riesgo operativo para la aeronave a la entrada o salida de la posición asignada.

2.12. En los puestos de estacionamiento de aeronaves las compañías aéreas y/o handling contratados por estas, deberán establecer cerramiento con conos o balizas según corresponda, cuando parte de la aeronave estacionada quede fuera del diamante de seguridad, cuando se abarque dos diamantes o por demarcación deficiente o inexistente y/o se ocupe parte de una calle de servicio (vía de vehículos).

2.13. Cuando las aeronaves se encuentren estacionada en los diferentes puestos de estacionamiento en las plataformas de pasajeros, descongestión, carga o de aviación general, se debe establecer un cerramiento con conos indicando las puntas de los planos, nariz y cono de cola de las aeronaves y la instalación de los respectivos tacos en su tren principal y de nariz.

2.14. El ingreso de una aeronave a un puesto de estacionamiento deberá ser remolcado de existir señalización deficiente, iluminación deficiente, o cuando exista encharcamiento del puesto de estacionamiento de aeronave o cuando el tipo de aeronave que ingresa no cuenta con su propia marca de estacionamiento o el puente de abordaje este fuera de servicio.

maneuver during the aircraft turning to the left. If parking positions A1/A2 are occupied, engine startup in spot 1 and 2 is not permitted and vice versa.

If spot 1 is occupied by an aircraft, transit to parking positions A3, A4 and B5 will be restricted until that aircraft leaves the spot 1.

2.8. The use of permanent APU is authorized in the passenger parking spots A-1, A-2, B-6, B-7, B-8, C-13, C-14, D-15, D-16, D-17, D-18, D-19 y D-20.

2.9. In case of APU failure, aircraft that requires pneumatic starter shall be towed to the SPOT authorized by ground control to start-up their turbines.

2.10. Engine start-up and engine tests are prohibited in general aviation hangars and apron, without authorization and/or supervision of the apron inspector in compliance with the operations plan.

2.11. As an operational safety measurement and taking into account what is contemplated in the regulatory circular - ( Manual guía del plan operativo o plan de operaciones aeroportuarias) – and the regulatory circular ( Remolque en tierra de aeronaves), during the parking and/or exiting of an aircraft to/from the passenger's or cargo parking positions, aircraft always shall be assisted by marshallers and wing tip guide personnel in order to minimize operational risk for aircraft entering or exiting the assigned position.

2.12. In the aircraft parking spots, air carriers and/or handling services hired by them, shall establish and enclosure with safety cones or beacons as appropriate, when part of the parked aircraft surpass the security parking markings, when spanning two of the demarcated parking spots, when there is inexistente or poor demarcation of the security parking markings and/or when part of a service road may become occupied.

2.13. For aircraft parked in the different parking stands of passenger, decongestion, cargo or general aviation aprons, an enclosure with security cones must be established indicating aircraft tips of the wings, nose and tail, as well as the installation of chocks in both nose and main landing gear.

2.14. Aircraft entering to a parking stand shall be towed if it existed poor road markings and signs, deficient lighting, parking stands flooded, deficient aircraft parking demarcation and/or boarding bridges out of service.

2.15. 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 se igual o inferior al que usualmente se opere. Para todos los casos debe existir aprobación del explotador de aeronave y del aeródromo. Las aeronaves deberán ingresar y salir asistidos por señalero y remolcado acorde a los procedimientos de asistencia en tierra de la compañía operadora.

2.16. Las infracciones y contravenciones a esta reglamentación, serán determinadas y aplicadas de acuerdo a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Régimen Sancionatorio, y/o Plan de Operaciones aprobado por la UAEAC para el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

2.17. La calle de rodaje KILO en plataforma Internacional tiene un **MAX SPAN 52 m** para su ingreso a la posición D-20.(aeronaves de categoría E máximo B-767-300ER o inferior).

2.18. Las aeronaves que ingresen a la posición D-20 deben hacerlo remolcadas. Según lo establecido en el numeral 1.11 de este documento

2.19. Por razones ambientales las aeronaves con motores turbohélice no está autorizadas para llegar a las posiciones B-10 y B-11 con más de un motor encendido. Las aeronaves con motores turbohélice que estacionen en estas posiciones mencionadas deberán apagar uno de sus motores sobre la calle de rodaje antes de ingresar a plataforma.

2.20. Las aeronaves deben ser remolcadas cuando 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 cumpla con las distancias indicadas en el RAC 14 Tabla 3-1 "Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje"

2.15. Demarcated aircraft parking positions for specific aircraft may be used by any type of aircraft different from those demarcated in the parking stand if the type of aircraft meets the required safety specifications of the parking area, and the size and wingspan are equal or less than those required to operate in that parking stand. The approval of the aircraft operator and the aerodrome must exist in all cases. Aircraft shall be guided by a marshaller and towed in and out in accordance with the operating air carrier's ground-handling procedures.

2.16. The infractions and contraventions of this regulation will be determined and applied in accordance with the established by the Colombian aeronautical regulations RAC, sanctioning regime, and/or the operations plan approved by the UAEAC for the Alfonso Bonilla Aragon international airport.

2.17. Kilo taxiway located in the international apron has a **MAX SPAN of 52m** for entering parking position D-20. (Category E aircraft maximum B-767-300 ER or lower)

2.18. Aircraft entering position D-20 must be towed in accordance with the established in the numeral 1.11 of this document.

2.19. For environmental reasons aircraft with turboprop engines are not authorized to enter parking positions B-10 and B-11 with more than one engine running. Aircraft with turboprop engines parked in the positions mentioned above, shall shut down one of their engines on the taxiway before entering the apron.

2.20. Aircraft must be towed when in the transit of a plane across a taxiway, from an access taxiway to a parking stand or during entering or exiting to a parking stand, the maneuvers mentioned above do not comply with the indicated distances in the RAC 14 chart 3-1 "Taxiways minimum separation distances"

Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (m)													
Letra de clave	Pista de vuelo por instrumentos				Pistas de vuelo visual				Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (m)	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 (m)	Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y el eje de otra calle de acceso (m)	Distancia entre el eje de la calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (m)	
	Número de clave				Número de clave								
	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	

Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (m)												
D	-	-	176		-	-	101	101	63	37	59.5	33.5
E	-	-	-		-	-	-	107.5	76	43.5	72.5	40
F	-	-	-		-	-	-	115	91	51	87.5	47.5

### 3 PROCEDIMIENTOS ESTÁNDAR DE REMOLQUE Y RODAJE DE UNA AERONAVE SALIENDO DEL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO.

3.1. El personal de apoyo en tierra y en especial el que efectuó el remolque a las aeronaves, serán los responsables de garantizar que las aeronaves queden ubicadas de forma adecuada en el SPOT asignado por el control superficie para dar inicio a los motores e iniciar el rodaje autónomo en la dirección correcta según lo establecido en la **TABLA 2**

3.2. Para las posiciones de parqueo de aeronaves L1 y L2, el remolque de aeronaves hacia el SPOT 3, debe ser realizado con la nariz de la aeronave orientada hacia el norte y el rodaje hacerse por la calle de rodaje ROMEO

### 3 STANDARD PROCEDURES FOR TOWING AND TAILING AN AIRCRAFT LEAVING THE STATION POSITION

3.1. Ground support personnel and especially personnel in charge of towing the aircraft, will be responsible for ensuring that the aircraft is properly parked in the assigned SPOT by ground control to start engines and autonomous taxiing as established in **chart 2**

3.2. For aircraft parking positions L1 and L2, aircraft towing towards SPOT 3 must be carried out with the nose of the aircraft facing north and taxiing should be done on the ROMEO taxiway.

### 4 REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE.

En el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón están prohibidos los reabastecimientos de combustible a menos que se cumpla con lo descrito en el Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC-4 numeral 4.19.20, RAC-14 y Plan de Operaciones.

4.1. En caso de incumplimiento a cualquiera de los anteriores numerales, el aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo, abordando o desabordando deberá estar protegido por un vehículo del SEI.

4.2. No se suministrará combustible durante tormentas eléctricas sobre la estación o si se presentan en un radio de 6 NM (10 kms) de la estación.

4.3. No se autoriza el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, abordando o desabordando cuando se utilicen escaleras laterales.

4.4. No se autoriza el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, abordando o desabordando cuando se opere con aviones tipo ATR.

### 4 REFUELLING

In the Alfonso Bonilla Aragon international airport resupply of fuel is prohibited unless what is described in the Colombian aeronautical regulations RAC-4 numeral 4.19.20, RAC-14 and operations plan is fulfilled.

4.1. In case of non-compliance of any of the numerals mentioned above, the resupply of fuel with passengers on board, as well as boarding or disembarking, shall be protected by a SEI vehicle.

4.2. Fuel will not be supplied during electrical storms located above the station or inside a radius of 6 NM from the station.

4.3. Resupply of fuel will not be authorized with passengers on board, boarding or disembarking, when using side ladders.

4.4. Resupply of fuel will not be authorized with passengers on board, boarding or disembarking, when operating ATR aircraft.

## 5 USO DE REVERSIBLES

5.1. Está totalmente prohibido el uso de reversibles con potencia en las calles de rodaje o en las plataformas del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, con el fin de abandonar los puestos de estacionamiento.

## 6 PRUEBA DE MOTORES

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

6.2. En el Aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón la prueba de motores con potencia solo está autorizado en el punto de espera de la cabecera 20 o punto de prueba de la plataforma de aviación general Internacional G-5 para aeronaves hasta categoría B con presencia del Inspector de Plataforma. En todos los casos de deben mantenerse las normas de Seguridad Operacional.

6.3. La prueba de motores para aeronaves de ala rotaria podrán, realizarse sin ninguna restricción en los spots de helicópteros, siempre que se cuente y se tomen todas las medidas de Seguridad Operacional.

## 5 USE OF REVERSIBLES

5.1. Is totally prohibited the use of reverse thrust in the taxiways or the aprons of the Alfonso Bonilla Aragon international airport, with the intention of leaving the parking stands.

## 6 ENGINE TEST

6.1. It is understood than engine test is any operation carried out by a parked aircraft during which its engines operate by a period of more than 5 minutes, or with a power/thrust higher than the used in the start or taxiing phases including the compass calibration procedure, whenever this is carried out with the engines running for a period of more than 5 minutes.

6.2. In the Alfonso Bonilla Aragon international airport the engine test with thrust is authorized in the holding spot for entering runway 20 or test point G-5 located in the international general aviation apron, for aircraft up to category B, with the presence of the apron inspector. In any case, operational safety regulations must be maintained.

6.3. Engine test for Rotary-wing aircraft can be done without any restrictions in the helicopter parking spots, as long as all the operational safety measures are taken.

**TABLA 1**

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES PLATAFORMA REGIONAL (WGS-84)/ AIRCRAFT STAND REGIONAL APRON (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
A - 1	03 32 21.827 N 076 23 18.801 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i>
A - 2	03 32 20.754 N 076 23 18.995 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta ATR -72 o inferior <i>(Up to ATR-72 or lower)</i> )
A - 3	03 32 15.519 N 076 23 19.250 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta ATR -72 o inferior <i>(Up to ATR-72 or lower)</i> )
A - 4	03 32 15.070 N 076 23 16.930 W	Hasta categoría C <i>(Up to ATR-72 or lower)</i> *(Hasta A-320 o inferior por longitud) <i>(Up to A-320 or less by length)</i>



PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES PLATAFORMA NACIONAL (WGS-84)/ AIRCRAFT STAND NATIONAL APRON (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
B - 5	03 32 17.298 N 076 23 15.881 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i>
B - 6	03 32 18.031 N 076 23 15.696 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i>
B - 7	03 32 18.181 N 076 23 14.946 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i>
B - 8	03 32 17.476 N 076 23 14.413 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta A-320 o inferior por longitud) <i>(Up to A-320 or less by length)</i>
B - 9	03 32 16.917 N 076 23 14.643 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta A-320 o inferior por longitud) <i>(Up to A-320 or less by length)</i>
B - 10	03 32 15.424 N 076 23 15.682 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta A-320 o inferior por longitud) <i>(Up to A-320 or less by length)</i>
B - 10A	03 32 15.59312 N 076 23 15.483 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta ATR -72 o inferior) <i>(Up to ATR-72 or lower)</i>
B - 10C	03 32 14.53672 N 076 23 15.9908 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta ATR -72 o inferior) <i>(Up to ATR-72 or lower)</i>
B - 11	03 32 13.092 N 076 23 14.577 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i> *(Let -410/jet-Strip-32/B-1900 )

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES PLATAFORMA INTERNACIONAL (WGS-84)/AIRCRAFT STAND INTERNATIONAL APRON (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
C - 12	03 32 13.020 N 076 23 11.648 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i> *(Hasta A-320 o inferior por longitud) <i>(Up to A-320 or less by length)</i>
C - 13	03 32 13.267 N 076 23 11.100 W	Hasta categoría E <i>Up to category E</i>
C - 14	03 32 12.813 N 076 23 10.412 W	Hasta categoría D <i>Up to category D</i> *(B-757 o inferior) <i>(B-757 or lower)</i>
D - 15	03 32 11.185 N 076 23 10.698 W	Hasta categoría E <i>Up to category E</i>
D - 16	03 32 9.7338 N 076 23 11.005 W	Hasta categoría D <i>Up to category D</i> *(B-757 o inferior) <i>(B-757 or lower)</i>
D - 17	03 32 8.2520 N 076 23 11.139 W	Hasta categoría D <i>Up to category D</i>

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES PLATAFORMA INTERNACIONAL (WGS-84)/AIRCRAFT STAND INTERNATIONAL APRON (WGS-84)		
D - 18	03 32 6.404 N 076 23 11.727 W	Hasta categoría E <i>Up to category E</i>
D - 19	03 32 5.350 N 076 23 11.628 W	Hasta categoría E <i>Up to category E</i>
D - 20	03 32 4.652 N 076 23 12.543 W	Hasta categoría D <i>Up to category D</i>

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO REMOTO DE AERONAVES PLATAFORMA INTERNACIONAL (WGS-84)/REMOTE AIRCRAFT STAND INTERNATIONAL APRON (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
G - 1	03 32 0.703 N 076 23 14.285 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i>
G - 2	03 32 0.504 N 076 23 13.155 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i>
G - 3	03 32 0.305 N 076 23 12.025 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i>
G - 4	03 32 0.105 N 076 23 10.896 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i>
G - 5	03 31 59.292 N 076 23 09.338 W	Hasta categoría B <i>Up to category B</i>

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO REMOTO DE AERONAVES PLATAFORMA DE DESCONGESTION (WGS-84)/REMOTE AIRCRAFT STAND DECONGESTION APRON (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
R - 1	03 32 23.034 N 076 23 13.701 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i>
R - 2	03 32 24.444 N 076 23 13.443 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i>
R - 3	03 32 25.853 N 076 23 13.185 W	Hasta categoría C <i>Up to category C</i>

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES PLATAFORMA DE CARGA (WGS-84)/AIRCRAFT STAND CARGO APRON (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
L - 1	03 32 29.437 N 076 23 13.348 W	Hasta categoría D <i>Up to category D</i>
L - 2	03 32 31.677 N 076 23 12.940 W	Hasta categoría E <i>Up to category E</i>

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE HELICOPTEROS HELIPUNTOS (WGS-84)/ HELICOPTER STAND HELIPPOINTS (WGS-84)		
PUESTO/STAND	COORDENADAS/COORDINATES	TIPO DE AERONAVE/TYPE OF AIRCRAFT
H - 1	0332 36.908 N 076 23 08.722 W	Hasta MI-17 <i>Up to MI-17</i>
H - 2	03 32 37.083 N 076 23 09.33 W	Hasta Bell 2066 <i>Up to Bell 206</i>
H - 3	03 32 37.206 N 076 23 10.428 W	Hasta Bell 206 <i>Up to Bell 206</i>

**TABLA 2**

PUESTO/STAND	SPOT	INSTRUCCIONES DE REMOLQUE / TOWING INSTRUCTIONS
		Las siguientes posiciones de encendido recomendadas para cada posición de parqueo señalada a menos que el control de superficie autorice otra posición de encendido <i>The following are recommended start engines positions for each designated parking stand, unless the surface control authorize another start engines position.</i>

A - 1	1 y 2	<p>La aeronave ubicada en la posición A-1 (aeronaves hasta categoría B) puede iniciar motores en esa posición y salir por sus propios medios. Siempre deberán utilizar una guía durante el viraje a la izquierda.  <i>Aircraft located in the position A-1 (Aircraft up to category B) may start engines in that position and leave by its own means. Always shall be used a marshaller during the left turn.</i></p>
A - 2		<p>La aeronave ubicada en la posición A-2 (hasta ATR o categoría inferior) puede iniciar motores en esa posición y salir por sus propios medios. Siempre deberán utilizar una guía durante el viraje a la izquierda.  <i>Aircraft in position A-2 (up to ATR or lower category) may start engines in that position and leave by its own means. Always shall be used a marshaller during the left turn.</i></p>
A - 3		<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 y/o 2 (con la nariz mirando hacia el oriente)  <i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach the SPOT 1 and/or 2 (with the nose towards to the east)</i></p>
A - 4		<p>SPOT 1 y 2 habilitados para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría C o inferior  <i>SPOT 1 and 2 enabled to start aircraft engines up to category C or lower</i></p>

B - 5	2	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (con la nariz mirando hacia el oriente).</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 2 (with the nose towards east)</i></p> <p>SPOT 2 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría C o inferior.</p> <p><i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines up to category C or lower.</i></p>
B - 6		
B - 7		
B - 7	3	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (con la nariz mirando hacia el sur)</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 3 (with the nose towards south)</i></p> <p>SPOT 3 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior</p> <p><i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p> <p>Nota: esta posición se encuentra ubicada sobre la línea guía - frente a la posición L - 1 en zona de carga.</p> <p><i>Note: This position is located over the guide line in front of position L-1 in the cargo zone.</i></p>
B - 8		
B - 9		
B - 10		
B - 11		
C - 12		
C - 13		
B - 7	4	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (con la nariz mirando hacia el sur)</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 4 (with the nose towards south)</i></p> <p>SPOT 4 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior.</p> <p><i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p>
B - 8		
B - 9		
B - 10		
B - 11		
C - 12		
C - 13		

B - 8	5	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (con la nariz mirando hacia el sur)</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 5 (with the nose towards south)</i></p> <p>SPOT 5 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior.</p> <p><i>SPOT 5 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p>
B - 9		
B - 10		
B - 11		
C - 12		
C - 13	6	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 6 (con la nariz mirando hacia el sur).</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 6 (with the nose towards south)</i></p> <p>SPOT 6 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior.</p> <p><i>SPOT 6 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p>
C - 14		
D - 15	7	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 7 (con la nariz mirando hacia el sur).</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 7 (with the nose towards south)</i></p> <p>SPOT 7 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior.</p> <p><i>SPOT 7 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p> <p>Nota: Esta posición se encuentra ubicada sobre la línea guía de la calle de rodaje Alfa al ingreso de la plataforma internacional.</p> <p><i>Note: This position is located over the guideline of taxiway ALPHA at the entrance of the international apron.</i></p>
D - 13		
D - 14		
D - 15		
D - 16		

D - 14	8	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 8 (con la nariz mirando hacia el norte). La aeronave iniciara su rodaje de acuerdo a la autorización saliendo por la calle de rodaje LIMA.</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 8 (with the nose towards north) Aircraft shall start taxiing according to authorization, exiting by taxiway LIMA.</i></p> <p>SPOT 8 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior.</p> <p><i>SPOT 8 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p>
D - 15		
D - 16		
D - 17		
D - 18		
D - 19	9	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 9 (con la nariz mirando hacia el sur). La aeronave iniciara su rodaje de acuerdo a la autorización saliendo por la calle de rodaje KILO.</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 9 (with the nose towards south) Aircraft shall start taxiing according to authorization, exiting by taxiway KILO.</i></p> <p>SPOT 9 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría E o inferior.</p> <p><i>SPOT 9 enabled to start aircraft engines up to category E or lower.</i></p>
D - 20		

PLATAFORMA DE DESCONGESTION Y CARGA/ DECONGESTING AND CARGO APRON		
R - 1	3	<p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (con la nariz mirando hacia el sur).</p> <p><i>Towed pushback following the taxiing line until the nose landing gear of the plane reach spot 3 (with the nose towards south)</i></p>
R - 2		<p>SPOT 3 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría F o inferior.</p> <p><i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines up to category F or lower.</i></p>
R - 3		<p>Nota 1: esta posición se encuentra ubicada sobre la línea guía - frente a la posición L - 1 en zona de carga.</p> <p><i>Note: This position is located over the guideline in front of position L-1 in the cargo zone.</i></p> <p>Nota 2: Cuando las aeronaves se encuentran ubicadas con la nariz hacia el oriente en la plataforma de descongestión, pueden iniciar motores y salir desde esa posición siguiendo la línea guía hasta el punto de espera de la pista autorizada por control superficie.</p> <p><i>Note2: When aircraft are located with their nose towards east in decongestion apron, they may start engines and exiting that position following the taxi guide line to the holding point of the runway authorized by ground control.</i></p>



PLATAFORMA DE DESCONGESTION Y CARGA/ DECONGESTING AND CARGO APRON		
L - 1	3	<p>Remolque hacia el SPOT 3 debe realizarse con la nariz de la aeronave orientada hacia el norte y el rodaje sobre la calle de rodaje ROMEO</p> <p><i>Towing towards SPOT 3 must be done with the nose of the aircraft facing north and taxiing on the ROMEO taxiway</i></p>
L - 2		<p>SPOT 3 habilitado para el inicio de motores de aeronaves hasta categoría F o inferior. <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines up to category F or lower.</i></p> <p>Nota 1 : Esta posición se encuentra ubicada sobre la línea guía - frente a la posición L - 1 en zona de carga. <i>Note: This position is located over the guideline in front of position L-1 in the cargo zone.</i></p> <p>Nota 2: Todas las aeronaves tipo C o superior deberán obligatoriamente efectuar su parqueo de frente a las bodegas de carga y salir remolcadas con el fin de no afectar la infraestructura aeroportuaria. <i>Note 2: Parking of aircraft category C or above must be done in front of the cargo warehouses. To leave the position, aircraft must be towed with the purpose of not to affect the airport infrastructure.</i></p>

### RESTRICCIÓN PARA VUELOS DE ENTRENAMIENTO

1. Están autorizados los entrenamientos de pista en el Aeródromo Alfonso Bonilla Aragón, entre las 0000-0300, 1100-1600 y 1800-2359.

2. Sólo se autorizarán entrenamientos de pista en el Aeródromo Alfonso Bonilla Aragón a las escuelas de aviación que tienen como base este Aeropuerto:

- Escuela de Aviación Aeroccidente
- Escuela Aviación del Pacífico
- Academia Internacional de Aviación.

En horario diurno sólo se autorizan tres (3) aeronaves simultáneas en entrenamiento de pista. (Una por escuela).

### FLIGHT TRAINING RESTRICTIONS

1. Runway training is authorized at the Alfonso Bonilla Aragón Aerodrome, between 0000-0300, 1100-1600 and 1800-2359.

2. Flight training at Alfonso Bonilla Aragón international airport will only be authorized to the following flight training schools based at this airport:

- Escuela de Aviación Aeroccidente
- Escuela Aviación del Pacífico
- Academia Internacional de Aviación

On day schedule, closed circuit / runway training will only be authorized for three aircraft at a time. (One per school)

En horario nocturno sólo se autorizan dos (2) aeronaves simultáneas en entrenamiento de pista.

3. Será potestativo de Alfonso Bonilla Aragón Torre autorizar o no; o determinar el número de aeronaves simultáneas en entrenamiento de pista, dependiendo de la cantidad de tránsito que tenga en el momento, cumpliendo con las directrices de los puntos anteriormente descritos.

4. Ceder turno: Si por disposición interna alguna escuela decide no realizar entrenamiento de pista durante algún periodo de tiempo, podrá ceder su turno a una de las otras escuelas autorizadas en el ítem 2. Este trámite se debe hacer por lo menos con tres (3) horas de antelación notificando mediante e-mail y vía teléfono a la OIA [skclzpx@aerocivil.gov.co](mailto:skclzpx@aerocivil.gov.co) Teléfonos (2) 66633348, 6663240, 4185079, EXT 5079 o 3175171047.

El periodo de tiempo de entrenamiento que se puede ceder no será inferior a dos (2) horas.

5. Se autoriza una cuarta aeronave en entrenamiento siempre y cuando las condiciones de tránsito lo permitan, lo que será autorizado por la Torre de Control. Esta cuarta aeronave en entrenamiento deberá pertenecer a la Fuerza Pública (FAC, ARC, EJC o PNC) o tratarse de una aeronave particular (no escuela) con sede en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

6. Se autorizarán entrenamientos de pista a las aeronaves de instrucción de la Escuela Marco Fidel Suárez de la Fuerza Aérea Colombiana, dándole prioridad a las aeronaves T41 o T90 para que efectúen dos toques y despegues como parte de la familiarización de las nuevas tripulaciones con el aeródromo alterno, posterior deben proceder al aeródromo de destino, previa autorización de Alfonso Bonilla Aragón Torre.

7. En horario diurno No se autorizarán entrenamientos de pista a las aeronaves de las escuelas de aviación que sean de bases diferentes al Alfonso Bonilla Aragón. Las aeronaves de estas escuelas que soliciten proceder al Alfonso Bonilla Aragón lo podrán hacer para efectuar un toque y despegue y seguir al siguiente aeródromo de destino o hacer aterrizaje completo, previa autorización de Alfonso Bonilla Aragón Torre, incluyendo la franja horaria de 1600 UTC y 1800 UTC en que se permite, únicamente a las escuelas de instrucción que no sean base Cali, efectuar un sólo toque y despegue y seguir al siguiente aeródromo de destino, dependiendo del tránsito oportunidad que tenga el control en el momento.

Para horario nocturno ver lo establecido en el punto 9.

At night only two (2) simultaneous aircraft are authorized for runway training.

3. It will be optional for Alfonso Bonilla Aragón Tower to authorize or not; or determine the number of simultaneous aircraft in runway training, depending on the amount of traffic they have at the time, complying with the guidelines of the points previously.

4. Waiver: When for some internal reason, a school is not able to fulfill the training schedule, it will be allowed to yield its turn to one of the other schools authorized in item 1. This process has to be at least six (6) hours before the training flight by notifying OIA via e-mail or by telephone call: [skclzpx@aerocivil.gov.co](mailto:skclzpx@aerocivil.gov.co) Telephones: (2) 66633348, 6663240, 4185079 EXT5079 or 3175171047.

The period of time that could be yield for a training flight could not be less than two (2) hours.

5. A fourth aircraft could be authorized by the Control Tower for flight training subject to traffic conditions. This fourth aircraft must be either military or national police (FAC, ARC, EJC or PNC) or a general training aircraft (Non-school) based at Alfonso Bonilla Aragón Airport.

6. Flight training will be authorized to the Colombian Air Force - Marco Fidel Suarez Flight School training aircraft, with priority given to T-41s and/or T-90s to perform two touch and go operations as part of the new flight crews' alternate airport familiarization, and then to proceed to their destination aerodrome, prior authorization from the Alfonso Bonilla Aragón control tower.

7. During daytime, runway training will not be authorized for aircraft from aviation schools that are from bases other than Alfonso Bonilla Aragón. Aircraft from these schools that request to proceed to the Alfonso Bonilla Aragón may do so in order to carry out a touch-and-go landing and continue to the next destination aerodrome or make a full-stop landing, prior authorization from Alfonso Bonilla Aragón Tower, including the time slot of 1600 UTC and 1800 UTC in which only training schools that are not based in Cali are allowed to carry out a single touch-and-go landing and continue to the next destination aerodrome, depending on the opportunity traffic that is in control at the time.

For night hours, see what is established in point 9.

8. Las Escuelas señaladas en el punto 2, podrán tramitar planes de vuelo que incluyan de manera simultánea las siguientes maniobras: Áreas de entrenamientos y/o hacia otros aeródromos y/o entrenamiento de pista.

8. Schools indicated in point 2, may process flight plans that simultaneously include the following maneuvers: Training areas and/or to other aerodromes and/or runway training.

9. Entrenamiento nocturno. Se autoriza un máximo de dos (2) entrenamientos de pista nocturnos simultáneos siendo potestad de Alfonso Bonilla Aragón Torre autorizarlos, dependiendo de la densidad de tránsito, las condiciones meteorológicas y las condiciones operativas que tenga en el momento. Para ello se tendrá en cuenta las asignaciones de días de operación, según tabla del ítem 10.

9. Night training. A maximum of two (2) simultaneous night runway trainings are authorized, being the power of Alfonso Bonilla Aragón Tower to authorize them, depending on traffic density, weather conditions and operating conditions at the time. For this, the allocation of days of operation will be considered, according to the table in item 10.

Si por disposiciones internas, alguna escuela no va a realizar entrenamiento de pista nocturno, podrá ceder su turno a otra escuela de aviación sin importar cuál sea su base de operaciones, siguiendo el procedimiento de tiempo de notificación descrito en el punto 2.

If, due to internal arrangements, any school is not to conduct night runway training, it may hand over its turn to another flight school regardless of its home base, following the notification time procedure described in point 2.

10. Se crea un sistema de asignación de días, con el fin de que cada día dos escuelas realicen entrenamientos de pista NOCTURNO:

10. A day allocation system is created, so that every day two schools have NIGHT runway training sessions:

Escuela / Aviation School	lunes / Monday	martes / Tuesday	miércoles / Wednesday	jueves / Thursday	viernes / Friday	sábado / Saturday
Aviación del Pacífico	X	X		X		
Aero-occidente		X	X	X		
Internacional de Aviación	X		X			
<b>OTROS / OTHERS</b>					X	X

Escuelas que no sean base Alfonso Bonilla Aragón deberán presentar a más tardar los días jueves a las 1900UTC su programación de vuelo nocturno para los días viernes y/o sábado, a la Oficina la OIA skclzpx@aerocivil.gov.co Teléfonos (2) 6663348, 6663240, 4185002 o 3175171047.

Schools that are not based at Alfonso Bonilla Aragón must submit their night flight schedule for Friday and/or Saturday no later than Thursday at 1900UTC, to the OIA Office skclzpx@aerocivil.gov.co Telephone (2) 6663348, 6663240, 4185002 or 3175171047.

11. Para las Escuelas base Alfonso Bonilla Aragón, los días viernes y sábados se autorizan entrenamientos diurnos. En horario nocturno, se podrá autorizar a estas Escuelas el entrenamiento siempre y cuando no haya programación de las Escuelas fuera de base Alfonso Bonilla Aragón, según lo establecido en el ítem 10. o dicha programación existente permita que haya un cupo disponible. La utilización de los cupos será acordada internamente entre las Escuelas de base Bonilla Aragón, según información de la OIA Bonilla Aragón.

11. For the Alfonso Bonilla Aragón Base Schools, daytime training is authorized on Fridays and Saturdays. In the evening, these Schools may be authorized to train if there is no Alfonso Bonilla Aragón non-base School programmed, as established in item 10, or if the existing program allows for a place to be available. The use of quotas will be agreed internally between the Bonilla Aragón base Schools, according to information from the Bonilla Aragón OIA.

12. Los domingos el entrenamiento de pista es de libre operación, ciñéndose a un máximo de cuatro entrenamientos simultáneos durante el día y dos aeronaves simultáneas en la noche, ajustándose a la autorización de Alfonso Bonilla Aragón Torre según densidad de tránsito, condiciones meteorológicas y condiciones operacionales.

13. El tránsito comercial tendrá prioridad sobre los entrenamientos y si se presentare contingencia por recibir tránsito como aeropuerto alterno de SKBO, se suspenderán los vuelos de entrenamientos.

14. Los entrenamientos durante la fase tiempo de vuelo solo ("SOLEO"), deben ser anunciados por el piloto por la frecuencia de Superficie 121,9 MHz y el Instructor de vuelo debe notificarlo vía teléfono al supervisor de la TWR Alfonso Bonilla Aragón. Teléfonos: 4185082 EXT 7082.

15. El presente acuerdo se revisará en 3 meses a partir de entrado en vigencia o cuando las necesidades operativas así lo requieran.

12. On Sundays, runway training is free to operate, limiting itself to a maximum of four simultaneous training sessions during the day and two simultaneous aircraft at night, subject to the authorization of Alfonso Bonilla Aragón Tower according to traffic density, weather conditions and operational conditions.

13. Commercial traffic will have priority over training and if there is a contingency due to receiving traffic as an alternate airport for SKBO, training flights will be suspended.

14. Training during the solo flight time phase ("SOLO") must be announced by the pilot on ground frequency 121.9 MHz and the flight instructor must notify the Alfonso Bonilla Aragón TWR supervisor by telephone. Telephones: 4185082 EXT 7082.

15. This agreement will be reviewed in 3 months from its entry into force or when operational needs so require.

## **SKCL AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO**

### **SKCL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Por razones de seguridad operacional y a fin de evitar el alto nivel de ruido de aeronaves se establecen los siguientes procedimientos de remolque de aeronaves en el aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón:

a. Las aeronaves que ocupen las posiciones de estacionamiento No. A3, A4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, C12, C13, C14, D15, D16, D17, D18, D19 y D20, así como las posiciones de estacionamiento de carga L1, L2 y de descongestión R1, R2, y R3, serán remolcadas hasta el sitio que determine el controlador de tránsito aéreo. En todos los casos, el controlador de tránsito aéreo autoriza primero el remolque de las aeronaves con motores apagados, posteriormente en el sitio establecido autorizará la puesta en marcha de motores.

b. Se autoriza el inicio de motores en las posiciones A1 y A2 de rampa regional y en las posiciones de rampa de aviación general internacional G1, G2, G3, G4 y G5.

c. Se autoriza el uso de APU solamente en las posiciones de estacionamiento A1, A2, B6, B7, B8, C13, C14, D15, D16, D17, D18, D19, D20, R1, R2, R3, L1, L2, y rampa de aviación general internacional.

d. Queda prohibido hacer cualquier clase de prueba funcional de motores (a reacción, turbohélice y a pistón), en las diferentes posiciones de apartadero. Cuando sea indispensable hacerlas es necesario establecer coordinación con el ATC, para determinar el lugar.

For operational safety reasons and in order to avoid the high noise level produced by aircraft, the following procedures are established for the towing of aircraft at the Alfonso Bonilla Aragón International Airport:

a. Aircraft occupying parking positions A3, A4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, C12, C13, C14, D15, D16, D17, D18, D19 and D20, as well as cargo parking positions L1, L2 and decongestion positions R1, R2, and R3, will be towed to the site determined by the air traffic controller. In all cases, the air traffic controller will first authorize the towing of aircraft with engines off, and then at the established site will authorize the start of engines.

b. Engines are authorized to be started at positions A1 and A2 of regional apron and at positions G1, G2, G3, G4 and G5 of international general aviation apron.

c. The use of APU is authorized only at parking positions A1, A2, B6, B7, B8, C13, C14, D15, D16, D17, D18, D19, D20, R1, R2, R3, L1, L2 and general international aviation apron.

d. It is prohibited to perform any kind of functional test of engines (jet, turboprop and piston) in the different positions of the waiting areas. If it were essential to do so, coordination with the ATC is necessary to determine the

Durante esta prueba se debe disponer de un extintor portátil.

location. A portable fire extinguisher must be available during this test.

e. Para la prueba de motores con potencia sólo se autorizará en el punto de espera de la cabecera 20. Durante esta prueba se debe disponer de un extintor portátil.

e. Testing of engines with power shall only be authorized at the holding position of runway 20. A portable fire extinguisher must be available during this test.

f. En la posición G5 se autoriza la prueba de motores para aeronaves hasta categoría B por un espacio no superior a diez (10) minutos. Para tal fin, la persona responsable de la operación debe comunicarse con la frecuencia de Control Superficie del aeropuerto para solicitar la presencia de un Inspector de Plataforma o en su defecto el Jefe de CECO, que supervisará la operación.

f. In position G5, test of engines for aircraft up to category B is authorized for not more than 10 minutes. For this purpose, the person responsible for the operation should communicate with the control Surface frequency of the airport to request the presence of an apron inspector, or failing that, the head of CECO, who will supervise the operation.

g. La prueba de motores en mínimas se autoriza única y exclusivamente para el descarte de fugas, chequeo de instrumentos, componentes o pruebas funcionales y sin aplicar potencia a los motores. Durante esta prueba se debe disponer de un extintor portátil.

g. Engine testing in idle is authorized only and exclusively for leakage discarding, instrument and component checking or functional testing, without applying power to engines. A portable fire extinguisher must be available during this test.

h. Por razones ambientales, no está autorizado llegar a las posiciones B10 y B11 del muelle nacional con más de un motor turbohélice encendido. Las aeronaves con motores turbohélice que estacionen en las posiciones mencionadas deberán apagar uno de sus motores sobre la calle de rodaje antes de ingresar a la zona de rampa nacional.

h. For environmental reasons, it is not allowed to enter positions B10 and B11 of the national apron with more than one turboprop engine running. Aircraft with turboprop engines parking in the positions mentioned above, shall turn off one of their engines on the taxiway before entering the national apron area.

i. Los Directores de Operaciones de Vuelo y Mantenimiento de las empresas aéreas y Aviación General deben instruir a sus tripulaciones y personal de tierra para el cumplimiento de estas normas de seguridad operacional en bien de los usuarios del transporte aéreo y de quienes laboran en el aeropuerto.

i. The directors of flight operations and maintenance of the air carriers and general aviation must instruct their crews and ground personnel, to comply with these operational safety standards for the benefit of air transport users and those working in the airport.

**NOTA:** Por ningún motivo se autoriza la operación del arrancador neumático de tierra en las posiciones de estacionamiento.

**NOTE:** It is not authorized by any reason the operation of in-ground pneumatic starters in the parking positions

## SKCL AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO SKCL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### MINIMOS ESTANDAR DE DESPEGUE

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

### MINIMUM TAKE-OFF STANDARDS

- One or two engine aircraft 1600 m
- Three or more engine aircraft 800 m.

**REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MINIMOS INFERIORES AL ESTÁNDAR**

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

**NOTAS:**

1. Para la utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con:
  - a. El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
  - b. 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 .
  - c. Un aeródromo de alternativa de despegue:
    - Bimotores: a no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado
    - Aeronaves de tres (3) o más motores: A no más de dos (2) horas del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado con un motor inoperativo.
2. Las aeronaves monomotores operaran con 3000m de visibilidad y 420 FT de techo de nubes.

**OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR TAKE-OFF MANEUVERS WITH MINIMUM LOWER THAN THE STANDARD**

1. Runway Edge lights serviceable.
2. Runway centerline lights (RCLL) serviceable or runway centerline markings (RCLM).
3. Visibility: 500 m  
Cloud ceiling: 0 FT

**NOTES:**

1. For the use of take-off minimums below the standard you must comply with the following requirements:
  - a. UAEAC Air safety office authorization.
  - b. A standard instrument departure procedure for engine failure after V1, approved by Air Navigation Operations Directorate and/or the Air Safety Secretariat of the UAEAC.
  - c. A take-off alternate aerodrome:
    - For twin engine aircraft: No more than one hour flying from departure airport at normal cruising speed in calm wind with one inoperative engine.
    - Three or more engine aircraft: No more than 2 hours flying from departure airport at normal cruising speed in calm wind with one inoperative engine.
2. Single engine aircraft shall operate with 3000 m visibility and a cloud ceiling of 420 FT.

**SKCL AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA  
SKCL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

- Ejercer precaución por antenas ubicadas cerca Aeropuerto Cali y Base Aérea Marco Fidel Suárez en las siguientes coordenadas así:
- Exercise caution for antennas located near Cali Airport and Marco Fidel Suárez Air Base at the following coordinates:

NOMBRE	COORDENADAS	ALTURA
LOS ALAMOS	03 09 04,07 N 076 30 19 W	30M
VIPASA	03 29 05,07 N 076 31 10,3 W	30M
METROPOLITANO	03 29 07,07 N 076 29 50,1 W	24M

GUAYACANES	03 28 16,03 N 076 29 14,8 W	30M
EL SENA	03 27 57,5 N 076 30 13,1 W	25M
INDUSTRIAL	03 26 56,01 N 076 30 44,4 W	30M
LAS DELICIAS	03 27 46,9 N 076 30 43,6 W	30M
LAS CEIBAS	03 27 28,4 N 076 29 14,5 W	30M
LA BASE	03 26 36,1 N 076 29 44 W	28M
SAAVEDRA GALINDO	03 26 29,9 N 076 30 52,1 W	30M
SUCRE	03 26 47,3 N 076 31 23,1 W	40M
PILOTO	03 27 25,2 N 076 31 21,6 W	40M
BRETAÑA	03 26 31,8 N 076 31 57,9 W	30M
SANTA MONICA	03 28 14,2 N 076 31 44,2 W	40M

- Aeródromo presencia de aves, ejercer precaución.
- Ejercer precaución por presencia de parapentes en un radio de 5NM aproximadamente a partir del centro de las coordenadas: 03 53 53N 076 17 08W.
- Exercise caution due to the presence of birds in the aerodrome.
- Exercise caution due to the presence of paragliders within a radius of 5NM approximately from the center of the coordinates: 03 53 53N 076 17 08W.

### OPERACIÓN AERONAVE CLAVE F (B747-8/A-380)

Durante la operación de una aeronave clave F (B747-8/A-380) se tendrá en cuenta el siguiente procedimiento:

- Cuando un B-747-8 u otra aeronave similar de clave F opere en la pista, se limitará la operación de la calle de rodaje paralela Alfa hasta una aeronave clave C.
- Cuando un B-747-8 u otra aeronave similar de Clave F opere en la calle de rodaje Alfa se limita la operación sobre la pista hasta una aeronave clave C.
- En el momento del aterrizaje o despegue de una aeronave clave F las aeronaves de salida esperaran sobre la calle de rodaje A antes de ingresar a la bahía de espera de la cabecera 02.
- Durante el rodaje por las TWYs siempre habrá acompañamiento de vehículo "Follow Me".
- Alternativas de sitio de estacionamiento:

**Alternativa A.** Sobre la línea guía de la plataforma internacional frente a las posiciones D17 y D18.  
Coordenadas: 03 32 03,36 N/076 23 08,37 W

**Alternativa B.** Sobre la TWY G entre la plataforma de carga y plataforma de descongestión.  
Coordenadas: 03 32 25,15 N/076 23 09,42 W

**Alternativa C.** En la posición D19 disponer pay mover y barra de arrastre para este tipo de aeronave.

### CODE F AIRCRAFT OPERATION (B747-8 / A-380)

During the operation of a code F aircraft (B747-8/ A-380) the following procedure must be considered:

- When a B-747-8 or a similar code F aircraft operates on the runway, the operation on the Alpha parallel taxiway will be limited to a code C aircraft.
- When a B-747-8 or a similar code F aircraft operates on the Alpha taxiway, the operation on the runway is limited to code C aircraft.
- At the time of taking-off or landing of a code F aircraft, departing aircraft shall wait on taxiway ALPHA before entering the holding bay at runway 02.
- During taxiing there must be always a "Follow Me" support ground vehicle.
- Parking positions alternatives:

**Alternative A.** On the guideline of the international apron in front of positions D17 and D18.  
Coordinates: 03 32 03.36 N/076 23 08.37 W

**Alternative B.** On taxiway G between cargo apron and decongestion apron.  
Coordinates: 03 32 25,15 N/076 23 09,42 W

**Alternative C:** On parking position D19. There must be tow bar and pay mover available for this type of aircraft.

Coordenadas: 03 32 05,35 N/076 23 11,62 W.

Coordinates: 03 32 05,35 N/076 23 11,62 W.

• **Degradación temporal de los estacionamientos adyacentes:**

• **Temporary degradation of adjacent parking positions**

En la **Alternativa A** se degradan las posiciones D17 y D18.

In **Alternative A**, the D17 and D18 positions are degraded.

En la **Alternativa B** se degradan las posiciones R3 y L1.

In **Alternative B**, the R3 and L1 positions are degraded.

En la **Alternativa C** se degradan las posiciones G4, G5, D18 y D20.

In **Alternative C**, the G4, G5, D18 and D20 positions are degraded.

• **Ruta de llegada.**

• **Arrival route**

**Alternativa A.** La aeronave clave F saldrá por la cabecera 20 rodará por la TWY A hasta la intersección de las líneas de eje de la TWY A y TWY G. Seguidamente ingresará hacia la Terminal 2(T2) por la línea guía haciendo un giro a la derecha hasta estacionar paralelamente a la terminal T-2. La aeronave estacionara frente de las posiciones D17 y D18 sobre las coordenadas **03 32 03,36 N / 76 23 08,37 W**.

**Alternative A.** Code-F aircraft will exit by RWY 20 via TWY A to intersection of TWY A and TWY G. It will enter terminal 2 (T2) following the guideline making a right turn to park parallel to T-2 terminal. The aircraft will park in front of positions D17 and D18 on the coordinates **03 32 03,36 N / 76 23 08,37 W**.

**Alternativa B.** La aeronave clave F saldrá por la cabecera 20 rodará por la TWY A hasta la intersección de las TWY C y TWY R, donde realizará un giro hacia la derecha por la TWY R hasta TWY G. En TWY G hará un giro a la izquierda hasta estacionarse sobre la TWY G entre las posiciones de estacionamiento R3 y L1 sobre la demarcación del eje de la TWY G identificada como R3. Coordenadas **03 32 25,15 N / 076 23 09,42 W**.

**Alternative B:** Code F aircraft will exit by RWY 20 via TWY A to intersection of TWY C and TWY R, where it shall make a right turn via TWY R to TWY G. On TWY G, it will make a left turn to park on TWY G, between parking positions R3 and L1 on the demarcation of the TWY G axis identified as R3. Coordinates **03 32 25.15 N / 76 23 09.42 W**.

**Alternativa C.** Si existe una palanca que permite el arrastre de una aeronave clave F la Aeronave saldrá por la cabecera 20 rodará por la TWY A hasta la TWY K. Seguidamente ingresará hacia la Terminal 2(T2) por la línea guía haciendo un giro a la derecha hasta el puente de abordaje D19. Coordenadas **03 32 05,35 N / 076 23 11,62 W**.

**Alternative C:** In case there is the proper equipment to tow a code F aircraft, the plane will exit by RWY 20 via TWY A to TWY K. Then, it will enter to Terminal 2 (T2) following the guideline making a right turn to the boarding gate D19. Coordinates **03 32 05.35 N / 76 23 11.62 W**.

• **Ruta de salida.**

• **Departure Route**

**Alternativa A.** La aeronave podrá encender dos motores en el sitio de estacionamiento (Sobre línea de eje frente a T-2 entre posiciones D17 y D18) y saldrá por TWY K hasta la TWY A, donde seguirá exclusivamente por TWY A hasta el punto de espera de la cabecera 02.

**Alternative A.** The aircraft may start two engines in the parking position, (on the axis line in front of T-2 between positions D17 and D18) and will exit by TWY K to TWY A, where it will continue exclusively by TWY A to RWY 02 waiting point.

**Alternativa B.** La aeronave podrá encender dos motores en el sitio de estacionamiento (TWY G) y saldrá por TWY G hasta la TWY A, donde seguirá exclusivamente por TWY A hasta el punto de espera de la cabecera 02.

**Alternative B.** Aircraft may start two engines in the parking position (TWY G) and will exit via TWY G to TWY A, where it would follow exclusively via TWY A to holding position of RWY 02.

**Alternativa C.** La aeronave debe realizar push back, hasta el punto de inicio de motores número 09. Desde este punto podrá iniciar con dos motores y saldrá por la TWY K hasta la TWY A donde seguirá exclusivamente por TWY A hasta el punto de espera de la cabecera 02.

**Alternative C.** Aircraft must be pushed back to engines starting spot number 09. In this position aircraft may start two engines and exit via TWY K to TWY A, where it would follow exclusively via TWY A to holding position of RWY 02.



**SKCL AD 2.24 CARTAS RELACIONADAS CON UN AERÓDROMO**  
**SKCL AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME****ZONAS DE ENTRENAMIENTO**  
**AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN -**  
**CALI****TRAINING ZONES**  
**ALFONSO BONILLA ARAGÓN AIRPORT -**  
**CALI****SKE15**

Punto/Point 1	03 45 00 N 076 16 00 W
Punto/Point 2	03 45 00 N 076 08 00 W
Punto/Point 3	03 34 00 N 076 12 00 W
Punto/Point 4	03 34 00 N 076 18 00 W

**SKE16**

Punto/Point 1	03 30 00 N 076 18 00 W
Punto/Point 2	03 30 00 N 076 12 00 W
Punto/Point 3	03 25 00 N 076 12 00 W
Punto/Point 4	03 25 00 N 076 18 00 W

**SKE17**

Punto/Point 1	03 25 00 N 076 18 00 W
Punto/Point 2	03 25 00 N 076 12 00 W
Punto/Point 3	03 13 00 N 076 12 00 W
Punto/Point 4	03 13 00 N 076 18 00 W

Despegando por la pista 02 mantener rumbo de pista hasta alcanzar 4000 pies, posterior virar derecha a rumbo 090° manteniendo 4000 pies hasta cruzar al sur del INGENIO MANUELITA. Luego virar izquierda o derecha para ingresar a las zonas de entrenamiento SKE15 o SKE16, SKE17 en ascenso a 5000 pies.

Despegando por la pista 20 virar izquierda hacia la zona de entrenamiento asignada en ascenso para 5000 pies.

- Altitud de Zonas de Entrenamiento 5000 pies. Aeronaves que requieran altitudes superiores deben solicitar autorización previa al ATC.
- Aeronaves que despeguen pista 02 por solicitud del ATC pueden ser autorizadas posterior despegue abandonar rumbo de pista directo al sur del INGENIO MANUELITA.
- Aeronaves establecidas en la Zona de Entrenamiento SKE15 mantendrán la frecuencia de Torre Bonilla Aragón 118,1 MHz.
- Aeronaves establecidas en la Zona de Entrenamiento SKE16 mantendrán la frecuencia de Torre Bonilla Aragón 118,1 MHz.

Taking off from RWY 02 maintain runway heading until reaching 4000ft, later turn left to heading 090° maintaining 4000ft until crossing to the south of INGENIO MANUELITA. Later, turn left or right to enter to the training zones SKE15 or SKE16, SKE17 ascending to 5000ft.

Taking off from RWY 20 turn left to the assigned training zone ascending to 5000ft.

- Training zones altitude 5000 ft. Aircraft that requiring higher altitudes shall request previous authorization to the ATC.
- Aircraft taking off from runway 02 by request of the ATC may be authorized after take-off to abandon runway heading, direct to the south of INGENIO MANUELITA.
- Aircraft established in the training zone SKE15, shall maintain Bonilla Aragon tower frequency 118,1 MHz
- Aircraft established in the training zone SKE16, shall maintain Bonilla Aragon tower frequency 118,1 MHz

- Aeronaves establecidas en la Zona de Entrenamiento SKE17 mantendrán la frecuencia de Cali Control 126,7 MHz.

- Aircraft established in the training zone SKE17, shall maintain Cali control frequency 126,7 MHz

### SECTOR NW-H (Helicópteros)

Circulo de 1.5 NM de radio, centrado en las coordenadas: **03°44' 20.54" N 076° 22' 25.16"W**.

- Despegando por la paralela izquierda pista 02 mantener rumbo de pista hasta alcanzar 4500 pies, para proceder hacia el área designada de entrenamiento para helicópteros NW-H.
- Despegando por la paralela derecha pista 20 virar derecha hacia la zona de entrenamiento para helicópteros NW-H en ascenso para 4500 pies.
- Altitud máxima de Zona de Entrenamiento para helicópteros 4500 pies.
- Helicópteros establecidos en la Zona de Entrenamiento NW-H mantendrán la frecuencia de Torre Bonilla Aragón 118,1 MHz.

### NW-H SECTOR (Helicopters)

Circle with radius of 1.5 Nm centred in coordinates: **03°44' 20.54" N 076° 22' 25.16"W**.

- Taking off from the left parallel RWY 02, maintain runway heading until reaching 4500ft, to proceed to the designated area for helicopter training NW-H.
- Taking off from the right parallel RWY 20, turn right to helicopter training zone NW-H ascending to 4500ft.
- Helicopter training zone maximum altitude: 4500ft.
- Helicopters established in the NW-H training zone shall maintain Bonilla Aragón tower frequency 118.1 MHz

### RUTAS DE SOBREVUELOS VFR AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN - CALI

### VFR OVERFLIGHT ROUTES ALFONSO BONILLA ARAGÓN AIRPORT - CALI

#### PUNTOS DE NOTIFICACIÓN:

El tránsito en sobrevuelo desde el Norte hacia el Sur del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali y en sentido contrario, procederá a sobrevolar los siguientes puntos visuales de acuerdo a la ruta propuesta:

#### NOTIFICATION POINTS:

Air traffic flying over from north to south of the Alfonso Bonilla Aragón airport and in the opposite direction, shall proceed to overfly the following visual points according to the proposed route:

TULUA	04 05 24 N 076 13 25 W
VIJES	03 41 54 N 076 26 31 W
YUMBO	03 38 00 N 076 28 11 W
JAMUNDI	03 15 39 N 076 32 22 W
SANTANDER	03 00 00 N 076 30 00 W

#### ALTITUDES:

El tránsito visual de TULUA hacia el SUR volará por el CORREDOR SIERRA WHISKEY con 8.500 pies o superior, altitudes pares.

El tránsito visual de SANTANDER hacia el NORTE volará por el CORREDOR NOVEMBER WHISKEY con 9.500 pies o superior, altitudes impares.

#### ALTITUDES:

Visual traffic from TULUA heading south will fly across SIERRA WHISKEY CORRIDOR with 8.500 ft or higher even number altitudes.

Visual traffic from SANTANDER heading north will fly across NOVEMBER WHISKEY CORRIDOR with 9.500 ft or higher odd number altitudes.

**TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES:**

- Por el Norte la población de TULUA y deberán establecer contacto en la Frecuencia 119.1 MHz, Cali Aproximación para recibir instrucciones del ATC.
- Por el SUR la población de SANTANDER y deberán establecer contacto en Frecuencia 119.1 MHz Cali Aproximación para recibir instrucciones del ATC.

NOTA: Se deberá mantener contacto visual con el terreno a lo largo de los corredores visuales.

- Altitud máxima de Zona de Entrenamiento para helicópteros 4500 pies.
- Helicópteros establecidos en la Zona de Entrenamiento NW-H mantendrán la frecuencia de Torre Bonilla Aragón 118,1 MHz.

**TRANSFER OF COMMUNICATIONS**

- From the north, the city of TULUA, contact shall be established in the frequency 119.1 MHz Cali APP to receive instructions from ATC.
- From the south, the city of SANTANDER, contact shall be established in the frequency 119.1 MHz Cali APP to receive instructions from ATC.

NOTE: Visual ground reference must be kept across de visual overflight paths.

- Maximum altitude in training zone for helicopters: 4500 ft.
- Helicopters established in the training zone NW-H, shall maintain Bonilla Aragon Tower frequency 118.1 MHz.

**RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA VFR  
AEROPUERTO ALFONSO  
BONILLA ARAGON DE CALI**

**STANDARD DEPARTURE VFR ROUTES  
ALFONSO BONILLA ARAGON AIRPORT CALI**

**PUNTOS DE NOTIFICACIÓN:**

El tránsito saliendo desde el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali, procederá a sobrevolar los siguientes puntos visuales de acuerdo a la ruta propuesta:

**REPORTING POINTS:**

Traffic departing from Cali's Alfonso Bonilla Aragón airport, will proceed to fly over the next visual points according to the planned route.

**NORTE / NORTH**

INGENIO MANUELITA	03 35 58 N 076 18 12 W
CERRITO	03 41 04 N 076 18 17 W
INGENIO PICHICHÍ	03 46 25 N 076 16 43 W
BUGA	03 53 53 N 076 17 08 W

**SUR / SOUTH**

PRADERA	03 25 07 N 076 14 31 W
FLORIDA	03 19 40 N 076 14 19 W
MIRANDA	03 15 02 N 076 15 00 W
SANTANDER DE QUILICHAO	03 00 00 N 076 30 00 W

**OESTE / WEST**

ROTONDA PASO LA TORRE-ROZO	03 37 10 N 076 25 59 W
VIJES	03 41 54 N 076 26 31 W
DAGUA	03 40 00 N 076 42 00 W
LOBOGUERRERO	03 45 38 N 076 39 48 W
YOTOCO	03 51 32 N 076 26 31 W

## RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA VISUAL BUGA1A SANTANDER1A VIJES1A PISTA 02/20

### Descripción del Procedimiento

**BUGA UNO ALFA (BUGA 1A):** Aeronaves despegando procederán rumbo de pista hasta alcanzar 4.000 pies, por pista 02 virarán derecha rumbo 090° o despegando por la pista 20 virarán izquierda, en ambos casos hacia el sur del **INGENIO MANUELITA**, luego virarán izquierda hacia la población de **CERRITO** en ascenso para 5.500 pies, continuarán hacia el **INGENIO PICHICHI** donde recibirán autorización de ascenso por parte de **Cali Control** y continuarán hacia el municipio de **BUGA**.

**NOTA 1:** Aeronaves que despeguen pista 02 por solicitud del ATC pueden ser autorizadas posterior despegue abandonar rumbo de pista directo al sur del **INGENIO MANUELITA**.

**NOTA 2:** Aeronaves procediendo vía La Paila o Sevilla lo harán vía El Picacho con el fin de evitar ingresar el ATZ de Tulúa.

**SANTANDER UNO ALFA (SANTANDER 1A):** Aeronaves despegando procederán rumbo sur este (SE) hacia la población de **PRADERA** en ascenso para 4.500 pies, continuarán hacia **FLORIDA** donde recibirán autorización de ascenso por parte de **Cali Control**, continuarán hacia el municipio de **MIRANDA** y luego **SANTANDER DE QUILICHAO**.

**NOTA 3:** Aeronaves en salida **SANTANDER 1A** deberán cruzar sobre el área restringida SKR5 SUR 2 con 8.500 pies o superior (con la altitud autorizada por **Cali Control**), si esto no es posible deberán informar a Cali Control para coordinar el ascenso con **Guabito Control**.

**VIJES UNO ALFA (VIJES 1A):** Aeronaves despegando procederán rumbo de pista hasta 4.000 pies, por pista 02 virarán izquierda rumbo 285°, o despegando por la pista 20 virarán derecha, en ambos casos hacia el sur de **La Rotonda Paso La Torre – Rozo**, posterior virar derecha hacia **VIJES** 5.500 pies.  
Los que continúan vía Yotoco en ascenso para 7.500 pies y los que continúan vía Dagua o Loboguerrero en ascenso para 6.500 pies.

**NOTA 4:** Cruzar Rio Cauca con 5.500 pies o superior para evitar incursionar en la zona restringida SKR5 Norte 2.

**NOTA 5:** Para cambios de altitudes por encima de las prescritas en las salidas deberá mediar autorización ATC.

## STANDARD VISUAL DEPARTURE ROUTES BUGA1A SANTANDER1A VIJES1A RUNWAY 02/20

### Procedure description

**BUGA ONE ALPHA (BUGA1A):** After departure, aircraft will proceed with runway heading until reaching 4000 feet, when using runway 02 they will turn right heading 090 or departing from runway 20 they will turn left. In both cases, towards the south of **INGENIO MANUELITA**. Then, they will turn left towards **CERRITO** climbing to 5500 feet. Afterwards, they will continue to **INGENIO PICHICHI** where they will get climbing clearance issued by **Cali Control** and then, they will continue to **BUGA**.

**NOTE 1:** Aircraft departing from runway 02 when requested by ATC might be authorized to leave runway heading after takeoff direct to the south of **INGENIO MANUELITA**.

**NOTE 2:** Aircraft proceeding via La Paila or Sevilla will fly via El Picacho to avoid entering Tulua ATZ.

**SANTANDER ONE ALPHA (SANTANDER1A):** Aircraft will proceed heading south east (SE) towards **PRADERA** climbing to 4500 feet. Then, they will continue towards **FLORIDA** where they will get climbing clearance issued by **Cali Control**. They will then get to **MIRANDA** and **SANTANDER DE QUILICHAO**.

**NOTE 3:** Aircraft flying **SANTANDER1A** must cross the restricted area SKR5 SOUTH 2 at 8500 feet or above (at an altitude authorized by **CALI Control**). If unable, they must inform Cali Control to coordinate the climb with **Guabito Control**.

**VIJES ONE ALPHA (VIJES1A):** Aircraft will proceed with runway heading until reaching 4000 feet. When using runway 02 they will turn left heading 285 or departing from runway 20 they will perform a right turn. For both cases, they will head south of **La Rotonda Paso La Torre – Rozo**. Afterwards, turn right to **VIJES** 5500 feet.  
Those who continue via Yotoco climbing to 7500 feet and those who continue via Dagua or Loboguerrero climbing to 6500 feet.

**NOTE 4:** Cross Cauca River at 5500 feet or above to avoid entering the restricted area SKR5 North.

**NOTE 5:** ATC authorization must be obtained for changes in altitude above the prescribed departure altitudes. Visual

Se deberá mantener contacto visual con el terreno a lo largo de los diferentes corredores visuales.

contact with the terrain must be maintained along the different visual corridors.

**Transferencia de Comunicaciones:**

**Communication Transfer:**

Se establecen como punto de transferencia las poblaciones de **ROTONDA PASO LA TORRE-ROZO O VIJES, CERRITO Y PRADERA**. Todas las aeronaves saliendo del Aeropuerto **ALFONSO BONILLA ARAGÓN** deberán efectuar contacto en frecuencia 126,7MHz para recibir instrucciones por parte de Cali Control.

The towns of **ROTONDA PASO LA TORRE-ROZO or VIJES, CERRITO and PRADERA** are considered transfer points. All aircraft departing from **ALFONSO BONILLA ARAGON** Airport must make contact on frequency 126.7MHz to receive instructions from Cali Control.

**Precaución antenas de comunicaciones en las siguientes coordenadas:**

03°52'04"N 076°14'40"W elevación 6170'.  
03°51'51"N 076°15'24"W elevación 5680'.  
03°47'45"N 076°18'28"W elevación 4000'

**Exercise caution due to communication antennas located at the following coordinates:**

03°52'04" N 076°14'40" W elevation 6170'.  
03°51'51" N 076°15'24" W elevation 5680'.  
03°47'45" N 076°18'28" W elevation 4000'.

**RUTAS NORMALIZADAS DE LLEGADA VFR  
AEROPUERTO ALFONSO  
BONILLA ARAGON DE CALI**

**STANDARD ARRIVAL VFR ROUTES  
ALFONSO BONILLA ARAGON AIRPORT CALI**

**PUNTOS DE NOTIFICACIÓN:**

**REPORTING POINTS:**

El tránsito llegando hacia el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali, procederá a sobrevolar los siguientes puntos visuales de acuerdo a la ruta propuesta:

Traffic arriving to Cali's Alfonso Bonilla Aragón airport, will proceed to fly over the next visual points according to the planned route:

**NORTE/NORTH**

BUGA	03 53 53 N 076 17 08 W
GINEBRA	03 43 13 N 076 16 41 W
INGENIO PROVIDENCIA	03 38 01 N 076 17 24 W

**SUR/SOUTH**

SANTANDER DE QUILICHAO	03 00 00 N 076 30 00 W
MIRANDA	03 15 02 N 076 15 00 W
FLORIDA	03 19 40 N 076 14 19 W
PRADERA	03 25 07 N 076 14 31 W

**OESTE/WEST**

DAGUA	03 40 00 N 076 42 00 W
LOBOGUERRERO	03 45 38 N 076 39 48 W
YUMBO	03 35 02 N 076 29 44 W

**RUTAS NORMALIZADAS DE LLEGADA  
VISUAL BUGA1B DAGUA1A SANTANDER1B  
LOBOGUERRERO1A PISTA 02/20**

**STANDARD VISUAL ARRIVAL ROUTES  
BUGA1B DAGUA1A SANTANDER1B  
LOBOGUERRERO1A RUNWAY 02/20**

**Descripción del procedimiento:**

**Procedure description:**

**BUGA UNO BRAVO (BUGA 1B):** Desde **BUGA** volar hacia **GINEBRA** para cruzarlo con 4.500 pies nivelado, continuar hacia **INGENIO PROVIDENCIA** con 4.500 pies

**BUGA ONE BRAVO (BUGA 1B):** Fly from **BUGA** towards **GINEBRA** to cross it at 4.500 feet, then proceed to

donde recibirá instrucciones por parte de la Torre Bonilla Aragón.

**DAGUA UNO ALFA (DAGUA 1A):** Desde **DAGUA** volar hacia la población de **YUMBO** para cruzarlo con 5.500 pies nivelado, donde recibirá instrucciones por parte de la Torre Bonilla Aragón.

**SANTANDER UNO BRAVO (SANTANDER 1B):** Desde **SANTANDER DE QUILICHAO** volar hacia la población de **MIRANDA** (altitud autorizada por **Cali Control**), cruzar lateral **CORINTO** con 8.500 pies o superior e iniciar o continuar el descenso para 5500 pies hacia **FLORIDA**, cruzar **FLORIDA** con 5.500 pies nivelado, posterior a **PRADERA** donde recibirá instrucciones por parte de la Torre Bonilla Aragón.

**LOBOGUERRERO UNO ALFA (LOBOGUERRERO 1A):** Desde **LOBOGUERRERO** volar hacia la población de **YUMBO** para cruzarlo con 5.500 pies nivelado, donde recibirá instrucciones por parte de la Torre Bonilla Aragón.  
**NOTA 1:** En las llegadas **DAGUA 1A** y **LOBOGUERRERO 1A** Cruzar Rio Cauca con 5.500 pies o superior para evitar incursionar en la zona restringida SKR5 Norte 2.

**Transferencia de Comunicaciones:**

Se establecen como punto de transferencia las poblaciones de: **YUMBO, GINEBRA Y PRADERA**. Todas las aeronaves que procederán al Aeropuerto **ALFONSO BONILLA ARAGÓN** deberán efectuar contacto en frecuencia 118,1 MHz para recibir instrucciones del ATC.

**NOTA 2:** Para cambios de altitudes por encima de las prescritas en las llegadas, deberá mediar autorización ATC. Se deberá mantener contacto visual con el terreno a lo largo de los diferentes corredores visuales.

*Precaución antenas de comunicaciones en las siguientes coordenadas:*

- 03°52'04"N 076°14'40"W elevación 6170'.
- 03°51'51"N 076°15'24"W elevación 5680'.
- 03°47'45"N 076°18'28"W elevación 4000'.

**INGENIO PROVIDENCIA** at 4.500 feet where you will receive instructions from Bonilla Aragon tower.

**DAGUA ONE ALPHA (DAGUA 1A):** Fly from **DAGUA** to **YUMBO** to cross it at 5.500 feet where you will receive instructions from Bonilla Aragon tower.

**SANTANDER ONE BRAVO (SANTANDER 1B):** Fly from **SANTANDER DE QUILICHAO** towards **MIRANDA** (altitude authorized by **Cali Control**), then proceed lateral **CORINTO** at 8.500 feet or above and start or continue the descent to 5.500 feet towards **FLORIDA**. Cross **FLORIDA** at 5.500 feet, then proceed to **PRADERA** where you will receive instructions from Bonilla Aragon tower.

**LOBOGUERRERO ONE ALPHA (LOBOGUERRERO 1A):** Fly from **LOBOGUERRERO** towards **YUMBO** to cross it at 5.500 feet where you will receive instructions from Bonilla Aragon tower.  
**NOTE 1:** As for arrivals **DAGUA 1A** and **LOBOGUERRERO 1A**, cross the Cauca River at 5.500 feet or above to avoid incursions into the restricted zone SKR5 North 2.

**Communication transfer:**

The towns of **YUMBO, GINEBRA** and **PRADERA** are considered transfer points. All aircraft proceeding to **ALFONSO BONILLA ARAGON** Airport must make contact on frequency 118.1 MHz to receive instructions from ATC.  
**NOTE 2:** ATC authorization must be obtained for changes in altitude above the prescribed arrival altitudes. Visual contact with the terrain must be maintained along the different visual corridors.

*Exercise caution due to communication antennas located at the following coordinates:*

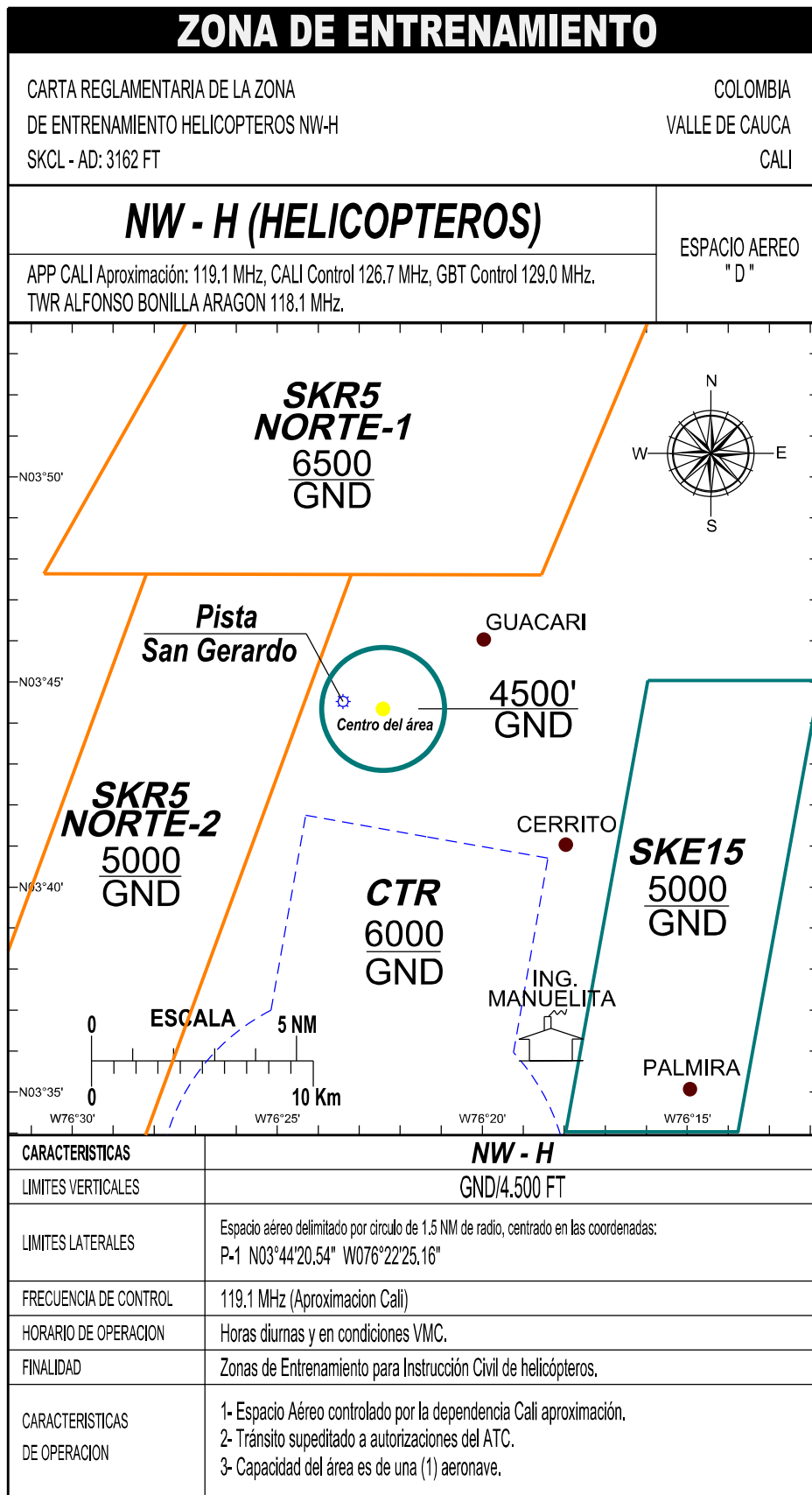
- 03°52'04" N 076°14'40" W elevation 6170'.
- 03°51'51" N 076°15'24" W elevation 5680'.
- 03°47'45" N 076°18'28" W elevation 4000'.

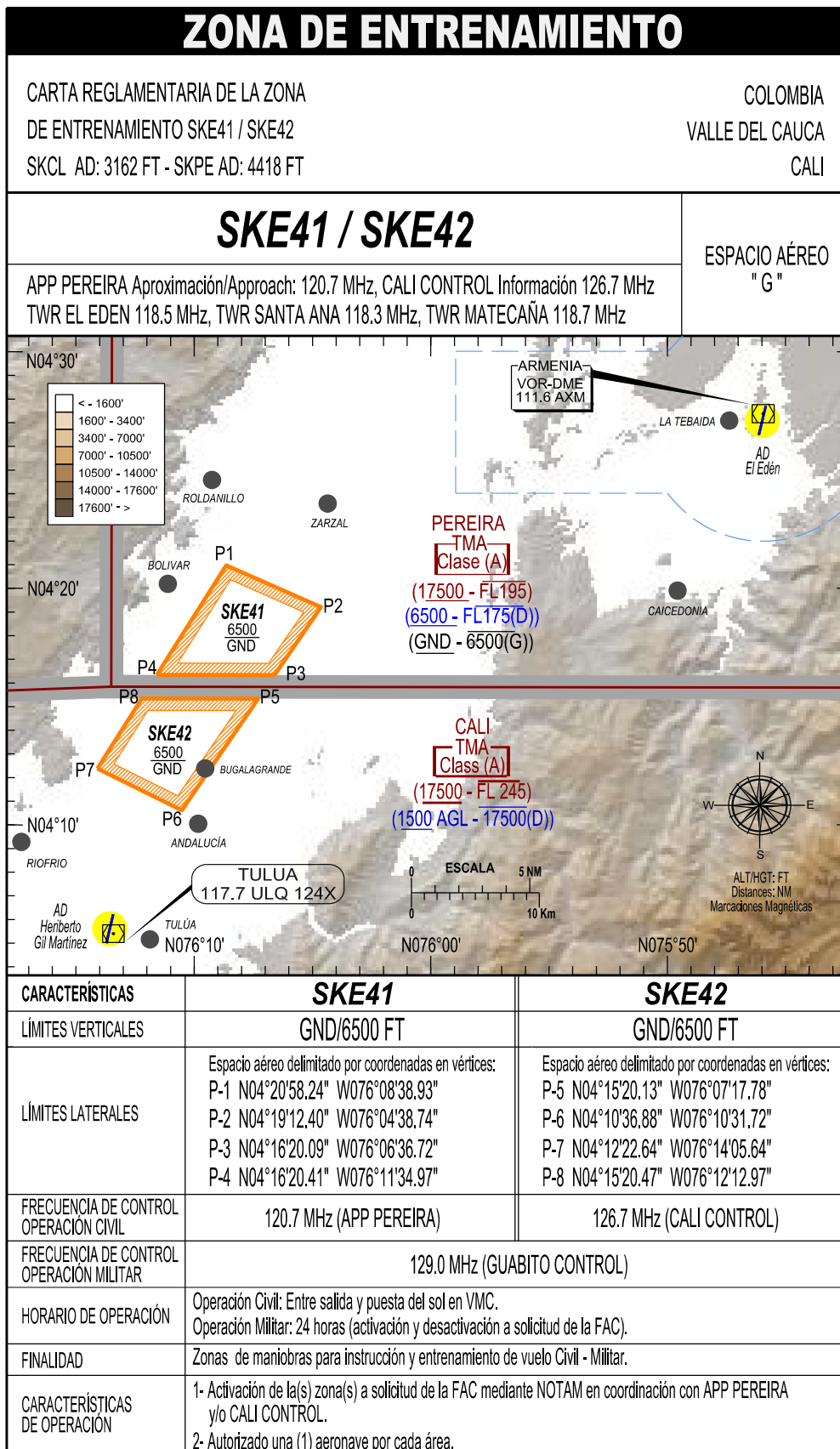
Charts	Pages
Training zone 1 - ICAO	AD 2 SKCL - 48
Training zone 2 - ICAO	AD 2 SKCL - 49
Training zone - ICAO - SKE41, SKE42	AD 2 SKCL - 51
VFR overfligh- ICAO	AD 2 SKCL - 52
Control zone - ICAO	AD 2 SKCL - 53
Aerodrome circuit RWY 02	AD 2 SKCL - 54
Aerodrome circuit RWY 20	AD 2 SKCL - 55
Aerodrome Heliport Chart - ICAO	AD 2 SKCL - 57
Aircraft Parking Docking Chart - ICAO	AD 2 SKCL - 59
Aircraft Parking Docking Chart Cargo - ICAO	AD 2 SKCL - 61
Spots Chart	AD 2 SKCL - 63

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
Aerodrome precision approach topographical chart RWY 01 19	AD 2 SKCL - 65
Area Minimum Altitude	AD 2 SKCL - 67
Minimum vectoring altitudes	AD 2 SKCL - 68
SID - ICAO - KIKU5A RWY 02 KIKU5B RWY 20	AD 2 SKCL - 69
SID - ICAO - BUN3C SIGI6C RWY 02	AD 2 SKCL - 70
SID - ICAO - CLO1C RWY 02	AD 2 SKCL - 71
SID - ICAO - CLO1D RWY 02	AD 2 SKCL - 72
SID - ICAO - ISOP4B PPN8B RWY 20	AD 2 SKCL - 73
SID - ICAO - ULQ1B RWY 02 ULQ1C RWY 20	AD 2 SKCL - 74
SID - ICAO - MONV1A MONV1B RWY 02 RNAV	AD 2 SKCL - 75
SID - ICAO - MONV1A MONV1B RWY 02 RNAV (Tabular description)	AD 2 SKCL - 76
STAR - ICAO - MANG1B RWY 02	AD 2 SKCL - 77
STAR - ICAO - MANGA9 RWY 02	AD 2 SKCL - 78
STAR - ICAO - ISOP4A RWY 02	AD 2 SKCL - 79
STAR - ICAO - ULQ2A RWY 20	AD 2 SKCL - 80
STAR - ICAO - DAKO8A RWY 02	AD 2 SKCL - 81
STAR - ICAO - ULQ7D RWY 02	AD 2 SKCL - 82
STAR - ICAO - OREG5A ULQ4E RWY 02 RNAV	AD 2 SKCL - 83
STAR - ICAO - ANKA3A DAKO3B PPN3C RWY 02 RNAV	AD 2 SKCL - 85
STAR - ICAO - ANKA3A DAKO3B PPN3C RWY 02 RNAV	AD 2 SKCL - 87
STAR - ICAO - ETAL3A KIKU3C SIPA3A ULQ4F RWY 20 RNAV	AD 2 SKCL - 89
STAR - ICAO - ETAL3A KIKU3C SIPA3A ULQ4F RWY 20 RNAV	AD 2 SKCL - 91
STAR - ICAO - ASIK3B BUN4E BURP3A DAKO3C ISKU3A RWY 20 RNAV	AD 2 SKCL - 93
STAR - ICAO - DADV1A ESAR1A ILKU1A ISAD3A RWY 02 RNAV	AD 2 SKCL - 95
STAR - ICAO - DADV1A ESAR1A ILKU1A ISAD3A RWY 02 RNAV (Tabular description)	AD 2 SKCL - 96
STAR - ICAO - ASIK1C BUN1F KIKU1D OREG2C ULQ2G RWY 02 RNAV	AD 2 SKCL - 97
IAC - ICAO - ILS Z RWY 02	AD 2 SKCL - 99
IAC - ICAO - ILS Y RWY 02	AD 2 SKCL - 101
IAC - ICAO - LOC RWY 02	AD 2 SKCL - 103
IAC - ICAO - VOR RWY 02	AD 2 SKCL - 105
IAC - ICAO - VOR RWY 20	AD 2 SKCL - 107
IAC - ICAO - RNP RWY 02	AD 2 SKCL - 109
IAC - ICAO - RNP Z RWY 20	AD 2 SKCL - 111
IAC - ICAO - RNP Y RWY 20 (AR)	AD 2 SKCL - 113
VAC - ICAO - Visual departures BUGA1A SANTANDER1A VIJES1A RWY 02 20	AD 2 SKCL - 115
VAC - ICAO - Visual arrivals BUGA1B DAGUA1A SANTANDER1B LOBOGUERRERO1A RWY 02 20	AD 2 SKCL - 117
Visibility chart - ICAO	AD 2 SKCL - 119

<b>ZONA DE ENTRENAMIENTO</b>		
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE ENTRENAMIENTO SKE15 / SKE16 / SKE17 SKCL - AD: 3162 FT	COLOMBIA VALLE DE CAUCA CALI	
<b>SKE15/ SKE16/ SKE17</b>		ESPACIO AEREO "D"
APP CALI Aproximación: 119.1 MHz, CALI Control 126.7 MHz, GBT Control 129.0 MHz. TWR ALFONSO BONILLA ARAGON 118.1 MHz.		
<p>The map displays the training zone in the Valle de Cauca region of Colombia. It features several key elements:                     <ul style="list-style-type: none"> <li><b>SKR5 Areas:</b> SKR5 NORTE-1 (6500 GND), SKR5 NORTE-2 (5000 GND), and SKR5 SUR (8000 GND).</li> <li><b>SKE Areas:</b> SKE15 (5000 GND), SKE16 (5000 GND), and SKE17 (5000 GND).</li> <li><b>Points:</b> P1 through P6 are marked at various locations within the training zones.</li> <li><b>Landmarks:</b> Includes 'Pista San Gerardo', 'Alfonso Bonilla Aragón', 'ING. DEL CAUCA', 'ING. MANUELITA', 'ING. CASTILLA', 'PALMIERA', 'PRADERA', 'FLORIDA', and 'MIRANDA'.</li> <li><b>Coordinates:</b> Latitude ranges from N03°10' to N03°50' and longitude from W76°40' to W76°00'.</li> <li><b>Scale:</b> A scale bar indicates 0, 10, and 20 Kilometers.</li> </ul> </p>		
<b>CARACTERISTICAS</b>	<b>SKE15</b>	<b>SKE16 / SKE17</b>
LIMITES VERTICALES	GND/5000 FT	
LIMITES LATERALES	Espacio aéreo delimitado por coordenadas en vertices: P-1 N03°45'00" W076°16'00" P-2 N03°45'00" W076°11'48" P-3 N03°34'00" W076°13'48" P-4 N03°34'00" W076°18'00"	Espacio aéreo delimitado por coordenadas en vertices: P-1 N03°30'00" W076°18'00" P-2 N03°30'00" W076°12'00" P-3 N03°25'00" W076°12'00" P-4 N03°13'00" W076°12'00" P-5 N03°13'00" W076°18'00" P-6 N03°25'00" W076°18'00"
FRECUENCIA DE CONTROL	119.1 MHz (Aproximación Cali)	
HORARIO DE OPERACION	Horas diurnas y en condiciones VMC.	
FINALIDAD	Zonas de Entrenamiento para Instrucción Civil.	
CARACTERISTICAS DE OPERACION	1- Espacio Aéreo controlado por la dependencia Cali aproximación. 2- Tránsito supeditado a autorizaciones del ATC. 3- Capacidad de las áreas SKE15 y SKE16 es de una (1) aeronave. 4- Capacidad del área SKE17 es de dos (2) aeronaves.	







# RUTAS VFR DE SOBREVUELO

CARTA REGLAMENTARIA DE LAS RUTAS  
VFR DE SOBREVUELO  
SKCL - AD: 3162 FT

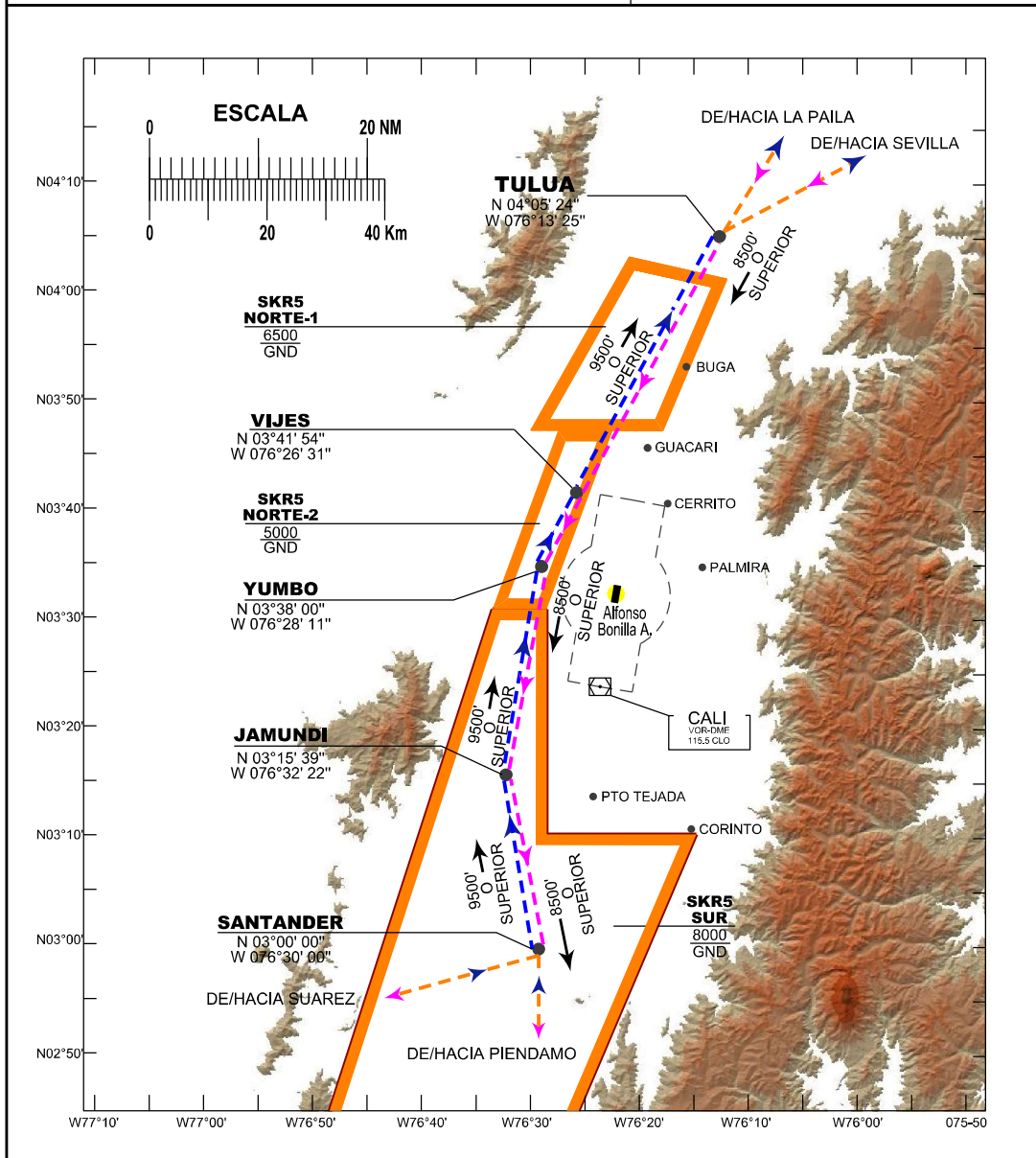
COLOMBIA  
VALLE DEL CAUCA  
CALI

## CALI

- CORREDOR NOVEMBER WHISKEY  
9500' O SUPERIOR
- CORREDOR SIERRA WHISKEY  
8500' O SUPERIOR

APP CALI Aproximación: 119.1 MHz, CALI Control 126.7 MHz.  
GUABITO (GBT) Control 129.0 MHz.  
TWR ALFONSO BONILLA ARAGON 118.1 MHz,

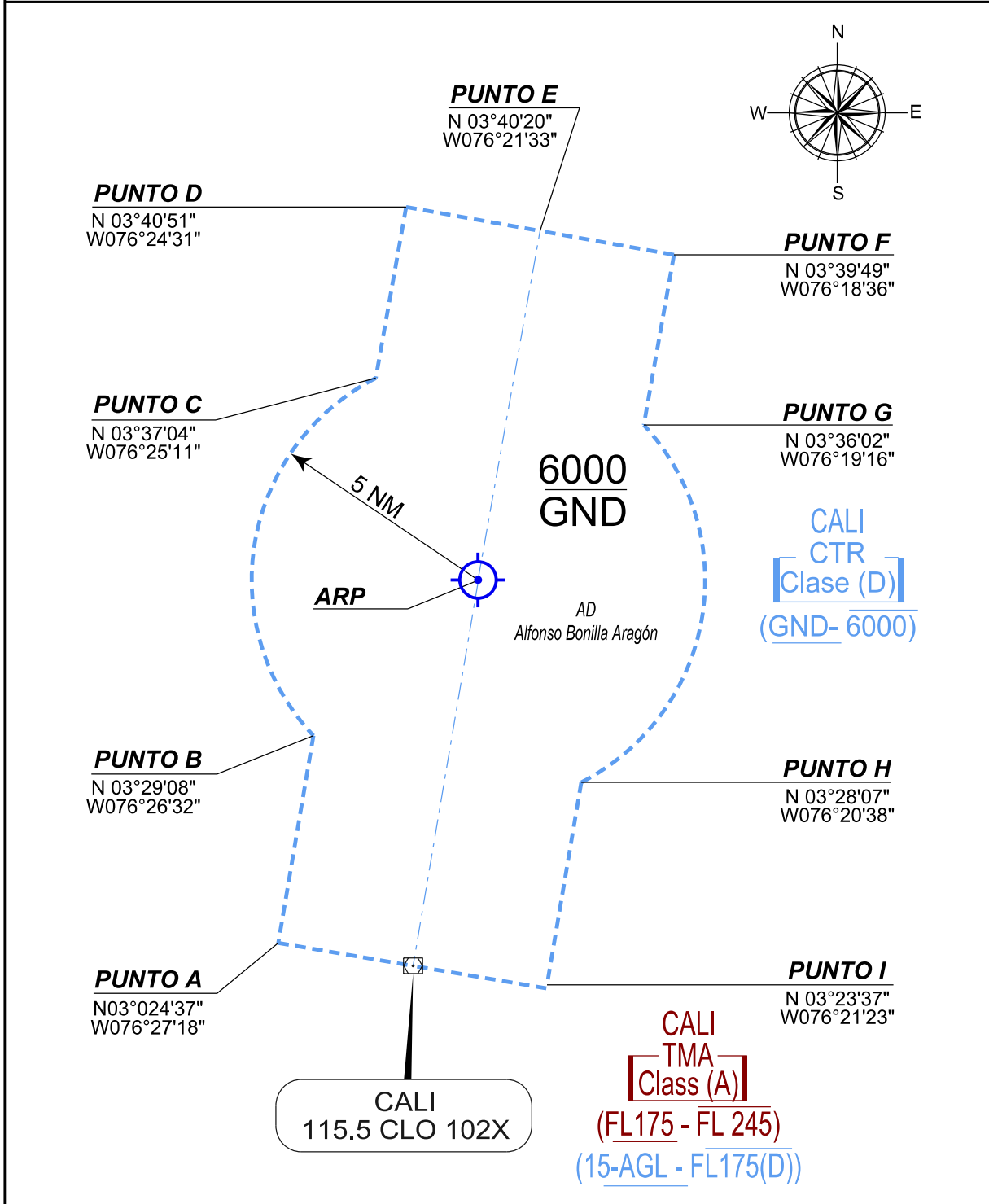
- |  |      |  |      |
|--|------|--|------|
|  | 8000 |  | 5000 |
|  | 7000 |  | 4000 |
|  | 6000 |  | 3000 |



# ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL  
CTR CALI  
SKCL/ CLO AD: 3162 FT

COLOMBIA  
VALLE DEL CAUCA  
CALI



GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO-07/08/2024

# CIRCUITO DE AERODROMO

CARTA REGLAMENTARIA DE CIRCUITO  
DE AERODROMO ESTANDAR  
SKCL - AD: 3162, THR 02: 3152

CALI  
ALFONSO BONILLA A.  
RWY 02

TWR: ALFONSO BONILLA ARAGON Torre / Tower : 118.1 MHz.  
APP: CALI / Aproximacion/ Approach: 119.1 Mhz.

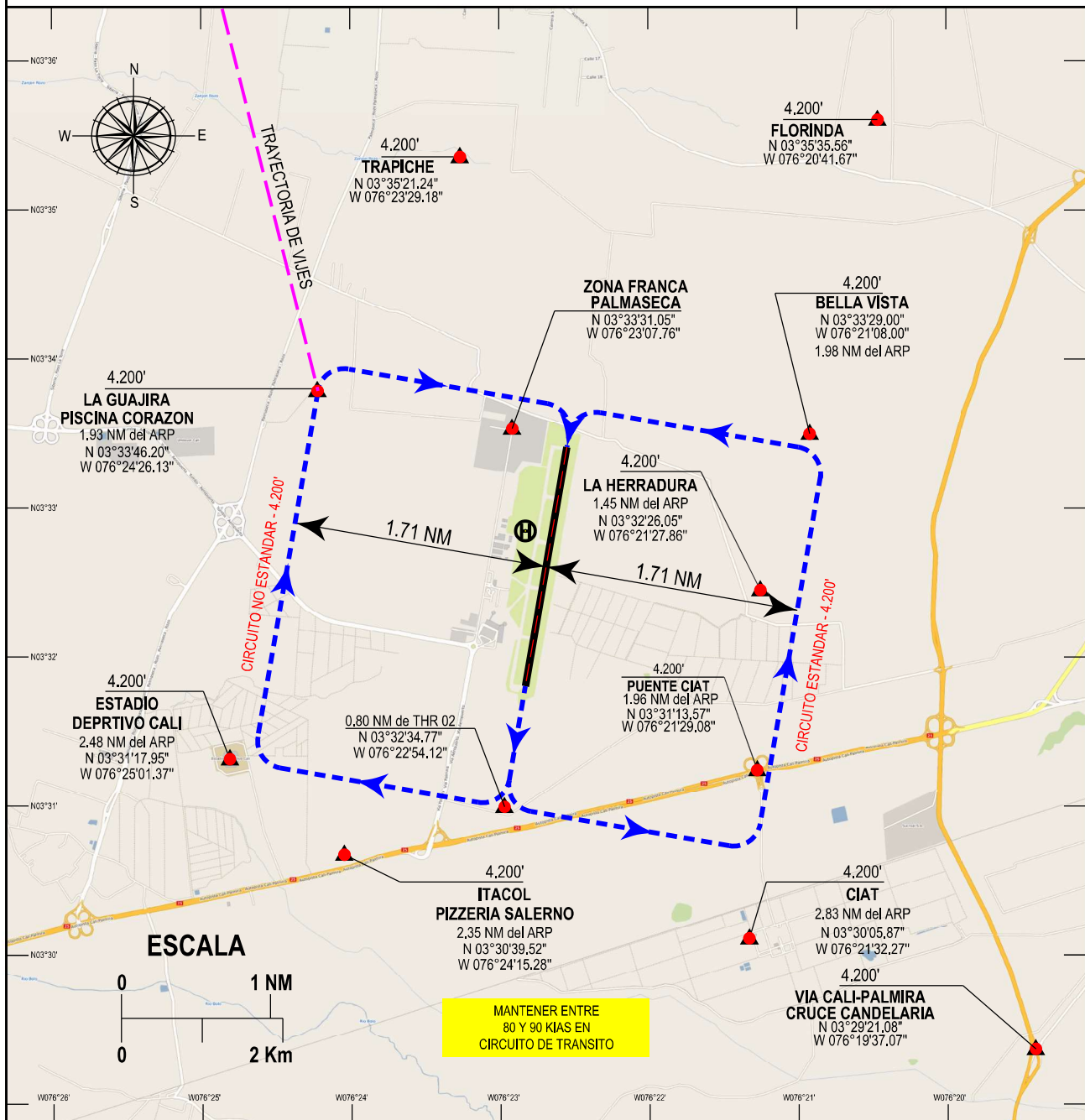


# CIRCUITO DE AERODROMO

CARTA REGLAMENTARIA DE CIRCUITO  
DE AERODROMO ESTANDAR  
SKCL - AD: 3162, THR 02: 3152

CALI  
ALFONSO BONILLA A.  
RWY 20

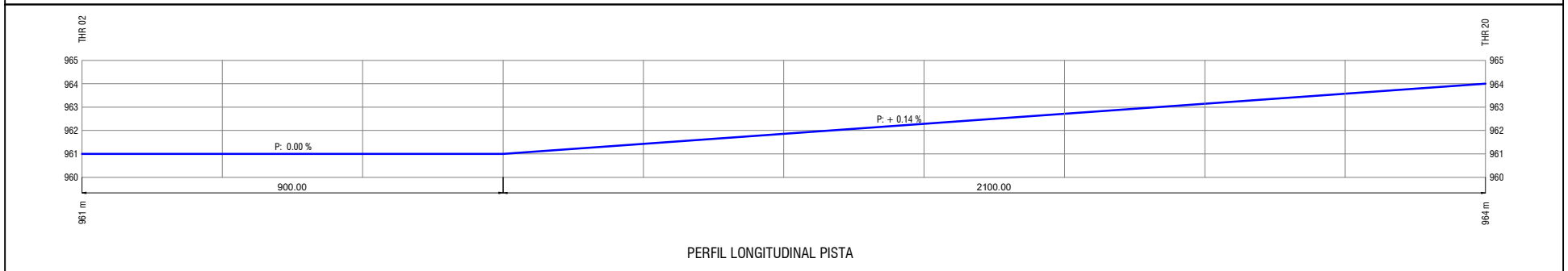
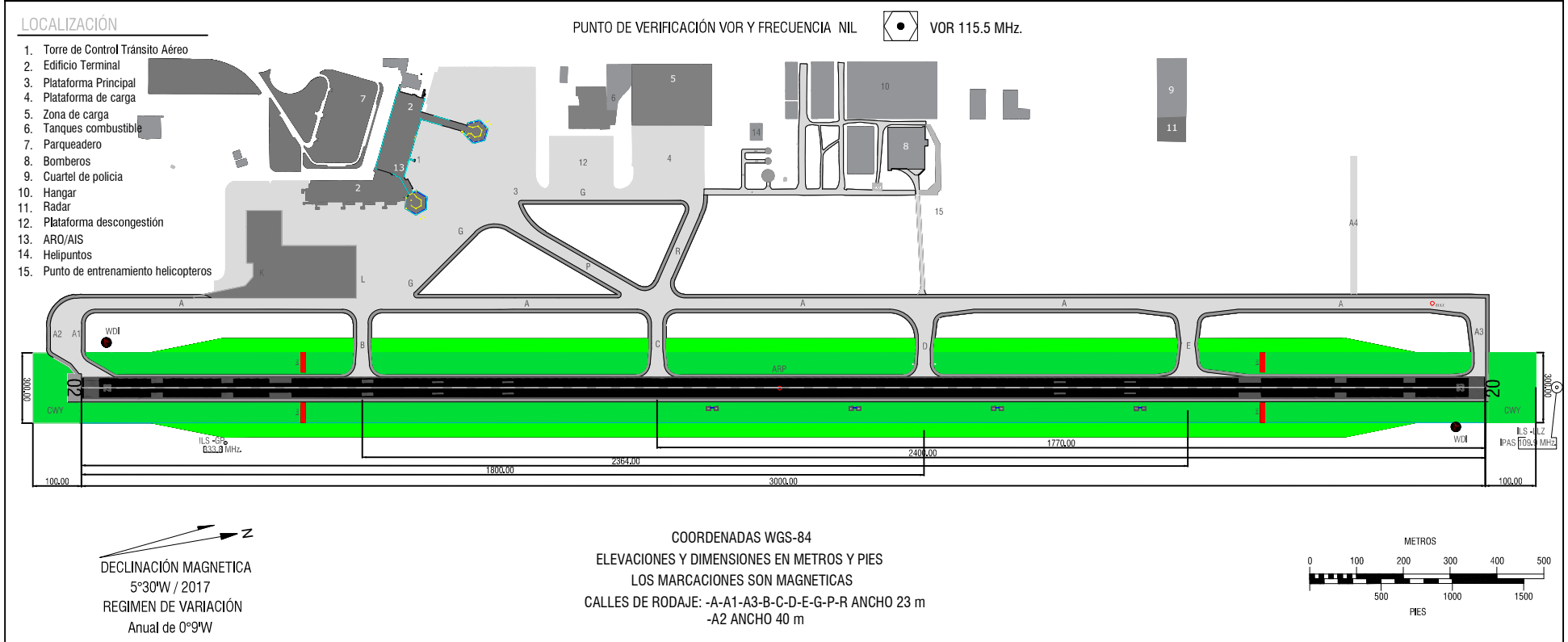
TWR: ALFONSO BONILLA ARAGON Torre / Tower : 118.1 Mhz.  
APP: CALI / Aproximacion/ Approach: 119.1 Mhz.



PLANO DE AERÓDROMO  
OACI

SKCL-CALI  
ALFONSO BONILLA ARAGON  
COLOMBIA

RWY	GEO / MAG	THR	ELEVACIÓN	RESISTENCIA	DISTANCIAS DECLARADAS				
					PISTA	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
02	9.8° / 15°	03°31'47.31"N 76°23'02.43"W	961.00 m 3152 ft	ASFALTO 83/F/B/W/T	DIMENSIÓN DE PISTA: 3000 m x 45 m				
ARP		03°32'35.20"N 76°22'54.09"W	964.00 m 3162 ft						
20	189.8° / 195°	03°33'23.55"N 76°22'45.73"W	964.00 m 3162 ft		DIMENSIÓN DE FRANJA: 3120 m x 300 m				
					02	3000	3100	3000	3000
					20	3000	3100	3000	3000

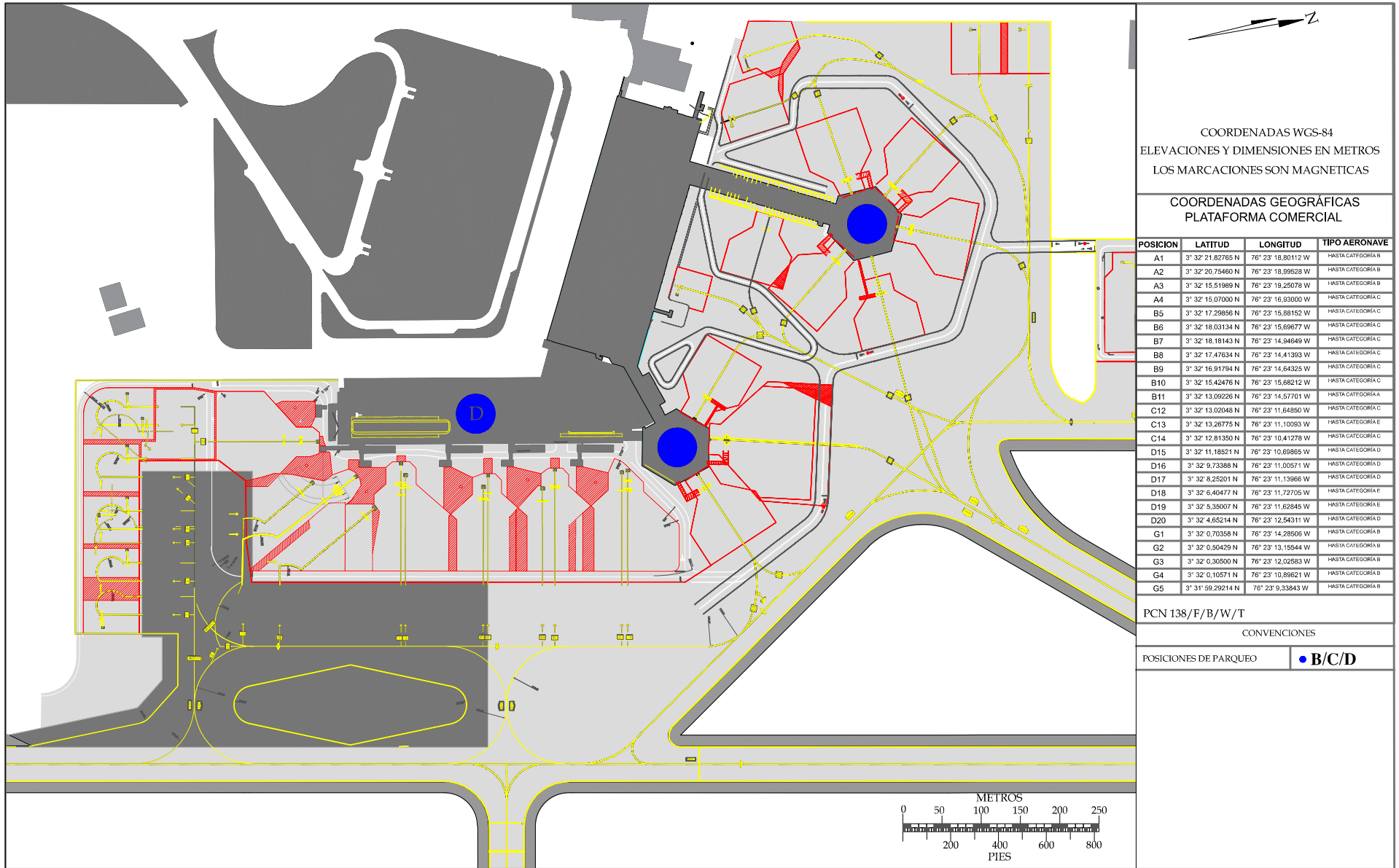


PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES  
PLATAFORMA COMERCIAL  
OACI

ELEV. PLATAFORMA  
961m / 3152 Ft.

RWY 02-20  
GND 121.9 MHz

SKCL-CALI  
ALFONSO BONILLA ARAGON  
COLOMBIA



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

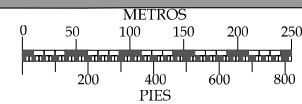
COORDENADAS GEOGRAFICAS  
PLATAFORMA COMERCIAL

POSICION	LATITUD	LONGITUD	TIPO AERONAVE
A1	3° 32' 21.82765 N	76° 23' 18.80112 W	HASTA CATEGORIA B
A2	3° 32' 20.75460 N	76° 23' 18.99528 W	HASTA CATEGORIA B
A3	3° 32' 15.51989 N	76° 23' 19.25078 W	HASTA CATEGORIA B
A4	3° 32' 15.07000 N	76° 23' 16.93000 W	HASTA CATEGORIA C
B5	3° 32' 17.29856 N	76° 23' 15.88152 W	HASTA CATEGORIA C
B6	3° 32' 18.03134 N	76° 23' 15.69677 W	HASTA CATEGORIA C
B7	3° 32' 18.18143 N	76° 23' 14.94649 W	HASTA CATEGORIA C
B8	3° 32' 17.47634 N	76° 23' 14.41393 W	HASTA CATEGORIA C
B9	3° 32' 16.91794 N	76° 23' 14.64325 W	HASTA CATEGORIA C
B10	3° 32' 15.42476 N	76° 23' 15.68212 W	HASTA CATEGORIA C
B11	3° 32' 13.09226 N	76° 23' 14.57701 W	HASTA CATEGORIA A
C12	3° 32' 13.02048 N	76° 23' 11.84850 W	HASTA CATEGORIA C
C13	3° 32' 13.26775 N	76° 23' 11.10095 W	HASTA CATEGORIA E
C14	3° 32' 12.81350 N	76° 23' 10.41278 W	HASTA CATEGORIA C
D15	3° 32' 11.18521 N	76° 23' 10.89865 W	HASTA CATEGORIA D
D16	3° 32' 9.73388 N	76° 23' 11.00571 W	HASTA CATEGORIA D
D17	3° 32' 8.25201 N	76° 23' 11.13956 W	HASTA CATEGORIA D
D18	3° 32' 6.40477 N	76° 23' 11.72705 W	HASTA CATEGORIA E
D19	3° 32' 5.35007 N	76° 23' 11.62945 W	HASTA CATEGORIA E
D20	3° 32' 4.65214 N	76° 23' 12.54311 W	HASTA CATEGORIA D
G1	3° 32' 0.70358 N	76° 23' 14.28506 W	HASTA CATEGORIA B
G2	3° 32' 0.50429 N	76° 23' 13.19544 W	HASTA CATEGORIA B
G3	3° 32' 0.30500 N	76° 23' 12.02583 W	HASTA CATEGORIA B
G4	3° 32' 0.10571 N	76° 23' 10.89621 W	HASTA CATEGORIA B
G5	3° 31' 59.29214 N	76° 23' 9.33843 W	HASTA CATEGORIA B

PCN 138/F/B/W/T

CONVENCIONES

POSICIONES DE PARQUEO ● B/C/D



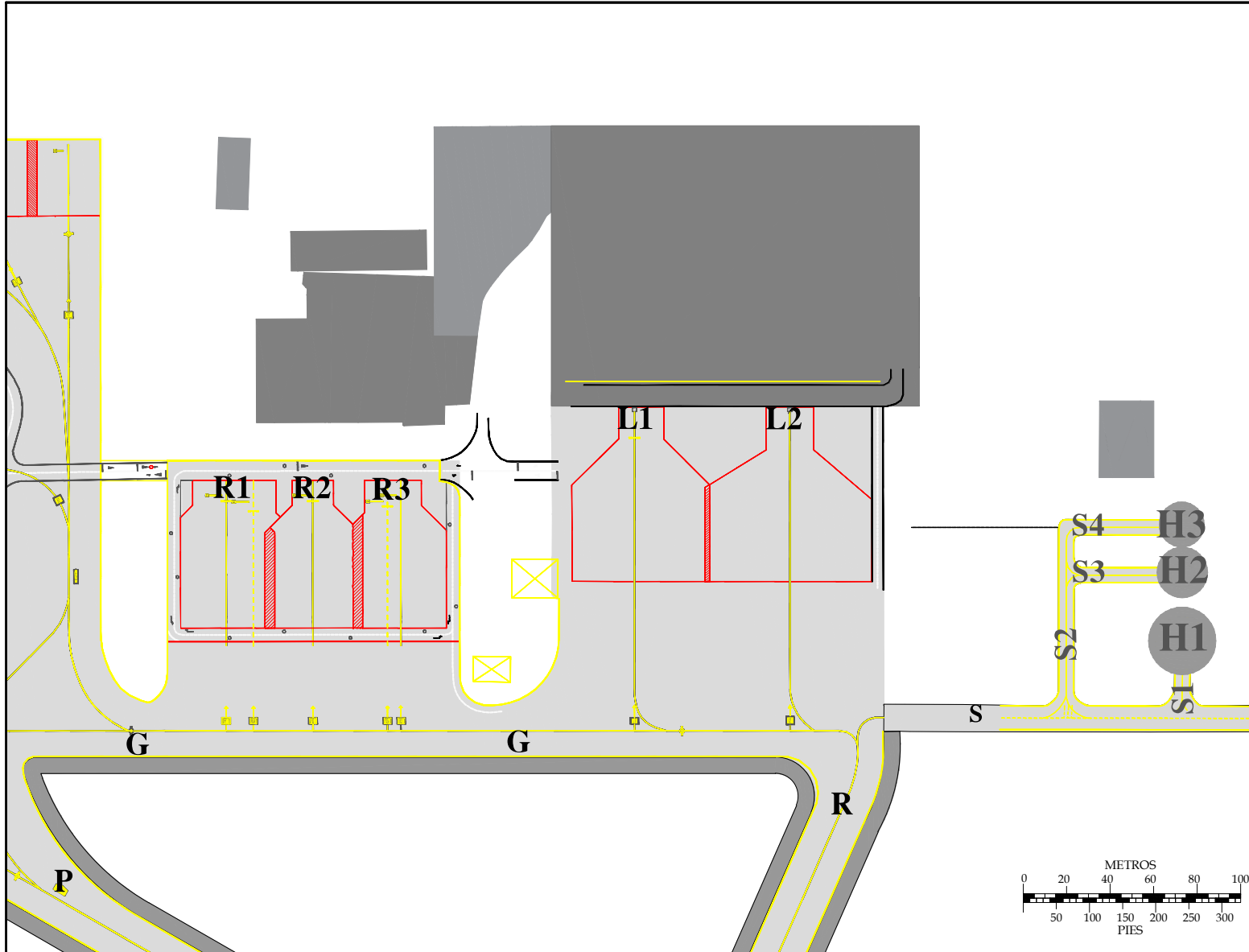



PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES  
PLATAFORMA CARGA  
OACI

ELEV. PLATAFORMA  
961m / 3152Ft.

RWY 02-20  
GND 121.9 MHz

SKCL-CALI  
ALFONSO BONILLA ARAGON  
COLOMBIA



  
 DECLINACIÓN MAGNETICA  
 5°30'W/2017  
 REGIMEN DE VARIACIÓN  
 ANUAL DE 0°9'W  
 COORDENADAS WGS-84  
 ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS  
 LOS MARCACIONES SON MAGNETICAS

COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
ZONA CARGA

POSICION	LATITUD	LONGITUD	TIPO AERONAVE
L1	3° 32' 29.43718 N	76° 23' 13.34884 W	HASTA CATEGORIA D
L2	3° 32' 31.67794 N	76° 23' 12.94060 W	HASTA CATEGORIA E

COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
ZONA DESCONGESTIÓN

POSICION	LATITUD	LONGITUD	TIPO AERONAVE
R1	3°32'23.03486 N	76°23'13.70194 W	HASTA CATEGORIA C
R2	3°32'24.44479 N	76°23'13.44313 W	HASTA CATEGORIA E
R3	3°32'25.85336 N	76°23'13.18543 W	HASTA CATEGORIA C

COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
ZONA HELIPUNTOS

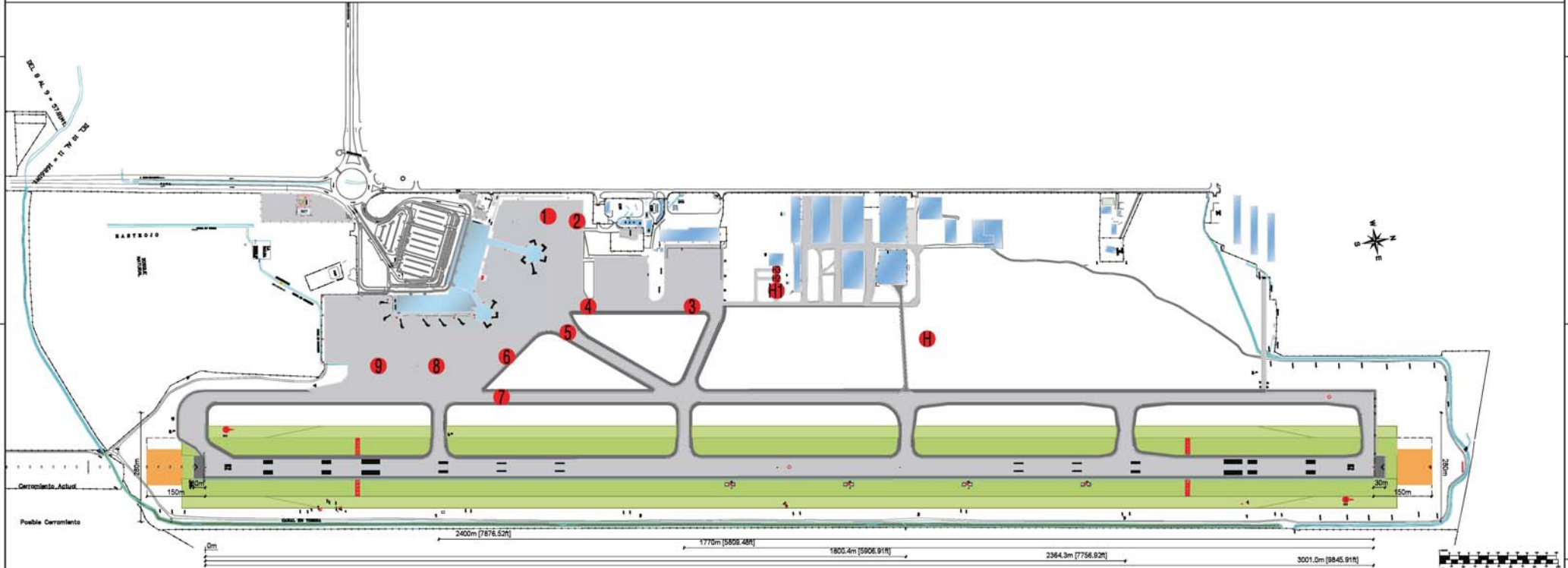
POSICION	LATITUD	LONGITUD
H1	3° 32' 36.90833 N	76° 23' 8.72291 W
H2	3° 32' 37.08309 N	76° 23' 9.72737 W
H3	3° 32' 37.20505 N	76° 23' 10.42824 W

PLANO DE SPOTS - INICIO DE MOTORES  
OACI

SKCL-CALI  
ALFONSO BONILLA ARAGON  
COLOMBIA

VAR 5.96°W/2020  
REGIMÉN VARIACIÓN  
ANUAL 0.16°W/ 2020

PUNTO DE VERIFICACIÓN  
VOR Y FRECUENCIA NIL  
VOR 115.5 Mhz



COORDENADAS WGS-84  
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS Y PIES  
LOS MARCACIONES SON MAGNETICAS  
CALLES DE RODAJE ANCHO 23.00 MTS.

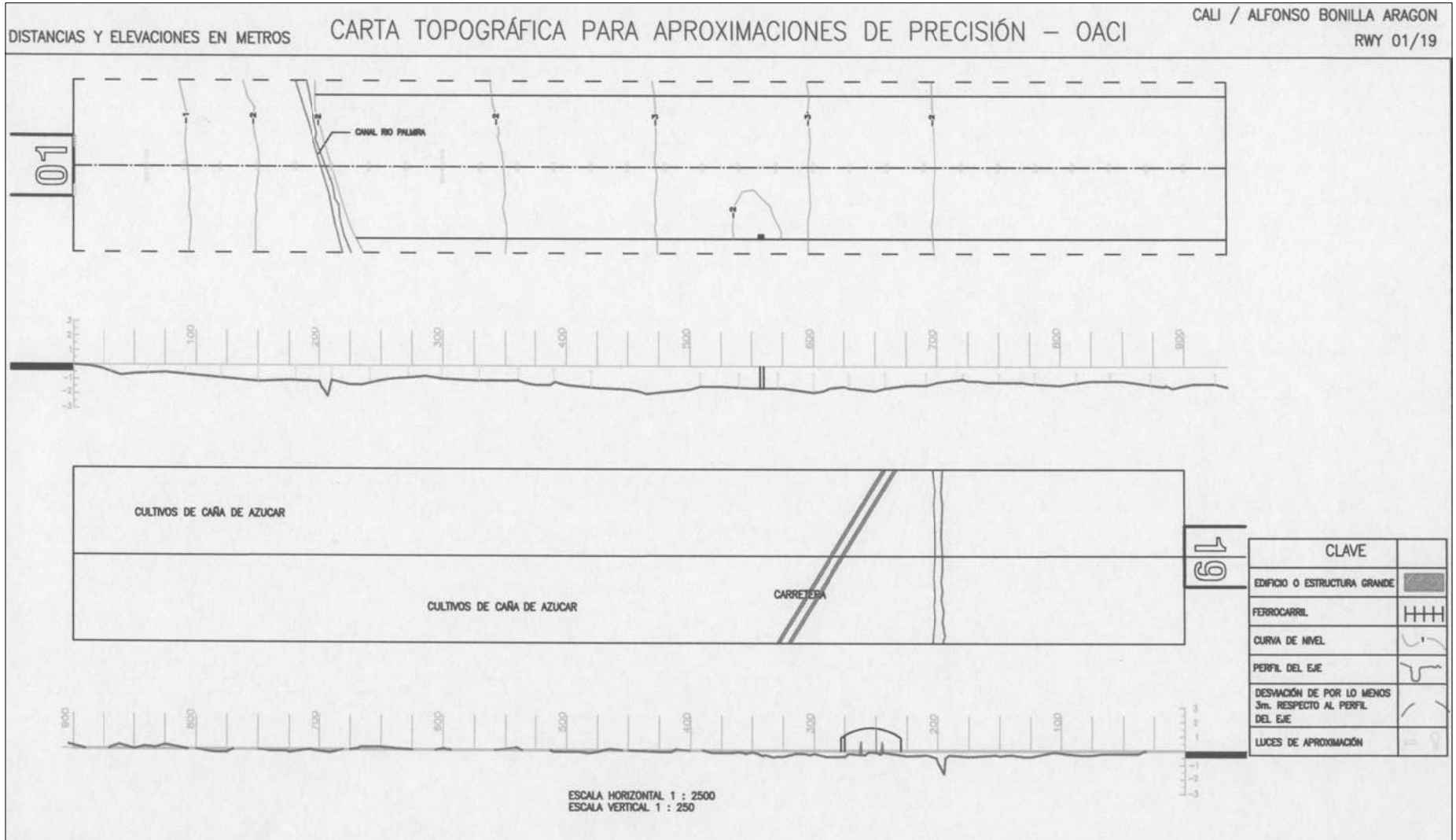
CONVENCIONES

PUNTO DE ESPERA DE PISTA

SPOT ENCENDIDO DE MOTORES

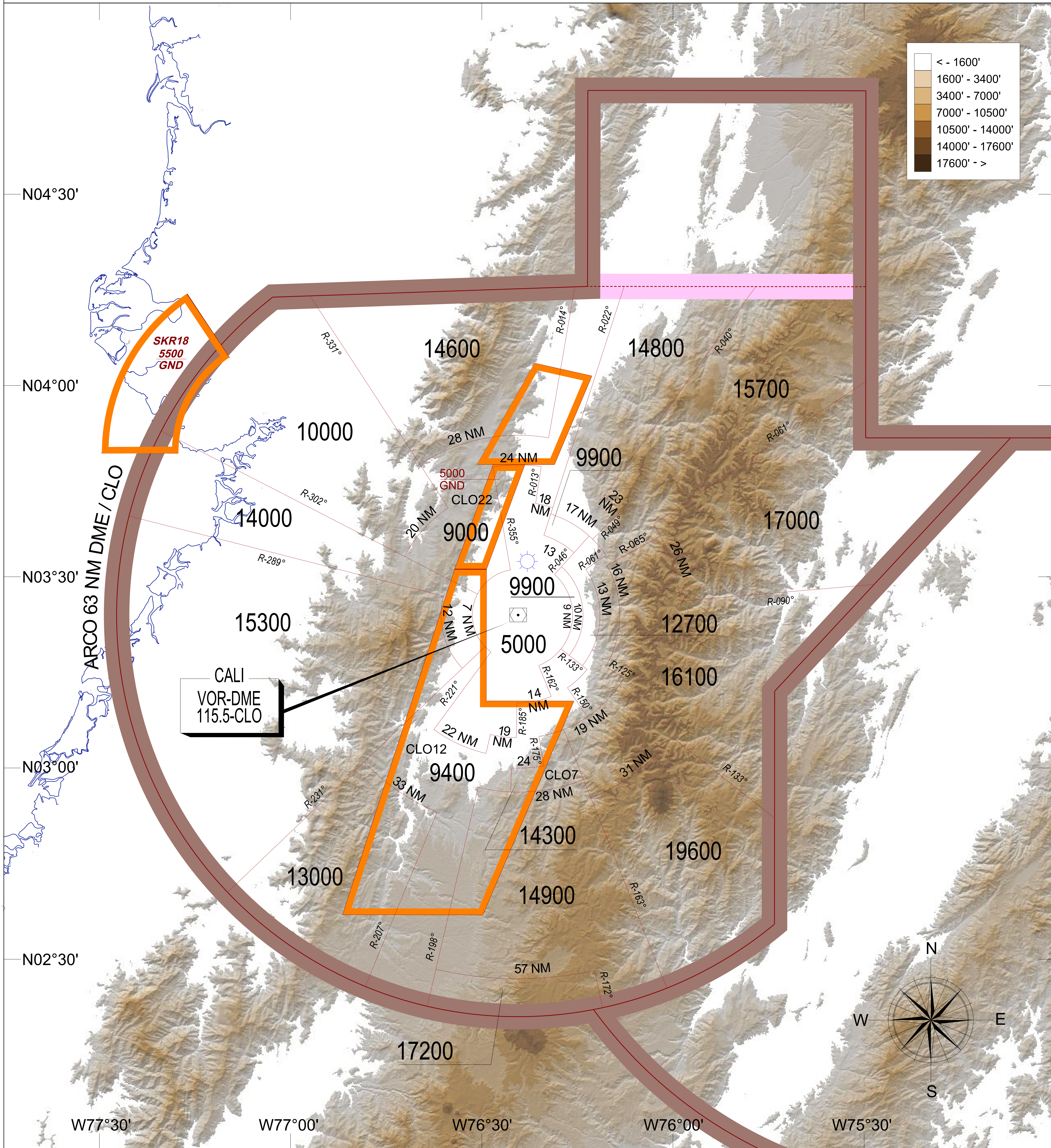
MARCAS DE POSICION EN EL AERODROMO

MARCA DE POSICIÓN	LATITUD	LONGITUD
1	3° 32' 19.16487 N	76° 23' 18.06734W
2	3° 32' 21.47154 N	76° 23' 17.2805 W
3	3° 32' 28.7234 N	76° 23' 8.63539 W
4	3° 32' 21.16883 N	76° 23' 10.11876 W
5	3° 32' 19.11305N	76° 23' 8.2807 W
6	3° 32' 13.74225 N	76° 23' 7.17693 W
7	3° 32' 12.72781 N	76°23' 3.94234 W
8	3° 32' 07.81 N	76° 23' 7.42 W
9	3° 32' 03.03015 N	76° 23' 08.2538 W
ENTRENAMIENTO HELICÓPTEROS	3° 32' 48.839 N	76° 23' 2.625 W

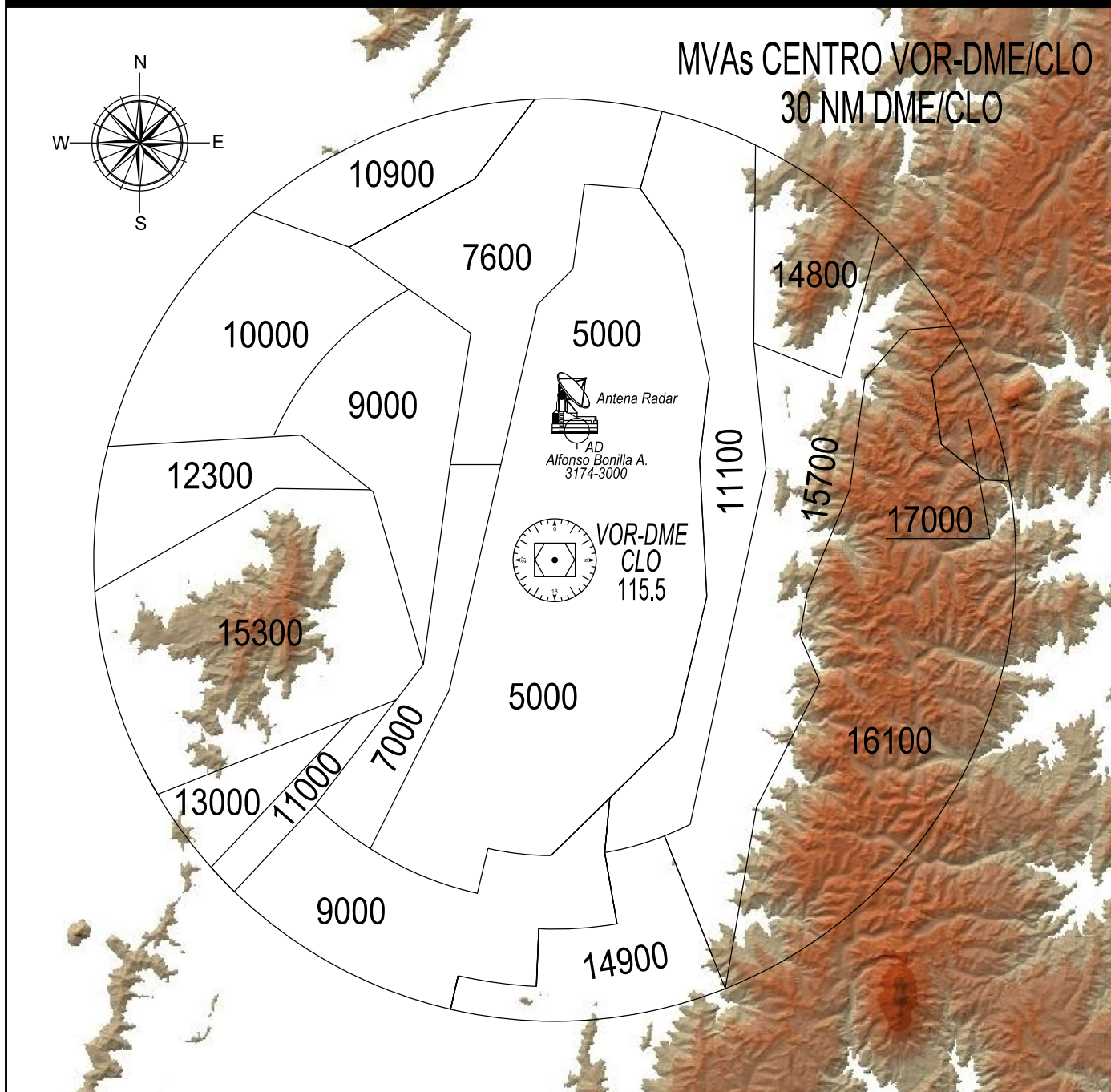


# ALTITUDES MÍNIMAS DE ÁREA CALI

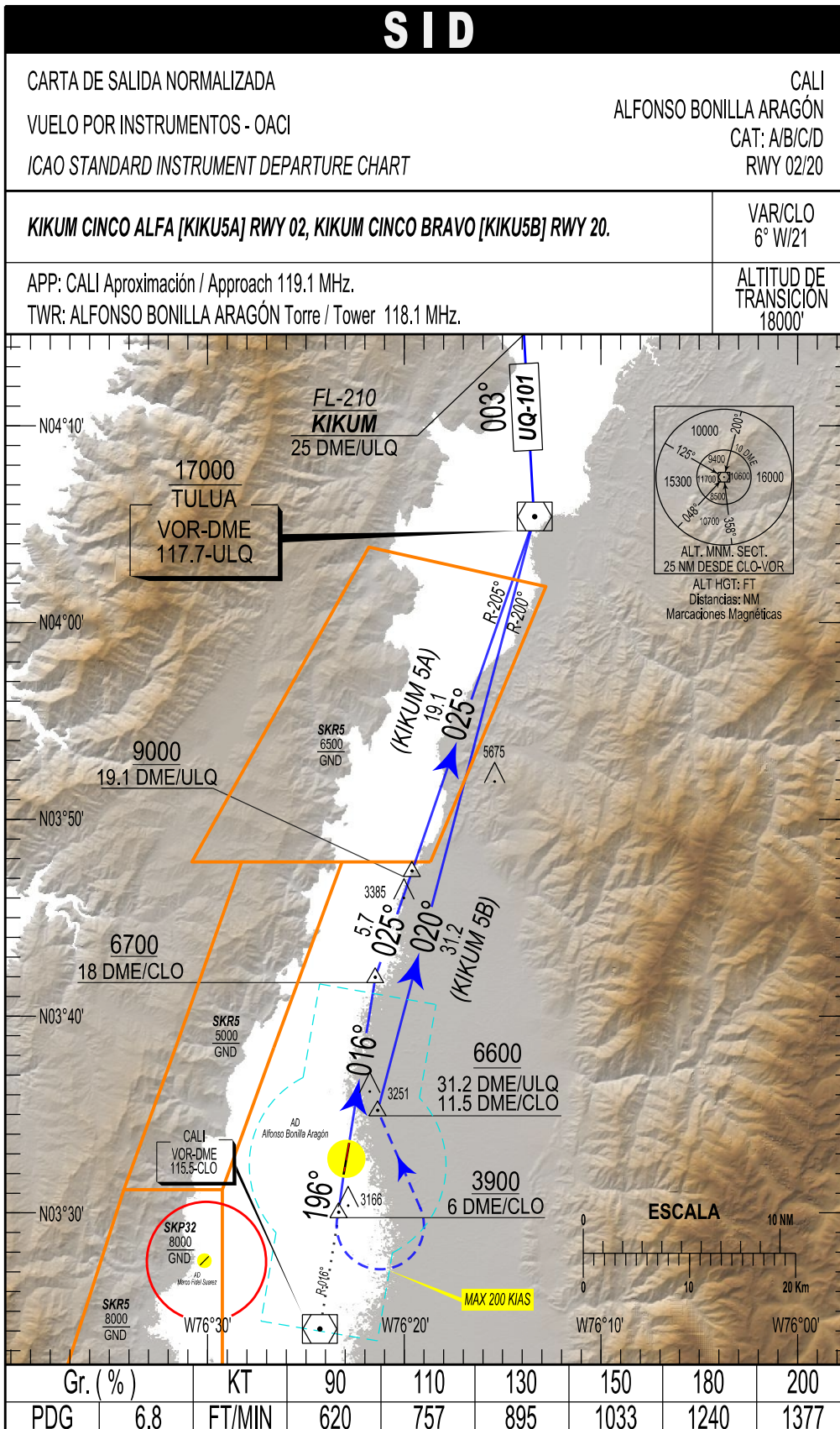
## VOR-DME CALI



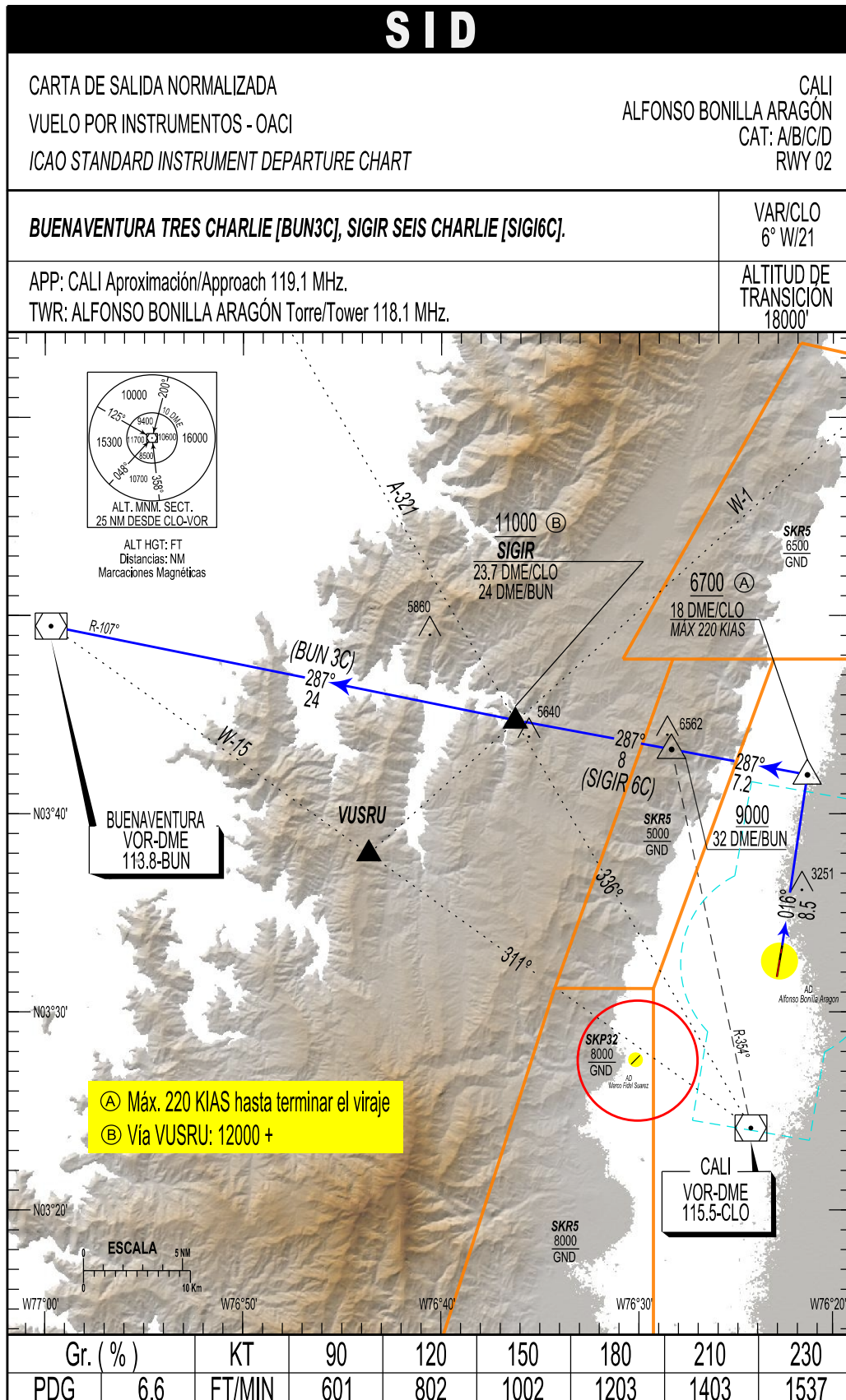
# ALTITUDES MINIMAS DE VECTORIZACION CALI



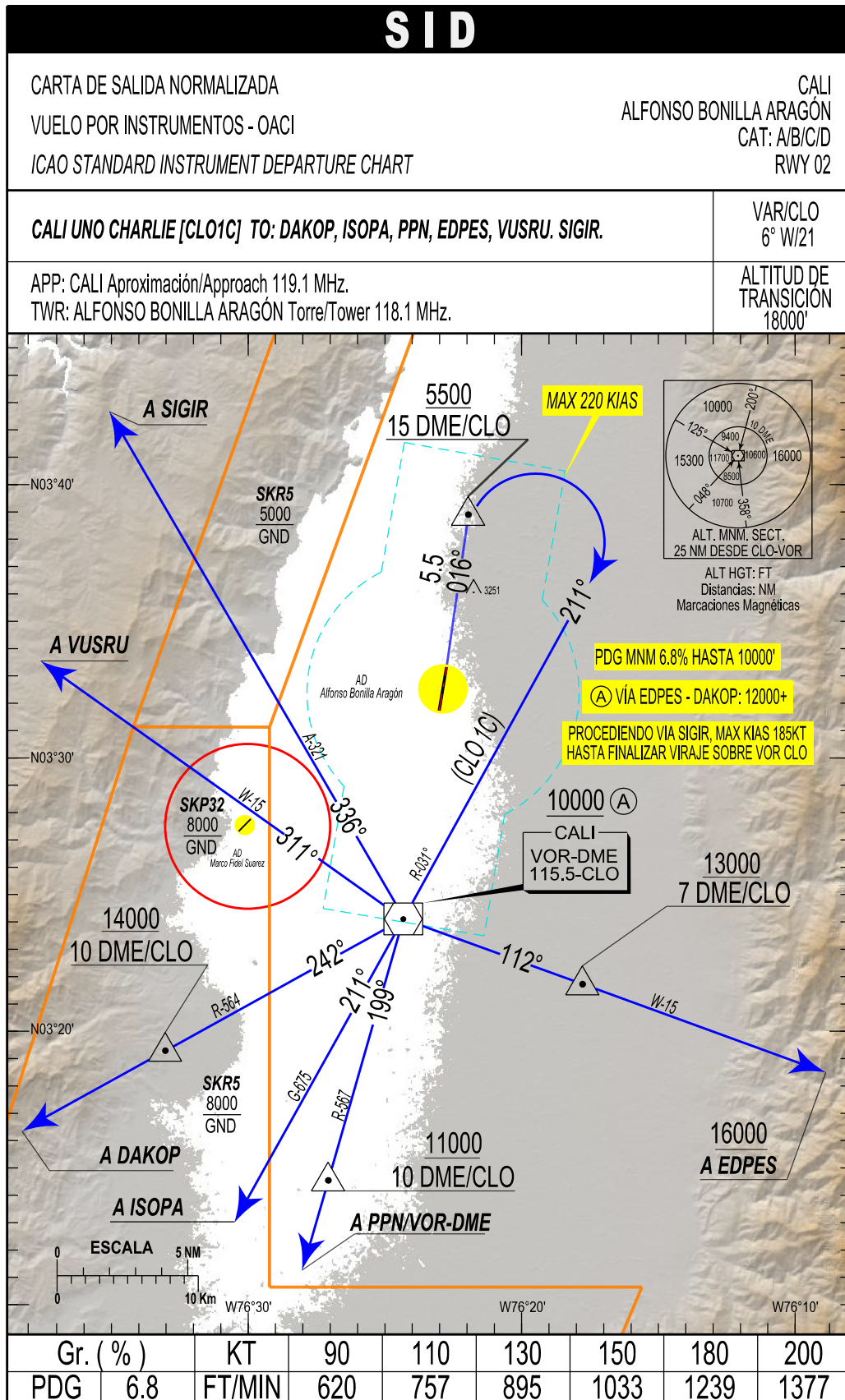
\* ESTAS ALTITUDES NO SON CONSECUENTES CON LOS MEA'S.  
\* ESTA INFORMACION ES CON FINES ATC UNICAMENTE



GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 08/2024

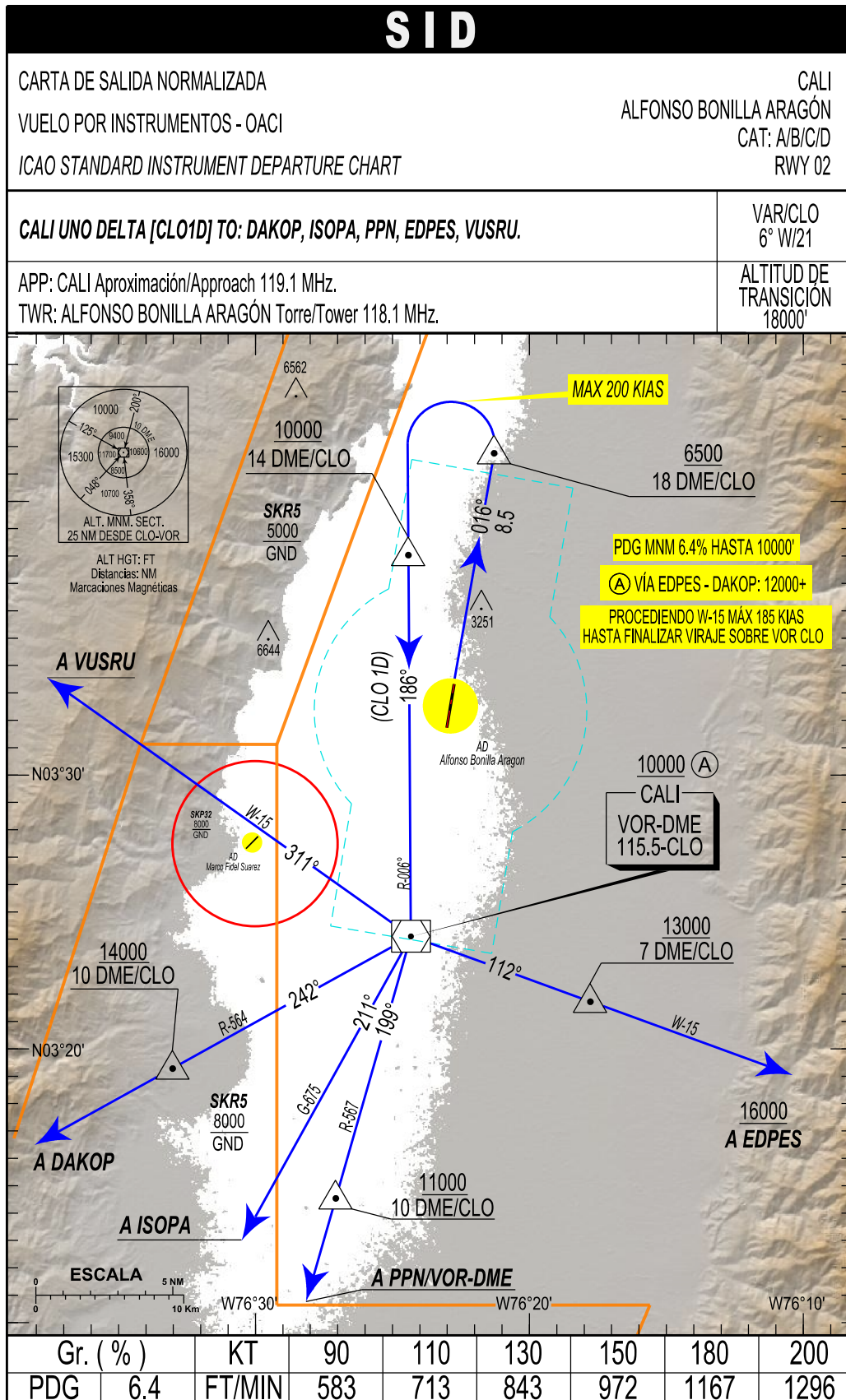


GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 01/09/23

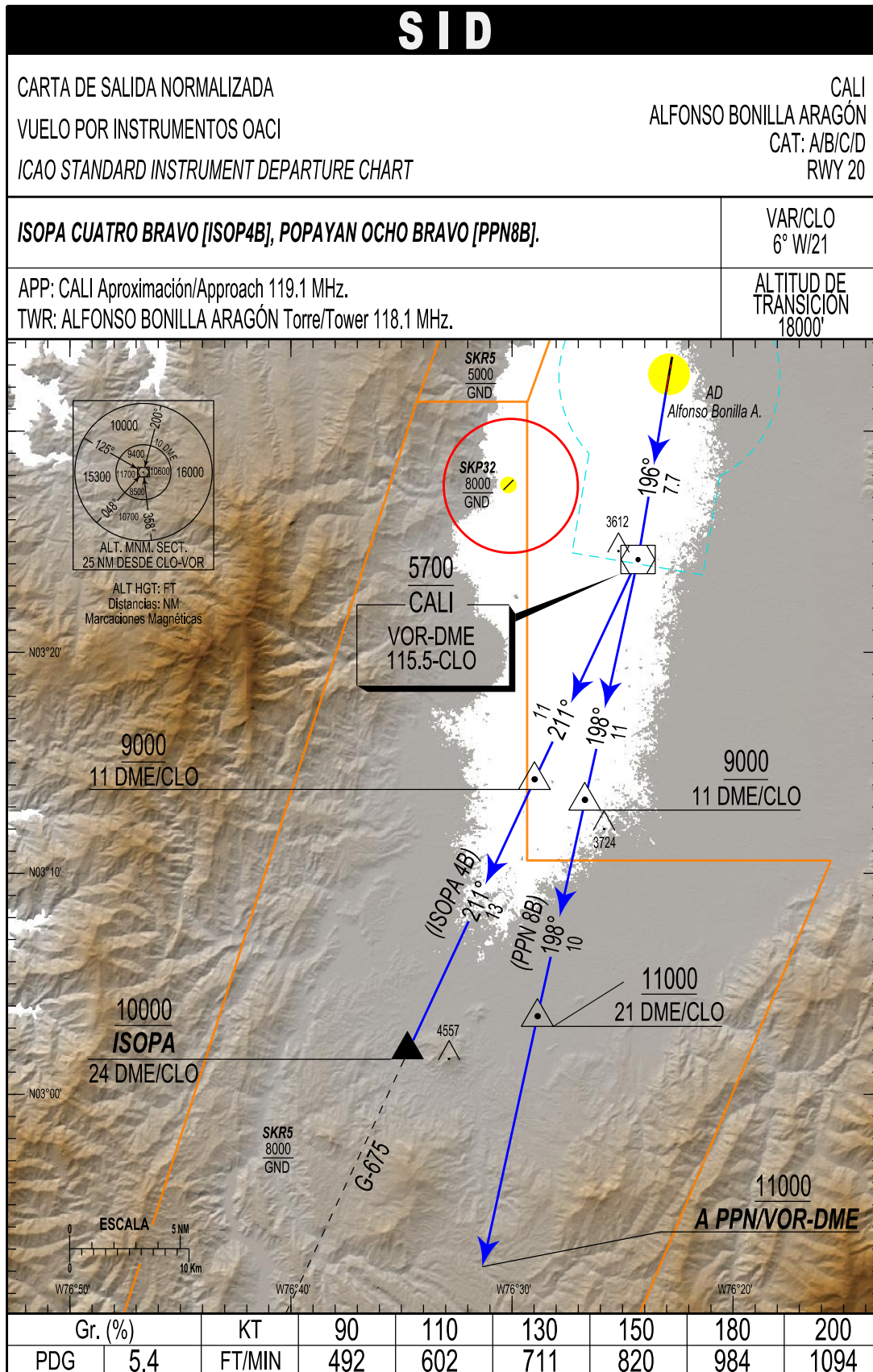


GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 07/06/23

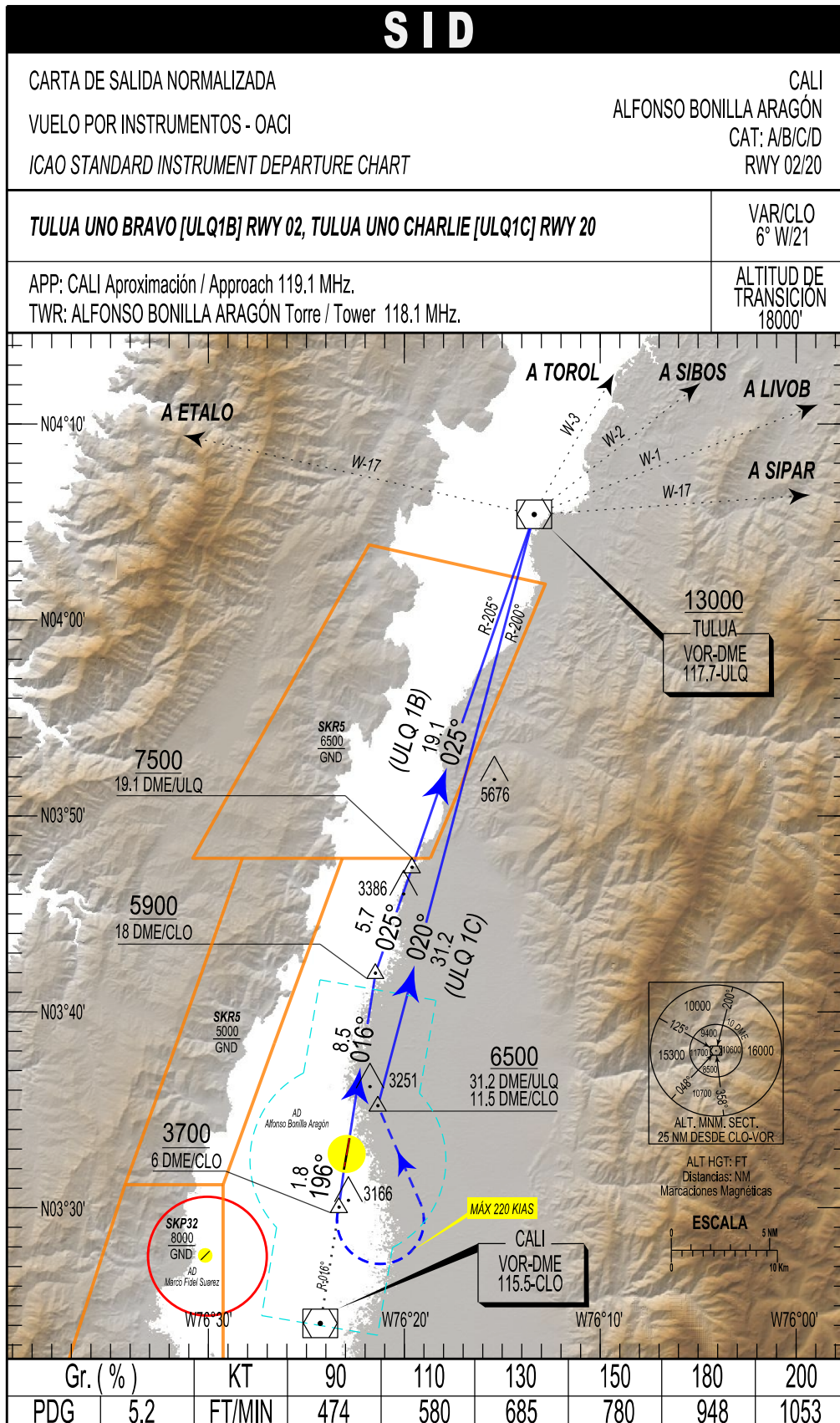




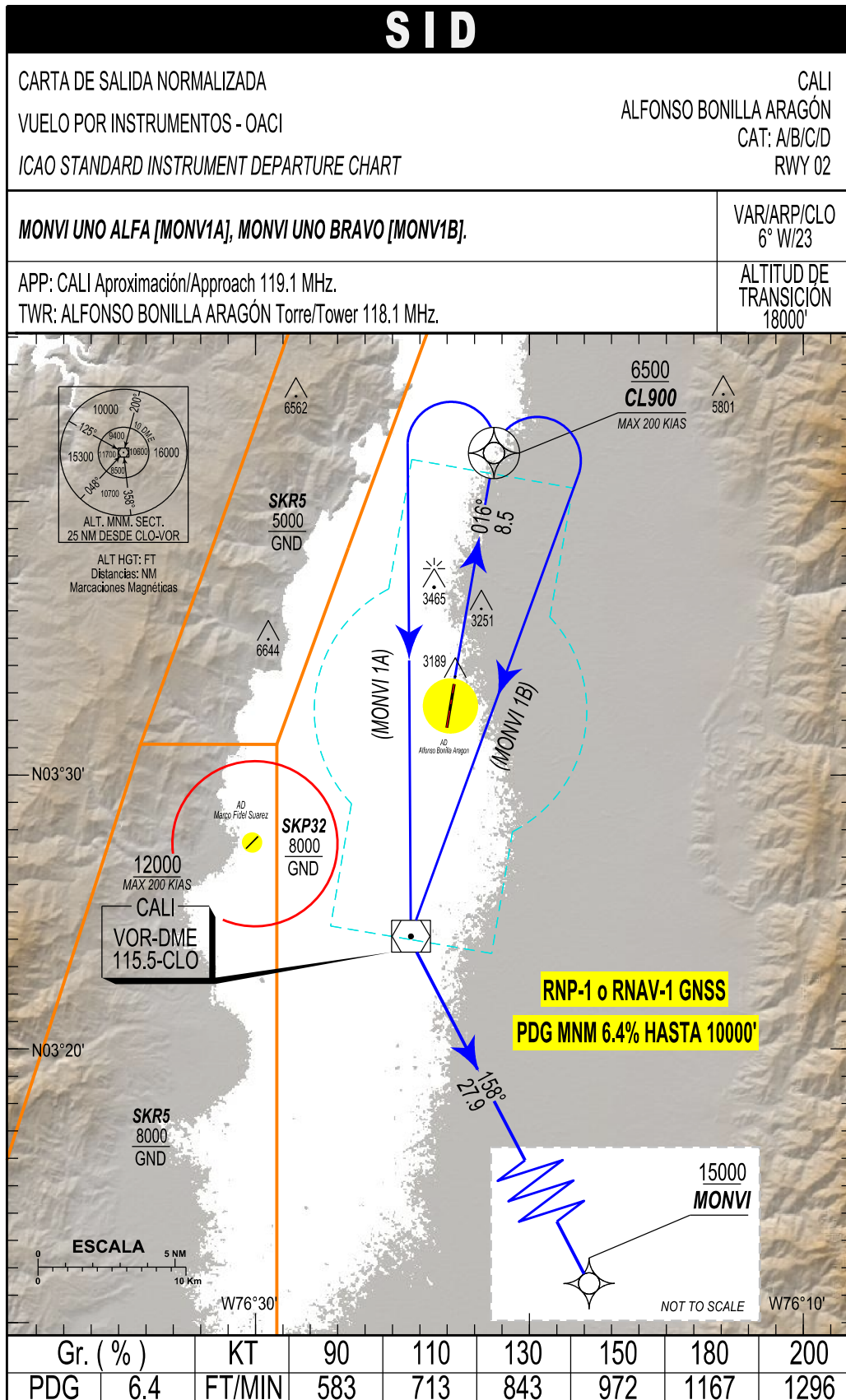
GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 070903



GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 010923

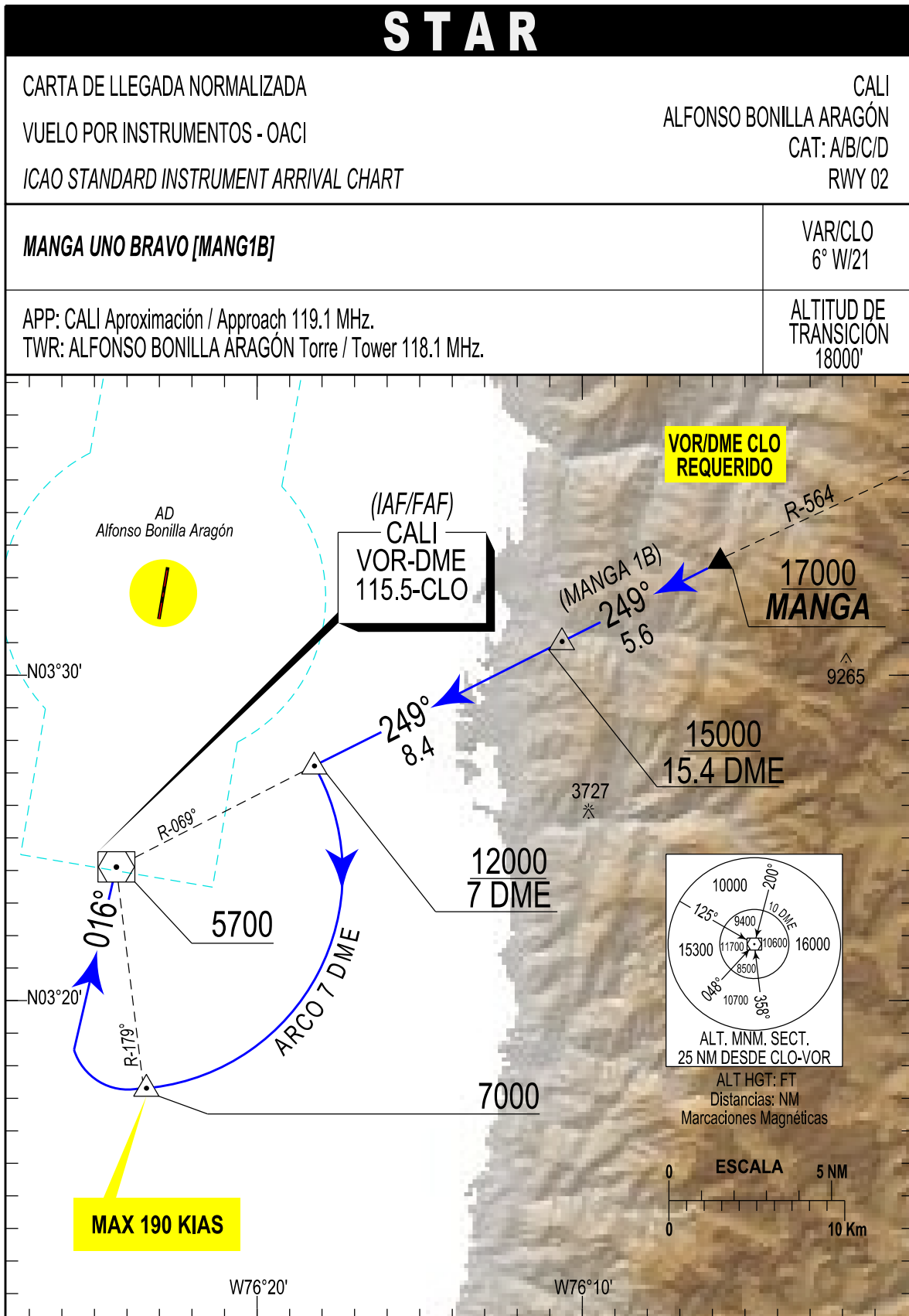


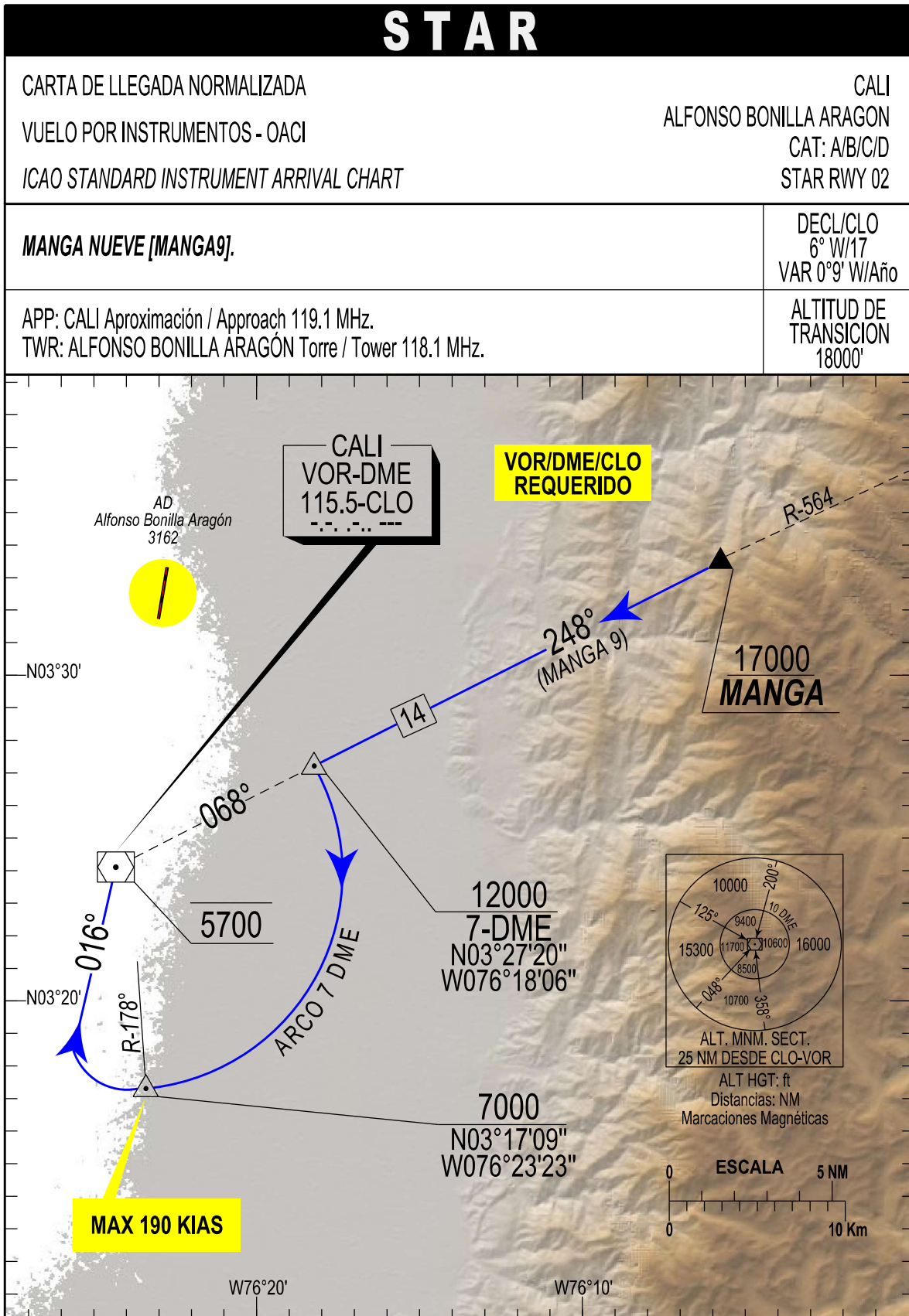
GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - DMVCL

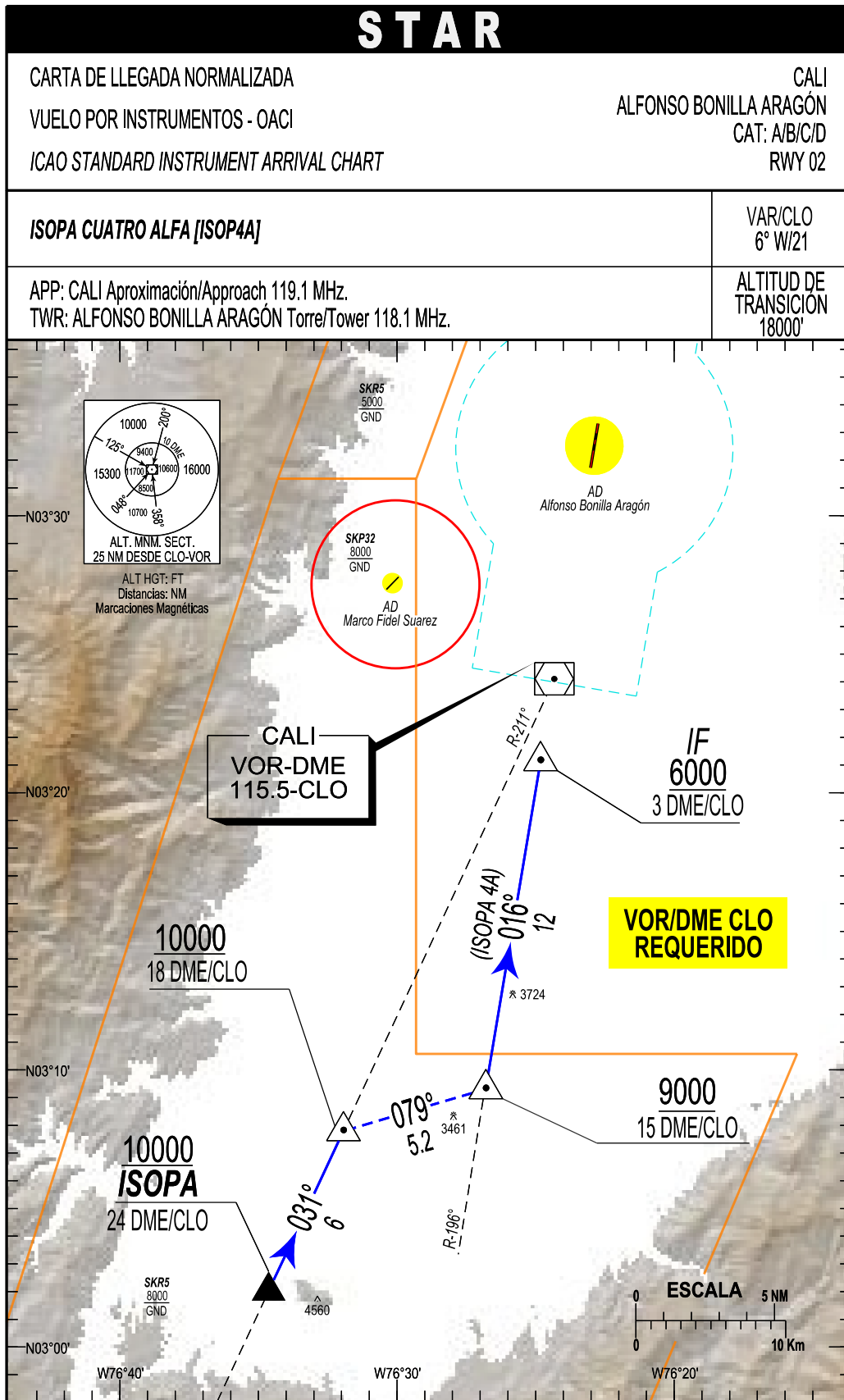


**CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL / SID RWY 02**

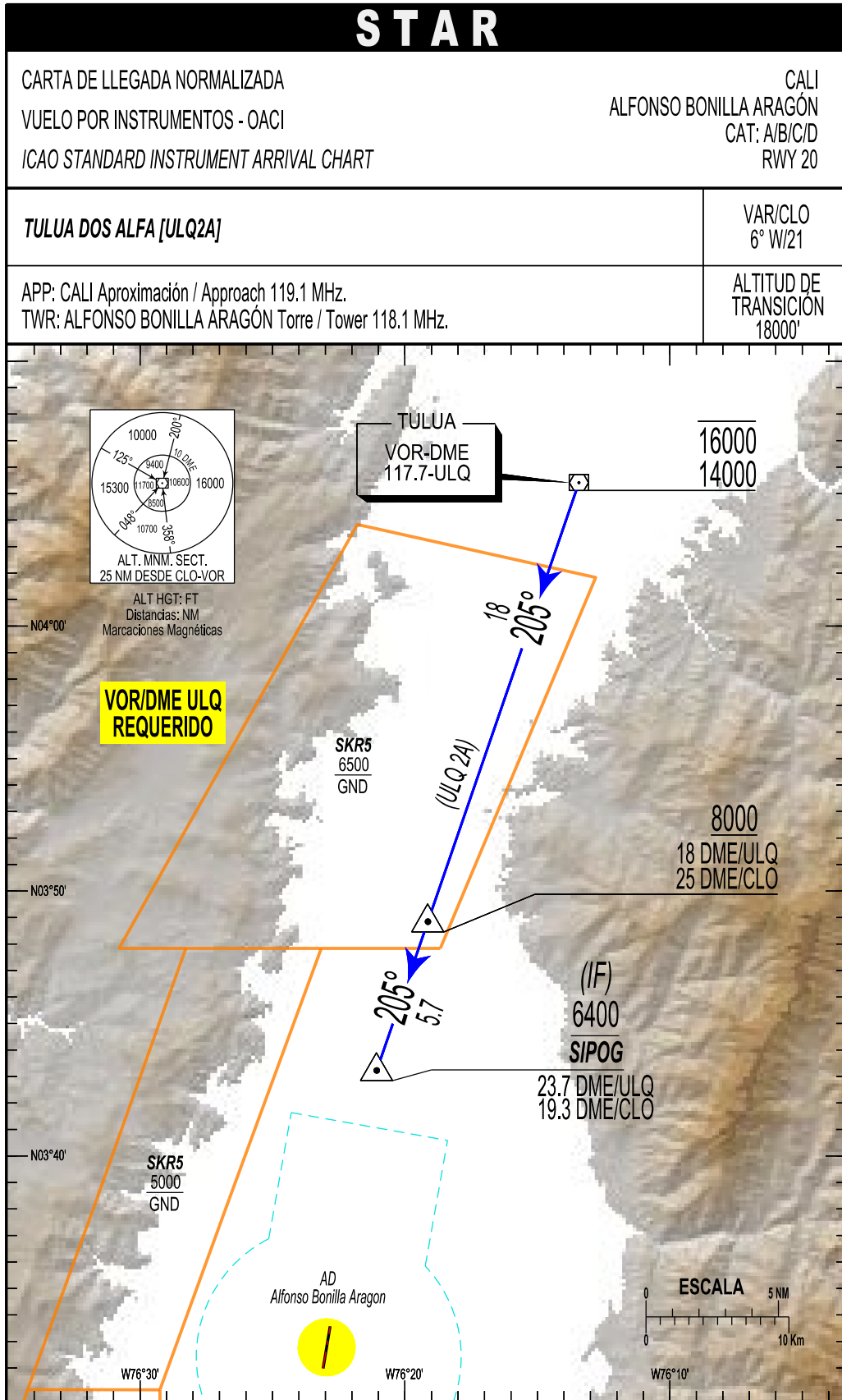
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	Latitud/Longitud (WGS84) (0°/0'/0.00")	FB/FO	RUMBO / HEADING M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG
<b>MONVI 1A</b>									
CF	CL900	N 03°41' 51.98" W076' 21' 16.50"	FO	016°(010.00°)	8,51	X	6500+	200	6,40%
DF	VOR CLO	N 03° 24' 03.05" W076° 24' 23.34"	FB	X	X	L	12000 +	200	6,40%
TF	MONVI	N 02° 59' 13.00" W076° 11' 28.00"	FB	158° (152.38°)	27,9	X	15000 +	X	X
<b>MONVI 1B</b>									
CF	CL900	N 03°41' 51.98" W076' 21' 16.50"	FO	016°(010.00°)	8,51	X	6500+	200	6,40%
DF	VOR CLO	N 03° 24' 03.05" W076° 24' 23.34"	FB	X	X	R	12000+	200	6,40%
TF	MONVI	N 02° 59' 13.00" W076° 11' 28.00"	FB	158° (152.38°)	27,9	X	15000 +	X	X

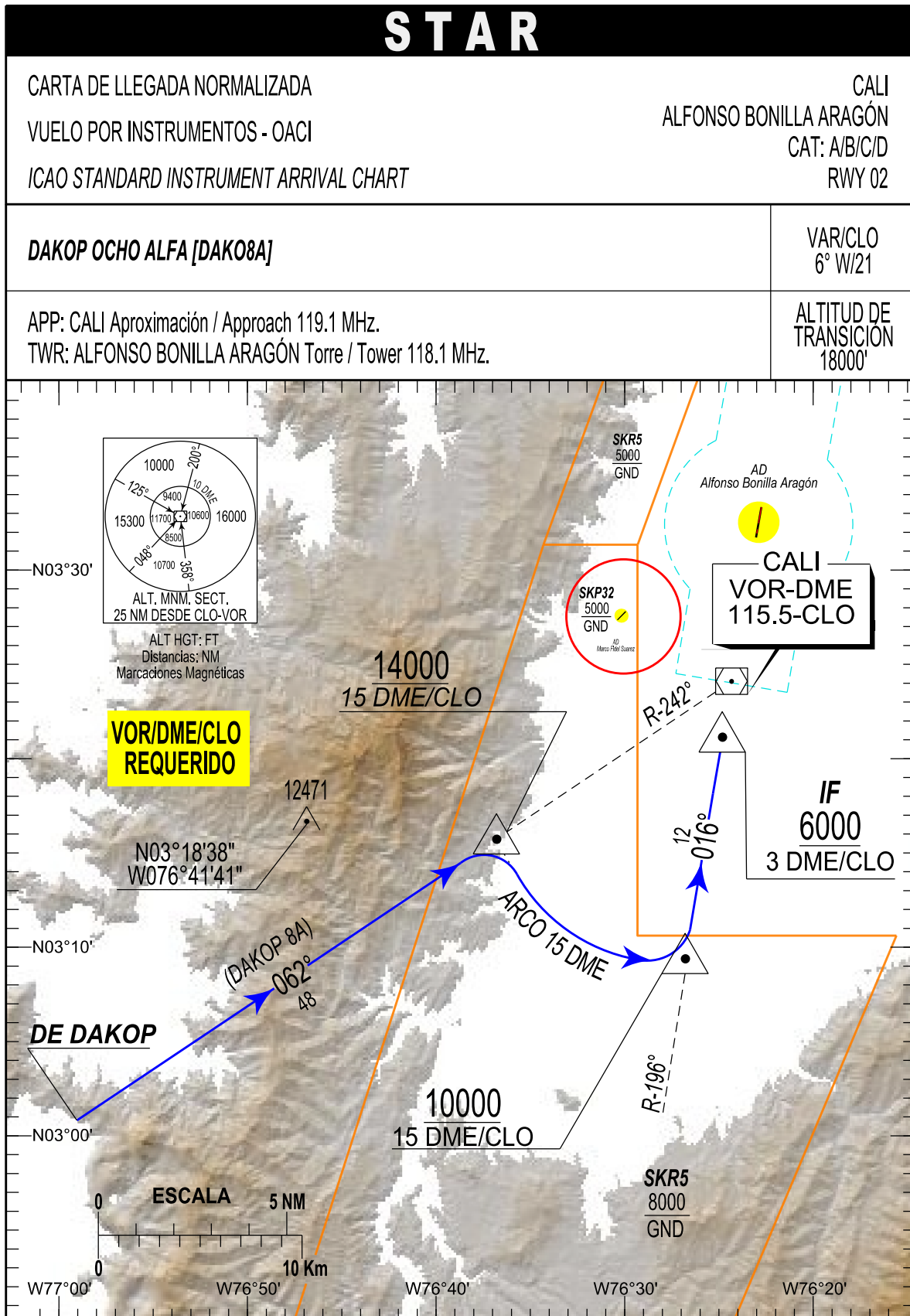




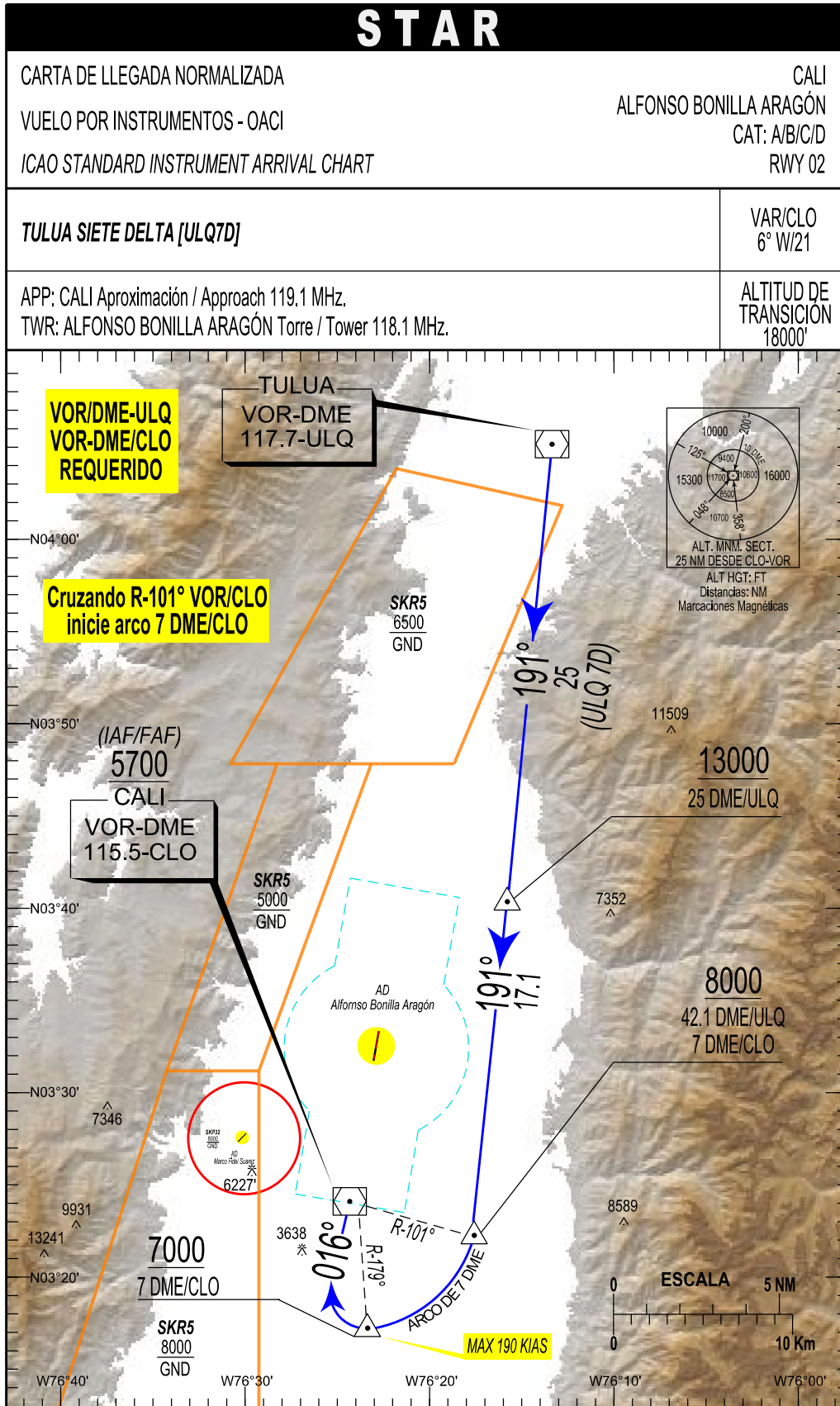


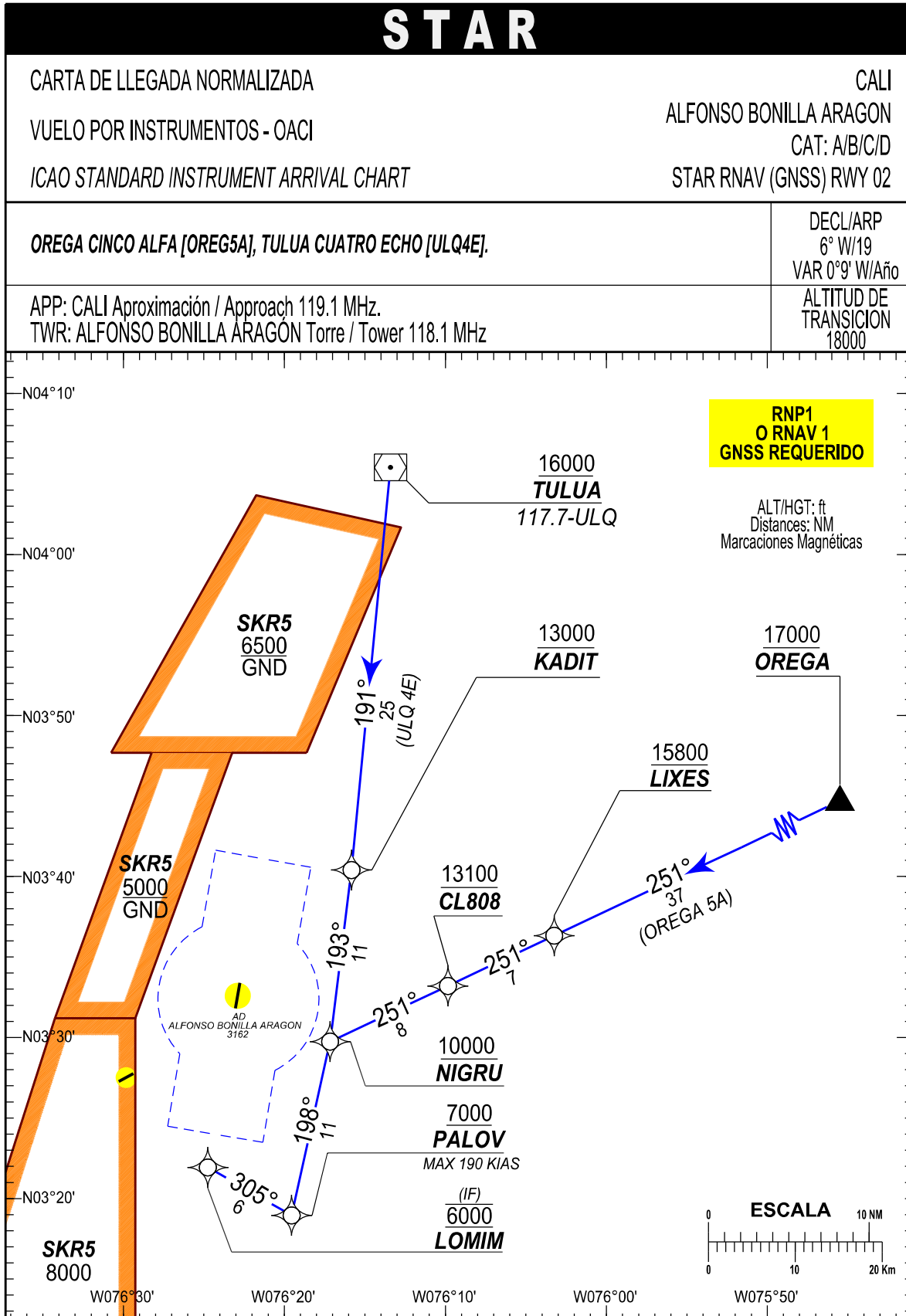






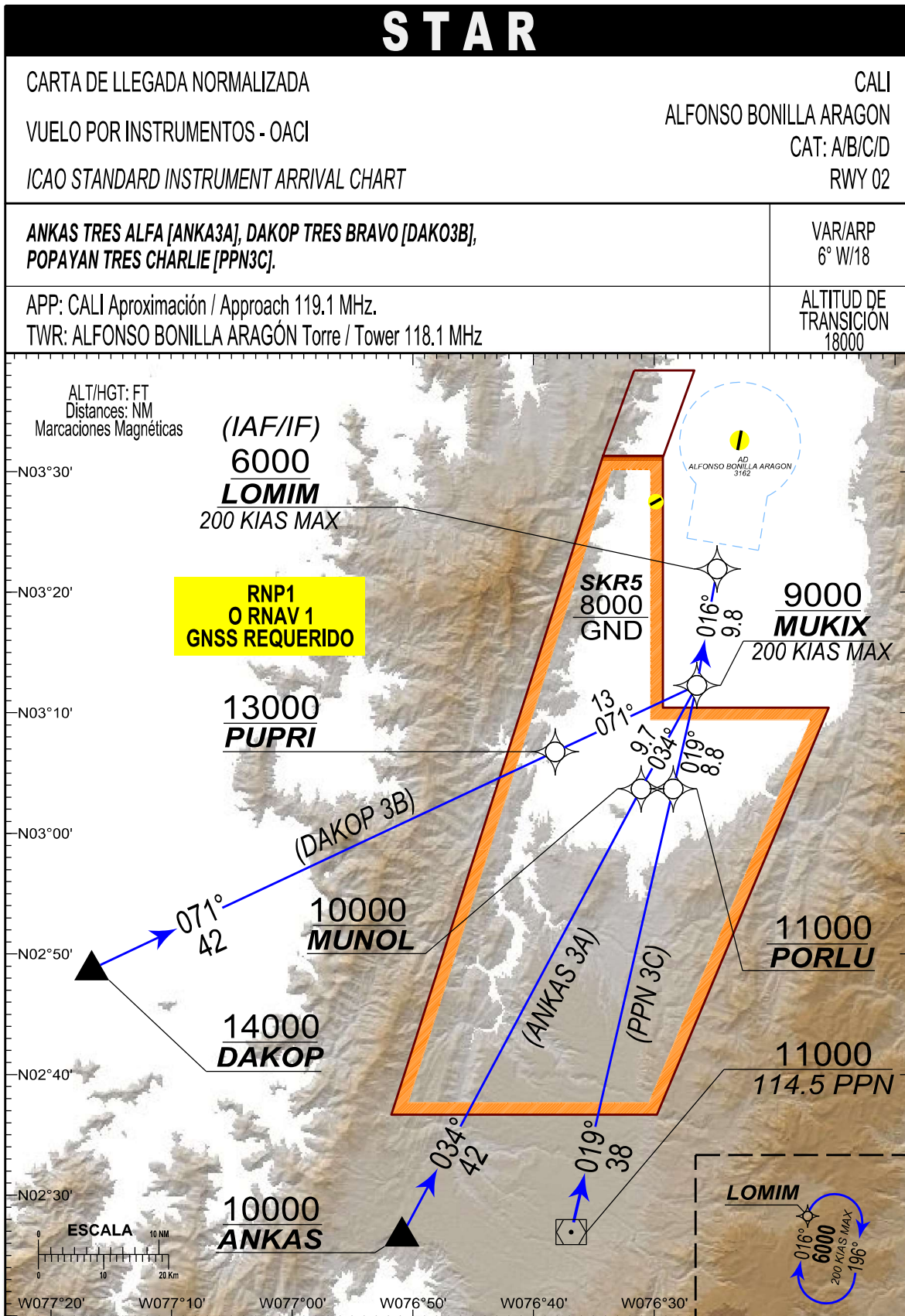
GRUPO DISEÑO PROCEDIMIENTOS DE VUELO - 07/19/23





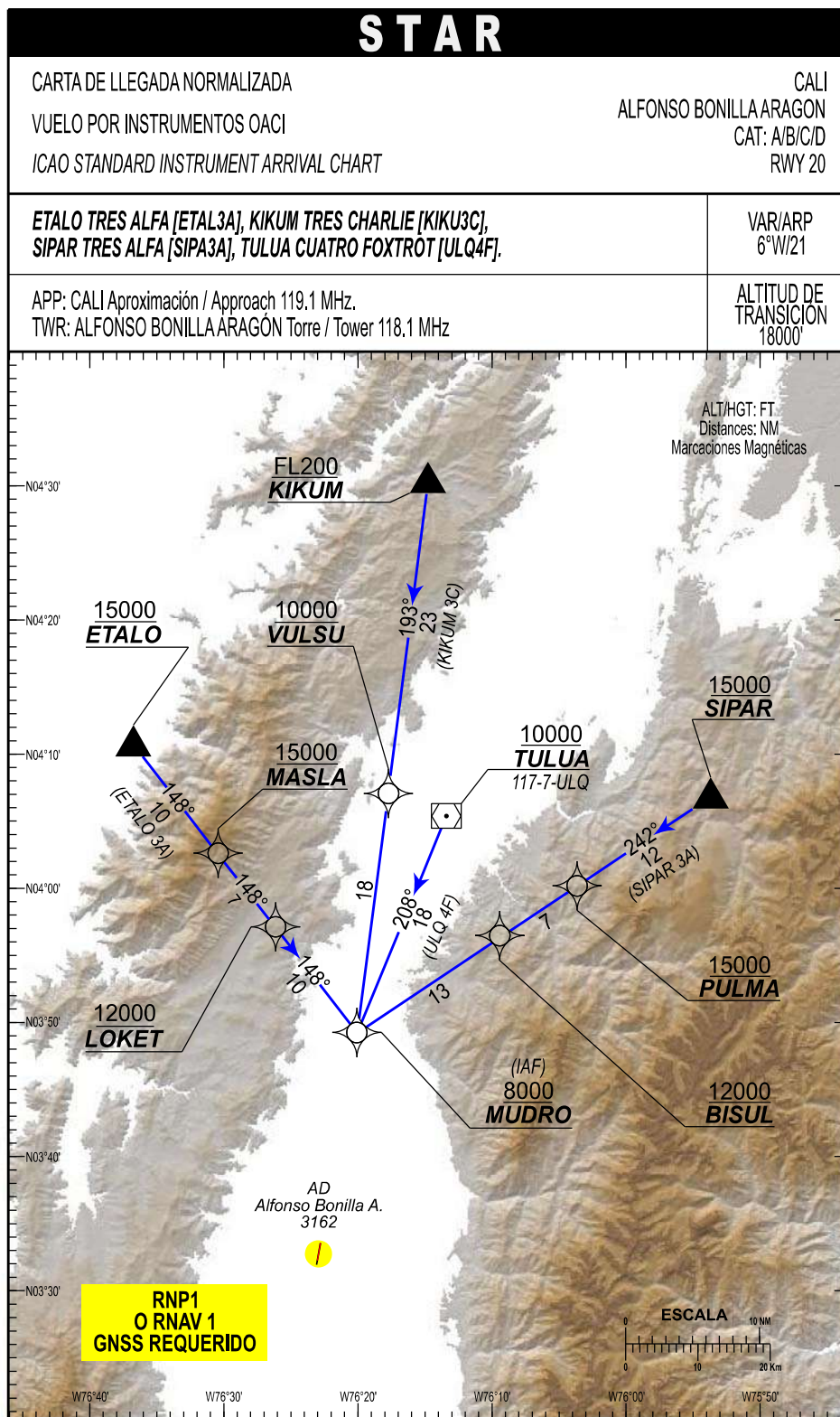
**CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL / STAR6 RNAV (GNSS) RWY02**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°10'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°10'0.00"	FB / FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG
<b>OREGA 5A</b>										
IF	OREGA	03°52'07.00"	075°29'48.00"	X	X	X	X	17000+	X	X
TF	LIXES	03°36'19.15"	076°03'14.65"	FB	250.84° (244.80°)	36.94	X	15800+	X	X
TF	CL808	03°33'12.21"	076°09'50.37"	FB	250°78'(244.82°)	7.29	X	13100+	X	X
TF	NIGRU	03°29'44.74"	076°17'09.55"	FB	250.69° (244.82°)	8.09	X	10000+	X	X
TF	PALOV	03°18'56.91"	076°19'32.79"	FB	198.34° (192.53°)	11.01	X	7000+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	305.48° (299.71°)	6.0	X	6000 AT	X	X
<b>TULUA 4E</b>										
IF	VOR ULQ	04°05'24.00"	076°13'25.00"	X	X	X	X	16000+	X	X
TF	KADIT	03°40'24.00"	076°15'50.00"	FB	191.46° (185.54°)	25.0	X	13000+	X	X
TF	NIGRU	03°29'44.74"	076°17'09.55"	FB	193.00° (187.13°)	10.68	X	10000+	X	X
TF	PALOV	03°18'56.91"	076°19'32.79"	FB	198.34° (192.53°)	11.01	X	7000+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	305.48° (299.71°)	6.0	X	6000 AT	X	X



**CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL / STAR RNAV (GNSS) RWY02**

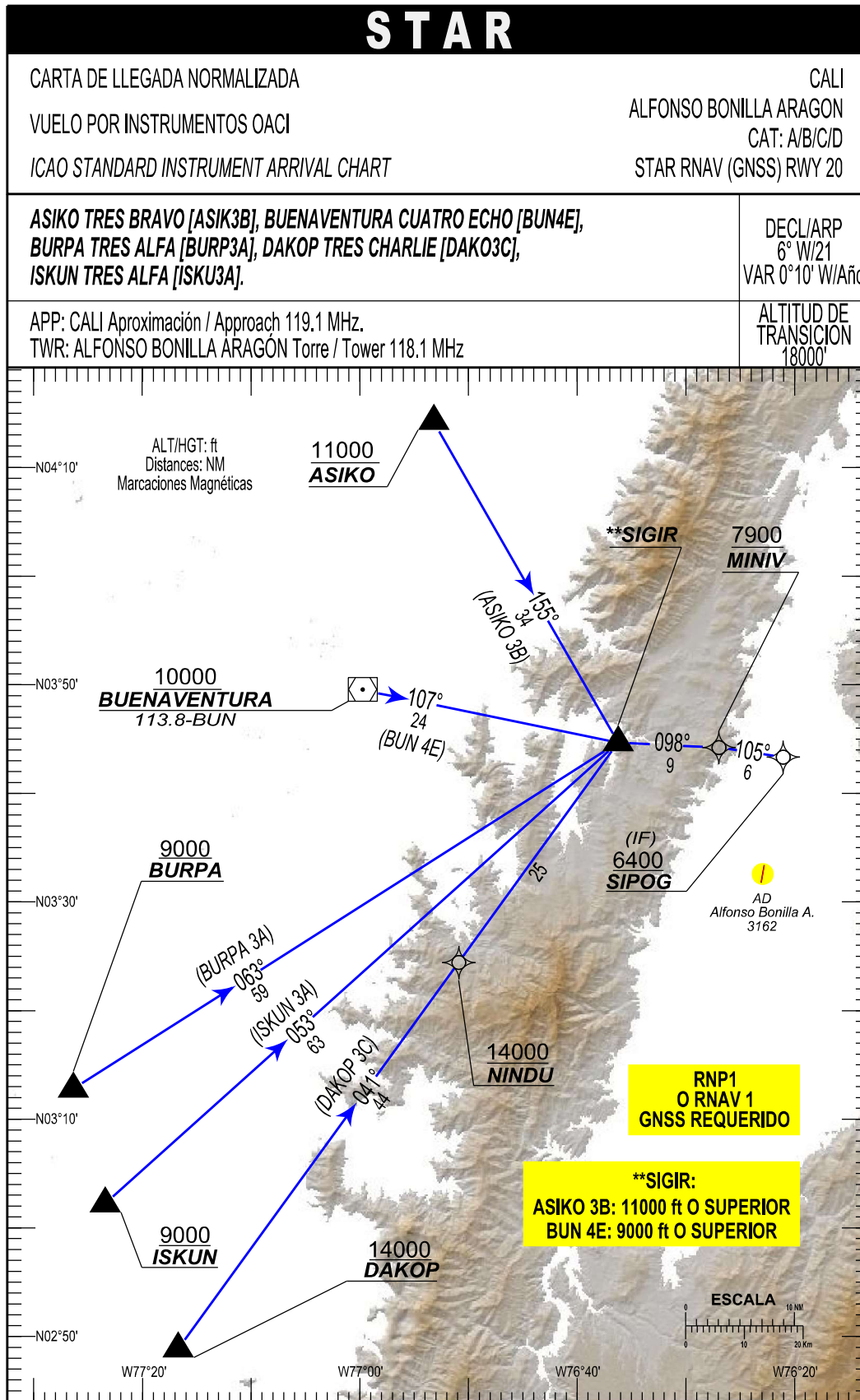
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°'0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°'0'0.00"	FB / FO	RUMBO (T°)	M°	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG	PERF DE NAV
<b>ANKAS 3A</b>												
IF	ANKAS	02°26'42.00"	076°50'52.00"	X	X		X	X	10000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUNOL	03°03'41.40"	076°31'02.97"	FB	034° (028.2°)		41.82	X	10000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUKIX	03°12'16.73"	076°26'25.59"	FB	034° (028.2°)		9.7	X	9000+	200-	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	LOMIM (IAF/IF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016° (009.85°)		9.8	X	6000+	200-	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>DAKOP 3B</b>												
IF	DAKOP	02°48'46.00"	077°16'35.00"	X	X		X	X	14000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	PUPRI	03°06'46.28"	076°38'10.51"	FB	071° (064.9°)		42.4	X	13000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUKIX	03°12'16.73"	076°26'25.59"	FB	071° (064.9°)		13.0	X	9000+	200-	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	LOMIM (IAF/IF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016° (009.85°)		9.8	X	6000+	200-	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>POPAYAN 3C</b>												
IF	VOR PPN	02°26'56.00"	076°36'51.00"	X	X		X	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	PORLU	03°03'41.74"	076°28'24.11"	FB	019° (012.9°)		37.5	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUKIX	03°12'16.73"	076°26'25.59"	FB	019° (012.9°)		8.8	X	9000+	200-	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	LOMIM (IAF/IF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016° (009.85°)		9.8	X	6000+	200-	X	RNP1 ó RNAV 1





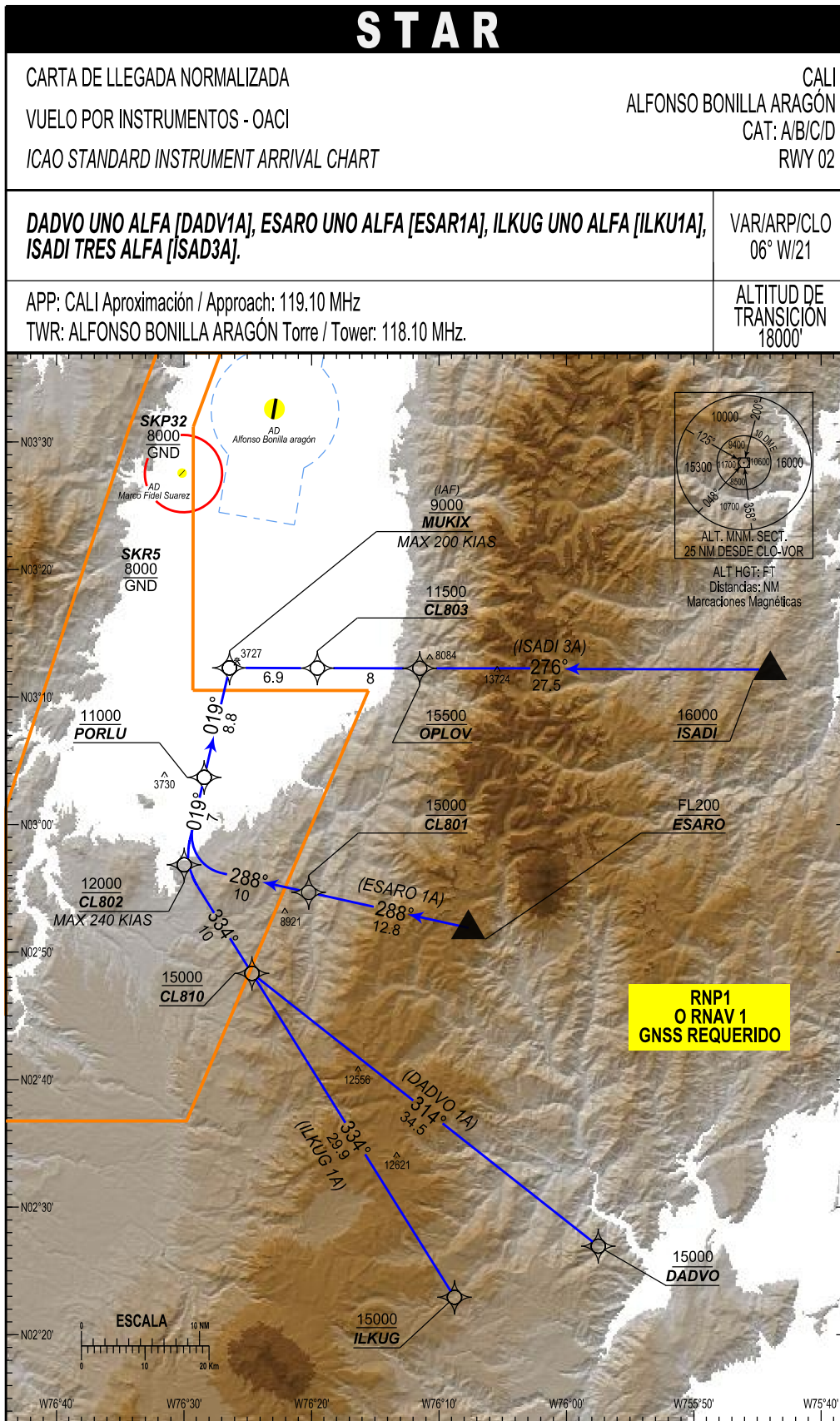
CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL / STAR RNAV (GNSS) RWY20

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) / 0° / 0.00 "	LONGITUD (WHISKEY) 0° / 0' / 0.00"	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NIM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG %	PERF DE NAV
<b>ETALO 3A</b>											
IF	ETALO	04°10'43"	076°36'47"	FB	X	X	X	15000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MASLA	04°02'34"	076°30'29"	FB	148° (142.10°)	10	X	15000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	LOKET	03°57'02"	076°26'09"	FB	148° (142.10°)	7	X	12000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUDRO(IAF)	03°49'09.31"	076°20'01.57"	FB	148° (142.00°)	10	X	8000+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>KIKUM 3C</b>											
IF	KIKUM	04°30'29"	076 14 49	FB	X	X	X	FL200+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	VULSU	04°07'08"	076 17 45	FB	193° (187.11°)	23	X	10000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUDRO(IAF)	03°49'09.31"	076 20 01.57	FB	193° (187.14°)	18	X	8000+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>TULUA 4F</b>											
IF	VOR ULQ	04°05'24"	076°13'25"	FB	X	X	X	10000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUDRO(IAF)	03°49'09.31"	076°20'01.57"	FB	208° (202.13°)	18	X	8000+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>SIPAR 3A</b>											
IF	SIPAR	04°06'53"	075°53'40"	FB	X	X	X	15000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	PULMA	04°00'10"	076°03'38.87"	FB	242° (236.10°)	12	X	15000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BISUL	03°56'15"	076°09'28.12"	FB	242° (236.10°)	7	X	12000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MUDRO(IAF)	03°49'09.31"	076°20'01.57"	FB	242° (236.13°)	13	X	8000+	200	X	RNP1 ó RNAV 1



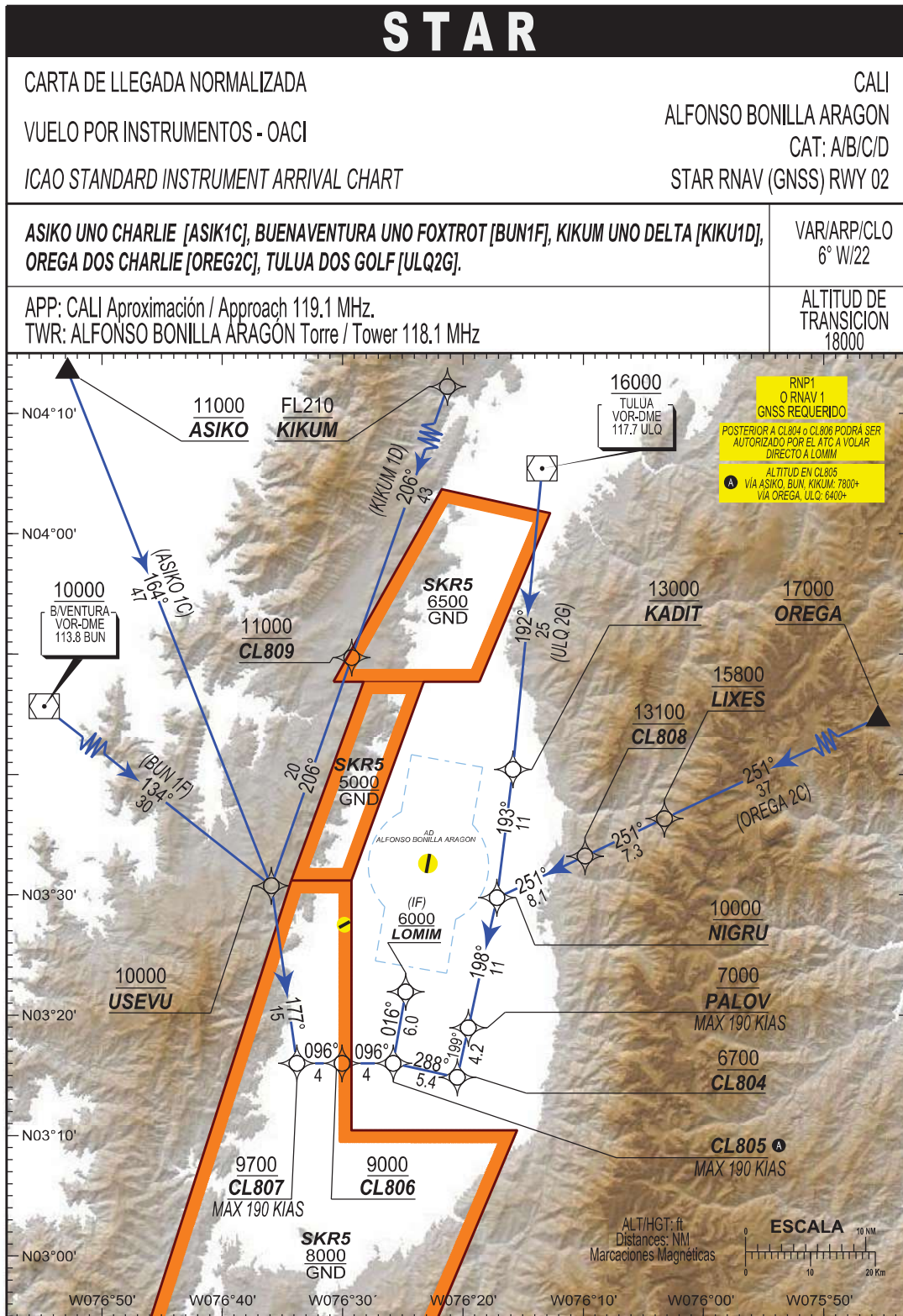
CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL / STAR9 RNAV (GNSS) RWY20

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0° / 0' / 0.00 "	LONGITUD (WHISKEY) 0° / 0' / 0.00 "	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTS)	PDG %	PERF DE NAV
<b>ASIKO 3B</b>											
IF	ASIKO	04°14'29"	076°53'22"	FB	X	X	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIGIR	03°44'44"	076°36'14"	FB	155° (149.53°)	34	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MINIV	03°44'16.17"	076°26'57.83"	FB	098° (92.50°)	9	L	7900+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIPOG(IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	105° (99.47°)	6	R	6400+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>BUENAVENTURA 4E</b>											
IF	VOR BUN	03°49'31"	076°59'43"	FB	X	X	X	10000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIGIR	03°44'44"	076°36'14"	FB	107° (101.28°)	24	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MINIV	03°44'16.17"	076°26'57.83"	FB	098° (92.50°)	9	L	7900+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIPOG(IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	105° (99.47°)	6	R	6400+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>BURPA 3A</b>											
IF	BURPA	03°12'35"	077°26'17"	FB	X	X	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIGIR	03°44'44"	076°36'14"	FB	063° (57.23°)	59	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MINIV	03°44'16.17"	076°26'57.83"	FB	098° (92.50°)	9	R	7900+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIPOG(IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	105° (99.47°)	6	R	6400+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>ISKUN 3A</b>											
IF	ISKUN	03°01'59"	077°23'20"	FB	X	X	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIGIR	03°44'44"	076°36'14"	FB	053° (47.53°)	63	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MINIV	03°44'16.17"	076°26'57.83"	FB	098° (92.50°)	9	R	7900+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIPOG(IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	105° (99.47°)	6	R	6400+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
<b>DAKOP 3C</b>											
IF	DAKOP	02°48'46"	077°16'35"	FB	X	X	X	14000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	NINDU	03°24'22.30"	076°50'52.60"	FB	041° (35.57°)	44	X	14000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIGIR	03°44'44"	076°36'14"	FB	041° (35.50°)	25	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	MINIV	03°44'16.17"	076°26'57.83"	FB	098° (92.50°)	9	R	7900+	200	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	SIPOG(IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	105° (99.47°)	6	R	6400+	X	X	RNP1 ó RNAV 1



**CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON**  
**SKCL / STAR RWY 02**

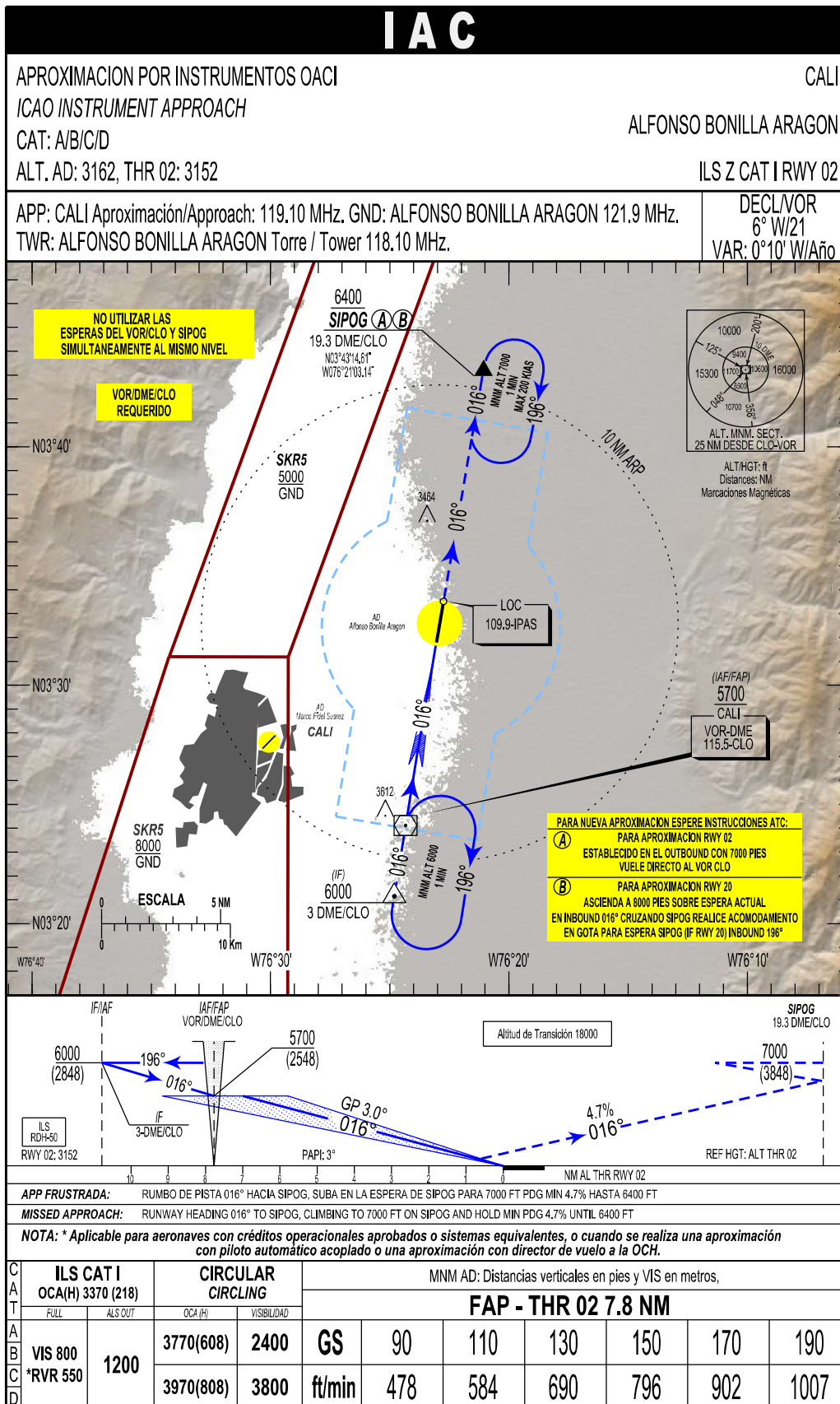
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	Latitud/Longitud (WGS84) (0°/0'/0.00")	FB/FO	RUMBO / HEADING M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LÍMITE DE VELOCIDAD (KT)	PDG
<b>DADVO 1A</b>									
IF	<b>DADVO</b>	N 02° 26' 56.33" W075° 57' 30.63"	X	X	X	X	15000 +	X	X
TF	<b>CL810</b>	N 02° 48' 19.72" W076° 24' 39.51"	FB	314° (308.09°)	34,5	X	15000 +	X	X
TF	<b>CL802</b>	N 02° 56' 50.27" W076° 29' 58.80"	FB	334° (327.84°)	10	X	12000 +	240	X
TF	<b>PORLU</b>	N 03° 03' 41.74" W076° 28' 24.11"	FB	019° (013.03°)	7	X	11000 +	X	X
TF	<b>MUKIX (IAF)</b>	N 03° 12' 16.73" W076° 26' 25.59"	FB	019° (013.03°)	8,8	X	9000 +	200	X
<b>ESARO 1A</b>									
IF	<b>ESARO</b>	N 02° 51' 54.00" W076° 07' 41.16"	X	x	X	X	FL 200 +	X	X
TF	<b>CL801</b>	N 02° 54' 40.68" W076° 20' 12.96"	FB	288° (282.44°)	12.8	X	15000 +	X	X
TF	<b>CL802</b>	N 02° 56' 50.27" W076° 29' 58.80"	FB	288° (282.41°)	10	X	12000 +	240	X
TF	<b>PORLU</b>	N 03° 03' 41.74" W076° 28' 24.11"	FB	019° (013.03°)	7	X	11000 +	X	X
TF	<b>MUKIX (IAF)</b>	N 03° 12' 16.73" W076° 26' 25.59"	FB	019° (013.03°)	8.8	X	9000 +	200	X
<b>ILKUG 1A</b>									
IF	<b>ILKUG</b>	N 02° 22' 55.77" W076° 08' 46.99"	X	X	X	X	15000 +	X	X
TF	<b>CL810</b>	N 02° 48' 19.72" W076° 24' 39.51"	FB	334° (327.85°)	29,9	X	15000 +	X	X
TF	<b>CL802</b>	N 02° 56' 50.27" W076° 29' 58.80"	FB	334° (327.84°)	10	X	12000 +	240	X
TF	<b>PORLU</b>	N 03° 03' 41.74" W076° 28' 24.11"	FB	019° (013.03°)	7	X	11000 +	X	X
TF	<b>MUKIX (IAF)</b>	N 03° 12' 16.73" W076° 26' 25.59"	FB	019° (013.03°)	8.8	X	9000 +	200	X
<b>ISADI 3A</b>									
IF	<b>ISADI</b>	N03° 12' 12.00" W075° 44' 01.00"	X	X	X	X	16000+	X	X
TF	<b>OPLOV</b>	N03° 12' 15.07" W076° 11' 30.49"	FB	276° (270.12°)	27,5	X	15500+	X	X
TF	<b>CL803</b>	N03°12' 15.99" W076° 19' 32.40"	FB	276° (270.11°)	8	X	11500+	X	X
TF	<b>MUKIX (IAF)</b>	N 03° 12' 16.73" W076° 26' 25.59"	FB	276° (270.11°)	6.9	X	9000+	200	X



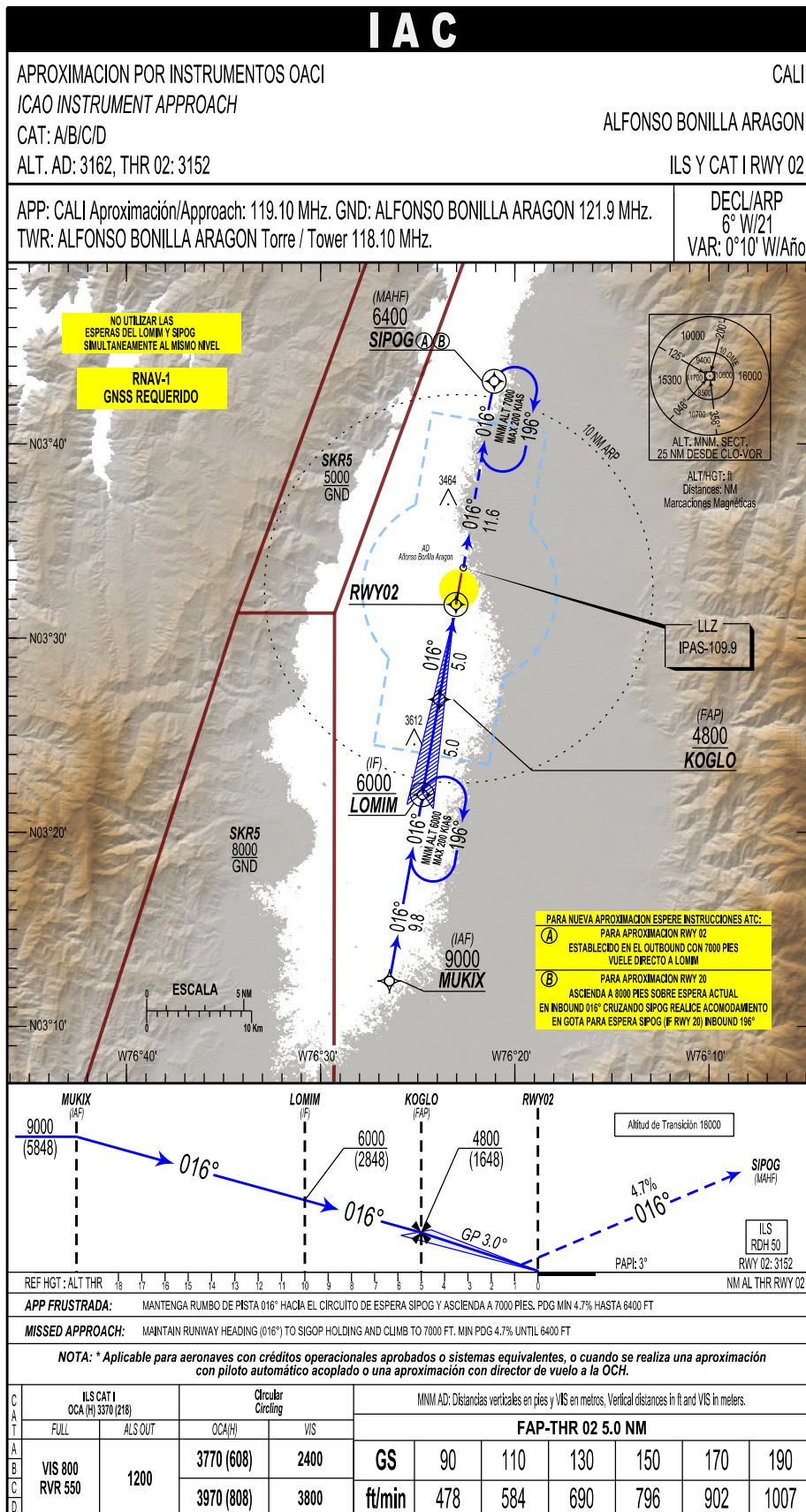
## CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON

## SKCL / RWY02

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00 "	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB / FO	RUMBO (T°) M°	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG
<b>ASIKO 1C</b>										
IF	ASIKO	04°14'29.00"	076°53'22.00"	X	X	X	X	11000+	X	X
TF	USEVU	03°30'44.67"	076°35'54.64"	FB	164°(158.17°)	46.89	X	10000+	X	X
TF	CL807	03°15'59.60"	076°33'46.82"	FB	177°(171.74°)	14.83	X	9700+	190	X
TF	CL806	03°15'59.61"	076°29'46.86"	FB	096°(090.00°)	4.0	X	9000+	X	X
TF	CL805	03°15'59.62"	076°25'46.90"	FB	096°(090.00°)	4.0	X	7800+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016°(09.90°)	6.0	X	6000 +	X	X
<b>BUENAVENTURA 1F</b>										
IF	VOR BUN	03°49'31.00"	076°59'43.00"	X	X	X	X	10000+	X	X
TF	USEVU	03°30'44.67"	076°35'54.64"	FB	134°(128.14°)	30.26	X	10000+	X	X
TF	CL807	03°15'59.60"	076°33'46.82"	FB	177°(171.74°)	14.83	X	9700+	190	X
TF	CL806	03°15'59.61"	076°29'46.86"	FB	096°(90.00°)	4.0	X	9000+	X	X
TF	CL805	03°15'59.62"	076°25'46.90"	FB	096°(90.00°)	4.0	X	7800+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016°(09.90°)	6.0	X	6000 +	X	X
<b>OREGA 2C</b>										
IF	OREGA	03°52'07.00"	075°29'48.00"	X	X	X	X	17000+	X	X
TF	LIXES	03°36'19.15"	076°03'14.65"	FB	251° (244.84°)	36.94	X	15800+	X	X
TF	CL808	03°33'12.21"	076°09'50.37"	FB	251° (244.82°)	7.29	X	13100+	X	X
TF	NIGRU	03°29'44.74"	076°17'09.55"	FB	251° (244.82°)	8.09	X	10000+	X	X
TF	PALOV	03°18'56.91"	076°19'32.79"	FB	198° (191.97°)	11.01	X	7000+	190	X
TF	CL804	03°14'49.87"	076°20'27.66"	FB	199°(192.58°)	4.2	X	6700+	X	X
TF	CL805	03°15'59.62"	076°25'46.90"	FB	288°(281.70°)	5.45	X	6400+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016° (09.33°)	6.0	X	6000 +	X	X
<b>TULUA 2G</b>										
IF	VOR ULQ	04°05'24.00"	076°13'25.00"	X	X	X	X	16000+	X	X
TF	KADIT	03°40'24.00"	076°15'50.00"	FB	192° (185.55°)	25.0	X	13000+	X	X
TF	NIGRU	03°29'44.74"	076°17'09.55"	FB	193° (186.57°)	10.68	X	10000+	X	X
TF	PALOV	03°18'56.91"	076°19'32.79"	FB	198° (191.97°)	11.01	X	7000+	190	X
TF	CL804	03°14'49.87"	076°20'27.66"	FB	199°(192.58°)	4.2	X	6700+	X	X
TF	CL805	03°15'59.62"	076°25'46.90"	FB	288°(281.70°)	5.45	X	6400+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016° (09.33°)	6.0	X	6000 +	X	X
<b>KIKUM 1D</b>										
IF	KIKUM	04°30'29.00"	076°14'49.00"	X	X	X	X	FL210+	X	X
TF	CL809	03°49'41.75"	076°29'14.01"	FB	206°(199.55°)	43.07	X	11000+	X	X
TF	USEVU	03°30'44.67"	076°35'54.64"	FB	206°(199.50°)	20	X	10000+	X	X
TF	CL807	03°15'59.60"	076°33'46.82"	FB	177°(171.74°)	14.83	X	9700+	190	X
TF	CL806	03°15'59.61"	076°29'46.86"	FB	096°(90.00°)	4.0	X	9000+	X	X
TF	CL805	03°15'59.62"	076°25'46.90"	FB	096°(90.00°)	4.0	X	7800+	190	X
TF	LOMIM	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FB	016°(09.90°)	6.0	X	6000+	X	X





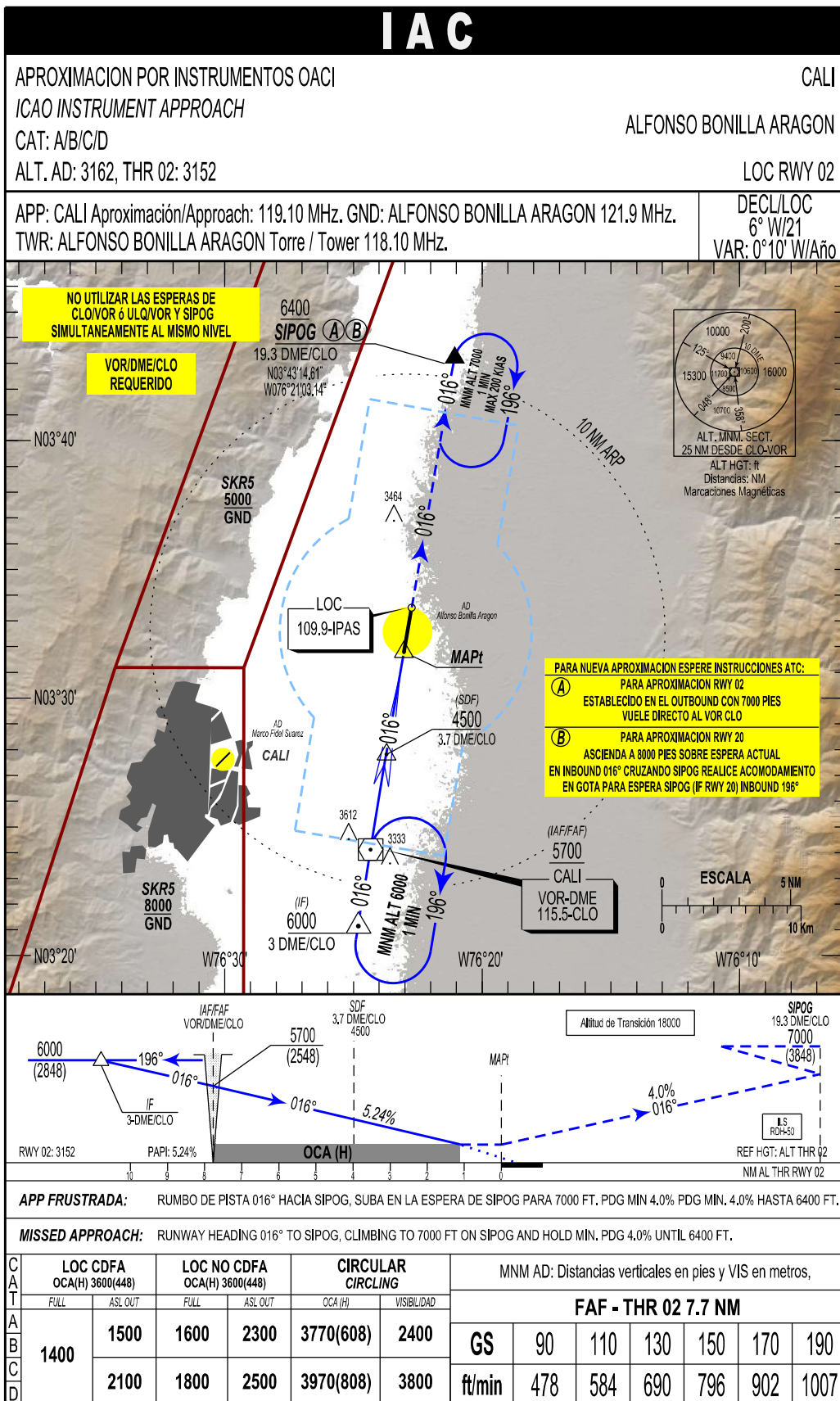


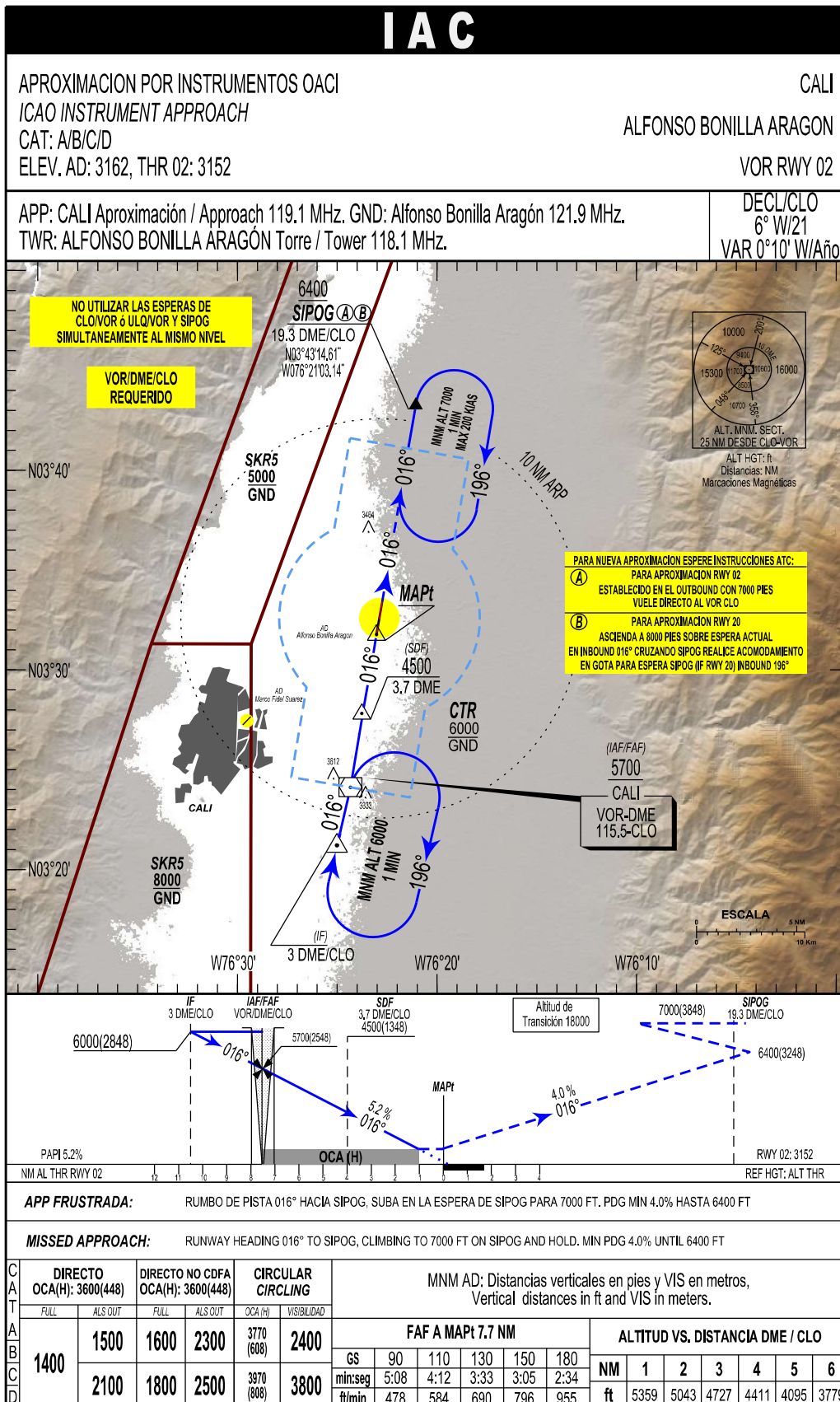
CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL / IAC2 / ILS-Y RWY 02 / RNAV

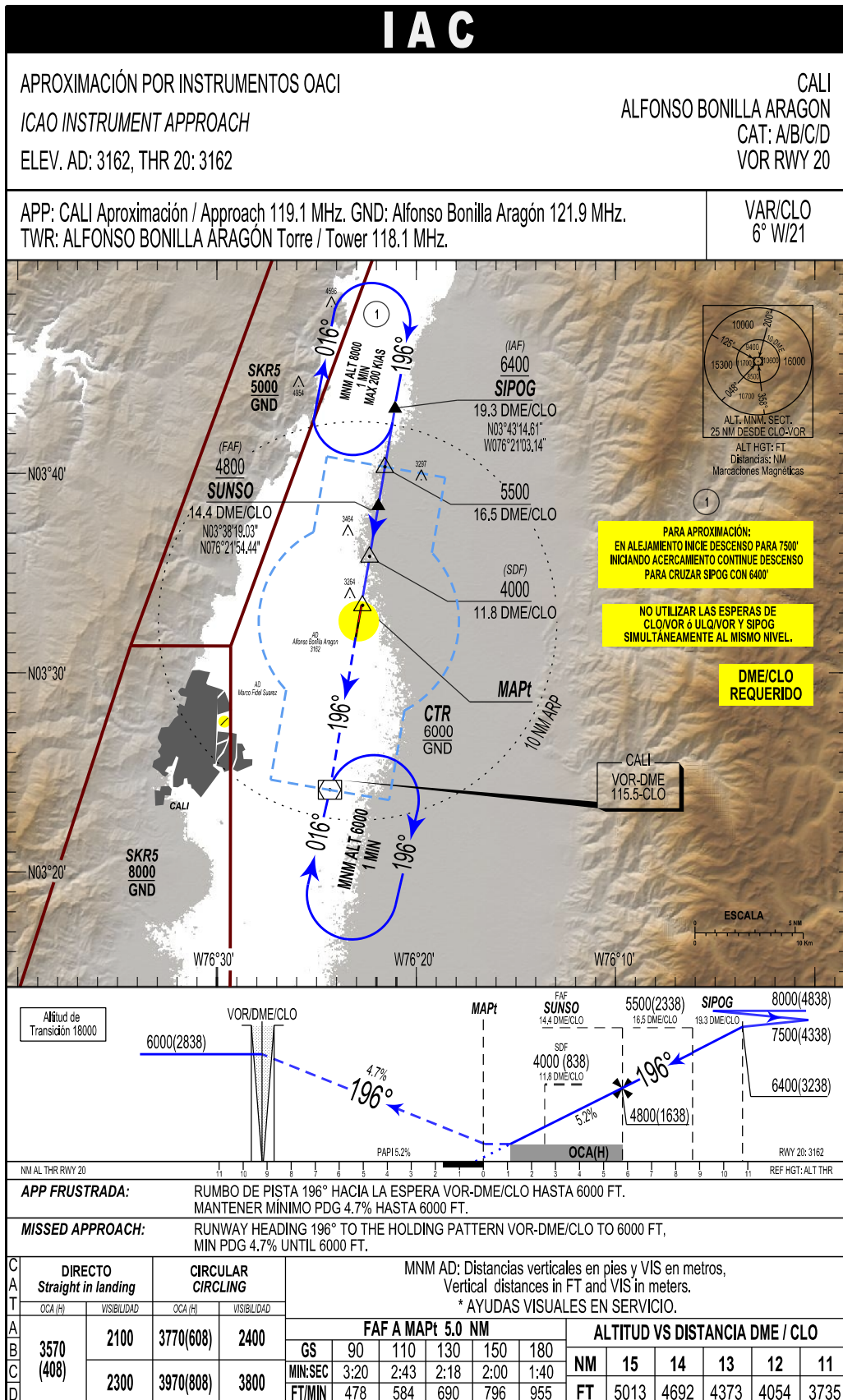
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD	LIMITE DE VELOC. (Kts)	VPA	PERFORMANCE DE NAV
IF	MUKIX (IAF)	N03°12'16.73"	W076°26'25.59"	FB	X	X	X	X	9000 +	X	X	RNAV 1
TF	LOMIM (IF)	N03°21'56.00"	W076°24'45.04"	FB	016° (009.9°)	9.8	X	X	6000 +	200	X	RNAV 1
TF	KOGLO (FAP)	N03°26'51.91"	W076°23'53.69"	FB	016° (009.9°)	5	X	X	4800 +	X	-3°	RNAV 1
TF	RWY02	N03°31'47.23"	W076°23'02.44"	FO	016° (009.9°)	5	X	X	3202 +	X	-3°	RNAV 1
TF	SIPOG (MAHF)	N03° 43'14.61"	W076° 21'03.14"	FO	016° (009.9°)	11.6	X	X	6400 +	X	4,70%	RNAV 1

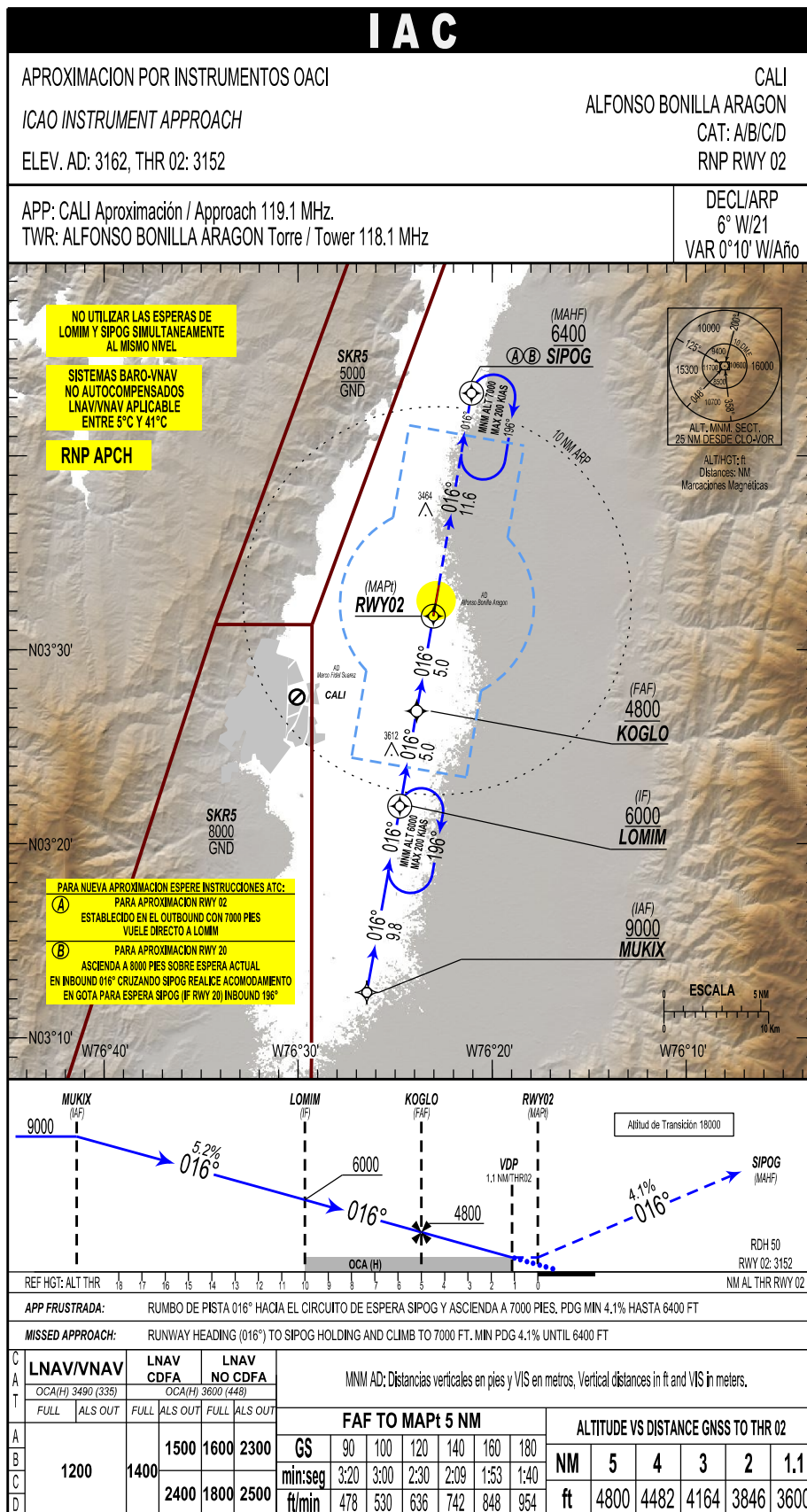
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD (ft)	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)	PERFORMANCE DE NAV
HF	LOMIM (IAF)	N03°21'56.00"	W076°24'45.04"	FO	196° (189.9°)	016° (009.9°)	R	6000+	200	1 MIN	RNAV 1

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD (ft)	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)	PERFORMANCE DE NAV
HF	SIPOG (MAHF)	N03° 43'14.61"	W076° 21'03.14"	FO	196° (189.9°)	016° (009.9°)	R	7000+	200	1 MIN	RNAV 1







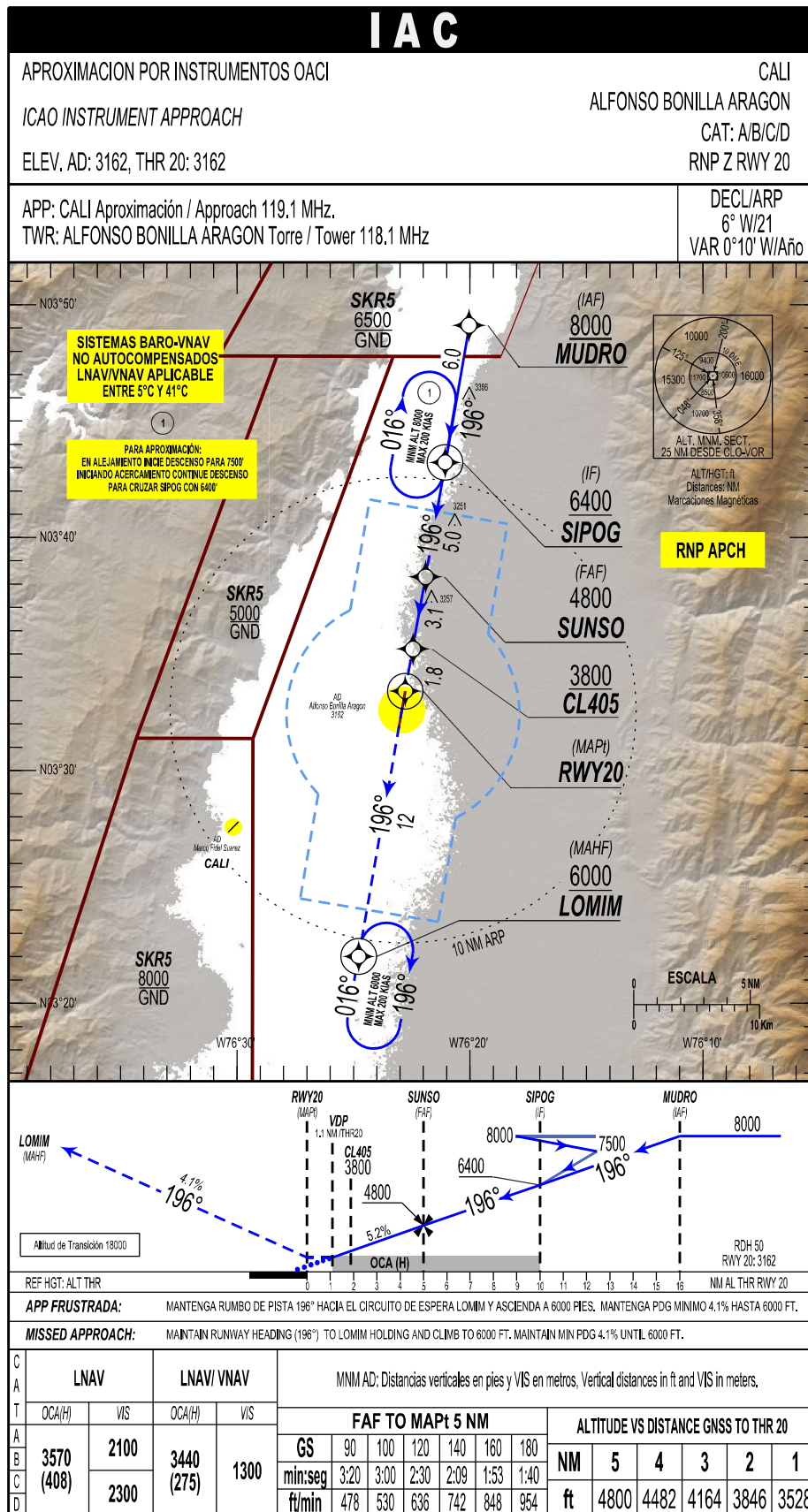


**CALI / ALFONSO BONILLA ARAGÓN  
SKCL / IAC6 / RNP RWY 02**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0° / 0' / 0.00 "	LONGITUD (WHISKEY) 0° / 0' / 0.00"	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	VPA	PERF DE NAV
IF	MUKIX (IAF)	03° 12' 16.73"	076° 26' 25.59"	FB	X	X	X	9000+	X	X	RNP APCH
TF	LOMIM (IF)	03° 21' 56.00"	076° 24' 45.04"	FB	016° (009.9°)	9.8	X	6000+	X	X	RNP APCH
TF	KOGLO (FAF)	03° 26' 51.91"	076° 23' 53.69"	FB	016° (009.9°)	5	X	4800+	X	X	RNP APCH
TF	RWY02 (MAPt)	03° 31' 47.23"	076° 23' 02.44"	FO	016° (009.9°)	5	X	3202+	X	3°	RNP APCH
TF	SIPOG (MAHF)	03° 43' 14.61"	076° 21' 03.14"	FO	016° (009.9°)	11.6	X	6400+	200	4,10%	RNP APCH

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB / FO	RUMBO OUTBOUND M° (T°)	RUMBO INBOUND M° (T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBO UND INBOU ND (Min)	PERF DE NAV
HM	LOMIM (IF)	03° 21' 56.00"	076° 24' 45.04"	FO	196° (189.9°)	016° (09.9°)	R	6000 +	200	1 MIN	RNP APCH

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB / FO	RUMBO OUTBOUND M° (T°)	RUMBO INBOUND M° (T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBO UND INBOU ND (Min)	PERF DE NAV
HM	SIPOG (MAHF)	03° 43' 14.61"	076° 21' 03.14"	FO	196° (189.9°)	016° (09.9°)	R	7000 +	200	1 MIN	RNP APCH



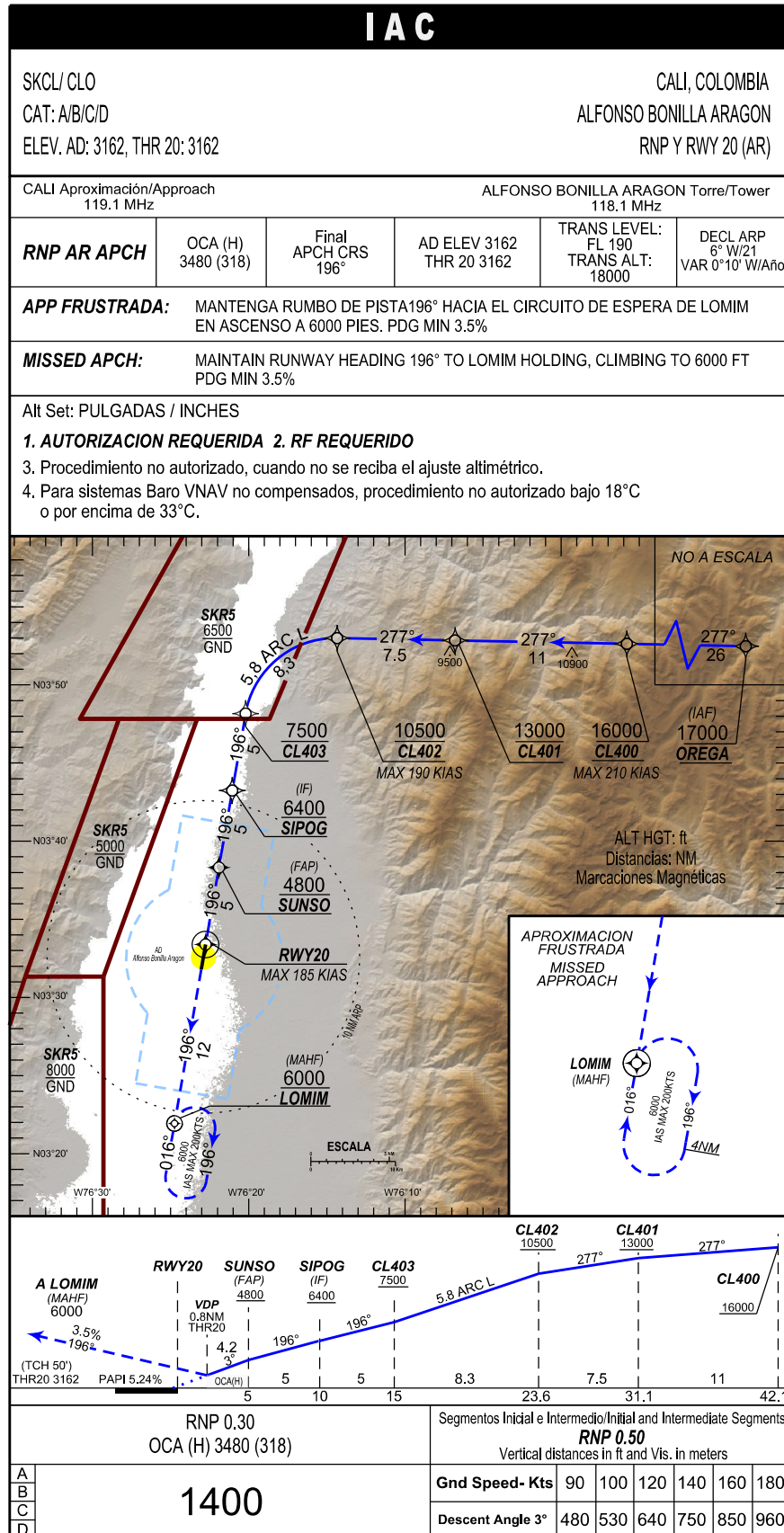


**CALI / ALFONSO BONILLA ARAGÓN  
SKCL / IAC7 / RNP Z RWY 20**

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NIM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	VPA	PERF DE NAV
IF	MUDRO(IAF)	03°49'09.31"	076°20'01.57"	FB	X	X	X	8000 +	X	X	RNP APCH
TF	SIPOG (IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	196° (181.9°)	6	X	6400 +	X	X	RNP APCH
TF	SUNSO (FAF)	03°38'19.03"	076°21'54.44"	FB	196° (189.9°)	5	X	4800 +	X	X	RNP APCH
TF	CL405	03°35'12.9"	076°22'26.8"	FB	196° (189.9°)	3,1	X	3800 +	X	3°	RNP APCH
TF	RWY20 (MAPt)	03°33'23.45"	076°22'45.74"	FO	196° (189.9°)	1,8	X	3212 +	X	3°	RNP APCH
TF	LOMIM (MAHF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FO	196° (189.9°)	12	X	6000 +	200	4,10%	RNP APCH

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB / FO	RUMBO M° (T°)	RUMBO INBOUND M° (T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)	PERF DE NAV
HM	LOMIM (MAHF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FO	196° (189.9°)	016° (09.9°)	R	6000 +	200	1 MIN	RNP APCH

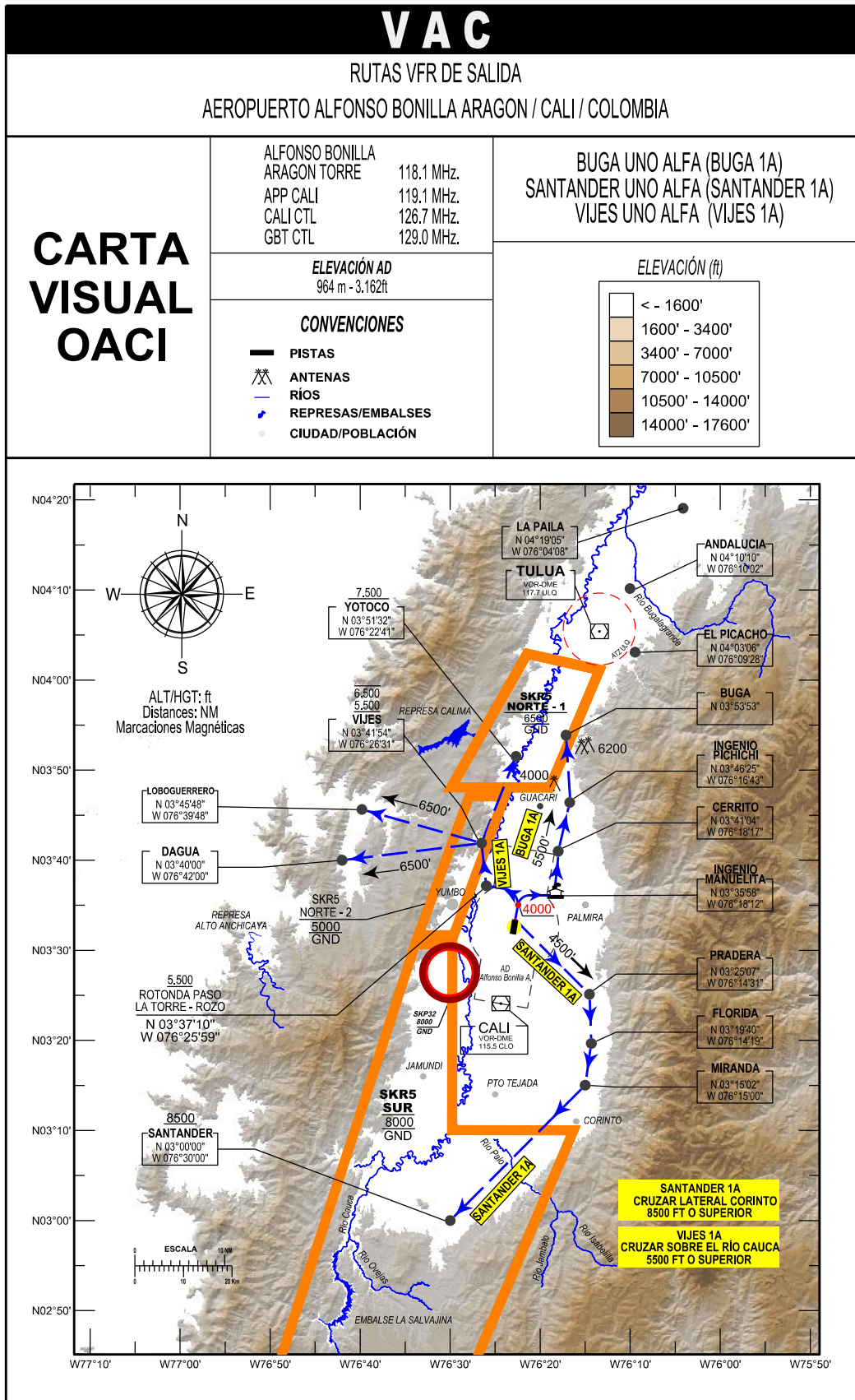
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB / FO	RUMBO M° (T°)	RUMBO INBOUND M° (T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)	PERF DE NAV
HM	SIPOG (IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FO	016° (09.9°)	196° (189.9°)	R	8000 +	200	1 MIN	RNP APCH

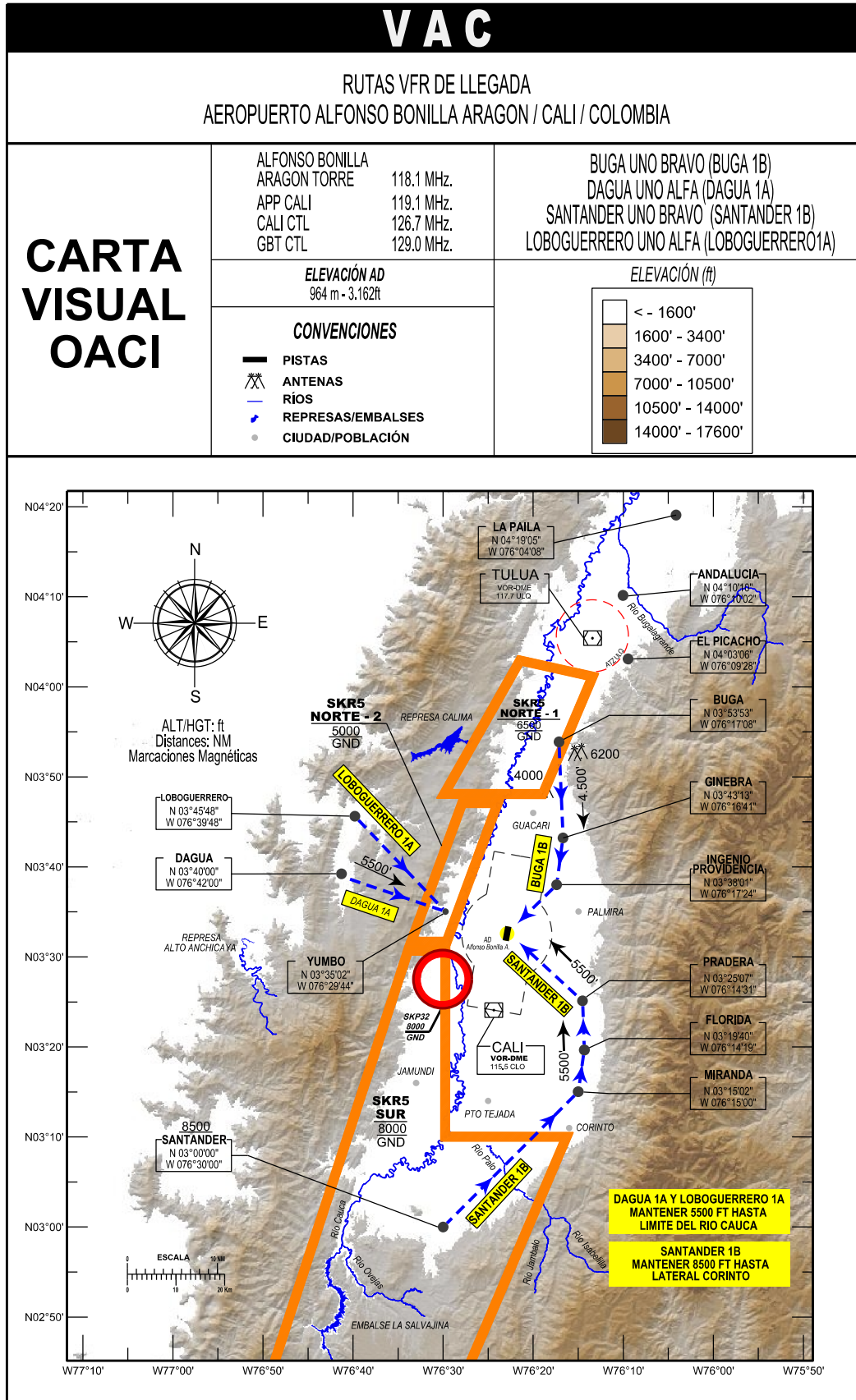


CALI / ALFONSO BONILLA ARAGON  
SKCL/ IAC8 / RNP Y RWY 20 (AR)

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD	LIMITE DE VELOC. (Kts)	VPA	PERFORMANCE DE NAV
IF	OREGA (IAF)	03°52'07.00"	075°29'48.00"	FB	X	X	X	X	17000 +	X	X	RNP AR 0.5
TF	CL400	03°52'37.81"	075°55'47.63"	FB	277°(271.13°)	26	X	X	16000 +	210	X	RNP AR 0.5
TF	CL401	03°52'50.85"	076°06'47.48"	FB	277°(271.13°)	11	X	X	13000 +	X	X	RNP AR 0.5
TF	CL402	03°52'59.80"	076°14'20.61"	FB	277°(271.13°)	7.5	L	X	10500 +	190	X	RNP AR 0.5
		03°47'10.39'	076°14'27.51"				RF (RADIUS ARC TO FIX) CENTRE	5.8				RNP AR 0.5
RF	CL403	03°48'10.16"	076°20'11.84"	FB	X	8,3	X	X	7500 +	X	X	RNP AR 0.5
TF	SIPOG (IF)	03°43'14.61"	076°21'03.14"	FB	196°(189.9°)	5	X	X	6400 +	X	X	RNP AR 0.5
TF	SUNSO (FAP)	03°38'19.03"	076°21'54.44"	FB	196°(189.9°)	5	X	X	4800 +	X	X	RNP AR 0.3
TF	RWY20 (MAPt)	03°33'23.45"	076°22'45.74"	FO	196°(189.9°)	5	X	X	3220 +	185	-3°	RNP AR 0.3
TF	LOMIM (MAHF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FO	196°(189.9°)	12	X	X	6000 +	200	X	RNP AR 1.0

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)	PERFORMANCE DE NAV
HF	LOMIM (MAHF)	03°21'56.00"	076°24'45.04"	FO	196°(189.9°)	016°(009.9)	R	6000 +	200	X	RNP 1.0





# CARTA DE VISIBILIDAD

## CALI / ALFONSO BONILLA ARAGÓN / COLOMBIA

ELEVACIÓN AD	964mts - 3162ft	CONVENCIONES	ELEVACIÓN (ft)
Alfonso Bonilla Aragón TWR	118.1 MHz	PISTA	1860 - 3225
Cali APP	121.9 MHz	VIAS	3226 - 5355
Cali Control	119.1 MHz	HIDROGRAFIA	5356 - 7485
Cali Información	126.7 MHz	POBLACIONES	7486 - 9615
	121.5 MHz	MAX. ALTURAS	9616 - 11740
	115.5 MHz		11741 - 12810

