

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

1	Coordenadas ARP y Emplazamiento	070734.97N 0731105.01W NIL
	<i>ARP coordinates and site at AD</i>	
2	Dirección y Distancia de la Ciudad	25 KM
	<i>Direction and distance from (city)</i>	
3	Elevación / Temperatura de Referencia	Elev: 3901 FT (1189 M) / T: 28° C
	<i>Elevation/Reference temperature</i>	
4	Ondulación Geoidal en PSN ELEV AD	NIL
	<i>Geoid Undulation at AD ELEV PSN</i>	
5	Declinación Magnética / Año (cambio anual)	9° W (2020)/0°8'W
	<i>Magnetic Variation / Year (annual change)</i>	
6	Administración del aeródromo <i>AD Administration</i>	Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil
	Dirección <i>Address</i>	Aeropuerto Internacional Palonegro Bucaramanga
	Teléfono <i>Telephone number</i>	+57 60 (7) 6569151 +57 60 (7) 6569400 TWR +57 60 (7) 6569427 ARO +57 60 (7) 6569473
	WEBSITE / Email address	NIL
	AFS address	SKBGYDYA - SKBGYDYX
7	Tipo de Tránsito	IFR/VFR
	<i>Types of Traffic permitted</i>	
8	Observaciones	Departamento de Santander Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S
	<i>Remarks</i>	Santander Department Operator: Aeropuertos de Oriente S.A.S

SKBG AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO
SKBG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Explotador del AD	0000-0430 y 1030-2359
	<i>AD Operator</i>	0000-0430 and 1030-2359
2	Aduana e inmigración	0000-0430 y 1030-2359
	<i>Customs and Immigration</i>	0000-0430 and 1030-2359
3	Servicios Médicos y de Sanidad	0000-0430 y 1030-2359

	Health and Sanitation	0000-0430 and 1030-2359
4	Oficina de Información AIS	0000-0430 y 1030-2359
	AIS Briefing Office	0000-0430 and 1030-2359
5	Oficina de Notificación ATS (ARO)	0000-0430 y 1030-2359
	ATS Reporting Office (ARO)	0000-0430 and 1030-2359
6	Oficina de Información MET	0000-0430 y 1030-2359
	MET Briefing Office	0000-0430 and 1030-2359
7	Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	0000-0430 y 1030-2359
	Air Traffic Service (ATS)	0000-0430 and 1030-2359
8	Abastecimiento de Combustible	0000-0430 y 1030-2359
	Fuelling	0000-0430 and 1030-2359
9	Servicios de Escala	No
	Handling	
10	Servicios de Seguridad de la Aviación	H24
	Security	
11	Descongelamiento	No
	De-icing	
12	Observaciones	NIL
	Remarks	NIL

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

1	Elementos Disponibles para el Manejo de Carga	No
	Cargo-handling facilities	
2	Tipo de Combustible y Lubricantes	JET A1 , AVGAS 100/130
	Fuel/oil types	
3	Instalaciones y Capacidad de Abastecimiento de Combustible	Camiones cisterna , 1 de 3000 gal, 1 de 2200 gal para JET A-1 y 1 de 1200 gal para 100/130
	Fuelling Facilities and Capacity	Tanker Trucks, 1 3000 gal, 1 2200 gal for JET A-1 and 1 1200 gal for 100/130
4	Medidas para la Descongelación	No
	De-icing facilities	
5	Espacio de Hangar para las ACFT de paso	No
	Hangar space for visiting ACFT	
6	Instalaciones y Servicios de Reparación para las ACFT de paso	Servicios mayores para aeronaves menores, cambio de motores
	Repair facilities for visiting ACFT	Major services for smaller aircraft, engine change
7	Observaciones	NIL
	Remarks	

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

1	Hoteles	En la ciudad
	Hotels	In town
2	Restaurantes	Sí
	Restaurants	Yes
3	Posibilidades de Transporte	Taxis de servicio público
	Transportation Possibilities	Public service taxis
4	Instalaciones y servicios médicos	Servicio de consulta médica, estabilización y observación de pacientes, servicios de transporte asistencial básico (ambulancia)
	Medical Facilities	Medical consultation service, stabilization and patient observation, care transport services basic (ambulance)
5	Banco	No.
	Oficina de Correos	Sí
	Bank	No
	Post Office	Yes
6	Oficina de Turismo	Sí
	Tourism Office	Yes
7	Observaciones	Cajeros automáticos y cafeterías
	Remarks	ATM's and cafeterias

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

1	Categoría AD para Extinción de Incendios	CAT 6
	AD Category for Fire Fighting	
2	Equipo de Salvamento	Si
	Rescue equipment	Yes
3	Capacidad para Retirar ACFT Inutilizadas	Retiro de aeronaves inutilizadas: Aeronaves hasta CAT C Observaciones: Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Centro de Coordinación de Operaciones CCO: Teléfono: NIL Móvil: (+57) 3163023450 / (+57) 3138864909 Correo: ccoskbg@aerooriente.com.co NOTA: La relación de los equipos y medios con los que cuenta para ese cometido se encuentra relacionado en el Plan de traslado de aeronaves inutilizadas del aeródromo.
	Capability for Removal of Disabled ACFT	Disabled aircraft removal: Aircraft up to CAT C Remarks: Local contact details for disabled aircraft transfer operation: Centro de Coordinación de Operaciones CCO: Phone: NIL Mobile: (+57) 3163023450 / (+57) 3138864909 E-mail: ccoskbg@aerooriente.com.co NOTE: The list of the recovery equipment available with which it has for this task, is listed in the Disabled Aircraft Transfer Plan of the aerodrome.
4	Observaciones	Capacidad total de descarga 7.938 L/min Servicio de salvamento acuático no disponible

	Remarks	Total discharge capacity 7.938 L/min Water rescue service not available
--	----------------	--

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

SKBG AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

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

**SKBG AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE
Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO**

SKBG AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS / POSITIONS DATA

1	Designación, Superficie y Resistencia de las Plataformas	ID		Superficie		Resistencia	
	<i>Designation, Surface and Strength of Aprons</i>	<i>Designator</i>		<i>Surface</i>		<i>Strength</i>	
		Plataforma / Apron		Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt		PCN 140/F/A/X/T	
2	Designación, Ancho, Superficie y Resistencia de las Calles de Rodaje	Calles de rodaje ID	Ancho	Superficie	Resistencia	Observaciones	
	<i>Designation, Width, Surface and Strength of Taxiways</i>	<i>Designator of TWY</i>	<i>Width</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>	<i>Remark</i>	
		A	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 62/F/D/W/T		
		B	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 47/F/A/X/U		
		C	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 47/F/A/X/U		
		D	23 M	Asfalto / Asphalt	PCN 47/F/A/X/U		
3	Emplazamiento y Elevacion del ACL	Plataforma terminal, elevación 1189 m					
	<i>Location and Elevation of ACL</i>	Terminal platform, elevation 1189 m					
4	Emplazamiento Puntos de Verificación VOR	VOR: No					
	<i>VOR Checkpoints Location</i>						
5	Posición Puntos de Verificación del INS	INS: No					
	<i>Position of INS Checkpoints</i>						
6	Observaciones	NIL					
	<i>Remarks</i>						

SKBG AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES**SKBG AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Uso de Señales ID en los Puestos de ACFT Guías de TWY Sistema de Guía Visual de Atrake	Tableros iluminados
	<i>Use of ACFT Stand ID signs Visual Docking/Parking Guidance System</i>	Illuminated boards
2	Señales e Iluminación RWY y TWY	Señalización de RWY: Designación de pista, umbral, zona de toma de contacto, eje de calles de rodaje y puntos de espera / Señalización de TWY: Tableros iluminados
	<i>RWY and TWY Markings and Lighting</i>	RWY signage: Designation of runway, threshold, touchdown zone, taxiway center line and holding points / TWY signage: Illuminated dashboards
3	Barras de Parada y Luces de Protección RWY	Si
	<i>Stop Bars and RWY guard lights</i>	Yes
4	Otras Medidas de Protección de RWY	NIL
	<i>Other RWY protection measures</i>	
5	Observaciones	NIL
	<i>Remarks</i>	

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

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

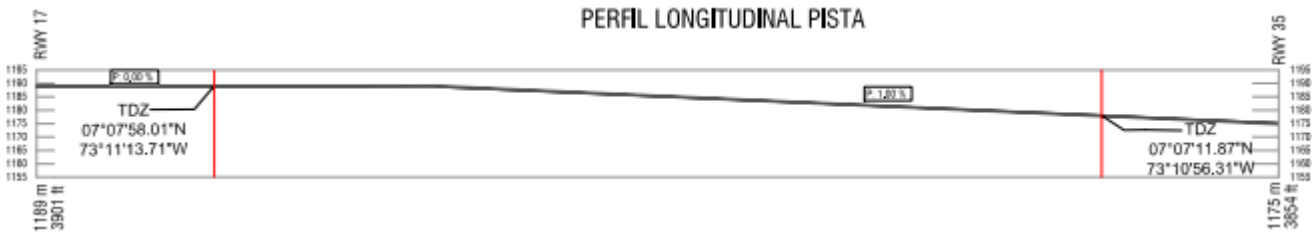
SKBG AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA
SKBG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Oficina MET Conexa <i>Associated MET Office</i>	IDEAM
2	Horas de Servicio Oficina MET fuera del HR <i>Hours of Service</i> <i>MET Office outside HR of Service</i>	0000-0430 and 1030-2359
3	Oficina Responsable de la Preparación TAF Período de Validez <i>Office Responsible for TAF Preparation</i> <i>Period of Validity</i>	24 horas actualizado cada 6 horas 24 hours updated every 6 hours
4	Disponibilidad TREND Intervalo de Expedición <i>Trend Forecast</i> <i>Interval of Issuance</i>	No
5	Exposiciones Verbales y Consulta <i>Briefing and/ or Consultation Provided</i>	TAF, METAR, SPECI
6	Documentación de Vuelo Idioma(s) Usado <i>Flight Documentation</i> <i>Language(s) Used</i>	Ingles y español English and spanish
7	Cartas Disponibles y Otra Información <i>Charts and Other Information Available</i>	No
8	Equipo Suplementario Disponible <i>Supplementary Equipment Available</i>	Estación Meteorológica Automática y Convencional, Transmisómetro, Ceilómetro Automatic Weather Station and Conventional, Transmissometer, Ceilometer
9	Dependencias ATS a las que se Suministra Información MET <i>ATS Units Provided with MET Information</i>	SKBG TWR, APP, ARO
10	Información Adicional (Limitación del Servicio) <i>Additional Information (Limitation of Service)</i>	Oficina Principal Main Office

SKBG AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

SKBG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designaciones RWY	BRG GEO y MAG	Dimensiones de la RWY (m)	Resistencia (PCN) y Superficie RWY		COORD THR/ EXTREMO RWY y GUND	ELEV THR y MAX ELEV de la TDZ de las RWY de PA
<i>RWY Designations</i>	<i>GEO and MAG BRG</i>	<i>Dimension of RWY (mM)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY</i>		<i>THR COORD / RWY END and GUND</i>	<i>THR ELEV and Highest ELEV of TDZ of PA RWY</i>
1	2	3	4		5	6
17	159 / 168	2102 x 45	PCN 60/F/C/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		070806.99N 0731117.06W — GUND: —	THR 3901 FT —
35	339 / 348	2102 x 45	PCN 60/F/C/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No		070702.95N 0731052.97W — GUND: —	THR 3854.0 FT —
Pendiente RWY y SWY	Dimensiones SWY (m)	Dimensiones CWY (m)	Dimensiones Franja (m)	Dimensiones RESA (m)	Emplazamiento RAG	OFZ
<i>Slope RWY and SWY</i>	<i>Dimensions SWY(m)</i>	<i>Dimensions CWY (m)</i>	<i>Dimensions Strip (m)</i>	<i>Dimensions RESA (m)</i>	<i>Location RAG</i>	<i>OFZ</i>
7	8	9	10	11	12	13
For Rwy 17: NIL	No	150 x 150	2222 x 150	90 x 90	NIL	No
For Rwy 35: NIL	No	150 x 150	2222 x 150	90 x 90	NIL	No
Designaciones RWY	Observaciones					
<i>RWY Designations</i>	<i>Remarks</i>					
1	14					
17	Contaminación por caucho, ejercer precaucion Rubber contamination, exercise caution					
35	NIL					



SKBG AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS
SKBG 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
17	2252	2402	2252	2102	NIL
35	2226	2376	2226	2102	NIL

SKBG AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA
SKBG 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
17	No	Verde / Green	PAPI 3° 52 FT 5.24%	Blanca / White	600 M, 30 M Blanca / Rojo White / Red LIH 1409 M, 30 M Blanca / White LIH 300 M, 30 M Rojo / Red LIH
35	No	Verde / Green	PAPI 3° 52 FT 5.24%	Blanca / White	600 M, 30 M Blanca / Rojo White / Red LIH 1200 M, 30 M Blanca / White LIH 300 M, 30 M Rojo / 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
17	1500 M Blanca / White LIH 600 M Amarilla / Yellow LIH	Rojo / Red	No	Si / Yes	NIL
35	1500 M Blanca / White LIM 600 M Amarilla / Yellow LIH	Rojo / Red	No	NIL / NIL	NIL

**SKBG AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTES
SECUNDARIAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

SKBG AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Emplazamiento, Características y Horas de Operación del ABN/IBN	ABN: Si
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: Yes
2	Emplazamiento e Iluminación LDI / <i>LDI Location and Lighting</i>	LDI: NIL
	Emplazamiento e Iluminación Anemómetro / <i>Anemometer Location and Lighting</i>	1 cerca THR 17 / 1 cerca THR 35
		1 close THR 17 / 1 close THR 35
3	Luces de Borde de TWY / <i>TWY Edge lighting</i>	A Azul / Blue B Azul / Blue C Azul / Blue D Azul / Blue
	Luces de Eje de TWY / <i>TWY Centerline lighting</i>	No
4	Fuente Secundaria PWR Tiempo de Conmutación	Una (1) Planta de 450 KW / Una (1) Planta de 500 KW
	Secondary PWR Unit Switch Over Time	One (1) 450 KW Plant / One (1) 500 KW Plant
5	Observaciones	NIL
	Remarks	

SKBG AD 2.16 ZONA DE ATERRIZAJES PARA HELICÓPTEROS

SKBG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO <i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	N 07 07 35.62 W 73 10 56.40
---	--	-----------------------------

	GUND	No
2	ELEV TLOF y/o FATO (m/ft)	No
	<i>TLOF and/or FATO ELEV (m/ft)</i>	
3	Dimensiones, SFC, Resistencia y Señales de TLOF y FATO	No, Concreto
	<i>TLOF and FATO Dimensions, SFC, Strength and Markings</i>	
4	BRG de FATO	No
	<i>True BRG of FATO</i>	
5	Distancias Declaradas Disponible	No
	<i>Declared Distance Available</i>	
6	Iluminación de APP y de la FATO	No
	<i>APP and FATO Lighting</i>	
7	Observaciones	Posición de estacionamiento C emplazada en plataforma al sur de la terminal de pasajeros. Diseño tipo Bell 212
	<i>Remarks</i>	Parking position C located on apron to the south of the passenger terminal. Bell 212 type design
1	Coordenadas TLOF o THR de FATO	N 07 07 35.83 W 73 10 57.47
	<i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	
	GUND	No
2	ELEV TLOF y/o FATO (m/ft)	No
	<i>TLOF and/or FATO ELEV (m/ft)</i>	
3	Dimensiones, SFC, Resistencia y Señales de TLOF y FATO	No, Concreto
	<i>TLOF and FATO Dimensions, SFC, Strength and Markings</i>	
4	BRG de FATO	No
	<i>True BRG of FATO</i>	
5	Distancias Declaradas Disponible	No
	<i>Declared Distance Available</i>	
6	Iluminación de APP y de la FATO	No
	<i>APP and FATO Lighting</i>	
7	Observaciones	Posición de estacionamiento C emplazada en plataforma al sur de la terminal de pasajeros. Diseño tipo Bell 212
	<i>Remarks</i>	Parking position C placed on apron south of the passenger terminal. Bell 212 type design

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

1	Designación y Límites Laterales	CTR - BUCARAMANGA Desde 070737N/0731106W; 070105N/0730828W; 065957N/0731115W; 070246N/0731223W por un arco de sentido horario de 5NM de radio centrado en 070737N/0731106W 070501N/0730647W; 070213N/0730540W; 070105N/0730828W; para el punto de origen
---	--	--

	Designation and Lateral Limits	CTR - BUCARAMANGA Area bounded by lines joining points 070737N/0731106W; 070105N/0730828W; 065957N/0731115W; 070246N/0731223W then along the clockwise arc of a circle of 5NM radius centred on 070737N/0731106W to 070501N/0730647W; 070213N/0730540W; 070105N/0730828W to point of origin.
2	Límites Verticales	GND hasta 6000 FT AMSL
	Vertical limits	GND to 6000 FT AMSL
3	Clasificación del Espacio Aéreo	D
	Airspace Classification	
4	Distintivo de Llamada ATS	Bucaramanga APP
	Idiomas	ES
	ATS Unit Call Sign	NIL
	Language(s)	
5	Altitud de Transición	18000 FT (5486 M)
	Transition altitude	
6	Horas de Aplicabilidad	NIL
	Hours of Applicability	
7	Observaciones	NIL
	Remarks	

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

Designación del Servicio	Distintivo de Llamada	Frecuencia y Canales	Horas de Funcionamiento	Dirección de Conexión	SATVOICE	Observaciones
Service Designation	Call sign	Frequency and Channel(s)	Hours of Operation	Logon address		Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	Bucaramanga APP	119.000 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359	NIL	NIL	NIL
		119.400 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359			Alternativa / Alternative
		121.500 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359			NIL
ATIS	Bucaramanga Información	127.750 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359	NIL	NIL	NIL
TWR	Palonegro TWR	118.050 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359	NIL	NIL	Alternativa / Alternative
		118.300 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359			NIL
		121.500 MHz	0000 - 0430 and 1030 - 2359			Emergencia / Emergency

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

Tipo de Ayuda Variación Magnética Tipo OPS Soportada para ILS / MLS / GLS, GNSS básico y SBAS Clasificación para ILS Clasificación y Designaciones de las Instalaciones de APCH para GBAS Declinación Estación VOR/ILS/MLS	ID	FREQ y/ and CH	HR de Funciona- miento	COORD GEO de la Antena	ELEV Antena DME	RDO Volumen SER FM Punto de Referencia GBAS	Observaciones
Type of Aids Magnetic Variation type of Supported OPS for ILS/MLS/GLS, basic GNSS and SBAS Classification for ILS Facility classification and APCH facility designation(s) for GBAS VOR/ILS/MLS Station Declination			HR of Operation	Site of Antenna COORD	ELEV of DME Antenna	Service Volume RDO from GBAS Reference Point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC 35 ILS CAT I (08° W)	IBGA	110.70 MHZ	H24	070811.80N 0731118.80W	—	NIL	Cobertura 25 NM, Cobertura 10 NM, GP 3.0 grados Pista 35 Range 25 NM, range 10 NM, GP 3.0° RWY 35
GP 35 ILS CAT I (08° W)	IBGA	330.20 MHZ	H24	070710.30N 0731057.40W	—	NIL	Cobertura 25 NM, Cobertura 10 NM, GP 3.0 grados Pista 35 Range 25 NM, range 10 NM, GP 3.0° RWY 35
DME 35 ILS CAT I (09° W)	IBGA	(CH44X)	H24	070710.00N 0731058.00W	0 FT	NIL	Cobertura 25 NM, Cobertura 10 NM, GP 3.0 grados Pista 35 Range 25 NM, range 10 NM, GP 3.0° RWY 35
DVOR/DME (09° W)	PIE	116.80 MHZ (CH115X)	H24	065302.00N 0730531.00W	5321 FT	NIL	VOR: cobertura / range 150 NM DME: cobertura / range 150 NM

SKBG AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL

SKBG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Generalidades:

Se aplican las normas del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, además de la reglamentación local.

- Las posiciones de parqueo están demarcadas de acuerdo a la envergadura de la aeronave y distancias declaradas. Los controladores de tránsito aéreo dan información y autorización de rodaje a las aeronaves.
- Las operaciones de los helicópteros están supeditadas al ATC.
- Las empresas asisten desde tierra a sus aeronaves con señaleros y equipos de remolque.
- Los motores se deben arrancar por medio de plantas.
- Cada empresa debe controlar el derrame de combustible y tomar precauciones cuando las condiciones meteorológicas sean adversas.

Los vuelos de instrucción son autorizados por la torre de control.

No se autorizarán vuelos de instrucción entre las 0000 – 1200 y 2100 - 2359 UTC.

Por medidas de seguridad y protección ambiental, las compañías aéreas que operen en el terminal de aeropuerto Palonegro, deben remolcar sus aeronaves desde/hacia plataforma, hasta el sitio que determine el inspector de plataforma.

Aeronaves con Peso Bruto Máximo de Operación superior a 5.800 Kg, deben efectuar viraje de 180° únicamente en las cabeceras Pista 17/35, fin evitar daños en el sistema de luces PAPI pista 17.

1. Toda aeronave jet, debe ser remolcada desde su posición de estacionamiento de la plataforma de pasajeros, hasta los puntos de inicio de motores, ubicados en el centro de la plataforma.
2. En todos los casos, la Torre de Control autorizará primero el remolque con turbinas apagadas y en el sitio determinado autorizará la puesta en marcha de las mismas.
3. Queda prohibido hacer cualquier prueba funcional de motores o turbinas en los respectivos puntos de estacionamiento. Cuando por estrictas necesidades técnicas sea necesario hacerlo, se debe coordinar

1 Generalities:

The rules of the Aeronautical Regulations Manual apply, in addition to local regulations.

- Parking positions are demarcated according to the aircraft wingspan and declared distances. Air traffic controllers provide information and taxi clearance to aircraft.
- Helicopter operations are subject to ATC.
- The companies must attend on ground their aircraft with signalmen and towing equipment
- Engines must be started by powerplants.
- Each company must control the fuel spill and take precautionary measures regarding weather conditions changes.

Instruction flights are authorized by the control tower.

Training flights will not be authorized between 0000 – 1200 and 2100 - 2359 UTC.

The airlines operating in Palonegro airport terminal, must tow their aircraft from/to the platform to the location determined by the aerodrome inspector to ensure safety and observe environmental measures.

Aircraft with a maximum takeoff weight greater than 5,800 Kg, must make a 180° turn only at the Runway 17/35 thresholds, to avoid damage to the PAPI lighting system.

1. All jet aircraft must be towed from their parking position on the passenger apron to the engine starting spots located in the center of the apron.
2. In all cases, the Control Tower will first authorize towing with the engines turned off and then start-up in a specific location.
3. Engine run-ups are strictly forbidden in the parking stands. If it is necessary to do so for technical reasons,

- previamente con la torre de control y el inspector de la plataforma.
- it must be previously coordinated with the control tower and the aerodrome inspector.
4. Los directores de operaciones de vuelo y mantenimiento de las empresas aéreas impartirán las instrucciones a sus tripulaciones y personal de tierra, para el cumplimiento estricto de estos procedimientos y normas.
4. The flight operations and maintenance directors of the airlines must provide instructions to their crews and ground personnel, for strict compliance of procedures and standards.
5. El centro de control de operaciones (CCO), elabora y distribuye la programación diaria de posiciones de paqueo para aviación comercial y realizar los cambios por razones de índole operacional, técnicas o logísticas en tiempo real.
5. The Operations Control Center (OCC) prepares and distributes the daily programming parking positions for schedule aviation and makes changes of an operational, technical, or logistical nature in real time.
6. Aeronaves saliendo: la torre autoriza el rodaje de las aeronaves y será responsable de la seguridad operacional desde el límite común entre el área concesionada y el área de maniobras.
6. Departing aircraft: the control tower authorizes the taxiing of aircraft and will be responsible for operational safety from the common limit between the concession area and the maneuvering area.
7. Aeronaves llegando: la torre autorizará el ingreso desde la calle de rodaje hacia la plataforma en coordinación con el IP, para posición de puestos de estacionamiento.
7. Arriving aircraft: the control tower will authorize entry from the taxiway to the platform in coordination with the aerodrome inspector to the parking stands.
8. Desplazamiento entre plataformas: toda aeronave que proceda de la plataforma principal hacia la plataforma de hangares será encaminada por la calle de rodaje Charlie (C); para ellos la aeronave debe contar con autorización de tránsito aéreo y guiado del inspector de plataforma.
8. Movement between aprons: all aircraft coming from the main apron to the hangar apron will be routed through taxiway Charlie (C); the aircraft must have ATC authorization and guidance provided by the aerodrome inspector.
9. Parqueo Aviación General: el inspector de plataforma (IP), será el responsable de guiar y asignar la posición de parqueo a la aeronave.
9. General Aviation Parking: the aerodrome Inspector will be responsible for guiding and assigning the parking position for the aircraft.
10. Las Aeronaves de aviación General y/o Aerotaxis no podrán rodar hacia la plataforma principal, deberán salir desde los hangares, cumpliendo con las indicaciones del ATC. Se establece tiempos máximos de despegue de aeronaves antes del cierre del aeródromo:
10. General aviation aircraft and/or Air taxis may not taxi to the main apron, they must depart from the hangars, complying with ATC instructions. Maximum aircraft takeoff times are established before the aerodrome deadline:

Aeronaves Jet <i>Jet Aircraft</i>	15 min
Aeronaves Turbo-Prop <i>Turbo-Prop Aircraft</i>	20 min
Otras Aeronaves <i>Other Aircraft</i>	25 min

2 Despegues desde intersecciones:

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

2 Takeoffs from intersections:

In order to expedite air traffic, optimize the operational capacity of the aerodrome and reduce, as far as possible, the taxi times of the various aircraft, Air Traffic Controllers are allowed to authorize the takeoff maneuver of single-engine or twin-engine (turboprop or jet), from any of the intersections listed, at the request of the crew or Air Traffic Control, upon the crew consent.

la tripulación o del Control de Tránsito Aéreo, siempre que medie aceptación por parte de la tripulación.

2.1. Los Operadores de Aeronave, que así les sea exigido por el Inspector Principal de Operaciones (POI), con excepción de aquellos de que trata el numeral 3, que deseen efectuar despegues desde alguna de las intersecciones, y en los sentidos aquí especificados, deberán realizar y presentar, para su aprobación por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil, los correspondientes análisis de pista para las distancias de despegue del numeral 8.

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

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

2.4. El Operador, que proceda según lo prescrito en el numeral 3, tendrá la obligación de presentar para su aprobación, ante la Secretaría de Seguridad Aérea, en un plazo no mayor a sesenta (60) días, la correspondiente revisión del Manual de Despacho, de Peso y Balance o Guías de despacho, con los diferentes análisis para el despegue desde intersecciones.

2.5. El Piloto al Mando es el único que, basado en la información contenida en los correspondientes Manuales de Despacho, de Peso y Balance o Guías de Despacho del Operador, podrá determinar la viabilidad o no, del despegue desde una intersección, previa verificación de que el peso calculado de despegue sea igual, o inferior, al establecido para la longitud y el estado de pista disponible, notificada por el Controlador de Aeródromo según numeral 8 o la indicada en los letreros de información. En consecuencia, el Piloto al Mando es el absoluto responsable de la SEGURIDAD operacional de la aeronave, como quiera que el Controlador de Tránsito Aéreo, queda eximido de toda responsabilidad que dicha operación conlleva.

2.1. Aircraft Operators, who wish to take off from any of the intersections, and in the directions specified in this part as a requirement to by the Principal Operations Inspector (POI), except for those referred to in numeral 3, must carry out and submit, for approval by the Secretaría de Seguridad Aérea of Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, the corresponding runway evaluation for takeoff distances according to numeral 8.

2.2. The runway evaluation referred to in the previous paragraph must consider all the aspects that could affect the performance of the aircraft during the takeoff phase, such as: elevation, slope and condition of the runway, direction and intensity of the wind, temperature, atmospheric pressure, as well as all posted obstacles in the immediate vicinity of the takeoff path. The maximum weights thus obtained must be included in the dispatch, weight, and balance manuals or in the dispatch guides of each operator, in such a way that they can be easily consulted by dispatchers and flight crews.

2.3. Aircraft Operators as a requirement by the Principal Operations Inspector (POI), who obtain the performance weights provided, or endorsed, directly by the aircraft manufacturer, may carry out takeoffs from intersections without having submitted, before the Secretaría de Seguridad Aérea of UAEAC, the corresponding review of the dispatch manual, weight and balance manual or dispatch guide, for approval, provided that they have previously been submitted, and it has been approved , runway evaluation for the initial operation at that airport.

2.4. The Operator, who proceeds as prescribed in numeral 3, has the obligation to submit for approval, before the Secretaria de Seguridad Aerea, within a period not exceeding sixty (60) days, the corresponding revision of the Dispatch Manual, of Weight and Balance or Dispatch Guides, with the different evaluation for taking off from intersections

2.5. The Pilot in Command is the only one who, based on the information contained in the corresponding Dispatch Weight and Balance Manuals or Dispatch Guides of the Operator, will be able to determine the feasibility or not of taking off from an intersection, after verifying that the calculated takeoff weight is equal to or less than that established for the length and condition of the available runway, notified by the Air traffic Controller according to numeral 8 or that indicated on the information signs. Consequently, the Pilot in Command is fully responsible for the operational SAFETY of the aircraft, as the Air Traffic Controller is exempt from any responsibility that such operation entails.

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

2.7. El Controlador de Aeródromo deberá:

- a. Notificar a la tripulación, tan pronto como sea posible, y en todo caso, antes de que la aeronave ingrese a la pista en uso, el Recorrido de Despegue Disponible (TORA) y si aplica la Distancia de Despegue Disponible (TODA), ver numeral 8. El Controlador de Aeródromo podrá omitir esta información cuando se hayan emplazado los correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.
- b. Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.
- c. Abstenerse de expedir autorizaciones para despegues condicionadas a la presencia de otra aeronave en final cuando, a su juicio, la aeronave que se alista para despegar desde una intersección NO tiene suficiente visibilidad para identificar la aeronave reportada.
- d. Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- e. El Controlador de Tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedó establecido en el numeral 5, anterior

2.8. Intersecciones autorizadas:

PISTA / RUNWAY	INTERSECCIÓN / INTERSECTION	TORA	TODA
35	Charlie	1013	1164
	Delta	1491	1639
17	Alpha	1720	1863
	Bravo	1383	1500
	Charlie	1090	1205

2.6. Infringement of these terms either for action or omission by the Aircraft Operator, constitutes a technical infraction, and may be subject to the sanctioning power of Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC. in accordance with the provisions of Part Thirteen (Sanctioning Regime) of the Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; without prejudice to the competence and actions that may be taken by other authorities if the situation requires it.

2.7. The Aerodrome Controller must:

- a. Notify the crew, as soon as possible, and in any case, before the aircraft enters the runway in use, the Takeoff Run Available (TORA) and, if applicable, the Takeoff Distance Available (TODA), see numeral 8. The Aerodrome Air Traffic Controller may omit this information when the corresponding horizontal and/or vertical information signs have been placed.
- b. Inform the crews of the aircraft involved, regarding the presence and position of any other traffic on the same runway or about to enter it.
- c. Refrain of issuing conditional takeoffs clearances on the presence of another aircraft on final approach when, in their judgment, the aircraft preparing to take off from an intersection does NOT have sufficient visibility to identify the reported aircraft.
- d. Apply the corresponding wake turbulence separation for cases where a second aircraft takes off from an intersection.
- e. The Air Traffic Controller does not have the competence to determine if an operator is or is NOT authorized to carry out takeoffs from the runway intersections, the Pilot in Command is the absolute responsible of this maneuver, as established in the previous numeral 5.

2.8. Authorized intersections:

- 2.9. Este procedimiento NO aplicará en presencia de:

a. Fenómenos meteorológicos que impidan la rápida y segura evaluación de las condiciones de tránsito sobre la pista, visibilidad menor o igual a 3000 Metros, o cuando el Controlador de Aeródromo, por cualquier motivo, meteorológico o no, NO logre apreciar la longitud total de la pista.

b. Un obstáculo temporal, ubicado en la trayectoria inicial de salida, salvo que se haya realizado un estudio específico, por parte del Grupo Procedimientos ATM de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, y siempre que se haya publicado el NOTAM correspondiente.
- 2.9. This procedure will NOT apply in the presence of:

a. Meteorological phenomena that prevent the rapid and safe evaluation of the traffic conditions on the runway, visibility less than or equal to 3000 meters, or when the Aerodrome Air Traffic Controller, for any reason, meteorological or not, is NOT able to appreciate the total runway length.

b. A temporary obstacle, located on the initial departure path, unless a specific study has been carried out by the ATM Procedures Group of the Air Navigation Operations Directorate, and as long as the corresponding NOTAM has been published.

SKBG AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO

SKBG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

SKBG AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

SKBG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

MÍNIMOS DE DESPEGUE			TAKE-OFF MINIMUM		
MÍNIMOS ESTANDAR DE DESPEGUE			MINIMUM TAKE OFF STANDARDS		
REQUISITOS:	PROCEDIMIENTO	SID	REQUIREMENTS:	ESTABLISHED	SID
ESTABLECIDO PARA LA PISTA EN USO			PROCEDURE FOR THE RUNWY IN USE		
MÍNIMOS INFERIORES AL ESTANDAR (Previo cumplimiento de requisitos)			MINIMUM LOWER THAN STANDARD (Previous fulfillment of requirements)		

AVIONES / AIRPLANE	TECHO / CEILING (ft)	VISIBILIDAD/ VISIBILITY (m)
Bimitores o más	0	500

- PARA UTILIZACION DE LOS MINIMOS DE DESPEGUE INFERIORES AL ESTANDAR SE DEBERÁ CONTAR CON:

• Luces de borde de pista (REDL) en servicio.

• Luces de eje de pista (RCLL) o marcas de eje de pista en servicio (RCLM).
- TO USE THE LOWER TAKE-OFF MINIMUM THAN STANDARD, YOU MUST HAVE:

• Runway Edge Lights (REDL) available

• Runway Centre Line lights (RCLL) or Runway Centre Line Markings (RCLM)

REQUISITOS

REQUERIMENTS

- Para utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con:
- To use takeoff minimums below the standard, the following must be available:
1. Procedimiento SID establecido para la pista en uso.

2. El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil.

3. Un procedimiento de salida instrumental para falla de motores después del V1, aprobado por la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAE de Aeronáutica Civil.

4. Un aeródromo de alternativa de despegue:

a. Bimotores: a no más de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.

b. Aeronaves de tres (3) o más motores: a no más de dos (2) horas del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.

1. SID procedure established for the runway in use.

2. The corresponding authorization from the Secretaria de Seguridad Aerea of the UAE of Aeronautica civil.

3. An instrument departure procedure for engine failure after V1, approved by Air Navigation Operations Directorate or Secretaría de Seguridad Aerea de UAE de Aeronáutica Civil.

4. An alternate takeoff aerodrome:

a. Twin-engine: no more than one (1) hour far from the departure aerodrome at normal cruising speed and wind calm with one engine inoperative.

b. Aircraft with three (3) or more engines: no more than two (2) hours far from the departure aerodrome at normal cruising speed in and wind calm with one engine inoperative.
- MÍNIMOS DE DESPEGUE PARA
MONOMOTORES

TAKE-OFF MINIMUM FOR SINGLE ENGINES
- | AVIONES /
AIRPLANE | TECHO /
CEILING (ft) | VISIBILIDAD /
VISIBILITY (m) |
|---|-------------------------|---------------------------------|
| Monomotores /
Single engine aircraft | 1000 | 2800 |
- NORMAS PROCEDIMENTALES PARA LA
OPERACIÓN DE ACTIVIDADES DE AVIACION
DEPORTIVA PARAPENTE EN EL AREA DEL
CAÑON DE CHICAMOCHA

PROCEDURAL RULES FOR THE OPERATION
OF PARAGLIDING, SPORT AVIATION
ACTIVITIES IN THE CHICAMOCHA CANYON
AREA
- Nota 1: Ver carta anexa (ZONA PARAPENTE)

Remark: See attached chart (PARAGLIDING AREA)
- SKBG AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

SKBG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION
- Ejercer precaución en despegue y aterrizajes debido a concentración de aves en Pista 17/35.

• Exercise caution on takeoff and landing phases due to birds congregation on Runway 17/35
- SKBG AD 2.24 CARTAS RELACIONADAS CON UN AERÓDROMO

SKBG AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME
- AIS COLOMBIA

AIRAC AMDT 67/24

RUTAS NORMALIZADAS VFR

STANDARDIZED VFR

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN:

Las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR, desde y hacia el aeropuerto Palonegro de Bucaramanga procederán a sobrevolar y notificar los siguientes puntos visuales:

- LA AZUFRADA
- EL PANTANO
- CHOCOA
- SAN VICENTE DE CHUCURI
- LA REPRESA
- LEBRIJA
- LA RENTA
- ZONA INDUSTRIAL
- RIONEGRO
- PIEDRECUESTA
- LA CUMBRE
- VILLA CONCHA
- FLORIDABLANCA
- GUATIGUARA
- BARICHARA
- ZAPATOCA

Nota: Todas las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR desde y hacia el aeropuerto Palonegro de Bucaramanga deberán proceder por los corredores visuales establecidos. En caso de requerirse una maniobra y/o altitud diferente, deberá contar con la autorización respectiva por parte del ATC.

1 RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA VISUAL
AZUFRADA1A CHOCOA1A CHUCURI1A
PANTANO1A BARRANCA1A RIO1A
MALAGA1A RWY 35 17

AZUFRADA UNO ALFA (AZUFRADA 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda con rumbo “NW” hacia el punto visual LA AZUFRADA con altitud máxima de 4.500 ft. En este punto comuniqué con APP/BGA y solicite al ATC cambio de nivel para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

CHOCOA UNO ALFA (CHOCOA 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda para mantenerse al costado “W” de la estación con rumbo Sur, cruzando por el “E” del cerro de las antenas con altitud máxima de 4.500 ft, hasta el punto visual CHOCOA. Posterior podrá ascender para 6.500 ft hasta cruzar el “W” de PIE VOR. En este punto comuniqué con APP/BGA y solicite al ATC cambio de nivel para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

NOTIFICATION POINTS:

Aircraft flying under VFR from and to the Palonegro airport in Bucaramanga, will proceed to fly over and notify the following visual points:

- 07 13 58 N 073 20 26 W
- 07 00 25 N 073 13 40 W
- 06 57 11 N 073 09 57 W
- 06 52 59 N 073 25 00 W
- 07 07 59 N 073 26 59 W
- 07 06 50 N 073 13 03 W
- 07 08 08 N 073 19 30 W
- 07 07 38 N 073 09 11 W
- 07 15 54 N 073 08 56 W
- 06 59 16 N 073 02 52 W
- 07 04 45 N 073 05 22 W
- 06 59 42 N 073 02 57 W
- 07 03 51 N 073 05 14 W
- 06 57 42 N 073 03 10 W
- 06 38 19 N 073 13 10 W
- 06 49 10 N 073 16 11 W

Note: All aircraft flying under VFR to and from the Palonegro’s airport in Bucaramanga must proceed through the established visual corridors. If a different maneuver and/or altitude is required, the respective authorization from ATC is mandatory.

1 NORMALIZED ROUTES OF VISUAL
DEPARTURE AZUFRADA1A CHOCOA1A
CHUCURI1A PANTANO1A BARRANCA1A
RIO1A MALAGA1A RWY 35 17

AZUFRADA UNO ALFA (AZUFRADA 1A): take off, leave the trajectory and proceed with a “NW” heading to the LA AZUFRADA visual point with a maximum altitude of 4,500 ft. At this point, contact BGA/APP to change level to continue with the altitude and route of the filed flight plan.

CHOCOA UNO ALFA (CHOCOA 1A) After takeoff, leave the trajectory and proceed to stay on the “W” side of the station with south heading, crossing the “E” of the hill of the antennas with a maximum altitude of 4,500 ft, up to the CHOCOA visual point. Later you will be able to ascend for 6,500 ft until you cross the “W” of PIE VOR. At this point, contact BGA/APP and ask ATC to change level to continue with the altitude and route of the filed flight plan.

CHUCURI UNO ALFA (CHUCURI 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda con rumbo "W" siguiendo la vía hacia Barrancabermeja, hasta el caserío LA RENTA, posterior virar izquierda hacia la población de SAN VICENTE DE CHUCURÍ manteniendo altitud máxima de 6.500 ft. En este punto comunice con APP/BGA y solicite al ATC para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

PANTANO UNO ALFA (PANTANO 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda con rumbo hacia la población de LEBRIJA, luego volar hacia el punto visual EL PANTANO, con altitud máxima de 6.000 ft y continuar con rumbo hacia la población de Zapatoca. Cruzando el Río Sogamoso comunice con APP/BGA y solicite al ATC para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

BARRANCA UNO ALFA (BARRANCA 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda con rumbo "W" para sobrevolar el "N" de las compuertas de LA REPRESA con altitud máxima de 6.500 ft.

En este punto comunice con TWR/YARIGÜIES o APP/BGA y solicite al ATC cambio de nivel para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

RIO UNO ALFA (RIO 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda con rumbo "NE" con altitud máxima de 9.500 ft hacia la población de RIONEGRO. En este punto comunice con PP/BGA y solicite al ATC cambio de nivel para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

MALAGA UNO ALFA (MALAGA 1A): Posterior despegue abandone trayectoria y proceda con rumbo "SE" para cruzar vertical la cancha del barrio "LA CUMBRE" manteniéndose al "E" de la mesa de Ruitoque* en ascenso hacia la población de PIEDECUESTA para pasar vertical el estadio "VILLA CONCHA". cruzar al "E" del PIE VOR con altitud máxima de 9.500 ft. En este punto comunice con APP/BGA y solicite al ATC cambio de nivel para continuar con altitud y ruta del plan de vuelo presentado.

* Asegúrese de cruzar la Mesa de Ruitoque entre 7.000 ft y 7.500 ft, por actividad de Parapentes

2 RUTAS NORMALIZADAS DE LLEGADA VISUAL AZUFRADA1B RIO1B CHUCURI1B CHOCOA1B MALAGA1B BARRANCA1B RWY 35 17

AZUFRADA UNO BRAVO (AZUFRADA 1B): Ingresando desde el "NW" con altitud Impar + 500 ft, descender para

CHUCURI UNO ALPHA (CHUCURI 1A): take off leave the trajectory and proceed with heading "W" following the road towards Barrancabermeja, until LA RENTA village, then turn left towards the town of SAN VICENTE DE CHUCURÍ maintaining a maximum altitude of 6,500 ft. At this point, contact BGA/APP and request ATC to continue with the altitude and route of the filed flight plan

PANTANO UNO ALFA (PANTANO 1A): take off leave the trajectory and proceed heading the town of LEBRIJA, then fly towards the visual point EL PANTANO, with a maximum altitude of 6,000 ft and continue heading towards the town of Zapatoca. Crossing the Sogamoso River, contact BGA/APP and request ATC to continue with the altitude and route of the filed flight plan.

BARRANCA UNO ALFA (BARRANCA 1A): takeoff leave trajectory and proceed with "W" heading to fly over the "N" of the LA REPRESA gates with a maximum altitude of 6,500 ft.

At this point, contact YARIGÜIES/ TWR or BGA/APP and ask ATC to change level to continue with the altitude and route of the filed flight plan.

RIO UNO ALFA (RIO 1A): After takeoff, leave the trajectory and proceed with a "NE" heading with a maximum altitude of 9,500 ft towards the town of RIONEGRO. At this point, contact BGA/APP and ask ATC to change level to continue with the altitude and route of the filed flight plan.

MALAGA UNO ALFA (MALAGA 1A): After takeoff, leave the trajectory and proceed on a "SE" heading to vertically cross the field of the "LA CUMBRE" neighborhood, keeping to the "E" of Mesa de Ruitoque* going up towards the town of PIEDECUESTA to pass vertically the "VILLA CONCHA" stadium. cross to the "E" of the PIE VOR with a maximum altitude of 9,500 ft. At this point, contact BGA/APP and ask ATC to change level to continue with the altitude and route of the filed flight plan.

Be sure to cross Mesa de Ruitoque between 7,000 ft and 7,500 ft, for paragliding activity

2 NORMALIZED ROUTES OF VISUAL ARRIVAL AZUFRADA1B RIO1B CHUCURI1B CHOCOA1B MALAGA1B BARRANCA1B RWY 35 17

AZUFRADA UNO BRAVO (AZUFRADA 1B): Entering from the "NW" with an odd altitude + 500 ft, descend to

cruzar el punto visual LA AZUFRADA con altitud máxima de 5.500 ft. En este punto comuníquese con TWR/ Palonegro y espere instrucciones.

RIO UNO BRAVO (RIO 1B): Ingresando desde el “NE” con altitud Par + 500 ft. descender para cruzar la población de RIONEGRO con una altitud máxima de 10.500 ft. En este punto comuníquese con TWR/PALONEGRO y espere instrucciones.

CHUCURI UNO BRAVO (CHUCURI 1 B): Procediendo desde el “SW” con altitud Impar + 500 ft, descender para cruzar la población de SAN VICENTE DE CHUCURI con altitud máxima de 5.500 ft. En este punto comuníquese con TWR/PALONEGRO. Posterior proceder hacia el punto visual LA RENTA.

CHOCOA UNO BRAVO (CHOCOA 1B): Ingresar desde el “SW” con altitud Impar + 500 ft., cruzando lateral la población de Socorro con altitud máxima de 11.500 ft. Descender para cruzar el “W” de VOR PIE con altitud máxima de 7.500 ft, En este punto comuníquese con TWR/PALONEGRO. Continuar el descenso hacia el punto visual CHOCOA para cruzarlo con una altitud máxima de 5.500 ft. La aeronave deberá mantenerse al costado “W” de la trayectoria de aproximación.

MALAGA UNO BRAVO (MALAGA 1 B): Ingresando desde el “SE” con altitud Par + 500 ft., sobrevolar el Cañón del Chicamocha cruzando lateral la población de Málaga con altitud máxima de 10.500 ft. Descender para pasar al “E” de VOR PIE con 8.500 ft. En este punto comuníquese con TWR/PALONEGRO. Proceder hacia la población de PIEDECUESTA y posterior FLORIDABLANCA, manteniéndose al “E” de la mesa de Ruitoque. Asegúrese de cruzar al “E” de la Mesa de Ruitoque entre 6000 pies y 6500 pies, por actividad de parapentes.

BARRANCA UNO BRAVO (BARRANCA 1 B): Ingresando desde el “W” con altitud Impar + 500 ft., sobrevolar por el “S” de LAS COMPUERTAS de LA REPRESA con altitud máxima de 5.500 ft. En este punto comuníquese con TWR/PALONEGRO y espere instrucciones.

3 AREAS DE ESPERA VISUAL

Se establecen las aéreas de espera visual para fines de secuenciamiento de tránsito por parte del ATC y en caso de contingencia, las ubicadas sobre los puntos visuales LEBRIJA, ZONA INDUSTRIAL, GUATIGUARÁ Y CHOCOA. Se deberá dar un estimado de permanencia en el área a la tripulación con el fin de que ésta efectúe la planificación del vuelo.

Aeronaves con procedimiento de llegada visual AZUFRADA 1B, BARRANCA 1B Y CHUCURÍ 1B tienen como espera visual la población de LEBRIJA.

cross the visual point LA AZUFRADA with a maximum altitude of 5,500 ft. At this point contact PALONEGRO/TWR and wait for instructions.

RIO UNO BRAVO (RIO 1B): Entering from the “NE” with an even + 500 ft altitude. Descend to cross the town of RIONEGRO with a maximum altitude of 10,500 ft. At this point, contact PALONEGRO/TWR and wait for instructions.

CHUCURI UNO BRAVO (CHUCURI 1 B): Proceeding from the “SW” with odd altitude + 500 ft, descend to cross SAN VICENTE DE CHUCURI town with a maximum altitude of 5,500 ft. At this point contact PALONEGRO/TWR. Then proceed to the visual point LA RENTA.

CHOCOA UNO BRAVO (CHOCOA 1B): Enter from the “SW” with an Odd altitude + 500 ft.,laterally crossing the town of Socorro with a maximum altitude of 11,500 ft. Descend to cross the “W” of the PIE VOR with a maximum altitude of 7,500 ft. At this point, contact PALONEGRO/TWR. Continue the descent towards the CHOCOA visual point to cross it with a maximum altitude of 5,500 ft. The aircraft must keep to the “W” side of the approach path.

MALAGA UNO BRAVO (MALAGA 1 B): Entering from the “SE” with an altitude Par + 500 ft.,fly over the Chicamocha Canyon, crossing the town of Málaga on the side with a maximum altitude of 10,500 ft. Descend to pass the “E” of VOR PIE with 8,500 ft. At this point, contact PALONEGRO/TWR. Proceed towards the town of PIEDECUESTA and later FLORIDABLANCA, keeping to the “E” of Mesa de Ruitoque. Be sure to cross to the “E” of Mesa de Ruitoque between 6,000 feet and 6,500 feet, due to paragliding activity.

BARRANCA UNO BRAVO (BARRANCA 1 B): Entering from the “W” with Odd altitude + 500 ft., fly over the “S” of THE REPRESA GATES with a maximum altitude of 5,500 ft. At this point, contact PALONEGRO/TWR and wait for instructions.

3 VISUAL WAITING AREAS

The visual waiting areas were strengthened for purposes of traffic sequencing by ATC and in case of contingency, those located over the visual points LEBRIJA, ZONA INDUSTRIAL, GUATIGUARÁ AND CHOCOA. An estimate of permanence in the area must be given to the crew in order for them to carry out the flight planning.

Aircraft with visual arrival procedure AZUFRADA 1B, BARRANCA 1B AND CHUCURÍ 1B have LEBRIJA as visual hold

Aeronaves con procedimiento de llegada visual CHOCOA 1B, tienen como espera visual CHOCOA.

Aeronaves con procedimiento de llegada visual MALAGA 1B, tienen como espera visual GUATIGUARÁ.

En caso de que la aeronave no pueda efectuar contacto con TWR/PALONEGRO procederá a la espera visual designada hasta recibir instrucciones de ingreso al circuito de tránsito de aeródromo.

Aircraft with CHOCOA 1B visual arrival procedure, have CHOCOA as visual hold.

Aircraft with visual arrival procedure MALAGA 1B, have GUATIGUARÁ as visual hold

In the case of the aircraft cannot make contact with PALONEGRO'S TOWER, it will proceed to the designated visual hold waiting instructions to enter in aerodrome traffic circuit.

4 TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

4 TRANSFER OF COMMUNICATIONS

Las aeronaves saliendo del aeropuerto de Bucaramanga deberán establecer contacto inicial con la frecuencia 118,3 MHz, Torre de control Palonegro. Una vez en vuelo y cruzando los puntos visuales establecidos en los procedimientos de salida visual o cuando así lo indique el ATC, deberán hacer contacto con la frecuencia 119,0 MHz Bucaramanga Aproximación.

Las aeronaves llegando hacia el aeropuerto Palonegro de Bucaramanga deberán establecer contacto inicial en frecuencia 119,0 MHz Bucaramanga Aproximación, posteriormente y una vez así lo indique el procedimiento de llegada visual o el ATC, deberán hacer contacto en frecuencia 118,3 MHz Torre de Control Palonegro para ingresar al circuito de tránsito de aeródromo.

Nota: Las aeronaves saliendo, llegando o en sobrevuelo no deberán ingresar al CTR sin previa autorización de Bucaramanga Control. Se deberá ejercer precaución con las zonas de parapentes publicadas en el área.

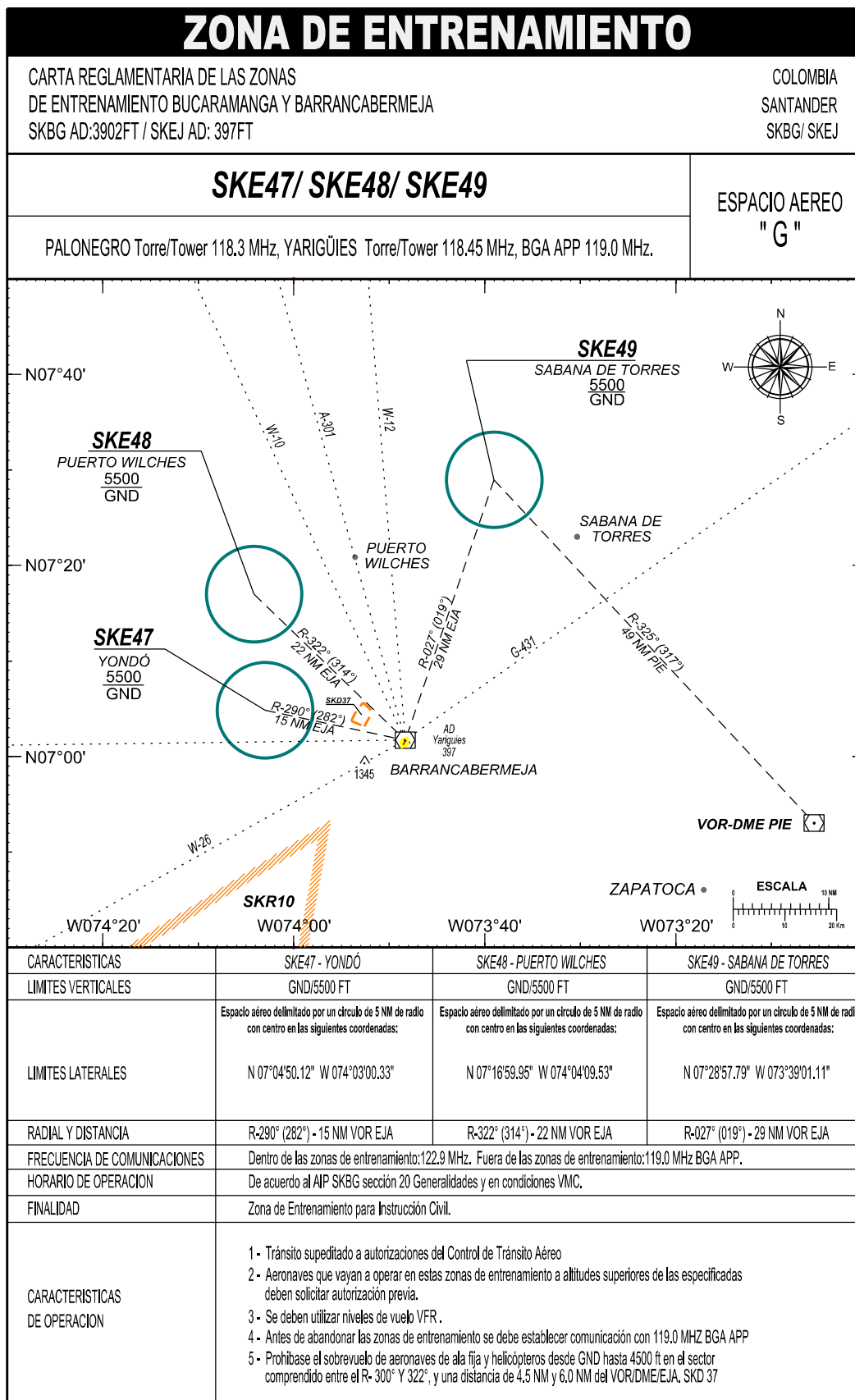
Aircraft leaving the Bucaramanga airport must establish initial contact with the 118.3 MHz frequency, Palonegro's Control Tower. Once in flight and crossing the visual points established in the visual departure procedures or when so indicated by ATC, they must make contact with the frequency 119.0 MHz Bucaramanga's Approach.

Aircraft arriving at the Palonegro's airport in Bucaramanga must establish initial contact on the 119.0 MHz frequency Bucaramanga Approach, later and once indicated by the visual arrival procedure or ATC, they must make contact on the 118.3 MHz frequency of Palonegro's Control Tower to enter the aerodrome traffic circuit.

Aircraft leaving, arriving or overflight must not enter the CTR without prior authorization from Bucaramanga Controlexercised Caution with posted paragliding zones in the area.

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
Training zone - ICAO	AD 2 SKBG - 28
Control zone - ICAO	AD 2 SKBG - 29
Aerodrome Heliport Chart - ICAO	AD 2 SKBG - 31
Minimum area altitudes	AD 2 SKBG - 33
WPT coordinates PBN procedures	AD 2 SKBG - 35
SID - ICAO - EJA2D UBMU1A RWY 35	AD 2 SKBG - 36
SID - ICAO - ESNU1F MOGO1E VOVG1A RWY 35	AD 2 SKBG - 37
SID - ICAO - EJA1E UBMU1B RWY 17	AD 2 SKBG - 39
SID - ICAO - ESNU1G MOGO1F VOVG1B RWY 17	AD 2 SKBG - 41
SID - ICAO - EJA2F UBMU1C RWY 35 RNAV	AD 2 SKBG - 43
SID - ICAO - ESNU2H RWY 35 RNAV	AD 2 SKBG - 45
SID - ICAO -MOGO1B UMKA1A VOVG1C RWY 35 RNAV	AD 2 SKBG - 47
SID - ICAO - EJA1G MOGO1G UMKA1B VOVG1D RWY 17 RNAV	AD 2 SKBG - 49
SID - ICAO - ESNU2J UBMU2D RWY 17 RNAV	AD 2 SKBG - 51
STAR - ICAO - MOGO2A OPRO1A RWY 35 17	AD 2 SKBG - 53
STAR - ICAO - EJA1H IVRI1A POXO1H TORA1Q VOVG1E RWY 35 17	AD 2 SKBG - 55

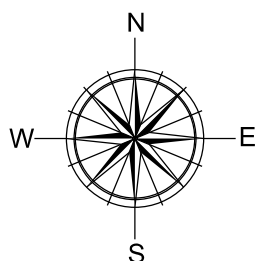
<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
STAR - ICAO - MOGO2C OPRO1B VOVG1F RWY 35 RNAV	AD 2 SKBG - 57
STAR - ICAO - IVRI1B POXO2F TORA1R UMKA2C RWY 35 RNAV	AD 2 SKBG - 59
STAR - ICAO - EJA2C MOGO2D OPRO1C POXO1J VOVG1G RWY 17 RNAV	AD 2 SKBG - 61
STAR - ICAO - IVRI1C TORA1S RWY 17 RNAV	AD 2 SKBG - 63
IAC - ICAO - ILS Z LOC Z RWY 35	AD 2 SKBG - 65
IAC - ICAO - VOR RWY 35	AD 2 SKBG - 67
IAC - ICAO - VOR A RWY 17	AD 2 SKBG - 69
IAC - ICAO - ILS Y LOC Y RWY 35	AD 2 SKBG - 71
IAC - ICAO - RNP RWY 35	AD 2 SKBG - 73
IAC - ICAO - RNP RWY 17	AD 2 SKBG - 75
VAC - ICAO - Visual departures AZUFRADA1A CHOCOA1A CHUCURI1A PANTANO1A BARRANCA1A RIO1A MALAGA1A RWY 35 17	AD 2 SKBG - 77
VAC - ICAO - Visual arrivals AZUFRADA1B RIO1B CHUCURI1B CHOCOA1B MALAGA1B BARRANCA1B RWY 35 17	AD 2 SKBG - 79
Visibility chart - ICAO	AD 2 SKBG - 81



ZONA DE CONTROL (CTR)

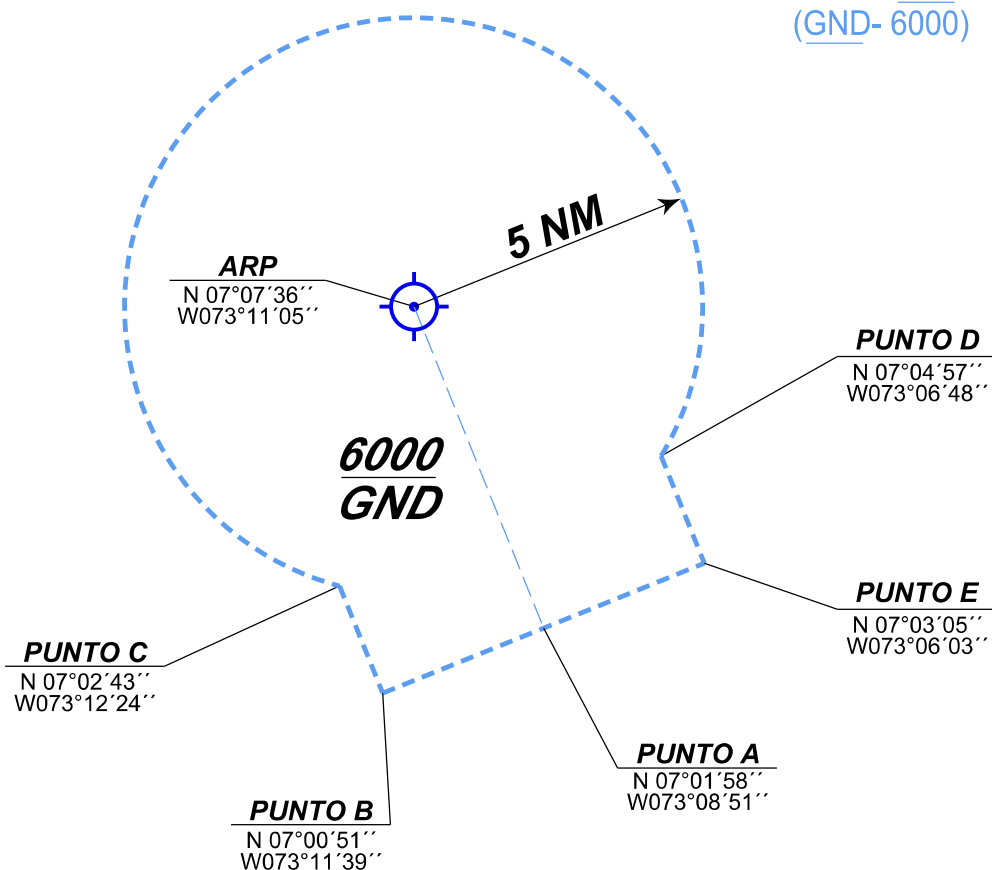
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR BUCARAMANGA
SKBG/ BGA AD: 3901 FT

COLOMBIA
SANTANDER
BUCARAMANGA

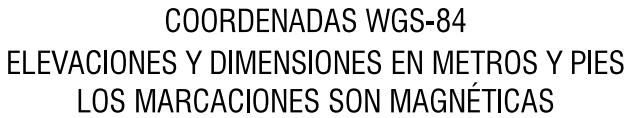


BUCARAMANGA
TMA
CLASE (A)
(FL175 - FL245)
(015AGL - FL175(D))

BUCARAMANGA
CTR
Clase (D)
(GND- 6000)

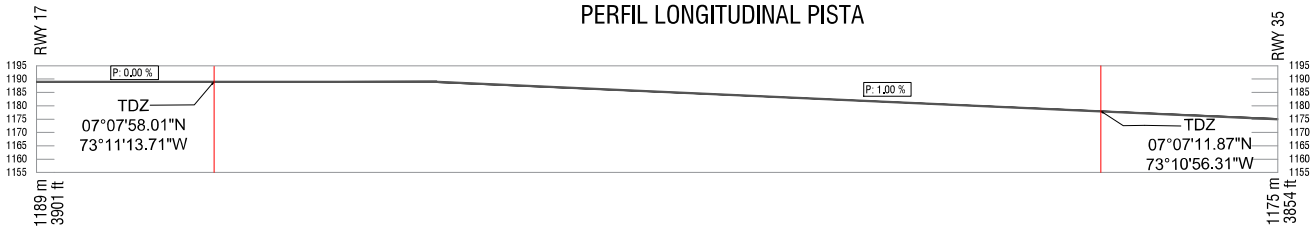


SKBG - BUCARAMANGA
PALONEGRO
COLOMBIA



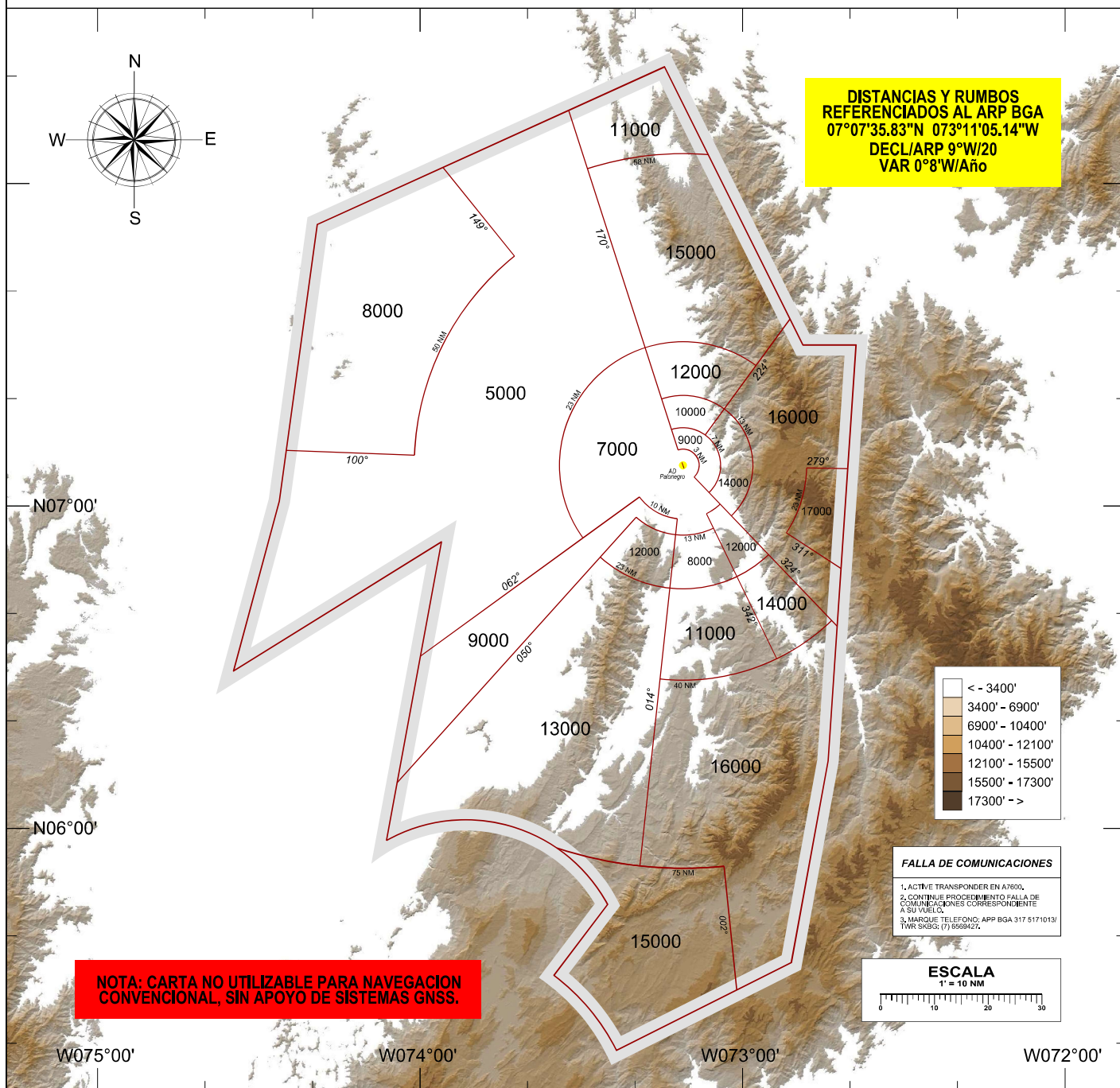
DECLINACIÓN MAGNÉTICA
08°57'W / 2022

REGIMEN DE VARIACIÓN
Anual de 00°09' W



ALTITUDES MINIMAS DE AREA BUCARAMANGA

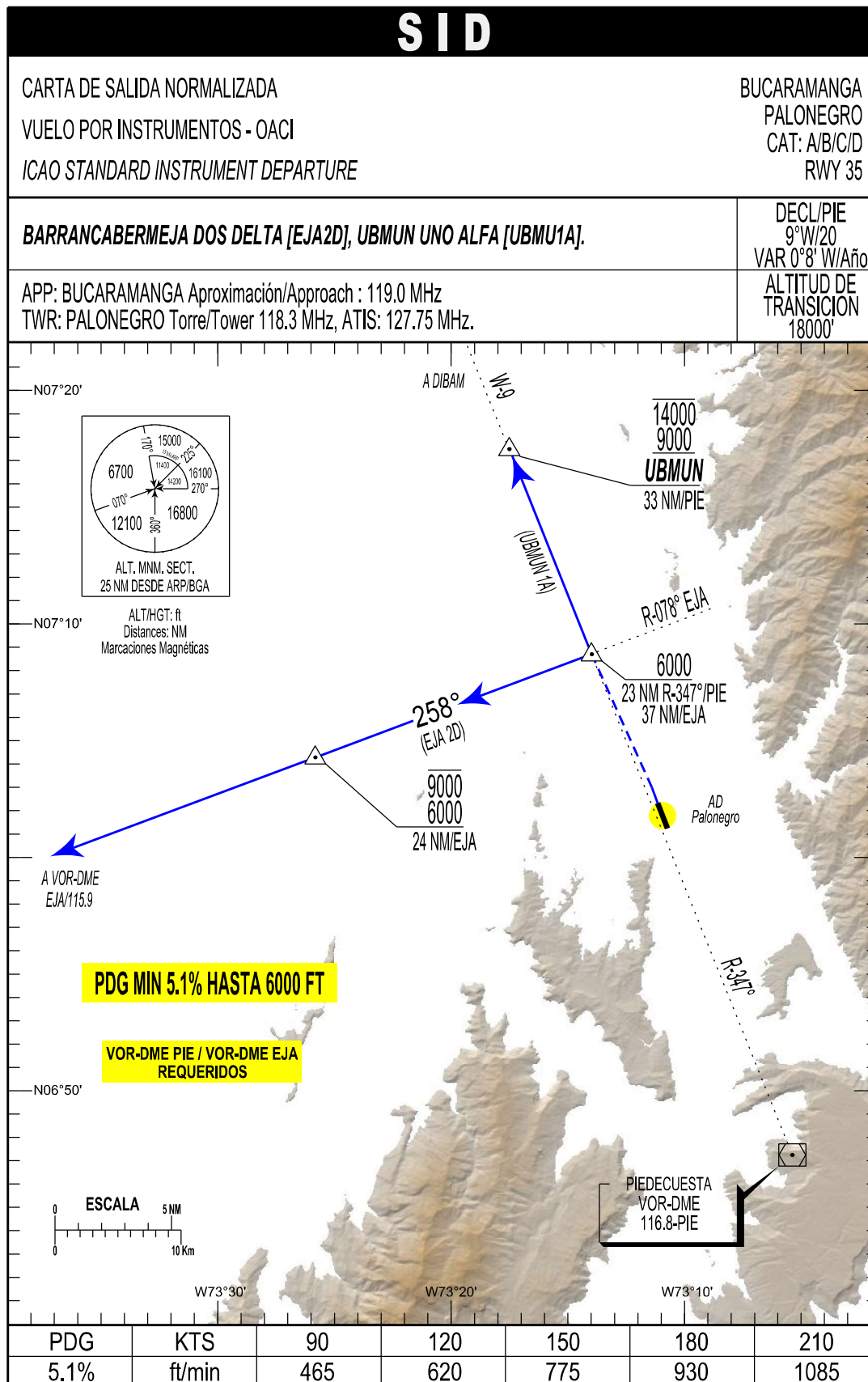
TMA BUCARAMANGA

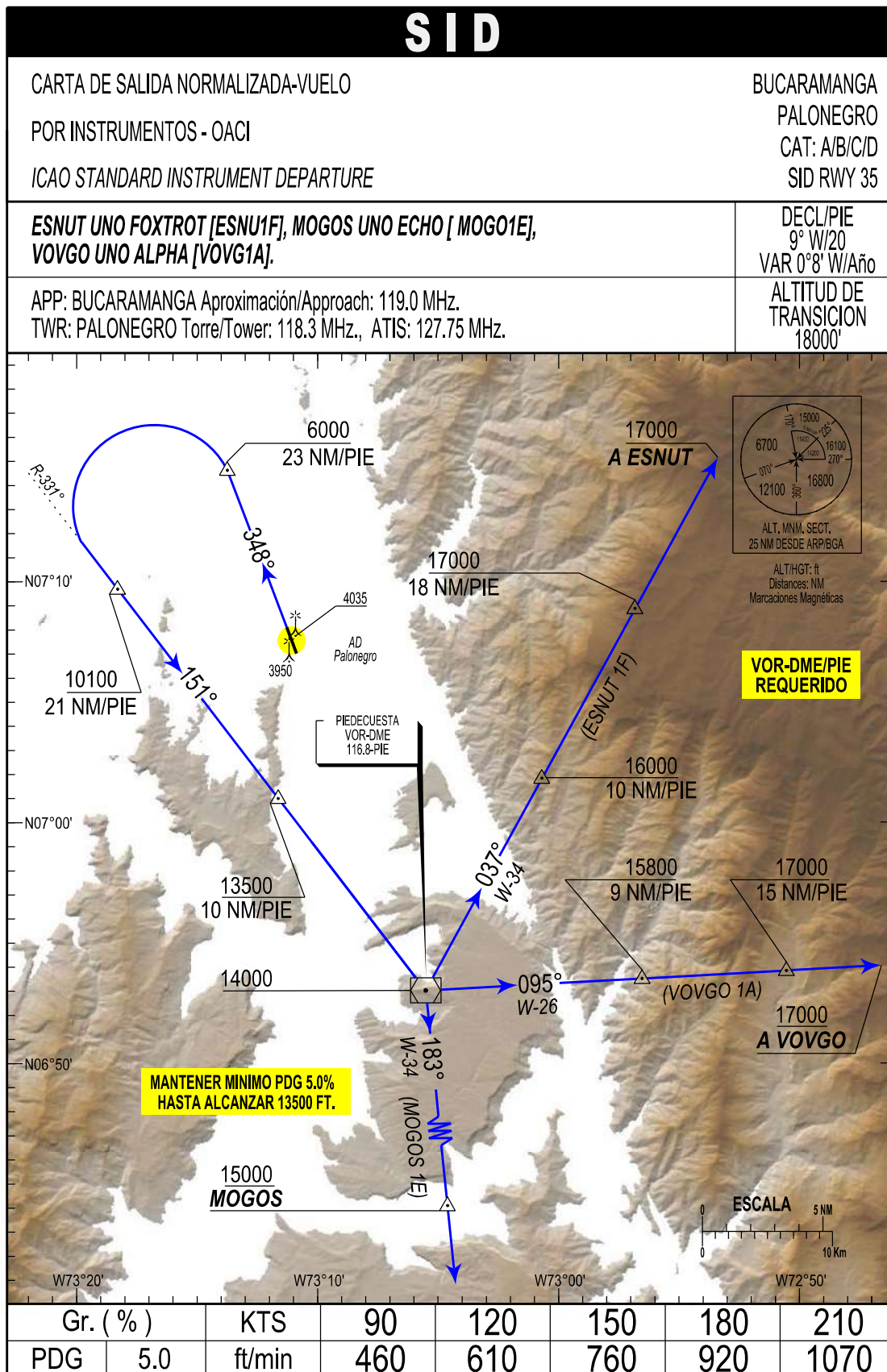


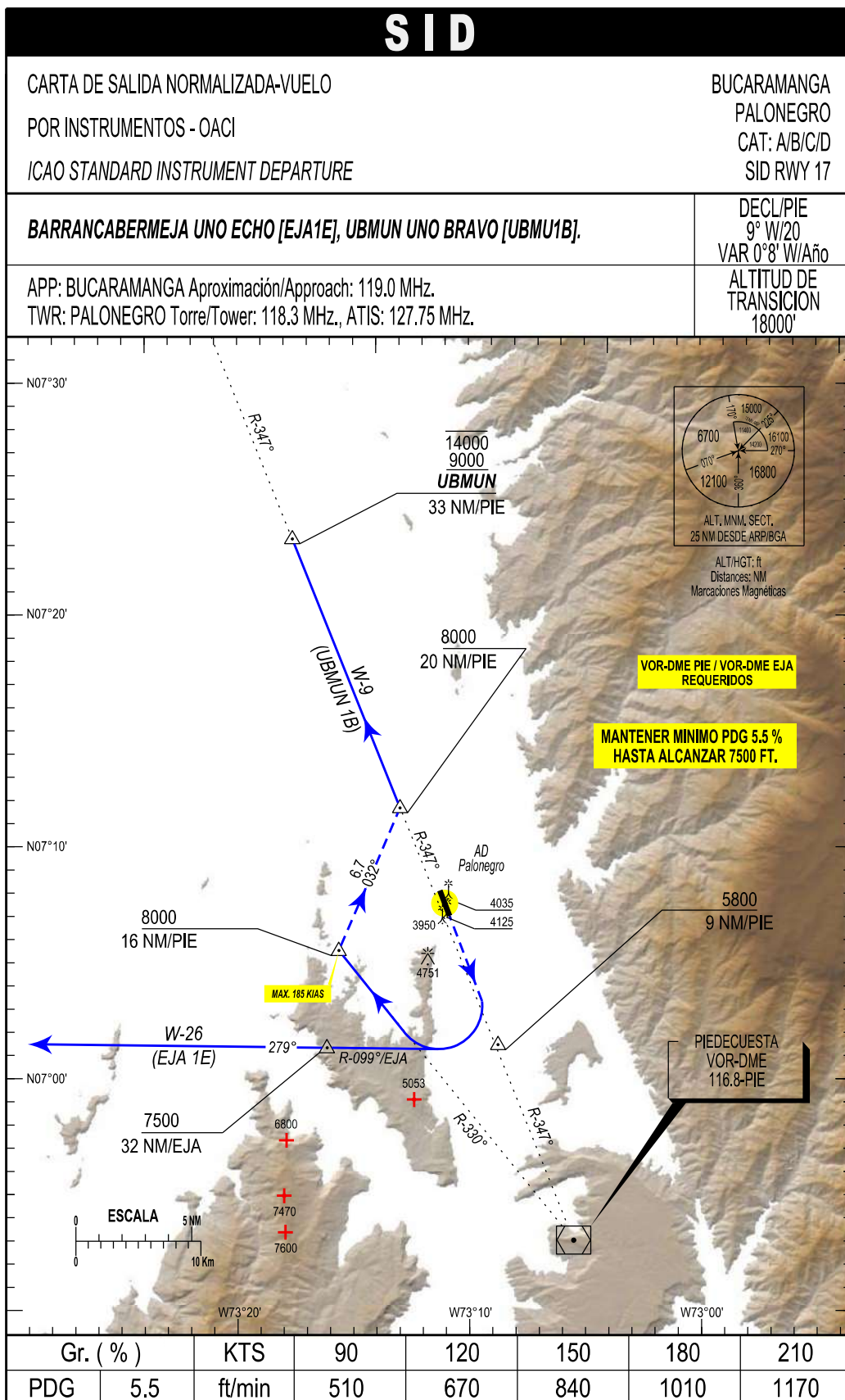
SKBG/

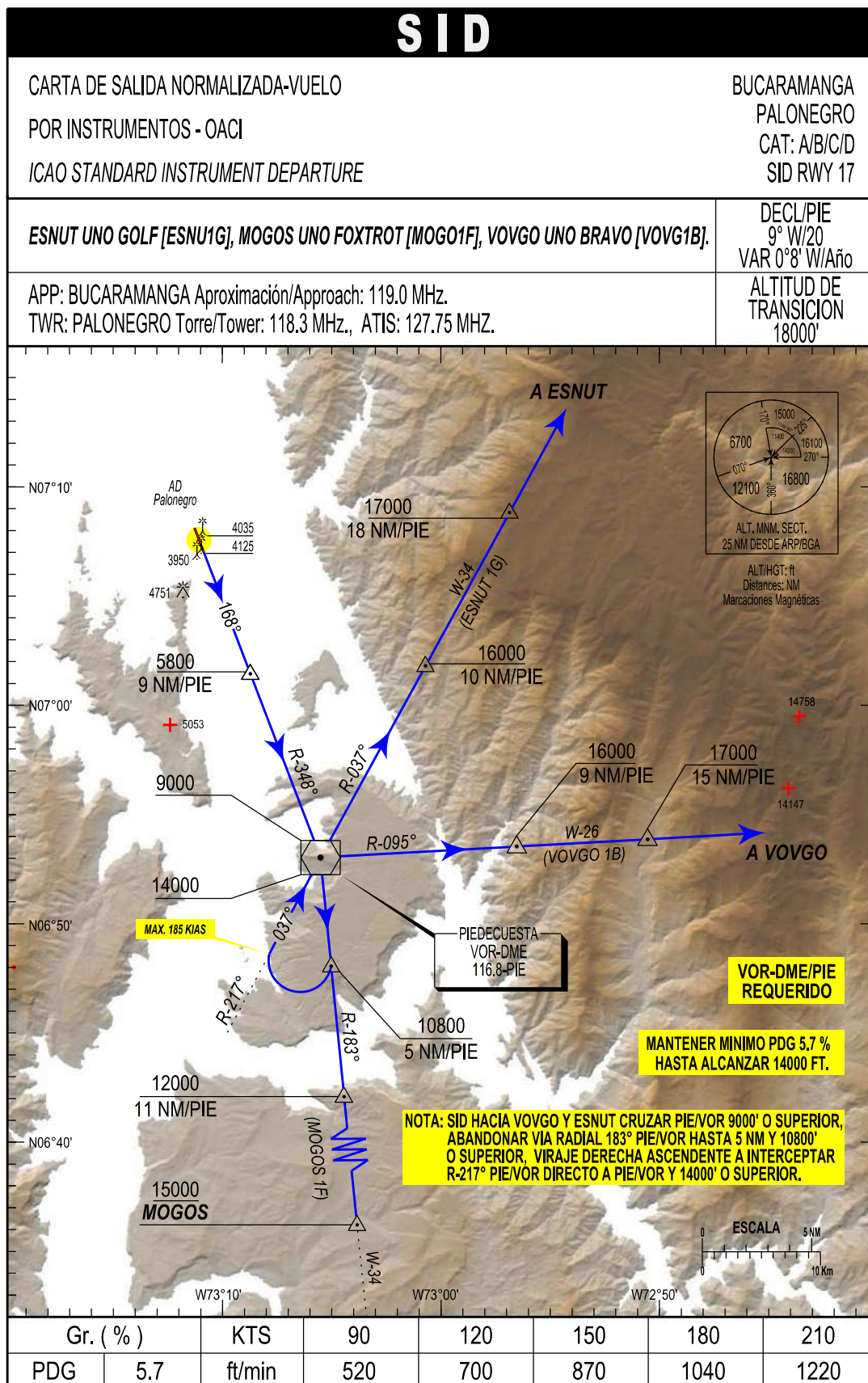
COORDENADAS WPT PROCEDIMIENTOS PBN

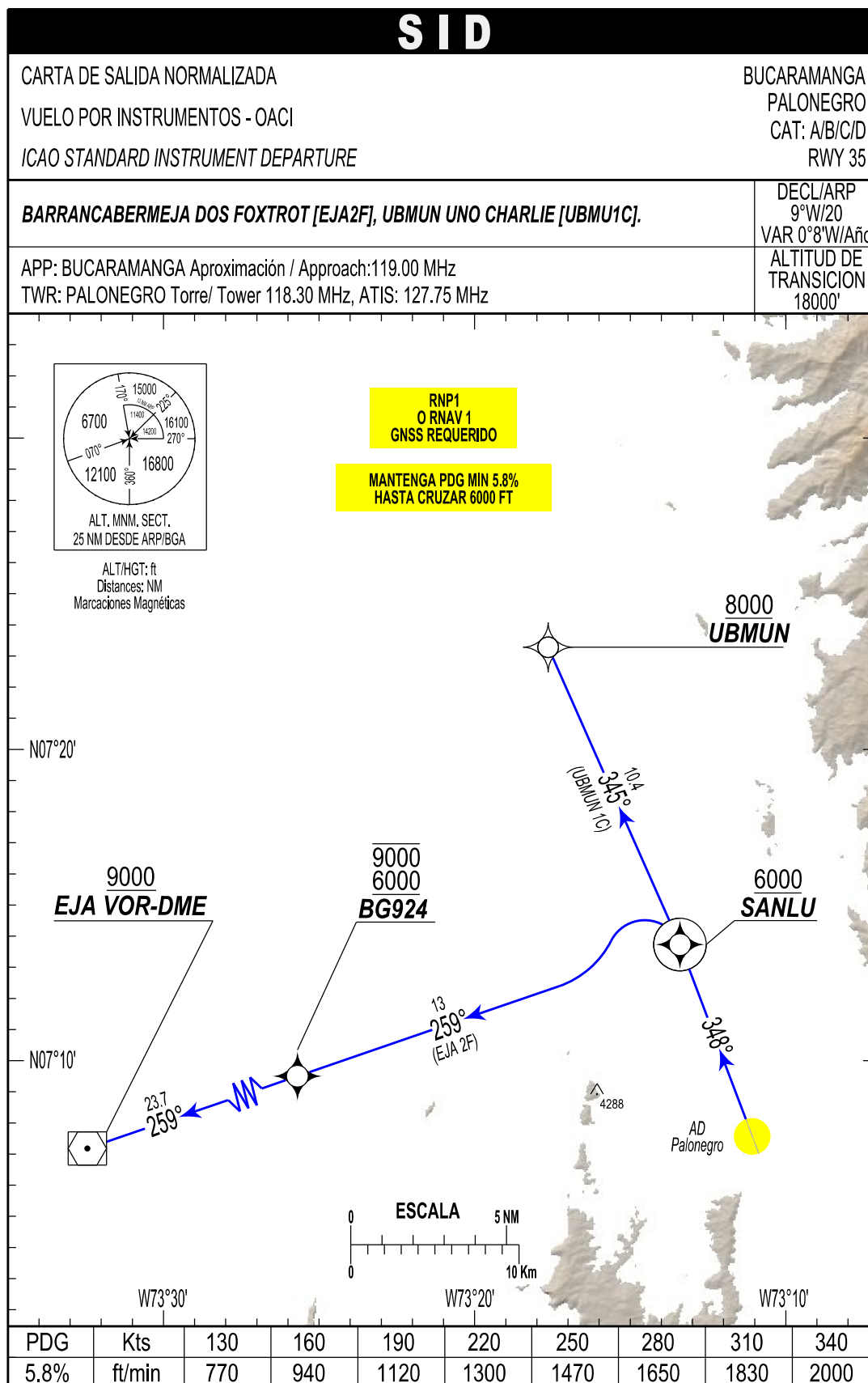
AIS COLOMBIA







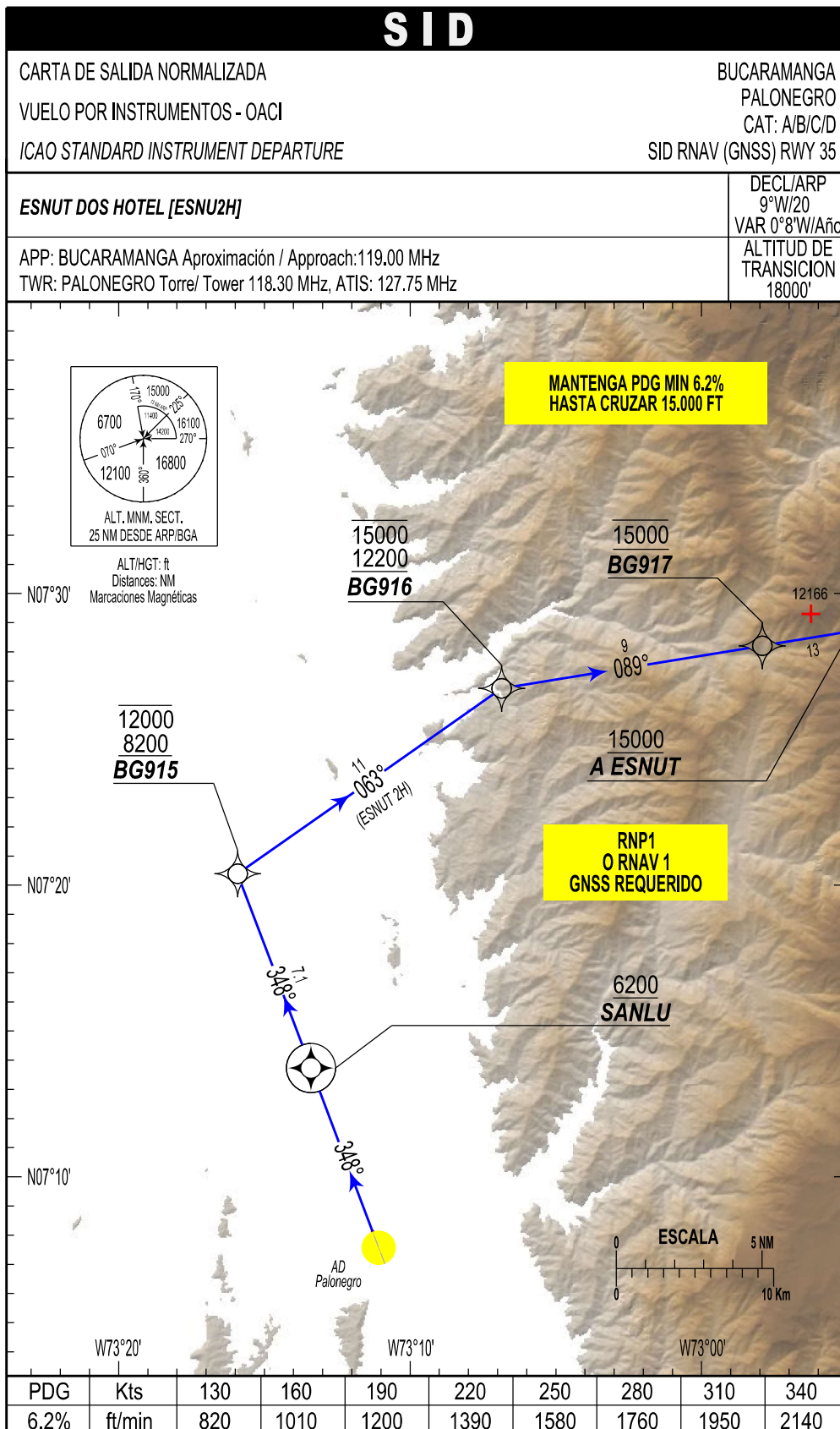




BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ RNAV (GNSS) RWY 35

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PDG
EJA 2F									
CF	SANLU	FO	348°(339.35°)	X	X	6000+	X	X	5.8%
TF	BG924	FB	259°(250.96)	13	L	6000+	9000-	X	
TF	EJA	FB	259°(250.96)	23.7	X	9000+	X	X	
UBMUN 1C									
CF	SANLU	FO	348°(339.35°)	X	X	6000+	X	X	5.8%
TF	UBMUN	FB	345°(336.15°)	10.4	X	8000+	X	X	

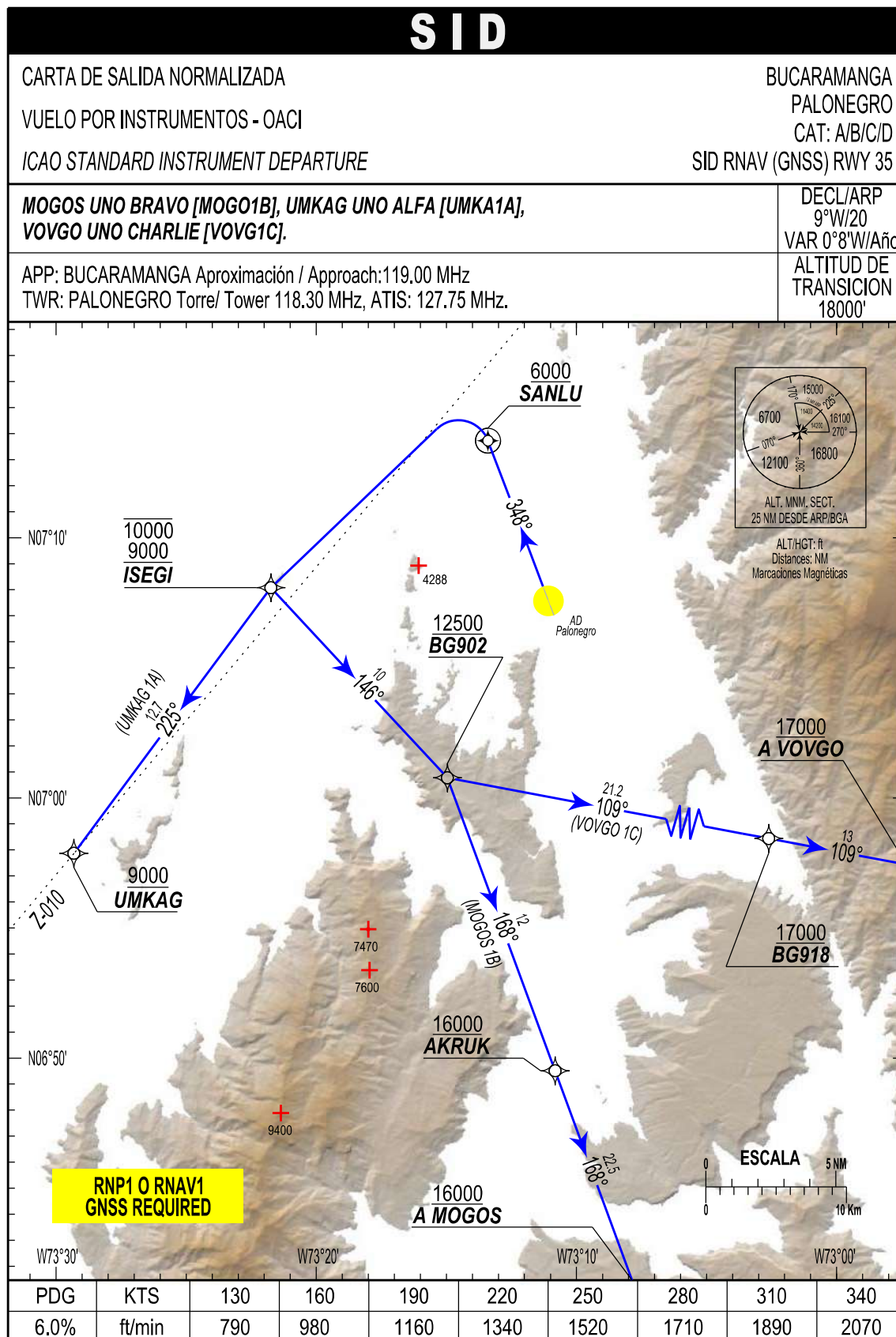
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WPT, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG



BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ SID 6 RNAV (GNSS) RWY 35

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG
ESNUT 2H									
CF	SANLU	FO	348°(339.35°)	X	X	6200+	X	X	6.2%
TF	BG915	FB	348°(339.35°)	7.1	X	8200+	12000-	X	6.2%
TF	BG916	FB	063°(054.90°)	11	X	12200+	15000-	X	6.2%
TF	BG917	FB	089°(080.71°)	9	X	15000AT	X	X	6.2%
TF	ESNUT	FB	089°(080.74°)	13	X	15000+	X	X	

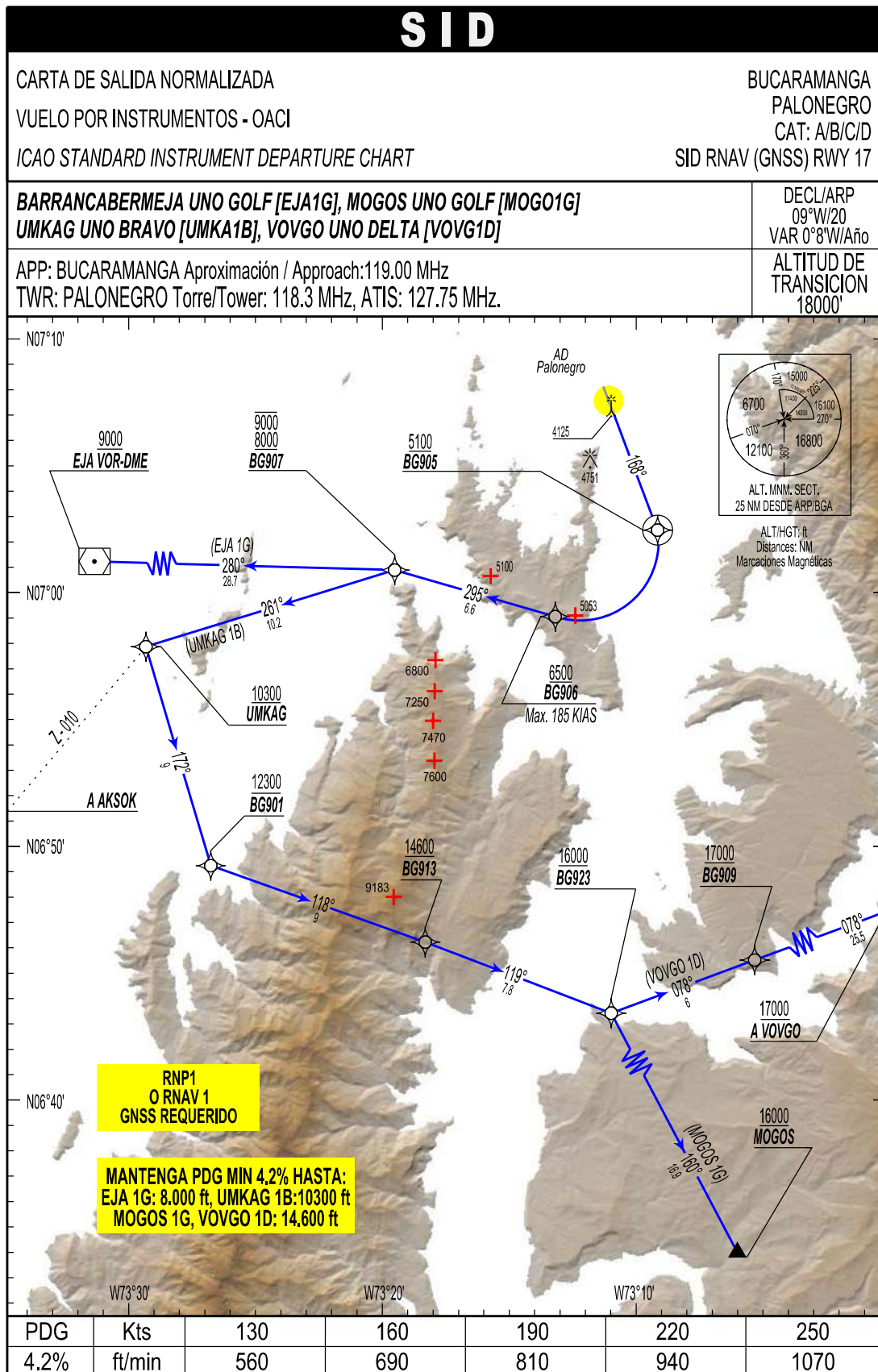
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG



BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ SID 7 RNAV (GNSS) RWY 35

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB/ FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG
MOGOS 1B									
CF	SANLU	FO	348°(339.35°)	X	X	6000+	X	X	6.0%
DF	ISEGI	FB	X	X	L	9000+	10000-	X	
TF	BG902	FB	146°(137.15°)	10	X	12500 +	X	X	
TF	AKRUK	FB	168° (159.80°T)	12	X	16000+	X	X	
TF	MOGOS	FB	168° (159.80°T)	22.5	X	16000+	X	X	
UMKAG 1A									
CF	SANLU	FO	348°(339.35°)	X	X	6000+	X	X	6.0%
DF	ISEGI	FB	X	X	L	9000+	10000-	X	
TF	UMKAG	FB	225°(216.54°)	12.70	X	9000+	X	X	
VOVGO 1C									
CF	SANLU	FO	348°(339.35°)	X	X	6000+	X	X	6.0%
DF	ISEGI	FB	X	X	L	9000+	10000-	X	
TF	BG902	FB	146°(137.15°)	10	X	12500 +	X	X	
TF	BG918	FB	109°(100.72°)	21.2	X	17000 +	X	X	
TF	VOVGO	FB	109°(100.75°)	13	X	17000 +	X	X	

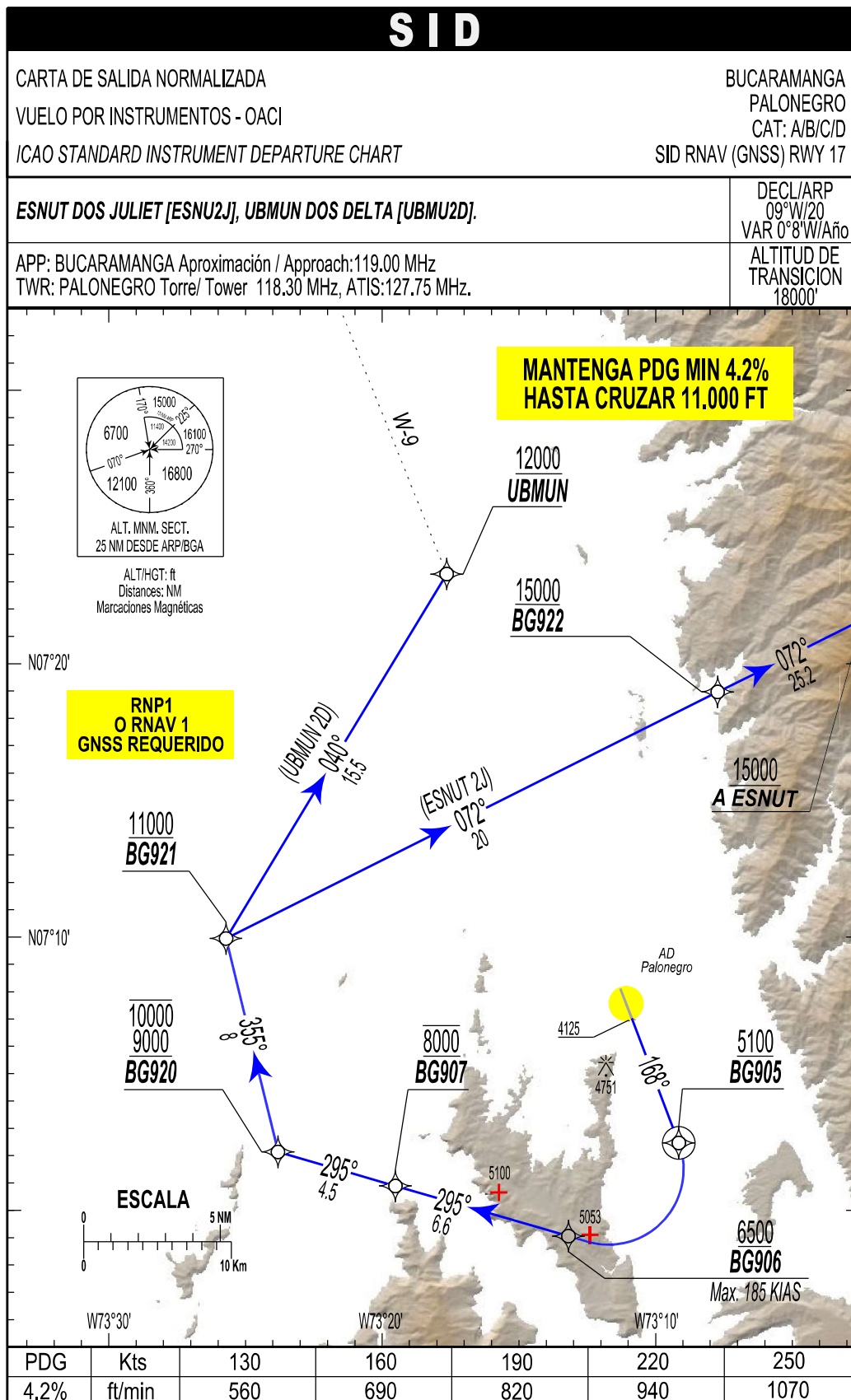
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG



BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ SID 8 RNAV (GNSS) RWY 17

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB/ FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG
BARRANCABERMEJA 1G									
CF	BG905	FO	168°(159.290°)	X	X	5100+	X	X	4.2%
DF	BG906	FB	X	X	R	6500+	X	185	4.2%
TF	BG907	FB	295°(286.19°)	6.6	X	8000+	9000-	X	4.2%
TF	EJA	FB	280°(271.61°)	28.7	X	9000+	X	X	
MOGOS 1G									
CF	BG905	FO	168°(159.290°)	X	X	5100+	X	X	4.2%
DF	BG906	FB	X	X	R	6500+	X	185	4.2%
TF	BG907	FB	295°(286.19°)	6.6	X	8000+	9000-	X	4.2%
TF	UMKAG	FB	261°(252.84°)	10.2	X	10300+	X	X	4.2%
TF	BG901	FB	172°(163.78°)	9	X	12300+	X	X	4.2%
TF	BG913	FB	118°(109.66°)	9	X	14600+	X	X	4.2%
TF	BG923	FB	119°(110.92°)	7.8	X	16000+	X	X	
TF	MOGOS	FB	160°(151.34°)	17	X	16000+	X	X	
UMKAG 1B									
CF	BG905	FO	168°(159.290°)	X	X	5100+	X	X	4.2%
DF	BG906	FB	X	X	R	6500+	X	185	4.2%
TF	BG907	FB	295°(286.19°)	6.6	X	8000+	9000-	X	4.2%
TF	UMKAG	FB	261°(252.84°)	10.2	X	10300+	X	X	4.2%
VOVGO 1D									
CF	BG905	FO	168°(159.290°)	X	X	5100+	X	X	4.2%
DF	BG906	FB	X	X	R	6500+	X	185	4.2%
TF	BG907	FB	295°(286.19°)	6.6	X	8000+	9000-	X	4.2%
TF	UMKAG	FB	261°(252.84°)	10.2	X	10300+	X	X	4.2%
TF	BG901	FB	172°(163.78°)	9	X	12300+	X	X	4.2%
TF	BG913	FB	118°(109.66°)	9	X	14600+	X	X	4.2%
TF	BG923	FB	119°(110.92°)	7.8	X	16000+	X	X	
TF	BG909	FB	078°(069.68°)	6	X	17000+	X	X	
TF	VOVGO	FB	078°(069.73°)	25.5	X	17000+	X	X	

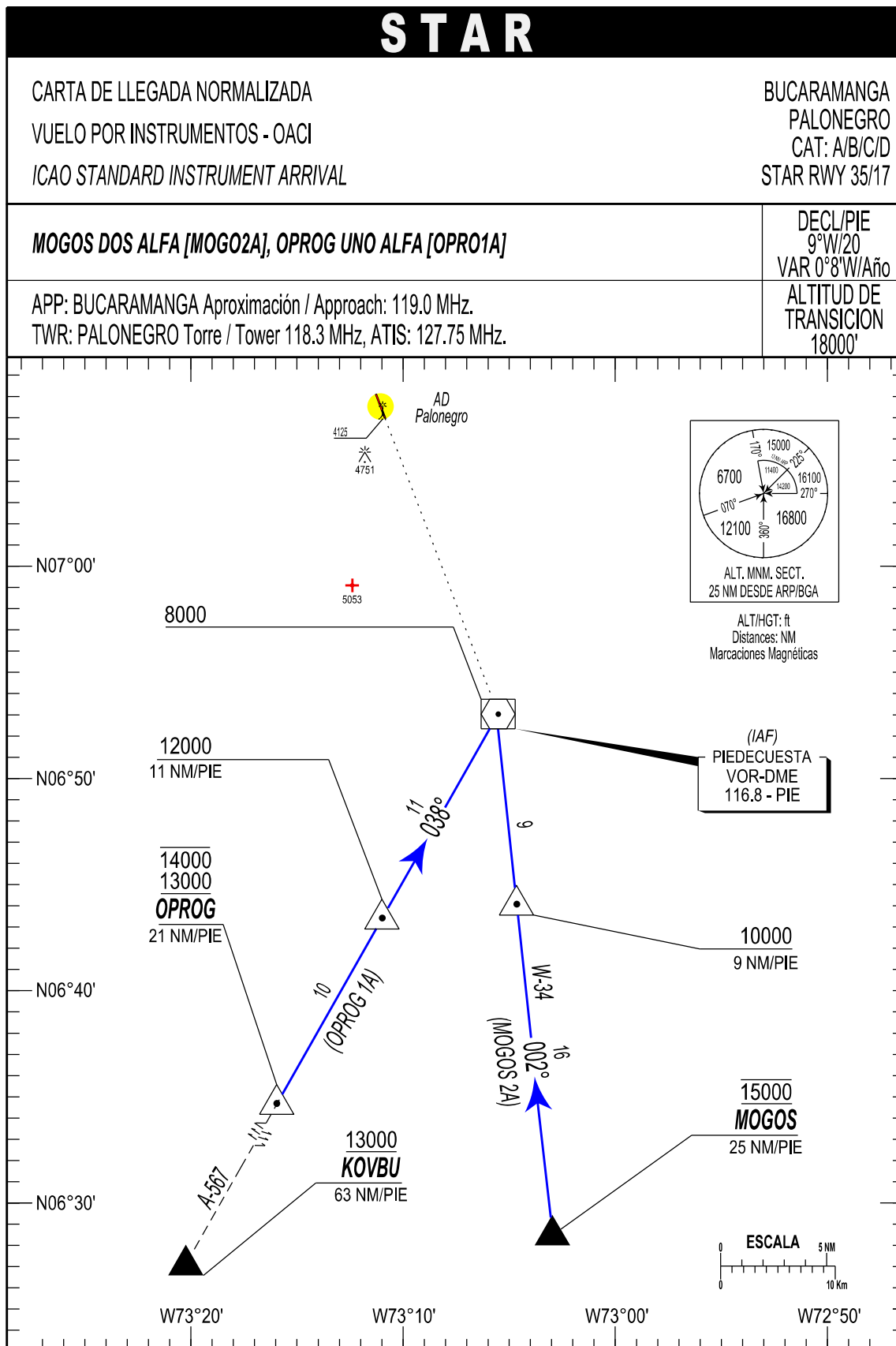
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG

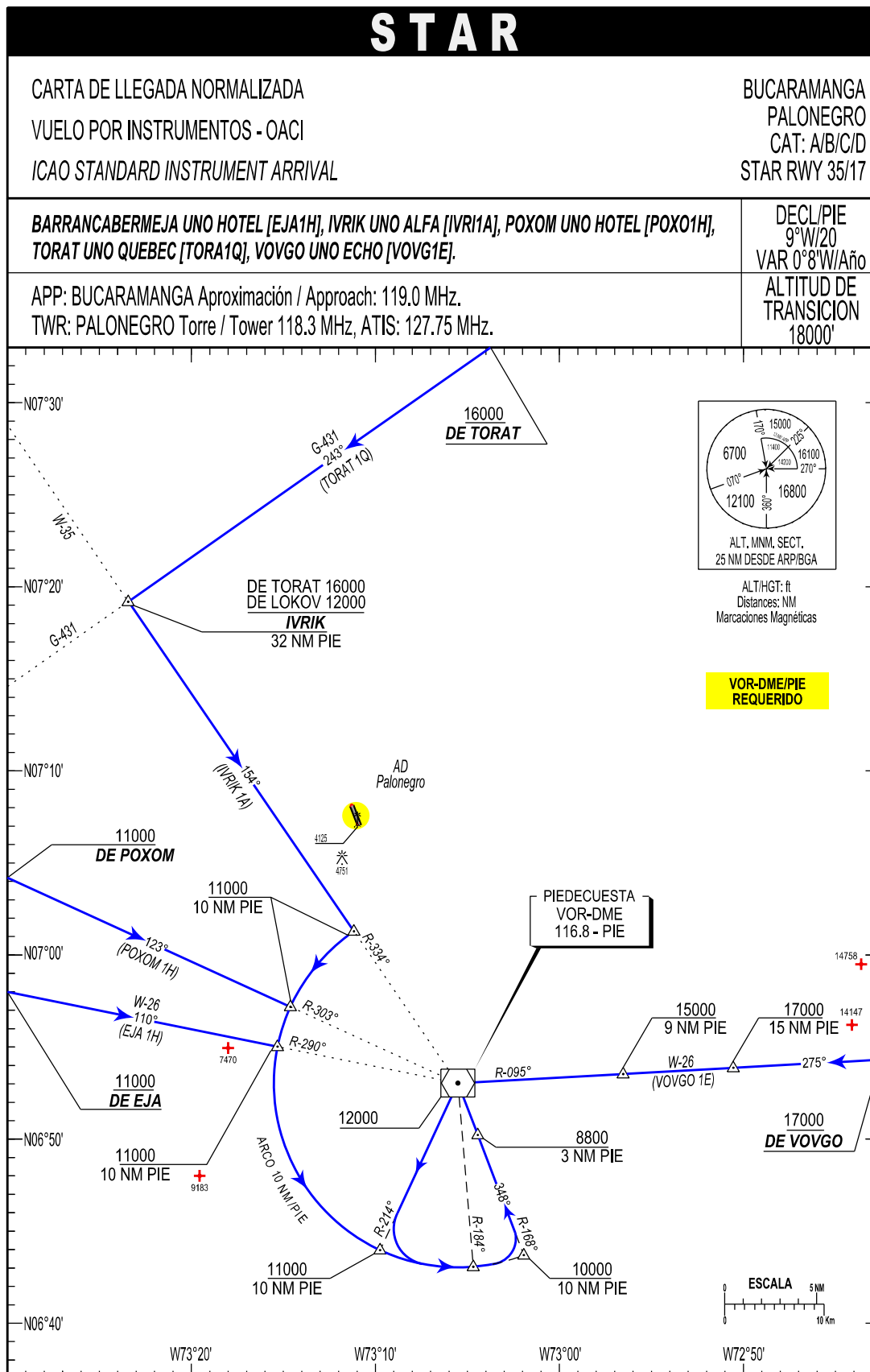


BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ SID 9 RNAV (GNSS) RWY 17

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG %
ESNUT 2J									
CF	BG905	FO	168°(159.290°)	X	X	5100+	X	X	4.2%
DF	BG906	FB	X	X	R	6500+	X	185	4.2%
TF	BG907	FB	295°(286.19°)	6.6	X	8000 AT	X	X	4.2%
TF	BG920	FB	295°(286.18°)	4.5	X	9000+	10000-	X	4.2%
TF	BG921	FB	355°(346.32°)	8	X	11000+	X	X	4.2%
TF	BG922	FB	072°(063.35°)	20	X	15000+	X	X	
TF	ESNUT	FB	072°(063.40°)	25.2	X	15000+	X	X	
UBMUN 2D									
CF	BG905	FO	168°(159.290°)	X	X	5100+	X	X	4.2%
DF	BG906	FB	X	X	R	6500+	X	185	4.2%
TF	BG907	FB	295°(286.19°)	6.6	X	8000 AT	X	X	4.2%
TF	BG920	FB	295°(286.18°)	4.5	X	9000+	10000-	X	4.2%
TF	BG921	FB	355°(346.32°)	8	X	11000+	X	X	4.2%
TF	UBMUN	FB	040°(031.17°)	15.5	X	12000+	X	X	

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG





STAR

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA

VUELO POR INSTRUMENTOS - OACI

ICAO STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL

BUCARAMANGA

PALONEGRO

CAT: A/B/C/D

STAR RNAV (GNSS) RWY 35

**MOGOS DOS CHARLIE [MOG02C], OPROG UNO BRAVO [OPRO1B].
VOVGO UNO FOXTROT [VOVG1F].**

DECL/ARP

9°W/20

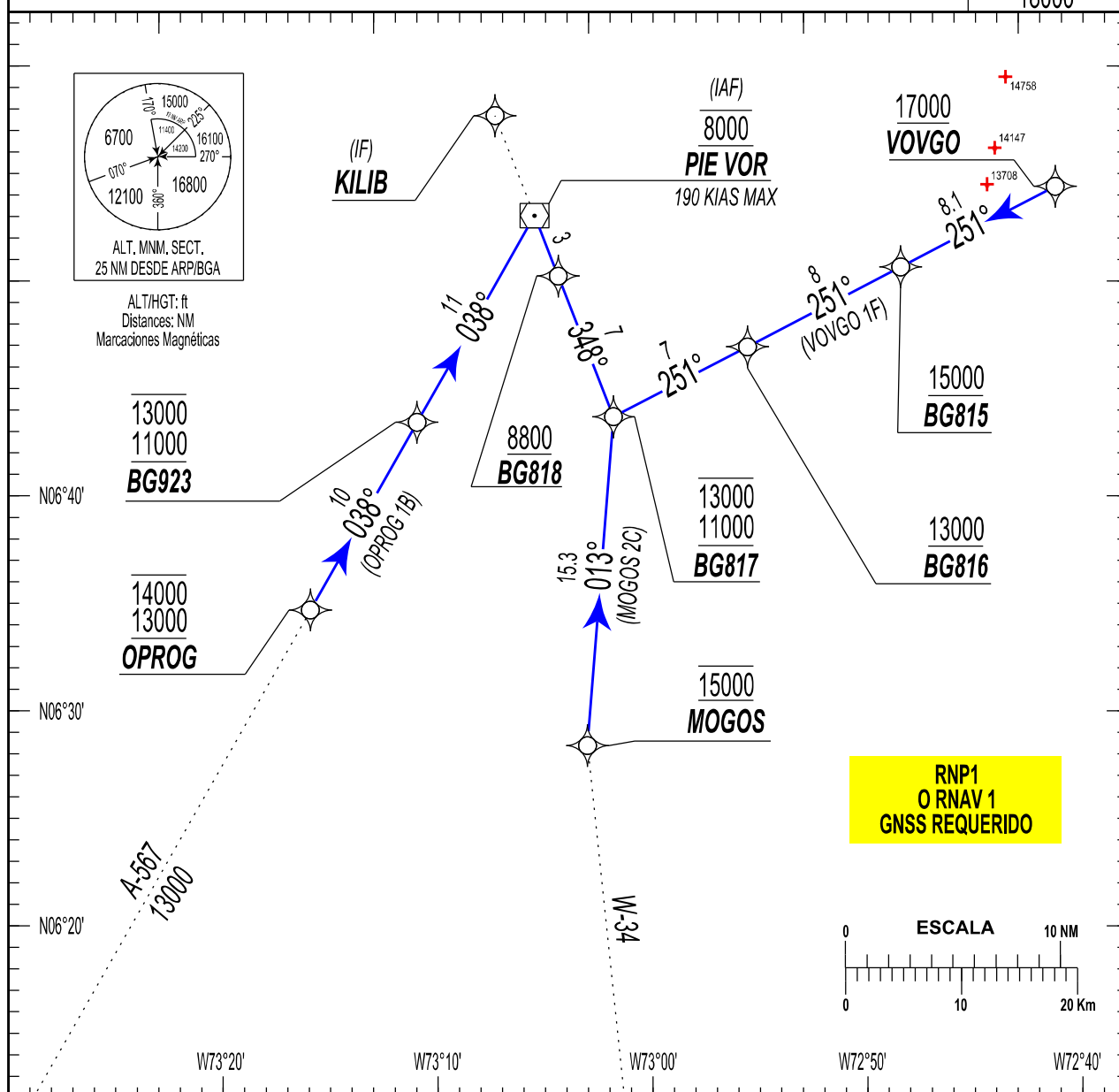
VAR 0°8'W/Año

APP: BUCARAMANGA Aproximación / Approach: 119.00 MHz

TWR: PALONEGRO Torre/ Tower 118.30 MHz, ATIS 127.75 MHz

ALTITUD DE
TRANSICION

18000'



ALTITUD DE
TRANSICION
18000'



BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ STAR 4 RNAV (GNSS) RWY 35

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (KTs)	PERFORM. NAVEGACIÓN
IVRIK 1B									
IF	IVRIK	X	X	X	X	12000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	MASVU	FB	163°(154,72°)	17	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	SIGOX (IAF)	FB	168°(159,35°)	8.9	X	8000+	X	190	RNP1 ó RNAV1
POXOM 2F									
IF	POXOM	X	X	X	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	BG819	FB	128°(120,06°)	17.2	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	SIGOX (IAF)	FB	106°(098,06°)	3	X	8000+	X	190	RNP1 ó RNAV1
TORAT 1R									
IF	TORAT	X	X	X	X	16000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	BG820	FB	244°(234,95°)	21.4	X	16000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	BG821	FB	200°(191,90°)	9.5	X	16000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	BG822	FB	200°(191,89°)	9	X	13000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	MASVU	FB	200°(191,89°)	6	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	SIGOX (IAF)	FB	168°(159,35°)	8.9	X	8000+	X	190	RNP1 ó RNAV1
UMKAG 2C									
IF	UMKAG	X	X	X	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	BG819	FB	106°(098,05°)	13.4	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV1
TF	SIGOX (IAF)	FB	106°(098,06°)	3	X	8000+	X	190	RNP1 ó RNAV1

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG

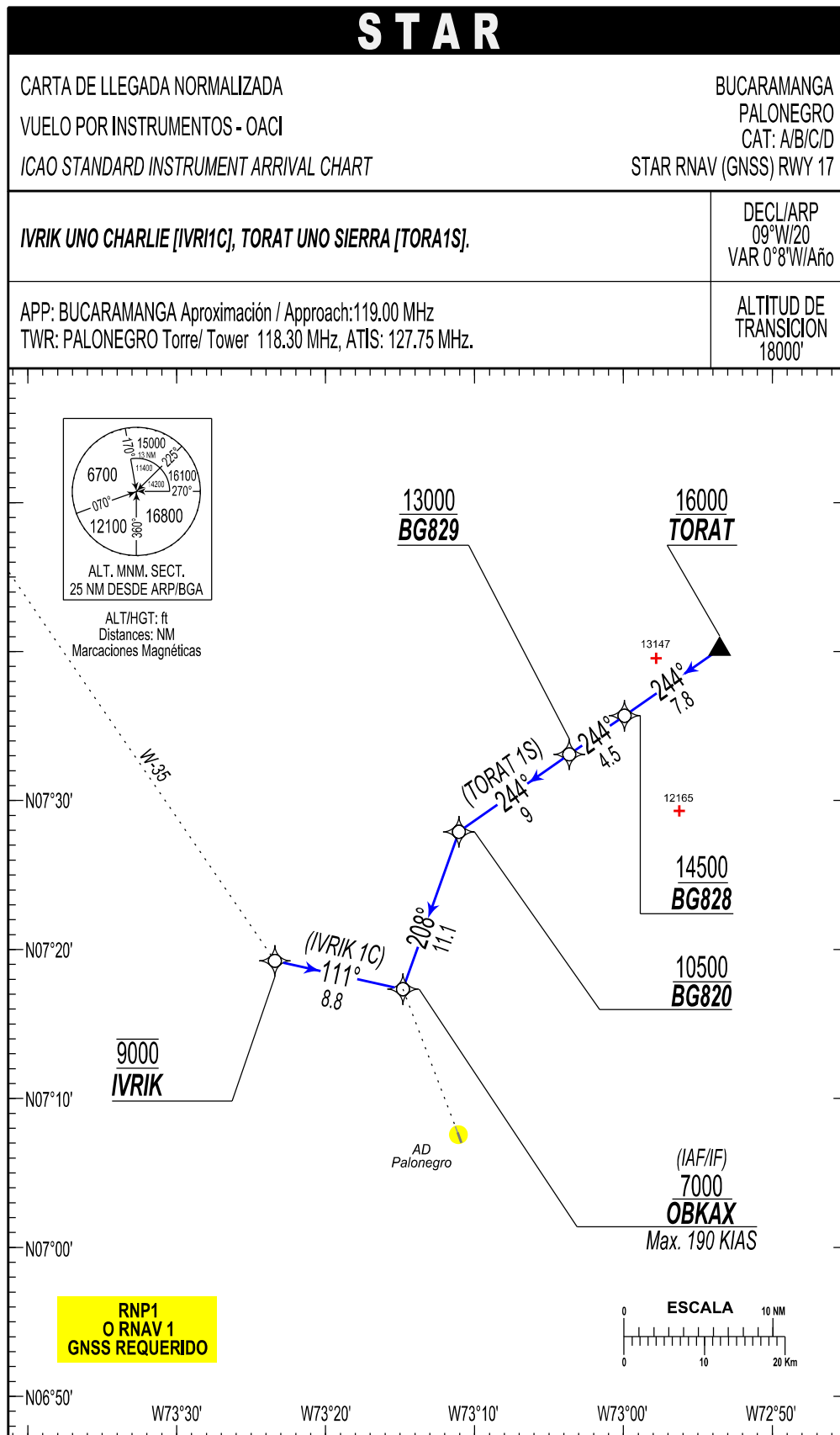
ALTITUD DE
TRANSICION
18000'



BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ STAR 5 RNAV (GNSS) RWY 17

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB/ FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PERFORM. NAVEGACION
EJA 2C									
IF	EJA		X	X	X	9000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG827	FB	073°(064,10°)	13	X	9000 AT	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	KOKLA (IAF)	FB	073°(064,10°)	18	X	7000+	X	210	RNP1 ó RNAV 1
MOGOS 2D									
IF	MOGOS		X	X	X	15000 AT	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG923	FB	341°(332,19°)	17	X	11000+	13000-	250	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG810	FB	351°(342,98°)	20,1	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG826	FB	353°(344,23°)	6,5	X	9000 AT	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	KOKLA (IAF)	FB	353°(344,23°)	6,5	X	7000+	X	210	RNP1 ó RNAV 1
OPROG 1C									
IF	OPROG		X	X	X	13000+	14000-	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG923	FB	038°(029,61°)	10	X	11000+	13000-	250	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG810	FB	351°(342,98°)	20,1	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG826	FB	353°(344,23°)	6,5	X	9000 AT	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	KOKLA (IAF)	FB	353°(344,23°)	6,5	X	7000+	X	210	RNP1 ó RNAV 1
POXOM 1J									
IF	POXOM		X	X	X	7000+	9000-	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	KOKLA (IAF)	FB	053°(044,40°)	15	X	7000+	X	210	RNP1 ó RNAV 1
VOVGO 1G									
IF	VOVGO		X	X	X	17000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG823	FB	275°(266,77°)	9	X	17000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG824	FB	275°(266,75°)	6	X	15000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG825	FB	302°(294,03°)	11	X	13000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG810	FB	302°(294,03°)	11,4	X	11000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG826	FB	353°(344,23°)	6,5	X	9000 AT	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	KOKLA (IAF)	FB	353°(344,23°)	6,5	X	7000+	X	210	RNP1 ó RNAV 1

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG

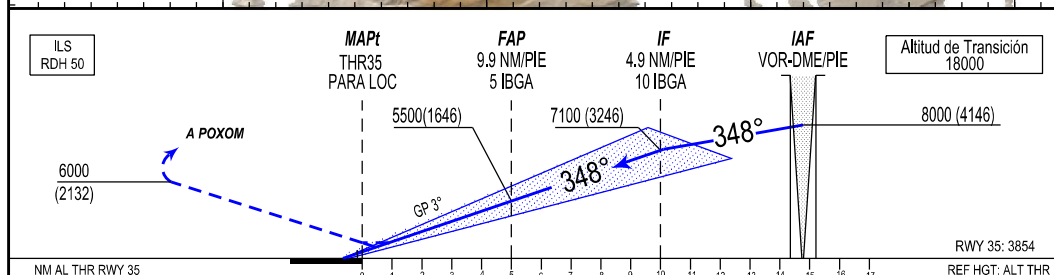


BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ STAR 6 RNAV (GNSS) RWY 17

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB / FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD 1	ALTITUD 2	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PERFORM. NAVEGACION
IVRIK 1C									
IF	IVRIK	X	X	X	X	9000 AT	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	OBKAX (IAF-IF)	FB	111°(102.10°)	8.8	X	7000+	X	190	RNP1 ó RNAV 1
TORAT 1S									
IF	TORAT	X	X	X	X	16000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG828	FB	244°(234.95°)	7.8	X	14500+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG829	FB	244°(234.95°)	4.5	X	13000+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	BG820	FB	244°(234.95°)	9	X	10500+	X	X	RNP1 ó RNAV 1
TF	OBKAX (IAF-IF)	FB	208°(199.54°)	11.1	X	7000+	X	190	RNP1 ó RNAV 1

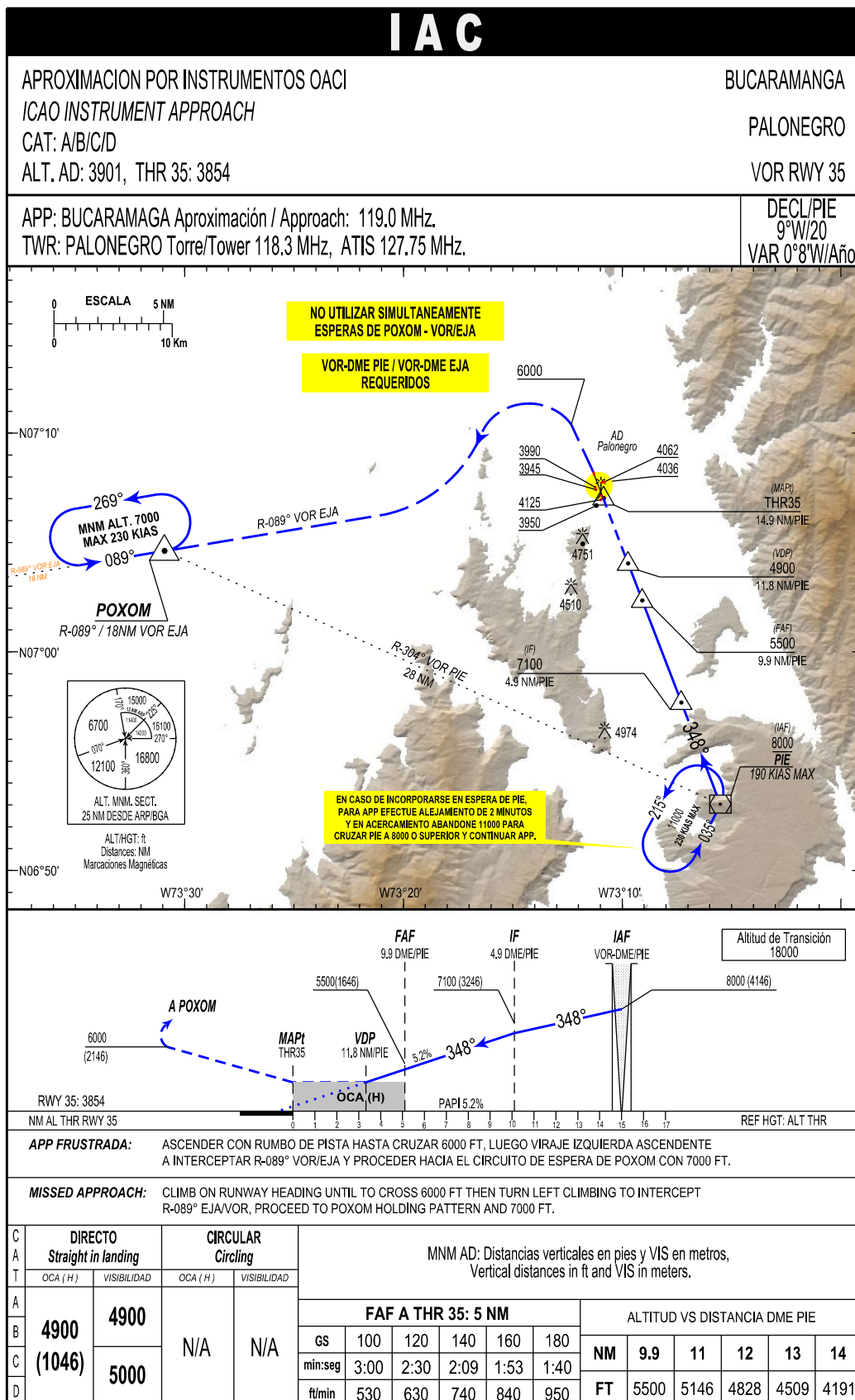
NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG

9°W/20
VAR 0°8'W/Año

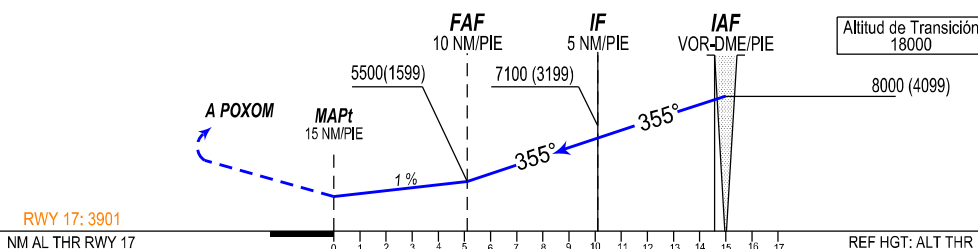


MISSED APPROACH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UNTIL CROSS 6000 FT THEN TURN LEFT CLIMBING TO INTERCEPT R-089° EJA/VOR, PROCEED TO POXOM HOLDING PATTERN AND 7000 FT.

C A T	ILS CAT: I		GP INOP / LOC		MNM AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.											
	OCA (H)	VISIBILIDAD	OCA (H)	VISIBILIDAD												
A	4220 (366)	1700	4380 (526)	2600	FAP A THR 35: 5 NM						ALTITUD VS DISTANCIA THR 35					
B					GS	100	120	140	160	180	NM	5	4	3	2	1
C				2800	min:seg	3:00	2:30	2:09	1:53	1:40	FT	5500	5178	4859	4541	4220
D					ft:min	5:30	6:30	7:40	8:40	9:50						



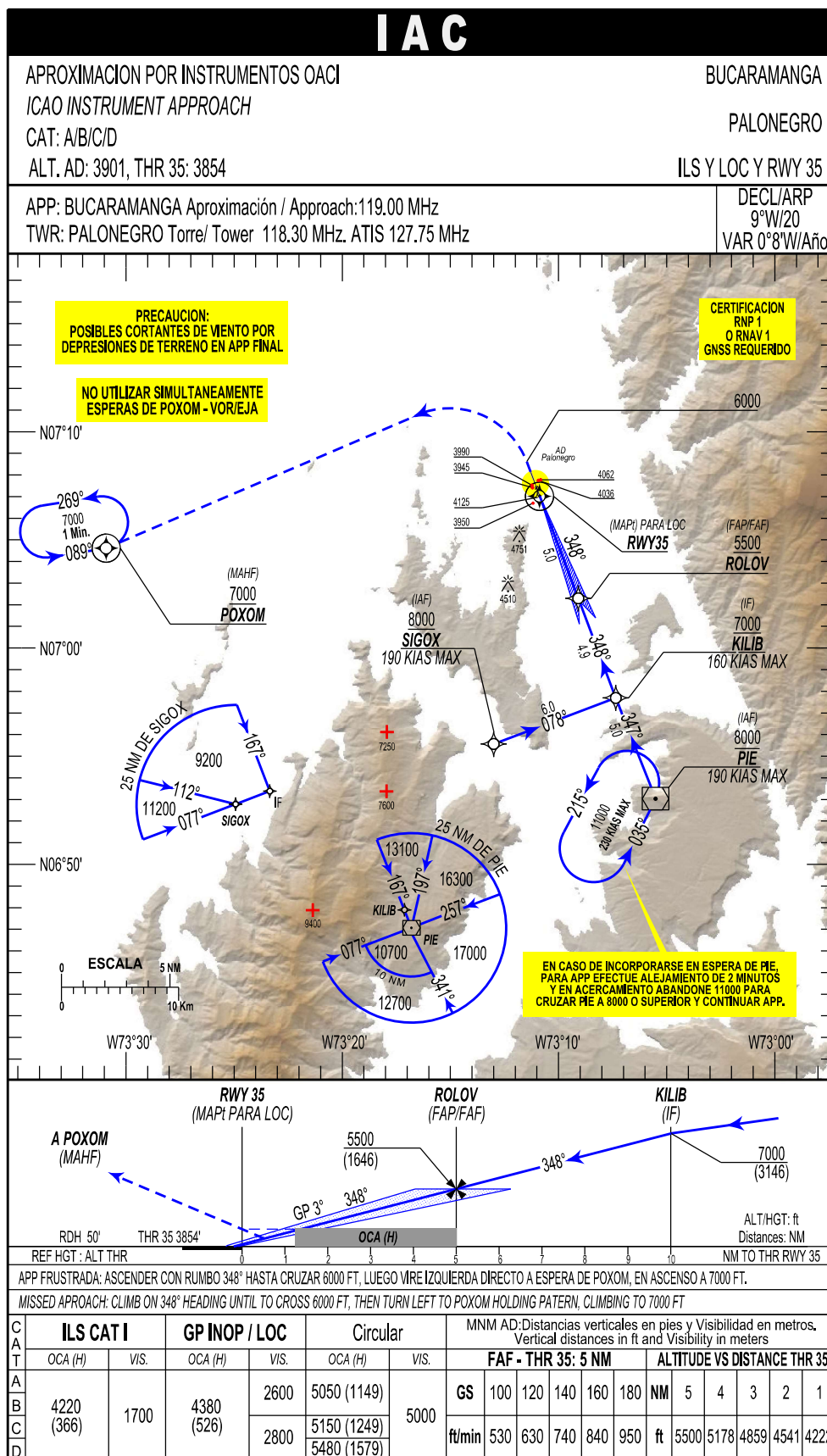
DECL/PIE
9°W/20
VAR 0°8'W/Año



APP FRUSTRADA: VIRAJE IZQUIERDA ASCENDENTE A INTERCEPTAR R-089° VOR/EJA Y PROCEDER HACIA EL CIRCUITO DE ESPERA DE POXOM CON 7000 FT.

MISSED APPROACH: TURN LEFT CLIMBING TO INTERCEPT R-089° EJA/VOR, PROCEED TO POXOM HOLDING PATTERN AND 7000 FT.

C A T	DIRECTO Straight in landing		CIRCULAR Circling		MNM AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.					
	OCA (H)	VISIBILIDAD	OCA (H)	VISIBILIDAD						
A	N/A	N/A	5200 (1299)	5000	FAF A MAPT 5 NM					
B					GS	100	120	140	160	180
C										
D										



BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG / IAC ILS Y LOC Y RWY 35

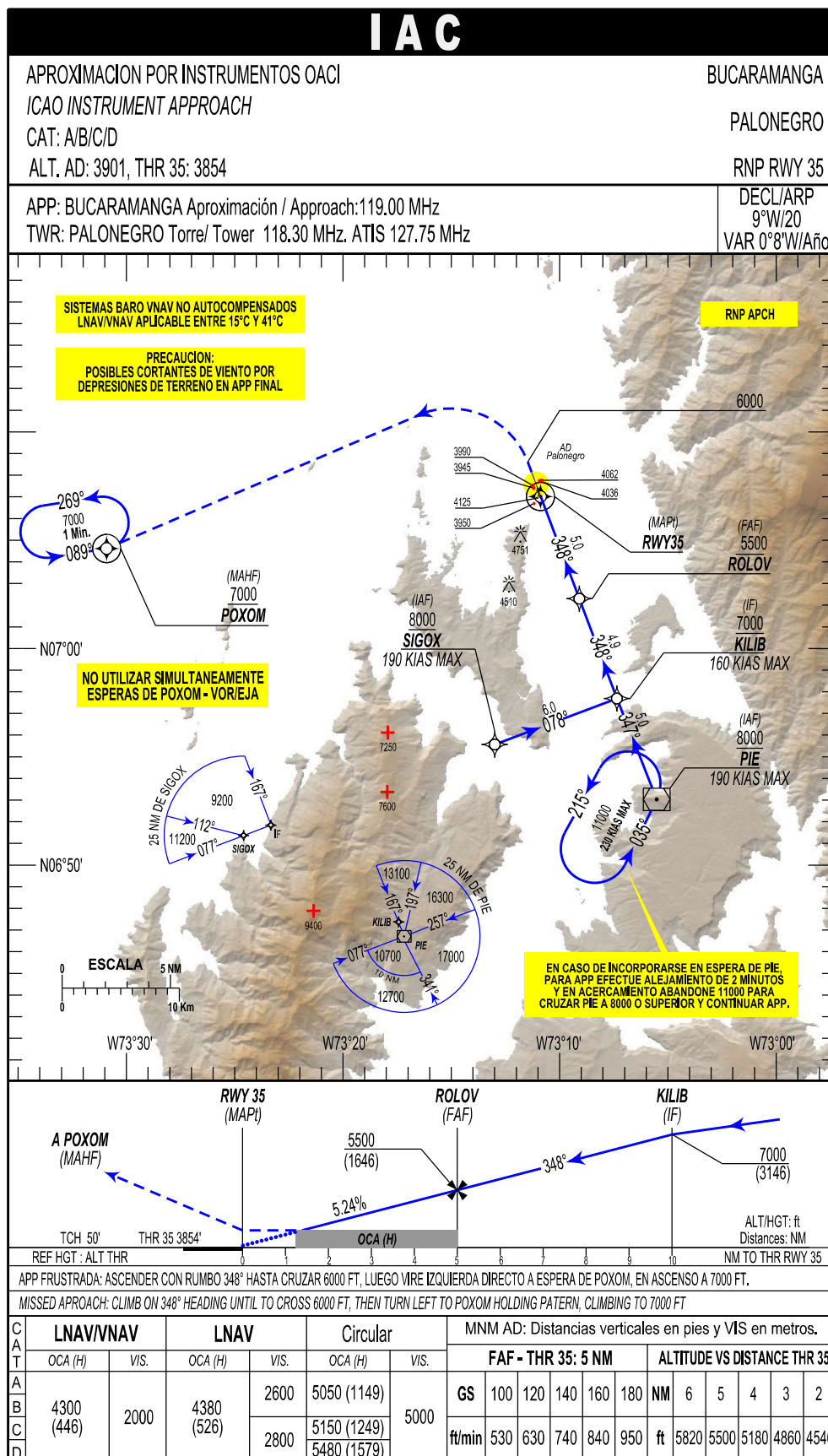
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD	LIMITE DE VELOC. (Kts)	VPA
BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO									
IF	SIGOX (IAF)	FB	X	X	X	X	8000 +	190	X
TF	KILIB (IF)	FB	078°(069.36°)	6	X	X	7000 +	160	X
TF	ROLOV (FAP/FAF)	FB	348°(339.34°)	4.9	X	X	5500 +	X	(-).5.24%
TF	RWY35 (MAPt)*	FO	348°(339.34°)	5	X	X	3900 +	X	(-).5.24%
CA	X	X	348°(339.34°)	X	X	X	6000 +	X	X
DF	POXOM (MAHF)	FO	X	X	L	X	7000 +	230	X
BARRA EN T TRAMO CENTRAL									
IF	PIE (IAF)	FB	X	X	X	X	8000 +	190	X
TF	KILIB (IF)	FB	347°(338.51°)	5	X	X	7000 +	160	X
TF	ROLOV (FAP/FAF)	FB	348°(339.34°)	4.9	X	X	5500 +	X	(-).5.24%
TF	RWY35 (MAPt)*	FO	348°(339.34°)	5	X	X	3900 +	X	(-).5.24%
CA	X	X	348°(339.34°)	X	X	X	6000 +	X	X
DF	POXOM (MAHF)	FO	X	X	L	X	7000 +	230	X

(MAPt)* : PARA CODIFICACIÓN LOC

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD (ft)	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)
HF	PIE (IAF)	FO	215°(206.02°)	035°(026.02°)	L	11000	230	1 MIN

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD (ft)	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)
HF	POXOM (MAHF)	FO	269°(260.00°)	089°(080.00°)	L	7000	230	1 MIN

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PEN SKBG



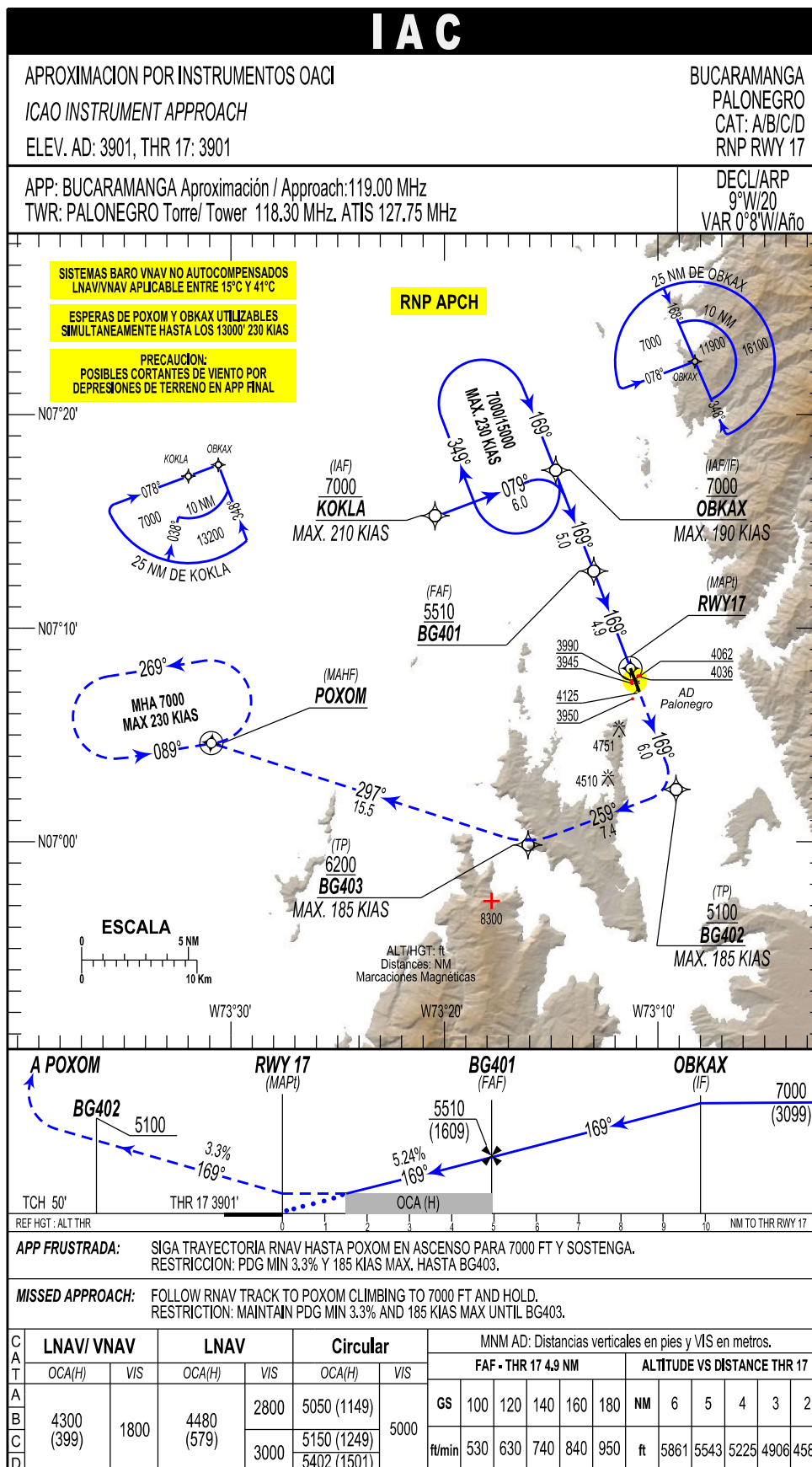
SKBG / IAC / RNP RWY 35

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	RADIO DE VIRAJE (NM)	ALTITUD	LIMITE DE VELOC. (Kts)	VPA
BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO									
IF	SIGOX (IAF)	FB	X	X	X	X	8000 +	190	X
TF	KLIB (IF)	FB	078°(069.36°)	6	X	X	7000 +	160	X
TF	ROLOV (FAF)	FB	348°(339.34°)	4.9	X	X	5500 +	X	(-).5.24°
TF	RWY35 (MAPt)	FO	348°(339.34°)	5	X	X	3900 +	X	(-).5.24°
CA	X	X	348°(339.34°)	X	X	X	6000 +	X	X
DF	POXOM (MAHF)	FO	X	X	L	X	7000 +	230	X
BARRA EN T TRAMO CENTRAL									
IF	PIE (IAF)	FB	X	X	X	X	8000 +	190	X
TF	KLIB (IF)	FB	347°(338.49°)	5	X	X	7000 +	160	X
TF	ROLOV (FAF)	FB	348°(339.34°)	4.9	X	X	5500 +	X	(-).5.24°
TF	RWY35 (MAPt)	FO	348°(339.34°)	5	X	X	3900 +	X	(-).5.24°
CA	X	X	348°(339.34°)	X	X	X	6000 +	X	X
DF	POXOM (MAHF)	FO	X	X	L	X	7000 +	230	X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD (ft)	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)
HF	PIE (IAF)	FO	215°(206.02°)	035°(026.02°)	L	11000	230	1 MIN

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB FO	RUMBO OUTBOUND M°(T°)	RUMBO INBOUND M°(T°)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD (ft)	LIMITE DE VELOC. (Kts)	OUTBOUND INBOUND (Min)
HF	POXOM (MAHF)	FO	269°(260.00°)	089°(080.00°)	L	7000	230	1 MIN

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG



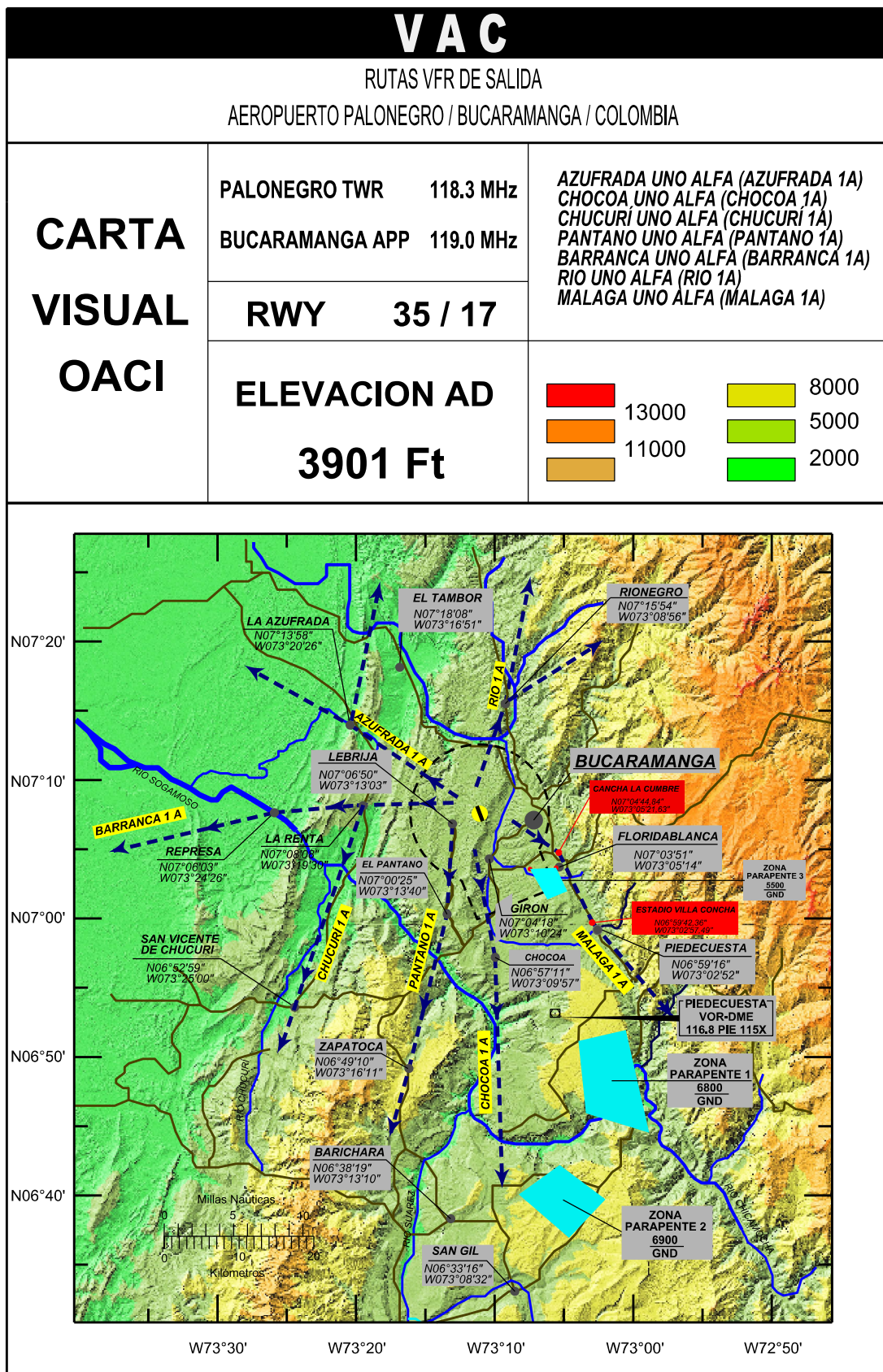
BUCARAMANGA / PALONEGRO
SKBG/ IAC / RNP RWY 17

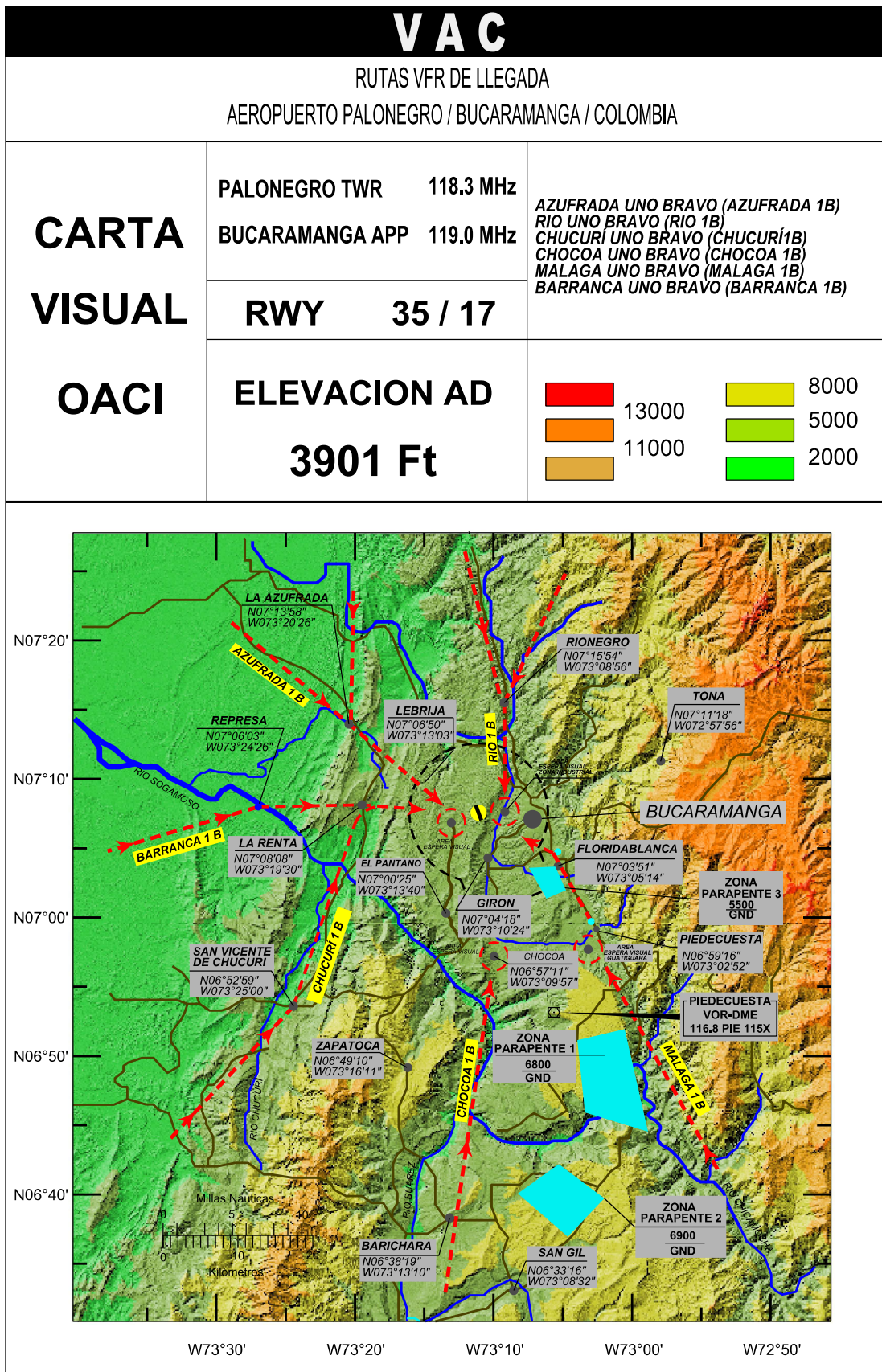
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB/ FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD +/-AT/-	LIMITE DE VELOC. (Kts)	VPA
TRAMO LATERAL DERECHO								
IF	KOKLA (IAF)		X	X	X	7000+	210	X
TF	OBKAX(IF)	FB	079°(069.337°)	6,0	X	7000+	190	X
TF	BG401 (FAF)	FB	169°(159.345°)	5,0	X	5510+		X
TF	RWY17	FO	169°(159.349°)	4,9	X	3950+	X	-5,24%
TF	BG402	FB	169°(159.349°)	6,0	X	5100+	185	3,3%
TF	BG403	FB	259°(249.243°)	7,4	X	6200+	185	3,3%
TF	POXOM	FB	297°(287.830°)	15,5	X	7000+	X	X
TRAMO CENTRAL								
IF	OBKAX(IF)		X	X	X	7000+	190	X
TF	BG401 (FAF)	FB	169°(159.345°)	5,0	X	5510+		X
TF	RWY17	FO	169°(159.349°)	4,9	X	3950+	X	-5,24%
TF	BG402	FB	169°(159.349°)	6,0	X	5100+	185	3,3%
TF	BG403	FB	259°(249.243°)	7,4	X	6200+	185	3,3%
TF	POXOM	FB	297°(287.830°)	15,5	X	7000+	X	X

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB/ FO	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUND LEG
HM	OBKAX	FO	349°(339.345°)	169°(159.345°)	R	7000+/15000-	230	1MIN

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	FB/ FO	RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°)	RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUND LEG
HM	POXOM	FO	269°(260.000°)	089°(080.000°)	L	7000+	230	1MIN

NOTA: * PARA COORDENADAS DE WP, VER CARTA COORDENADAS PROCEDIMIENTOS PBN SKBG

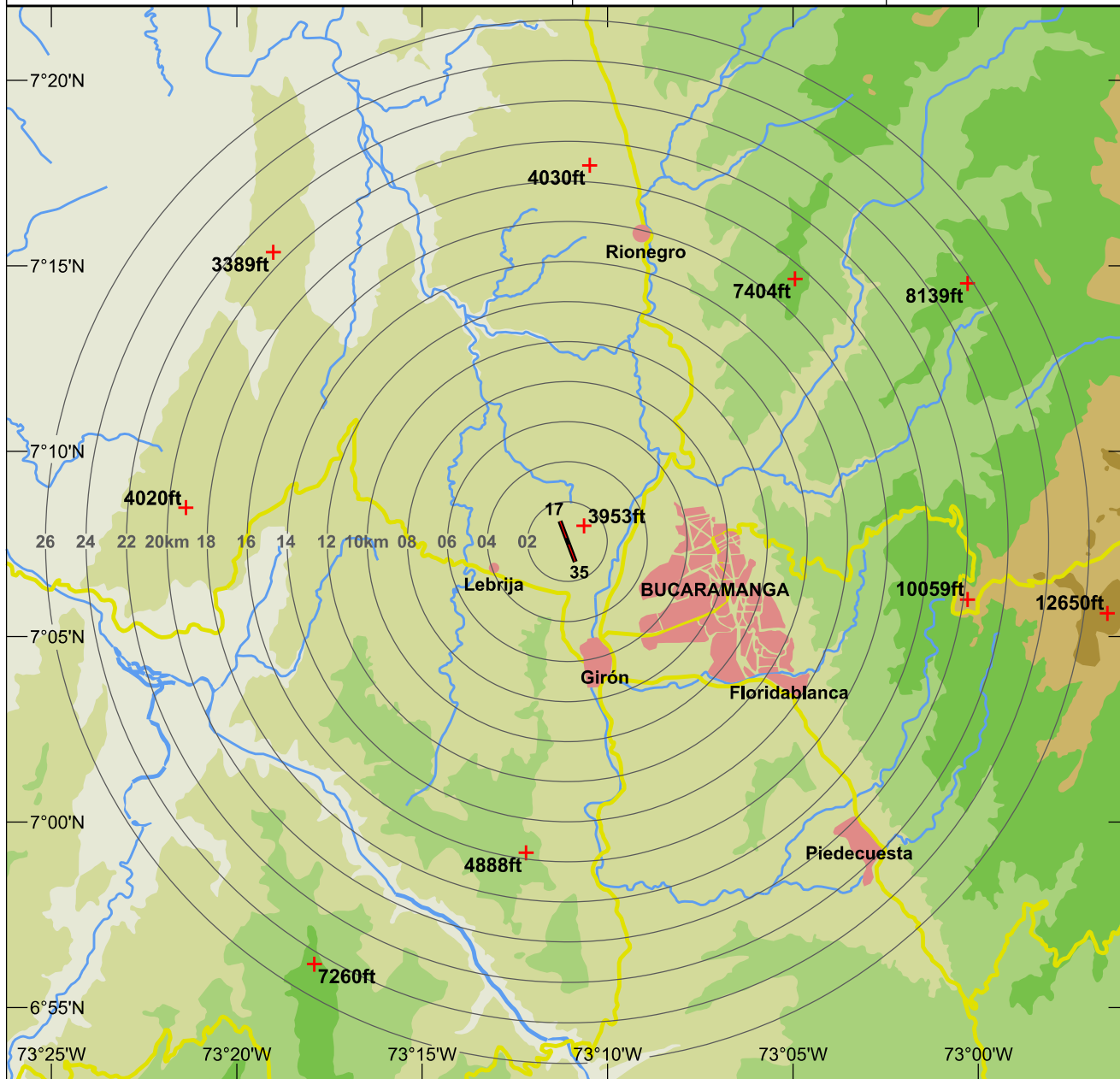




CARTA DE VISIBILIDAD

BUCARAMANGA / PALONEGRO / COLOMBIA

ELEVACIÓN AD	1189 mts - 3901ft	CONVENCIONES	ELEVACIÓN (ft)
Palonegro TWR	118.3 MHz	PISTA	345 - 1575
Emergencia	121.5 MHz	VIAS	1576 - 4030
Bucaramanga APP	119.0 MHz	HIDROGRAFIA	4031 - 6480
Atis	127.75 MHz	POBLACIONES	6481 - 8935
		MAX. ALTURAS	8936 - 11390
			11391 - 12650



SKBG AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)
SKBG AD 2.25 PENETRATION OF THE VISUAL SECTION SURFACE (VSS)

No disponible

Not available