

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

SKSP - GUSTAVO ROJAS PINILLA

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Coordenadas ARP y Emplazamiento | 123501.18N 0814240.82W NIL |
| | ARP coordinates and site at AD | |
| 2 | Dirección y Distancia de la Ciudad | 1.4 KM |
| | Direction and distance from (city) | |
| 3 | Elevación / Temperatura de Referencia | Elev: 18 FT (5 M) / T: 30° C |
| | Elevation/Reference temperature | |
| 4 | Ondulación Geoidal en PSN ELEV AD | NIL |
| | Geoid Undulation at AD ELEV PSN | |
| 5 | Declinación Magnética / Año (cambio anual) | 4° W (2022) |
| | Magnetic Variation / Year (annual change) | |
| 6 | Administración del aeródromo | Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil |
| | AD Administration | |
| | Dirección | Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla |
| | Address | |
| | Teléfono | +57 60 (8) 5123415 +57 60 (8) 5129123 - TWR +57 60 (8) 5125386 +57 60 (8) 5127316 - ARO +57 60 (8) 5127317 |
| | Telephone number | |
| | WEBSITE / Email address | NIL |
| | AFS address | SKSPYDYA - SKSPYDYX |
| 7 | Tipo de Tránsito | IFR/VFR |
| | Types of Traffic permitted | |
| 8 | Observaciones | Archipiélago de San Andres, Providencia y Santa Catalina |
| | Remarks | Archipelago of San Andres, Providencia and Santa Catalina |

SKSP AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO
SKSP AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

| | | |
|---|---------------------------------------|-------------|
| 1 | Explotador del AD | H24 |
| | AD Operator | |
| 2 | Aduana e inmigración | 1200 - 0800 |
| | Customs and Immigration | |
| 3 | Servicios Médicos y de Sanidad | 1200 - 0800 |
| | Health and Sanitation | |

| | | |
|----|--|-------------|
| 4 | Oficina de Información AIS | H24 |
| | <i>AIS Briefing Office</i> | |
| 5 | Oficina de Notificación ATS (ARO) | H24 |
| | <i>ATS Reporting Office (ARO)</i> | |
| 6 | Oficina de Información MET | H24 |
| | <i>MET Briefing Office</i> | |
| 7 | Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) | H24 |
| | <i>Air Traffic Service (ATS)</i> | |
| 8 | Abastecimiento de Combustible | 1200 - 0800 |
| | <i>Fuelling</i> | |
| 9 | Servicios de Escala | No |
| | <i>Handling</i> | |
| 10 | Servicios de Seguridad de la Aviación | H24 |
| | <i>Security</i> | |
| 11 | Descongelamiento | No |
| | <i>De-icing</i> | |
| 12 | Observaciones | NIL |
| | <i>Remarks</i> | |

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

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Elementos Disponibles para el Manejo de Carga | A cargo de las compañías aéreas |
| | <i>Cargo-handling facilities</i> | In charge of the airlines |
| 2 | Tipo de Combustible y Lubricantes | JET A1 , AVGAS 100/130 |
| | <i>Fuel/oil types</i> | |
| 3 | Instalaciones y Capacidad de Abastecimiento de Combustible | Camiones cisterna: 2 de 10000 gal, 1 de 7000 gal y 1 de 6000 gal |
| | <i>Fuelling Facilities and Capacity</i> | Tanker Trucks - 2 x 10,000 gal, 1 x 7,000 gal, and 1 x 6,000 gal |
| 4 | Medidas para la Descongelación | No |
| | <i>De-icing facilities</i> | |
| 5 | Espacio de Hangar para las ACFT de paso | No |
| | <i>Hangar space for visiting ACFT</i> | |
| 6 | Instalaciones y Servicios de Reparación para las ACFT de paso | No |
| | <i>Repair facilities for visiting ACFT</i> | |
| 7 | Observaciones | NIL |
| | <i>Remarks</i> | |

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

| | | |
|---|----------------|--------------|
| 1 | Hoteles | En la ciudad |
| | <i>Hotels</i> | In Town |

| | | |
|---|-----------------------------|-----|
| | Clearance priorities | |
| 3 | Observaciones | NIL |
| | Remarks | |

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

| | | | | | | |
|---|---|---|---|--------------------|--------------------|----------------------|
| 1 | Designación, Superficie y Resistencia de las Plataformas | ID | Superficie | Resistencia | | |
| | Designation, Surface and Strength of Aprons | Designator | Surface | Strength | | |
| | | Plataforma / Apron | Concreto y Asfalto / Concrete and asphalt | PCN 54/F/A/W/T | | |
| 2 | Designación, Ancho, Superficie y Resistencia de las Calles de Rodaje | Calles de rodaje ID | Ancho | Superficie | Resistencia | Observaciones |
| | Designation, Width, Surface and Strength of Taxiways | Designator of TWY | Width | Surface | Strength | Remark |
| | | A | 23 M | Asfalto / Asphalt | PCN 54/F/A/W/T | |
| | | B | 23 M | Asfalto / Asphalt | PCN 54/F/A/W/T | |
| 3 | Emplazamiento y Elevación del ACL | Plataforma principal, elevación 1 m | | | | |
| | Location and Elevation of ACL | Main apron, elevation 1 m | | | | |
| 4 | Emplazamiento Puntos de Verificación VOR | VOR: NIL | | | | |
| | VOR Checkpoints Location | | | | | |
| 5 | Posición Puntos de Verificación del INS | INS: NIL | | | | |
| | Position of INS Checkpoints | | | | | |
| 6 | Observaciones | Posición de parqueo de aeronaves remota instalada al norte-este en coordenadas: 123515.243N 081425.342W, disponible para aeronaves categoría: A,B,C,D | | | | |
| | Remarks | Remote aircraft parking position installed north-east at coordinates: 123515.243N 081425.342W, available for aircraft category: A,B,C,D | | | | |

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

SKSP AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

| | | |
|---|---|-----|
| 1 | Uso de Señales ID en los Puestos de ACFT | Sí |
| | Guías de TWY | |
| | Sistema de Guía Visual de Atraje | |
| | Use of ACFT Stand ID signs | Yes |
| | Visual Docking/Parking Guidance System | |

| | | |
|---|---|--|
| 2 | Señales e Iluminación RWY y TWY | Señalización de RWY: Tableros iluminados / Señalización de TWY: Tableros iluminados y barras de parada |
| | <i>RWY and TWY Markings and Lighting</i> | RWY Signage: Illuminated Boards / TWY Signage: Illuminated Boards and Stop Bars |
| 3 | Barras de Parada y Luces de Protección RWY | Sí |
| | <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 | Ejes señalizados con pintura. |
| | <i>Remarks</i> | Axes marked with paint. |

**SKSP AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
SKSP 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 | | | | | |

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

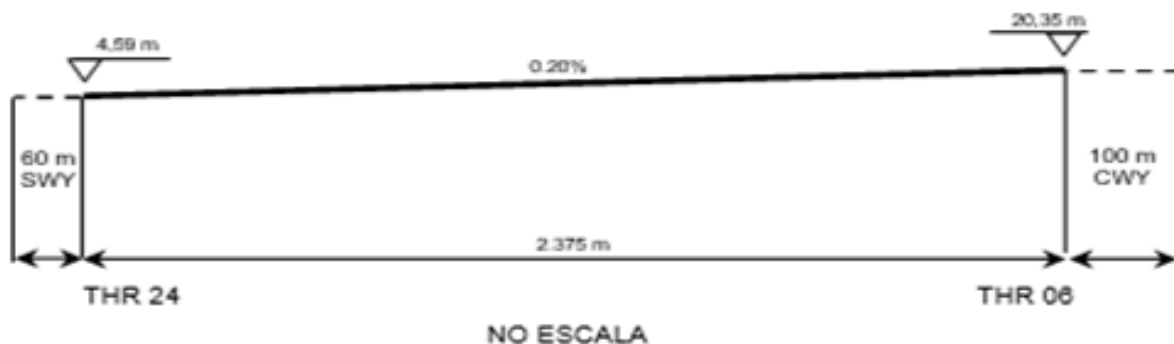
| | | |
|---|--|------------------------------------|
| 1 | Oficina MET Conexa <i>Associated MET Office</i> | IDEAM |
| 2 | Horas de Servicio Oficina MET fuera del HR | H24 |
| | <i>Hours of Service</i> <i>MET Office outside HR of Service</i> | |
| 3 | Oficina Responsable de la Preparación TAF Período de Validez | 24 horas actualizados cada 6 horas |

| | | |
|----|--|--|
| | Office Responsible for TAF Preparation Period of Validity | 24 hours updated every 6 hours |
| 4 | Disponibilidad TREND Intervalo de Expedición | TR Según tipo de tendencia |
| | Trend Forecast Interval of Issuance | TR According to type of trend |
| 5 | Exposiciones Verbales y Consulta | TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT |
| | Briefing and/ or Consultation Provided | |
| 6 | Documentación de Vuelo Idioma(s) Usado | Español, Ingles |
| | Flight Documentation Language(s) Used | Spanish, English |
| 7 | Cartas Disponibles y Otra Información | Sí |
| | Charts and Other Information Available | Yes |
| 8 | Equipo Suplementario Disponible | Estación Meteorológica Automática |
| | Supplementary Equipment Available | Automatic Weather Station |
| 9 | Dependencias ATS a las que se Suministra Información MET | SKSP TWR / APP / ARO |
| | ATS Units Provided with MET Information | |
| 10 | Información Adicional (Limitación del Servicio) | Información adicional disponible en la oficina principal |
| | Additional Information (Limitation of Service) | Additional information available in the main office |

SKSP AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
SKSP 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 |
| 06 | —/ 062 | 2375 x 45 | PCN 98/F/A/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No | 123441.77N 0814314.60W — GUND: — | THR 20 FT — |
| 24 | —/ 242 | 2375 x 45 | PCN 98/F/A/W/T Asfalto / Asphalt SWY: No | 123520.72N 0814206.79W — GUND: — | THR 5 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 06: +0.2% | 60 x 128 | No | 2495 x 128 | No | NIL | No |
| For Rwy 24: -0.2% | No | 100 x 128 | 2495 x 128 | No | NIL | No |
| Designaciones RWY | Observaciones | | | | | |
| <i>RWY Designations</i> | <i>Remarks</i> | | | | | |
| 1 | 14 | | | | | |
| 06 | NIL | | | | | |
| 24 | NIL | | | | | |



SKSP AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS
SKSP AD 2.13 DECLARED DISTANCES

| Designaciones RWY <i>RWY Designations</i> | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) | Observaciones <i>Remarks</i> |
|--|----------|----------|----------|---------|---------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 2375 | 2375 | 2375 | 2375 | NIL |
| 24 | 2375 | 2375 | 2375 | 2375 | NIL |

SKSP AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA
SKSP 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 |
|-------------------------|--|-----------------------------|--------------------------------|--|--|
| <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 |
| 06 | No | Verde / Green | PAPI 3° 67 FT 5.24% | No | 1475 M - 30 M BLANCAS / WHITE LIH 600 M - 30 M BLANCAS ROJAS / WHITE RED LIH 300 M - 30 M ROJAS / RED LIH |
| 24 | No | Verde / Green | PAPI 3° 52 FT 5.24% | No | 1475 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 |
| 06 | 1775 M BLANCAS / WHITE LIH 600 M AMARILLAS / YELLOW LIH | Rojo / Red | No | No | NIL |
| 24 | 1775 M BLANCAS / WHITE LIH 600 M AMARILLAS / YELLOW LIH | Rojo / Red | No | No | NIL |

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

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Emplazamiento, Características y Horas de Operación del ABN/IBN | ABN |
| | ABN/IBN location, characteristics and hours of operation | |
| 2 | Emplazamiento e Iluminación LDI / LDI Location and Lighting | LDI: NIL |
| | Emplazamiento e Iluminación Anemómetro / Anemometer Location and Lighting | 2 cerca TDZ 06 / 1 cerca TDZ 24 |
| | Anemometer Location and Lighting | 2 close TDZ 06 / 1 close TDZ 24 |
| 3 | Luces de Borde de TWY / TWY Edge lighting | A Azul / Blue B Azul / Blue |
| | Luces de Eje de TWY / TWY Centerline lighting | No |
| 4 | Fuente Secundaria PWR Tiempo de Conmutación | 1 planta de 150 KW, 2 plantas de 25 KW para el VOR |
| | Secondary PWR Unit Switch Over Time | 1 plant - 150 KW , 2 plant - 25 KW for VOR |
| 5 | Observaciones | NIL |
| | Remarks | |

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

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

SKSP AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

SKSP AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Designación y Límites Laterales | CTR - SAN ANDRES Desde 123501N/0814239W; 123126N/0814735W; 123352N/0814925W; 123503N/0814746W por un arco de sentido horario de 5NM de radio centrado en 123501N/0814239W 123013N/0814407W; 122901N/0814546W; 123126N/0814735W; para el punto de origen |
| | Designation and Lateral Limits | CTR - SAN ANDRES Area bounded by lines joining points 123501N/0814239W; 123126N/0814735W; 123352N/0814925W; 123503N/0814746W then along the clockwise arc of a circle of 5NM radius centred on 123501N/0814239W to 123013N/0814407W; 122901N/0814546W; 123126N/0814735W to point of origin. |
| 2 | Límites Verticales | GND hasta 2000 FT AMSL |
| | Vertical limits | GND to 2000 FT AMSL |
| 3 | Clasificación del Espacio Aéreo | D |
| | Airspace Classification | |
| 4 | Distintivo de Llamada ATS Idiomas | Gustavo Rojas Pinilla TWR ES |
| | ATS Unit Call Sign Language(s) | NIL |
| 5 | Altitud de Transición | 18000 FT (5486 M) |
| | Transition altitude | |
| 6 | Horas de Aplicabilidad | NIL |
| | Hours of Applicability | |
| 7 | Observaciones | NIL |
| | Remarks | |

**SKSP AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS
SKSP 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 | San Andres APP | 119.300 MHZ | H24 | NIL | NIL | NIL |
| | | 120.300 MHZ | H24 | | | ALTN |
| ATIS | NIL | 127.800 MHZ | H24 | NIL | NIL | Sistema D-ATIS avbl por ch ACARS D-ATIS system avbl on ch ACARS |
| TWR | Gustavo Rojas Pinilla TWR | 118.100 MHZ | H24 | NIL | NIL | NIL |
| | | 118.350 MHZ | H24 | | | Alternativa / Alternative |
| | | 121.500 MHZ | H24 | | | Emergencia / Emergency |

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

| Tipo de Ayuda Variación Magnética Tipo OPS Soportada para ILS / MLS / GLS, GNSS básico y SBAS Clasificación para ILS Clasificación y Designaciones de las Instalaciones de APCH para GBAS Declinación Estación VOR/ILS/MLS | ID | FREQ y/ and CH | HR de Funciona- miento | COORD GEO de la Antena | ELEV Antena DME | RDO Volumen SER FM Punto de Referencia GBAS | Observaciones |
|---|-----------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|---|--|
| Type of Aids Magnetic Variation type of Supported OPS for ILS/MLS/GLS, basic GNSS and SBAS Classification for ILS Facility classification and APCH facility designation(s) for GBAS VOR/ILS/MLS Station Declination | | | HR of Operation | Site of Antenna COORD | ELEV of DME Antenna | Service Volume RDO from GBAS Reference Point | Remarks |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| DVOR/DME (04° W) | SPP | 113.30 MHZ (CH80X) | H24 | 123457.00N 0814219.00W | 161 FT | NIL | VOR: cobertura / range 150 NM DME: cobertura / range 150 NM |

SKSP AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL
SKSP AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

Parqueo aeronaves en zona de abastecimiento combustible

Está prohibido el estacionamiento de aeronaves en la posición de abastecimiento de combustible, para fines diferentes al suministro del mismo. Tan pronto como termine el tanqueo, las aeronaves deben ser retiradas de esta posición.

Plataforma limitada, entre las 0000-0200 y 1100-2359, tiempo máximo de permanencia para aeronaves:

- En vuelos nacionales 60 minutos.
- En vuelos Internacionales 90 minutos. Excepto operaciones militares.

Aircraft parking in the fueling zone

It is prohibited to park any aircraft in the fueling stand for purposes other than fueling. When finished, the aircraft must be removed from the stand.

Apron limited between 0000-0200 and 1100-2359, maximum stay time:

- Domestic flights 60 minutes.
- International flights 90 minutes. Except for military operations.

Aeródromo limitado, No se permiten el aterrizaje de vuelos de carga no autorizados entre las 0000-1100, 1500-1930 y 2300-2359 excepto para operaciones militares.

Aerodrome limited. Cargo flights are not allowed to land between 0000-1100, 1500-1930 and 2300-2359. Except for military operations.

Normas para el uso de la plataforma del aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla

Rules for the use of the apron of San Andres' international airport Gustavo Rojas Pinilla

Se establecen las siguientes normas para el uso de la plataforma del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés:

The next rules have been set for the use of the apron of San Andres' international airport Gustavo Rojas Pinilla:

1. El control de aeródromo de San Andrés isla, terminará su control, tan pronto como la aeronave que aterrice abandone el área de aterrizaje.
2. Será responsabilidad del explotador de aeronaves disponer del personal calificado, para que guíe la aeronave al lugar de estacionamiento, sin omitir ninguna de las siguientes recomendaciones:
 - a. No se estacionarán aeronaves de tal forma que interfieran con el libre tránsito de otras que llegan o salen;
 - b. Los sitios de estacionamiento señalados por la UAEAC, se utilizarán de sur a norte, correspondiéndole a la primera aeronave que llega, la posición localizada más al sur de la plataforma y así sucesivamente;
 - c. Cuando los factores de saturamiento no permitan la aplicación de lo establecido en el literal b, los señaleros guiarán las aeronaves a las posiciones disponibles;
 - d. Dentro de operaciones normales, no se estacionará ninguna aeronave que obstruya las calles de rodaje que dan acceso al área de aterrizaje, y
 - e. Cuando la plataforma llegue al término crítico de saturamiento, el ATC tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las aeronaves que llegan, de lo cual informará oportunamente a los explotadores de aeronaves y dependencias ATC involucradas.
3. Todas las aeronaves de aviación civil en general nacionales e internacionales, estacionarán al costado NE de la plataforma, para fines de inspección.
4. Para la salida de las aeronaves desde la plataforma, el control de aeródromo de San Andrés suministrará los datos básicos pertinentes para la iniciación del vuelo, pero será responsabilidad del señalero de cada compañía aérea, guiar la aeronave a través de las

1. By the time the arriving aircraft leaves the landing area, the responsibility of the aerodrome control will have end.
2. It is the responsibility of the aircraft operator to have qualified personnel to guide the aircraft into the stand without omitting any of the following recommendations:
 - a. Aircraft shall not be parked in such a way as to interfere with the free passage of other arriving or departing aircraft.
 - b. The aircraft stands designated by the UAEAC will be used from south to north. Thus, the first aircraft to arrive will use the stand located south of the apron and so on.
 - c. When the saturation in the apron does not allow the application of the provisions of subparagraph b, signalers shall guide the aircraft to the available aircraft stands.
 - d. During normal operations, no aircraft shall be parked to obstruct the taxiways that lead to the landing area, and
 - e. When the apron reaches the critical point of saturation, ATC will take the necessary measures to ensure the safety of arriving aircraft and will inform the aircraft operators and ATC units involved of such situation in a timely manner.
3. All civil aviation aircraft, in general, national, and international will park on the NE side of the apron for inspection purposes.
4. For the departure of aircraft from the apron, the San Andres aerodrome control will provide the basic pertinent data for the initiation of the flight, but it will be the responsibility of the signaler of each airline to guide

aeronaves estacionadas, de una manera segura y eficaz, hasta el sitio donde no exista conflicto.

the aircraft through the parked aircraft, in a safe and efficient manner, to the place where there is no conflict.

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 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

1 TAKEOFF FROM INTERSECTIONS

In order to streamline air traffic, optimize aerodrome operational capacity and reduce taxiing times as much as possible, the air traffic controllers are allowed to authorize the takeoff of single-engine or twin-engine aircraft (turboprop or jet) from any of the marked intersections when requested by the crew or at request of the air traffic control provided that the crew accepts it.

1.1. Aircraft Operators, who are required to do so by the Principal Operations Inspector (POI), except for those referred to in 1.3, who wish to take off from any of the intersections and in the directions specified herein, shall perform and submit, for approval by the Civil Aeronautics Aviation Safety Secretariat, the corresponding runway analysis for the takeoff distances detailed in 1.8.

1.2. The runway analysis referred to in the previous paragraph shall consider all aspects that could affect the performance of the aircraft during the take-off phase, such as: elevation, slope and condition of the runway, wind direction and intensity, temperature, atmospheric pressure, as well as all obstacles published in the vicinity of the take-off trajectory. The maximum weights, thus obtained, shall be incorporated in the dispatch, weight and balance manuals or dispatch guides of each operator, in such a way that they can be easily consulted by dispatchers and flight crews.

1.3. Aircraft Operators, who are required by the Principal Operations Inspector (POI) to obtain performance weights provided or endorsed directly by the aircraft manufacturer and used as prescribed by the same, may take off from intersections without having submitted the corresponding revision of the dispatch manual, weight and balance manual or dispatch guide to the UAEAC Air Safety Secretariat for approval, provided that they have previously submitted, and have been approved, the runway analysis for the initial operation at such airport.

1.4. The Operator, who proceeds as prescribed in paragraph 1.3., shall be obliged to submit for the approval of the Aviation Safety Secretariat, within a term not exceeding sixty (60) days, the corresponding revision of the Dispatch, Weight and Balance Manual or Dispatch Guides, with the different analyses for takeoff from intersections.

1.5. The Pilot in Command is the only one who, based on the information contained in the corresponding Dispatch Manuals, Weight and Balance Manuals or Operator's Dispatch Guides, may determine the feasibility of a takeoff from an intersection, after verifying that the calculated takeoff weight is equal to or lower than that established for the length and status of the runway available, as notified by

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 correspondientes letreros de información, horizontales y/o verticales.

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

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

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

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

1.8. Intersecciones autorizadas:

| RWY | INTERSECCION INTERSECTION | DISTANCIA DISTANCE TORA (m) |
|-----|------------------------------|-----------------------------------|
| 24 | ALPHA | 2300 |
| 24 | BRAVO | 2030 |

the Aerodrome Controller according to 1.8 or as indicated in the information signs. Consequently, the Pilot in Command is the absolute responsible for the operational SAFETY of the aircraft, as the Air Traffic Controller is exempted from any responsibility that such operation entails.

1.6. The transgression of the provisions herein, whether by action or omission on the part of the Aircraft Operator, constitutes a technical infraction, and may be subject to the sanctioning power of the Special Administrative Unit of Civil Aeronautics - UAEAC, in accordance with the provisions of Part Seven (Sanctioning Regime) of the Aeronautical Regulations of Colombia; without detriment to the competence and actions that may be taken by other authorities, if such infraction so warrants.

1.7. The air traffic controller must:

a. Notify the crew, as soon as possible, and in any case, before the aircraft enters the runway in use, of the Take-Off Runway Available (TORA), see 1.8. The Aerodrome Controller may omit this information when the corresponding information signs, horizontal and/or vertical, have been placed.

b. Inform the crew of the aircraft involved, regarding the presence and position of any other traffic on the same runway or about to enter it.

c. Refrain from issuing takeoff clearances conditioned on the presence of another aircraft on final when, in their judgement, 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 is not competent to determine whether an operator is authorized to take off from runway intersections; therefore, the absolute responsible for such maneuver is the Pilot in command, as established in paragraph 1.5 above.

1.8. Authorized intersections:

Este procedimiento NO aplicará en presencia de:

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

Un obstáculo temporal, ubicado en la trayectoria inicial de salida, salvo que se haya realizado un estudio específico, por parte del Grupo Procedimientos ATM de la dirección de Servicios a la Navegación Aérea, y siempre que se haya publicado el NOTAM correspondiente.

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

This procedure will NOT apply in the presence of:

Meteorological phenomena that prevent the rapid and safe assessment of traffic conditions over the runway, visibility less than or equal to 3000 meters, or when the aerodrome controller, for any reason, meteorological or not, is NOT able to see the whole length of the runway.

A temporary obstacle, located on the initial departure trajectory, unless a specific study has been carried out by the ATM Procedures Group of the Air Navigation Services Directorate, and provided that the corresponding NOTAM has been published.

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

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

NIL

NIL

SKSP AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO SKSP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

MÍNIMOS PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE

Mínimos de despegue pista 06
Takeoff minima runway 06
Mínimos de despegue pista 24
Takeoff minima runway 24

TAKEOFF MINIMA

630' (622) 4000 m.
420' (396) 3200 m.

REQUISITOS OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE DESPEGUE CON MÍNIMOS INFERIORES AL ESTANDAR

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

OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR TAKEOFF MANEUVERS WITH MINIMA BELOW THE STANDARD

1. Runway edge lights (REDL) serviceable.
2. Runway centre line lights serviceable, or Runway centre line marks.
3. Visibility: 500m
Cloud ceiling: 0ft

NOTA 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.

NOTE 1:

For the use of takeoff minima below the standard, the following conditions must be given:

- a. A permit issued by the UAEAC Air Safety Secretariat.

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

b. An instrument departure procedure in case of engine failure after V1, approved by the Air Navigation Operations Directorate and/or the UAEAC Air Safety Secretariat.

c. Un aeródromo de alternativa de despegue.

c. A take-off alternate aerodrome.

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

Twin-engine aircraft: No more than an hour from the departure aerodrome at a normal cruise speed, wind calm and an inoperative engine.

Aeronaves de tres (3) O más motores: A no más de dos (2) hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal en el aire calmado con un motor inoperativo.

Multi-engine aircraft: No more than two (2) hours from the departure aerodrome at a normal cruise speed, wind calm and an inoperative engine.

NOTA 2:

Las aeronaves monomotores operarán con 3000m de visibilidad y 600ft de techo de nubes.

NOTE 2:

Single-engine aircraft will operate with a visibility of 3000m and a ceiling of 600ft.

**SKSP AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA
SKSP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

• Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.

• Exercise caution due to concentration of birds in the vicinity of the aerodrome.

• Presencia de objetos extraños en calle de rodaje B y plataforma, ejercer precaución.

• Foreign objects in taxiway B and apron, exercise caution.

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

| <i>Charts</i> | <i>Pages</i> |
|---|----------------|
| Control Zone - ICAO | AD 2 SKSP - 18 |
| Aerodrome Heliport Chart - ICAO | AD 2 SKSP - 19 |
| Aerodrome Obstacle Chart -ICAO | AD 2 SKSP - 21 |
| Area Minimum Altitude | AD 2 SKSP - 23 |
| SID - ICAO - AMUB3A BIXO2A BODE2A DAGA3A DURA3A FALL3A LEVO3A PELR4A TIMR3A UGEV1A RWY 24 | AD 2 SKSP - 25 |
| SID - ICAO - AMUB3B BIXO2B BODE2B DAGA3B DURA3B FALL3B LEVO3B PELR4B TIMR3B UGEV1B RWY 06 | AD 2 SKSP - 27 |
| STAR - ICAO - AMUB1E BIXO1E BODE1E DAGA1C DURA1E FALL1E LEVO1E PELR1E TIMR1C UGEV1E RWY 06 | AD 2 SKSP - 29 |
| STAR - ICAO - AMUB1F BIXO1F BODE1F DAGA1D DURA1F FALL1F LEVO1F PELR1F TIMR1D UGEV1F RWY 24 | AD 2 SKSP - 31 |
| STAR - ICAO - AMUB1C BIXO2C DURA2C ENVE2A FALL1C LEVO2C PELR3C PUMR2A TOSA2A UGEV2C RWY 06 RNAV | AD 2 SKSP - 33 |

| <i>Charts</i> | <i>Pages</i> |
|---|----------------|
| STAR - ICAO - AMUB1D BIXO2D DURA2D ENVE2B FALL2D LEVO2D PELR3D PUMR2B TOSA2B UGEV2D RWY 24 RNAV | AD 2 SKSP - 35 |
| IAC - ICAO - VOR Y RWY 06 | AD 2 SKSP - 37 |
| IAC - ICAO - VOR Z RWY 06 | AD 2 SKSP - 39 |
| IAC - ICAO - VOR Y RWY 24 | AD 2 SKSP - 41 |
| IAC - ICAO - VOR Z RWY 24 | AD 2 SKSP - 43 |
| IAC - ICAO - RNP RWY 06 | AD 2 SKSP - 45 |
| IAC - ICAO - RNP RWY 06 (Tabular description) | AD 2 SKSP - 47 |
| IAC - ICAO - RNP RWY 24 | AD 2 SKSP - 49 |
| Visibility Chart - ICAO | AD 2 SKSP - 51 |

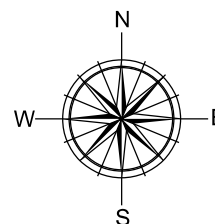
ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR SAN ANDRES
SKSP/ SPP AD: 20.35 FT

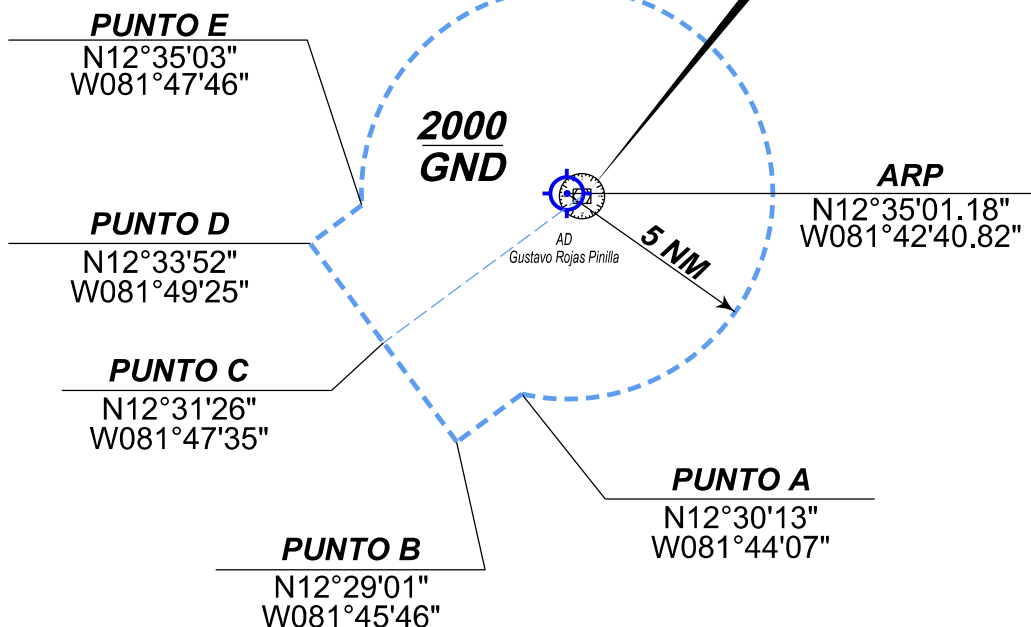
COLOMBIA
SAN ANDRES
SAN ANDRES

SAN ANDRES
CTR
Clase (D)
(AGL- 2000)

SAN ANDRES
TMA
CLASE (A)
(FL-175 - FL-195)
(015 AGL - FL-175(D))



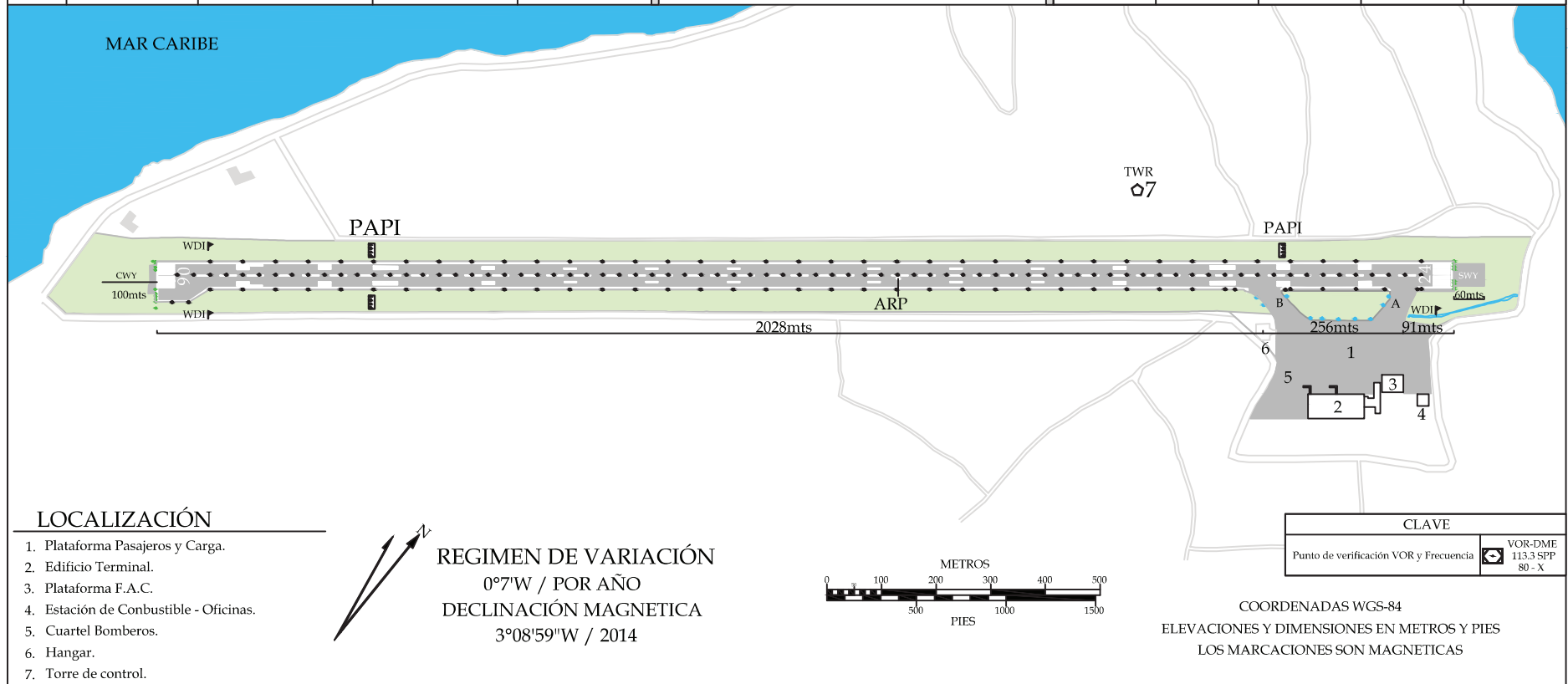
SAN ANDRES
113.3 SPP 80X



PLANO DE AERÓDROMO
OACI

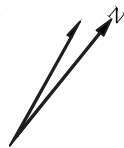
SKSP-SAN ANDRES
GUSTAVO ROJAS
COLOMBIA

| RWY | DIRECCIÓN MAG | THR | ELEVACIÓN | RESISTENCIA | TWR: 118.1 Mhz | | | | |
|-----|---------------|--------------------------------|------------------|-----------------------|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | | | | | PISTA | TORA | ASDA | TODA | LDA |
| 06 | 062 | 12°34'41.77"N 81°43'14.60"W | 6.2mts / 20.35ft | ASFALTO 98 F/A/W/T | DIMENSIÓN DE PISTA: 2375mts X45mts | | | | |
| ARP | | 12°35'01.18"N 81°42'40.82"W | 5.61mts / 18ft | | DIMENSIÓN DE FRANJA: 2495mts X128mts | | | | |
| 24 | 242 | 12°35'20.72"N 81°42'06.79"W | 1.4mts / 4.59ft | | 24 | 2375mts | 2375mts | 2375mts | 2375mts |

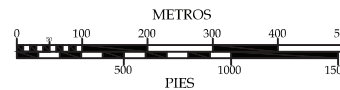


LOCALIZACIÓN

1. Plataforma Pasajeros y Carga.
2. Edificio Terminal.
3. Plataforma F.A.C.
4. Estación de Combustible - Oficinas.
5. Cuartel Bomberos.
6. Hangar.
7. Torre de control.



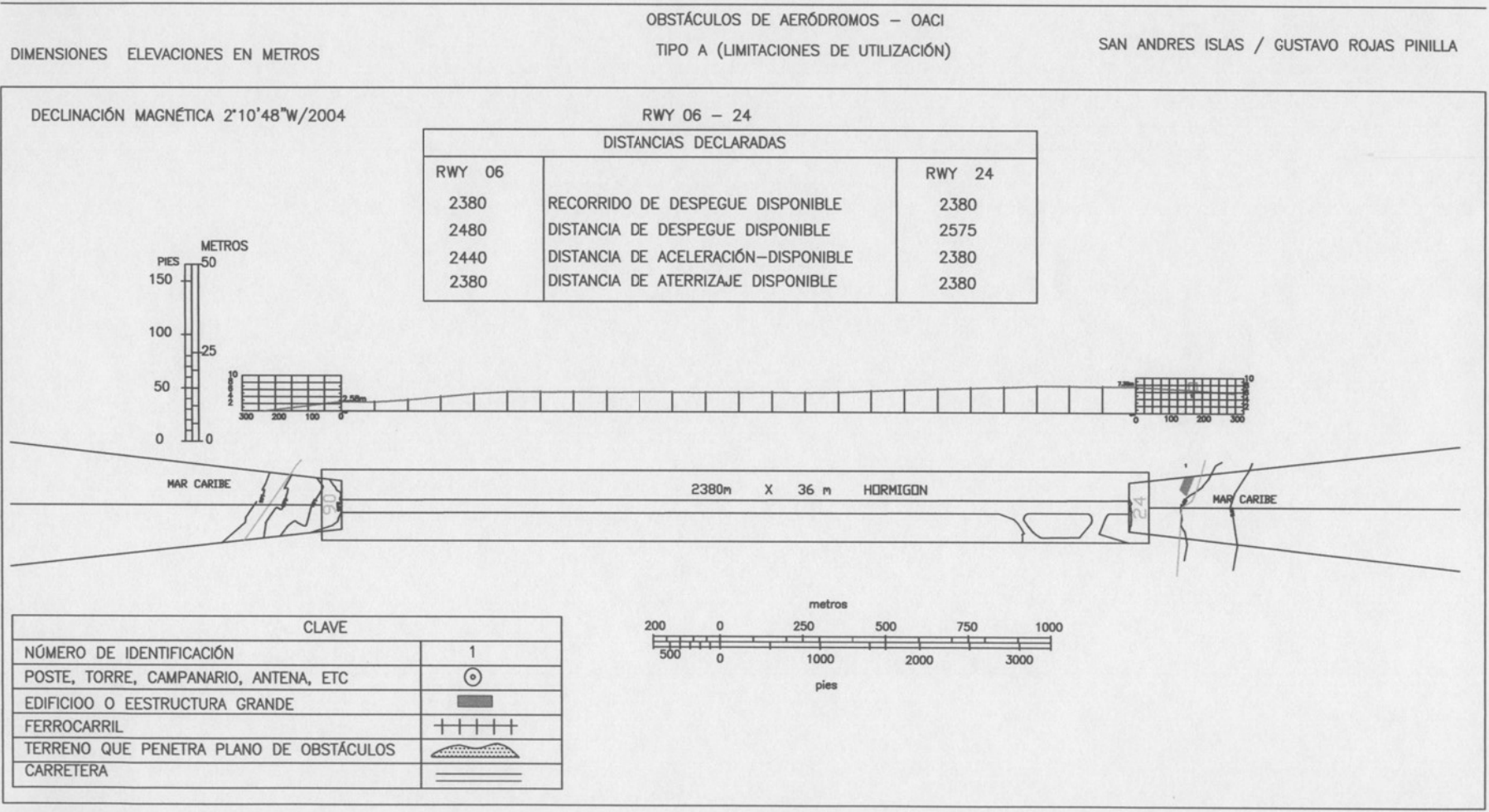
REGIMEN DE VARIACIÓN
0°7'W / POR AÑO
DECLINACIÓN MAGNETICA
3°08'59"W / 2014



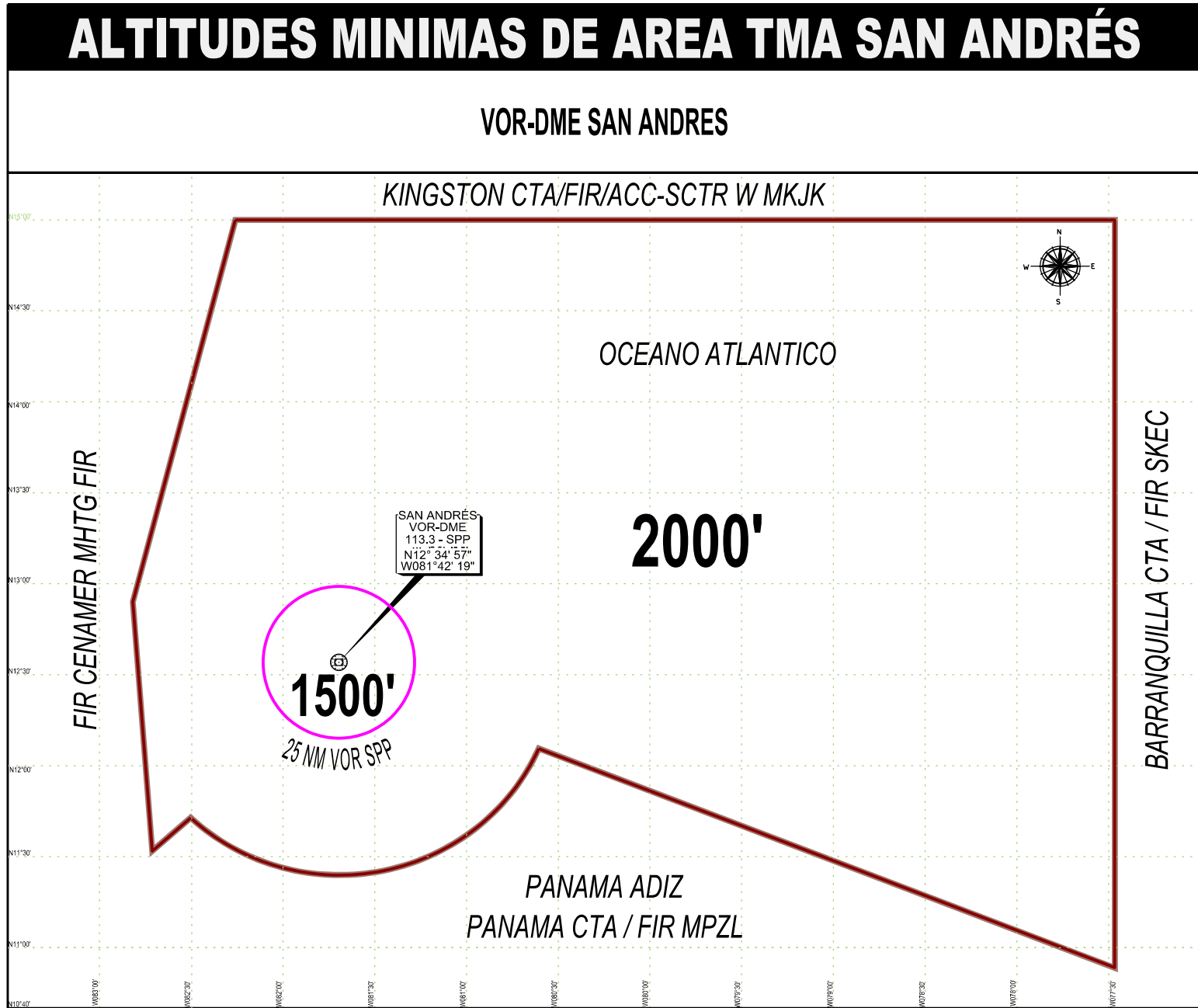
| CLAVE | |
|--|--------------------------------|
| Punto de verificación VOR y Frecuencia | VOR-DME 113.3 SPP 80 - X |

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

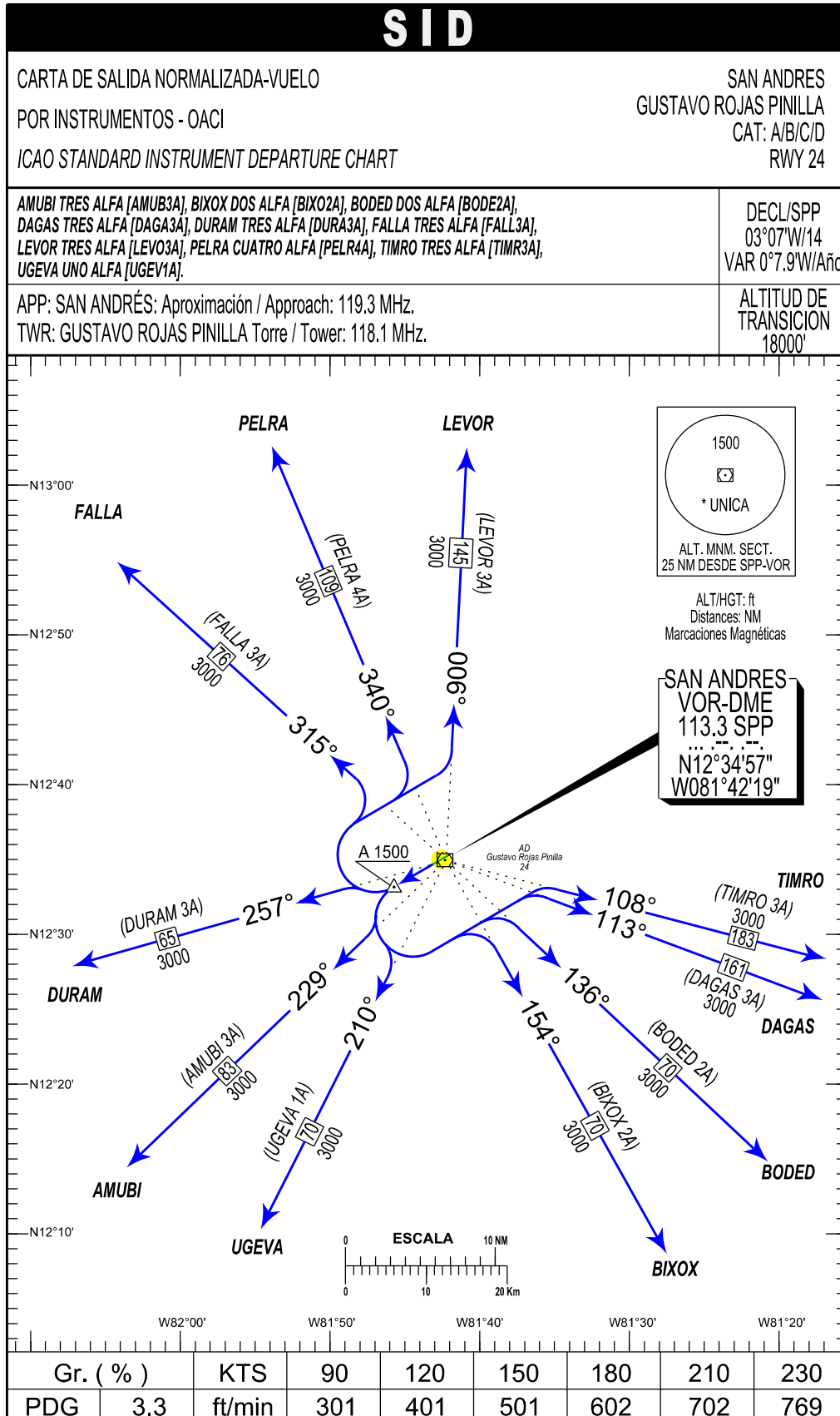
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



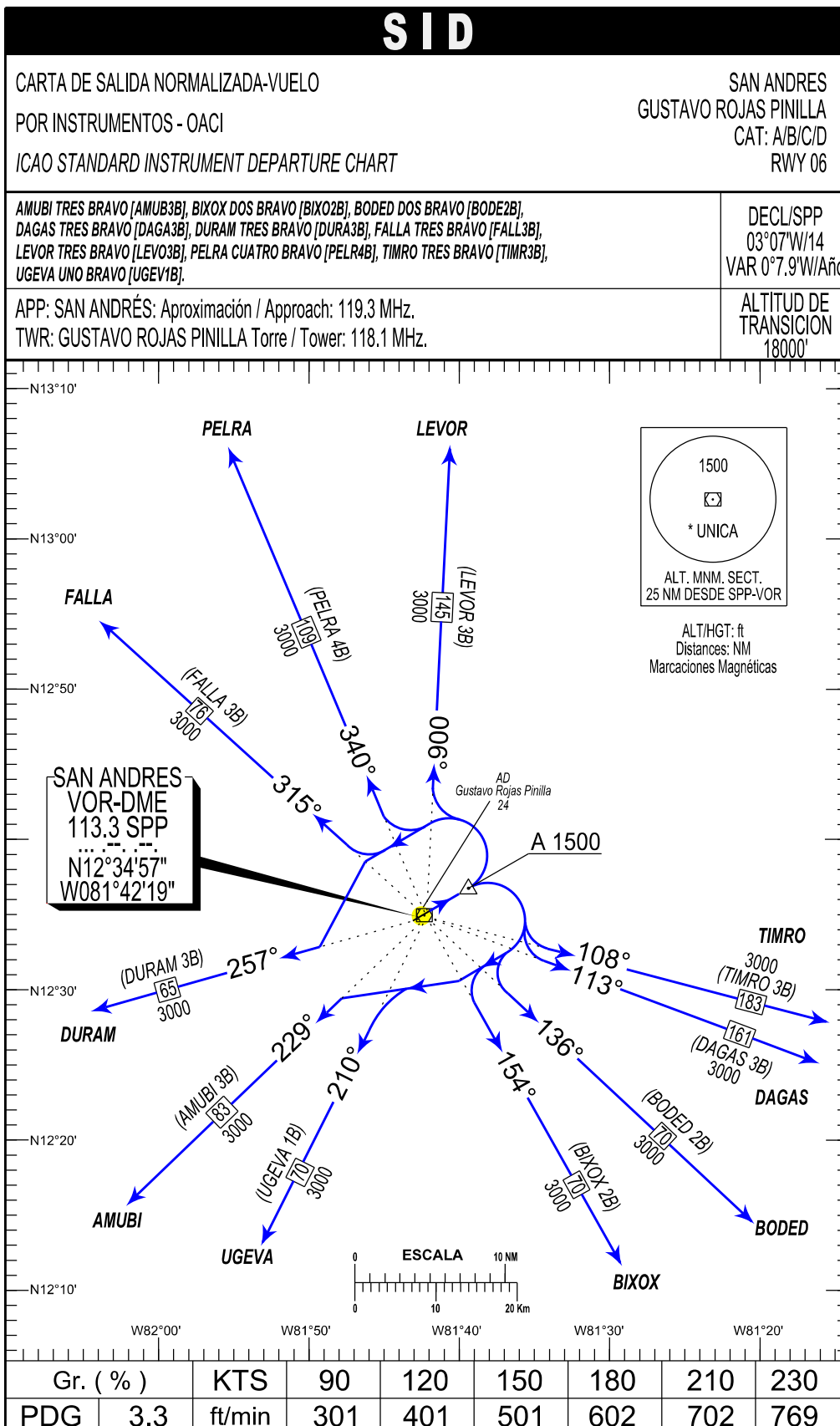
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



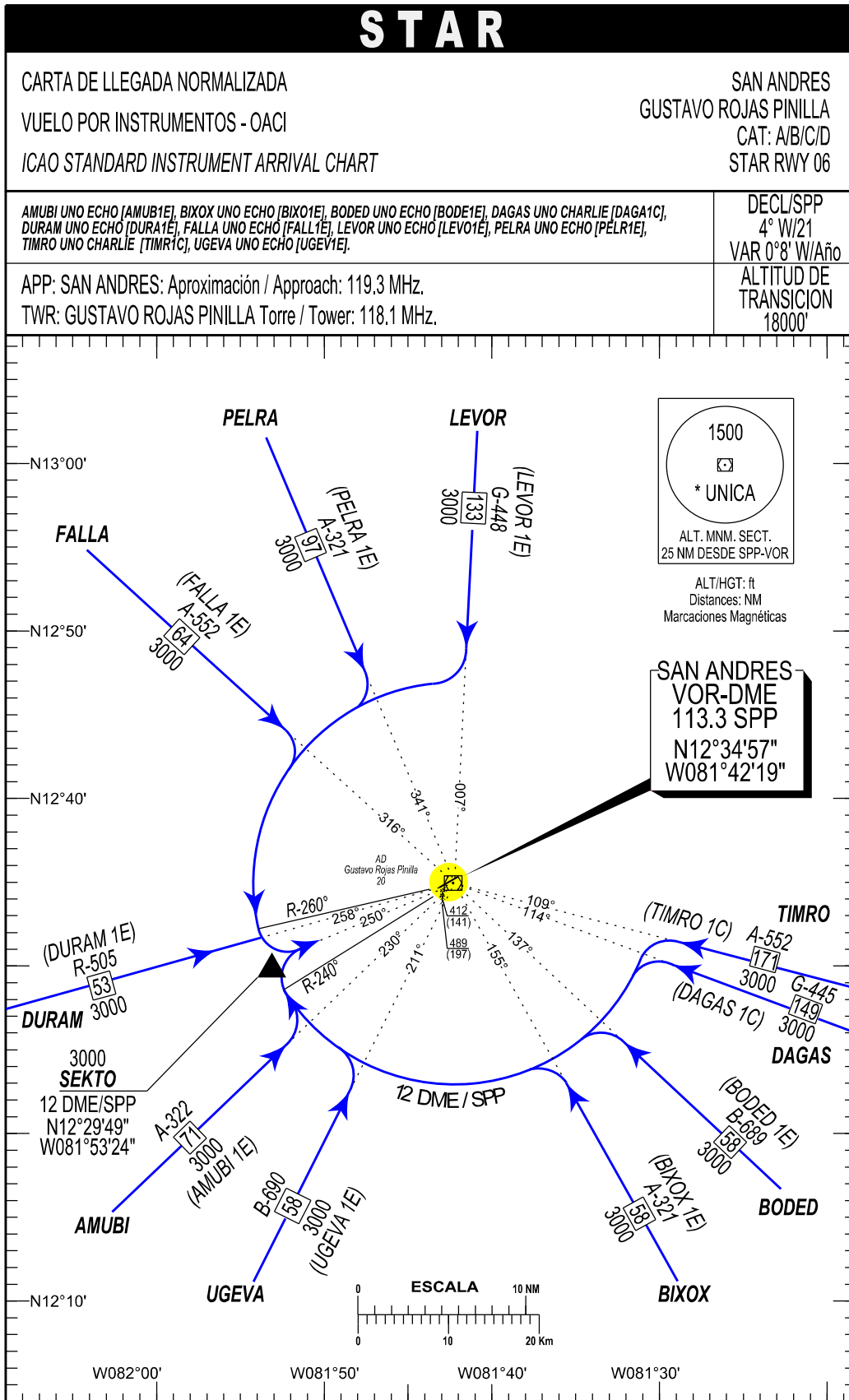
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



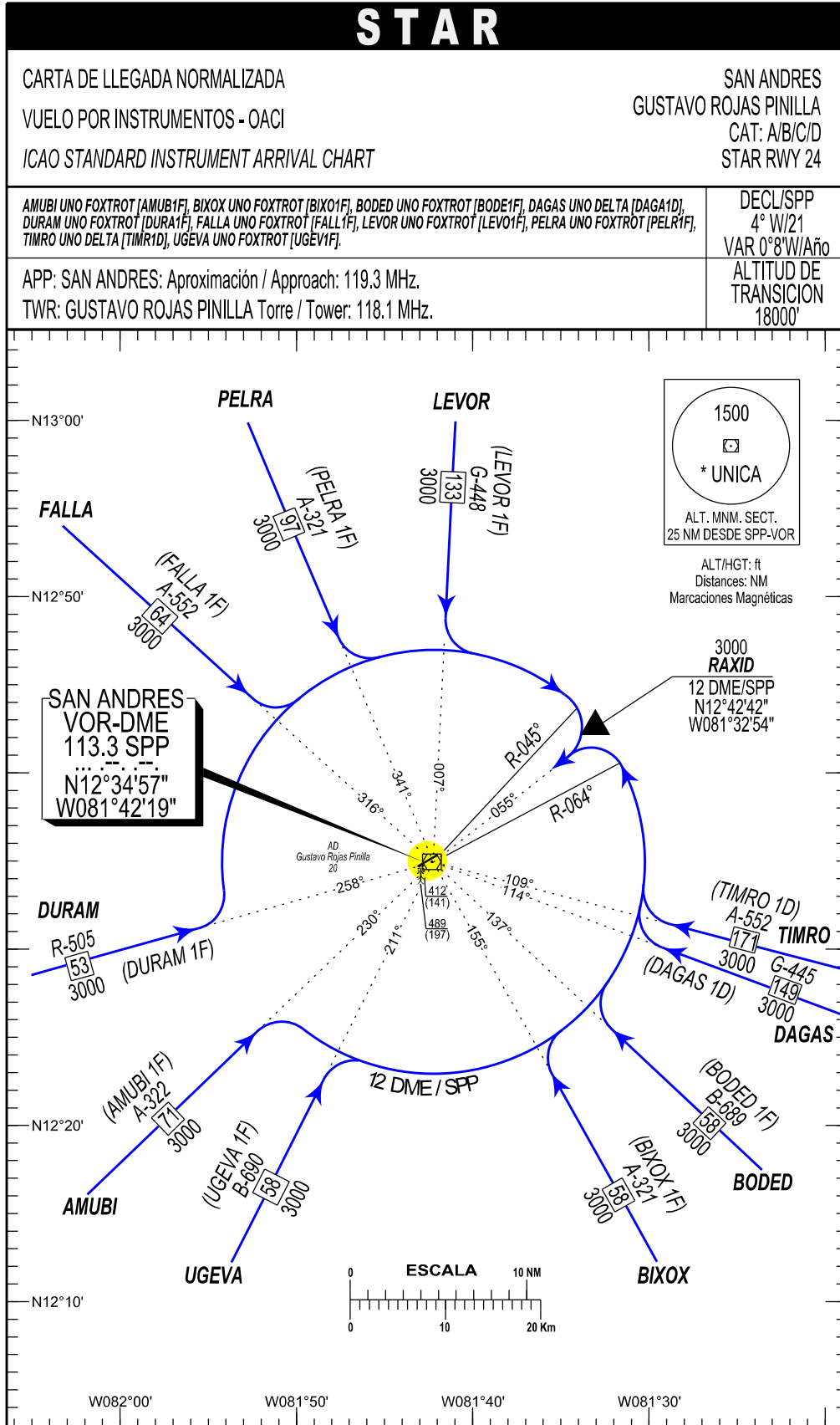
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



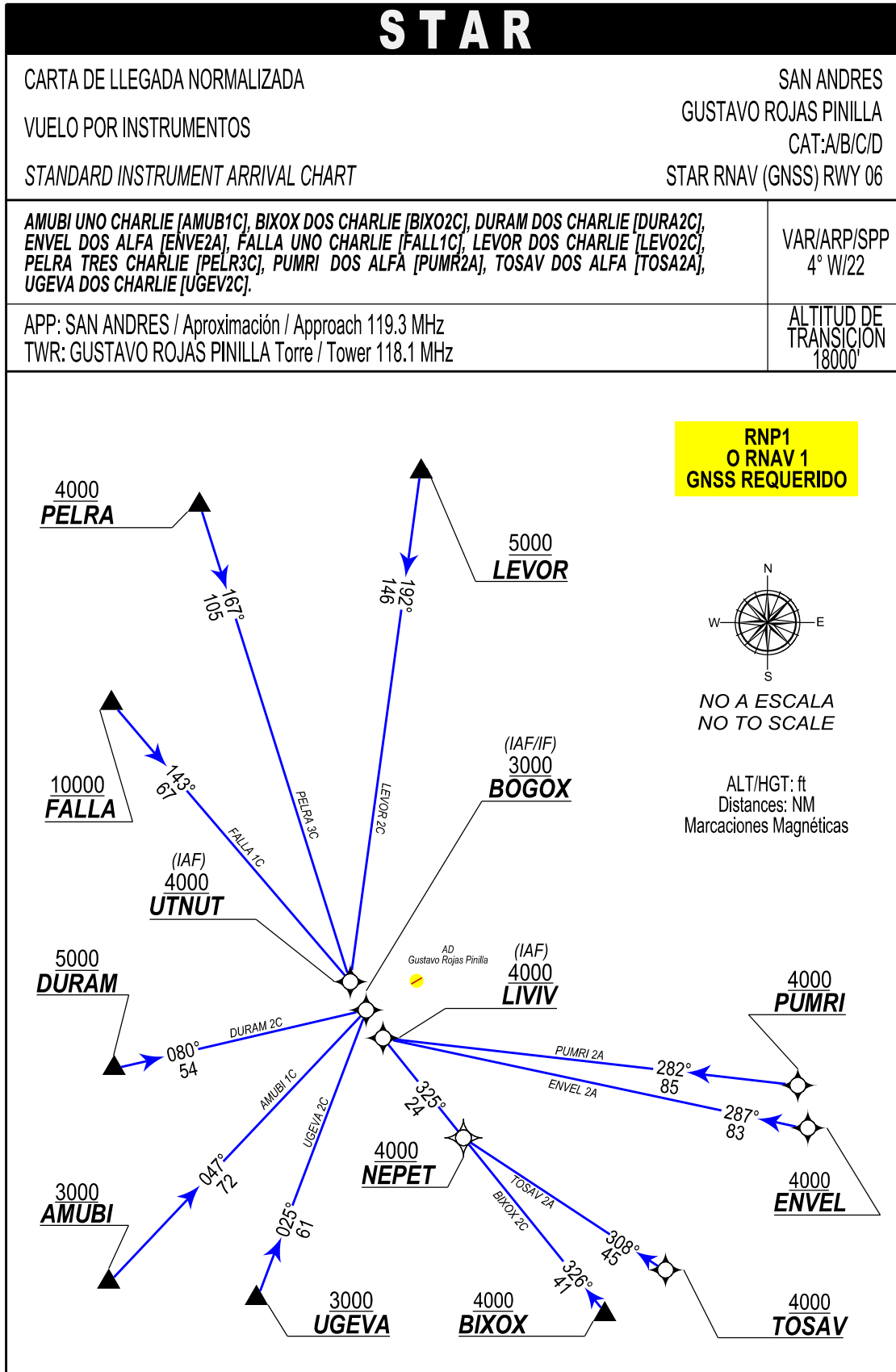
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

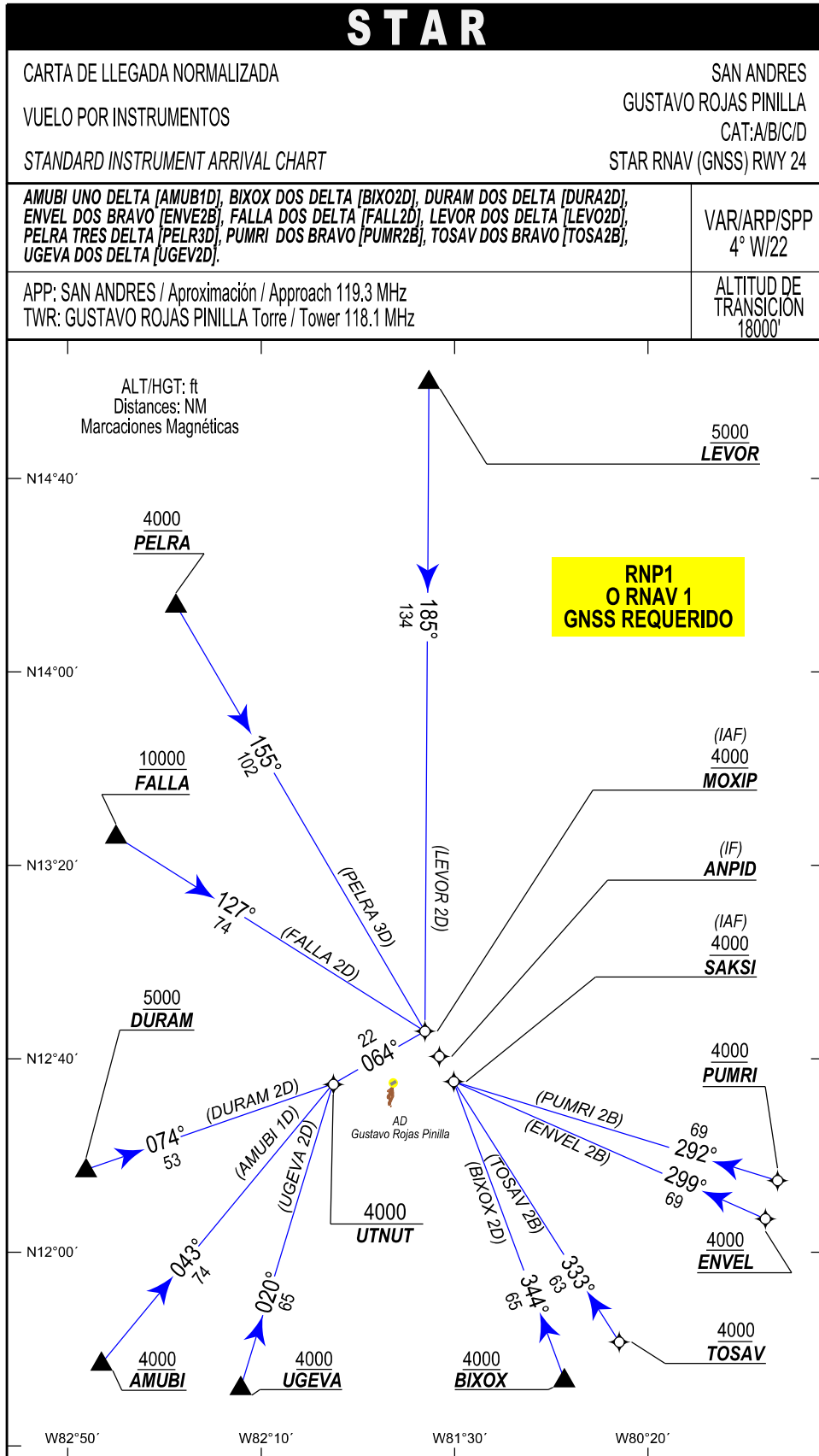


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



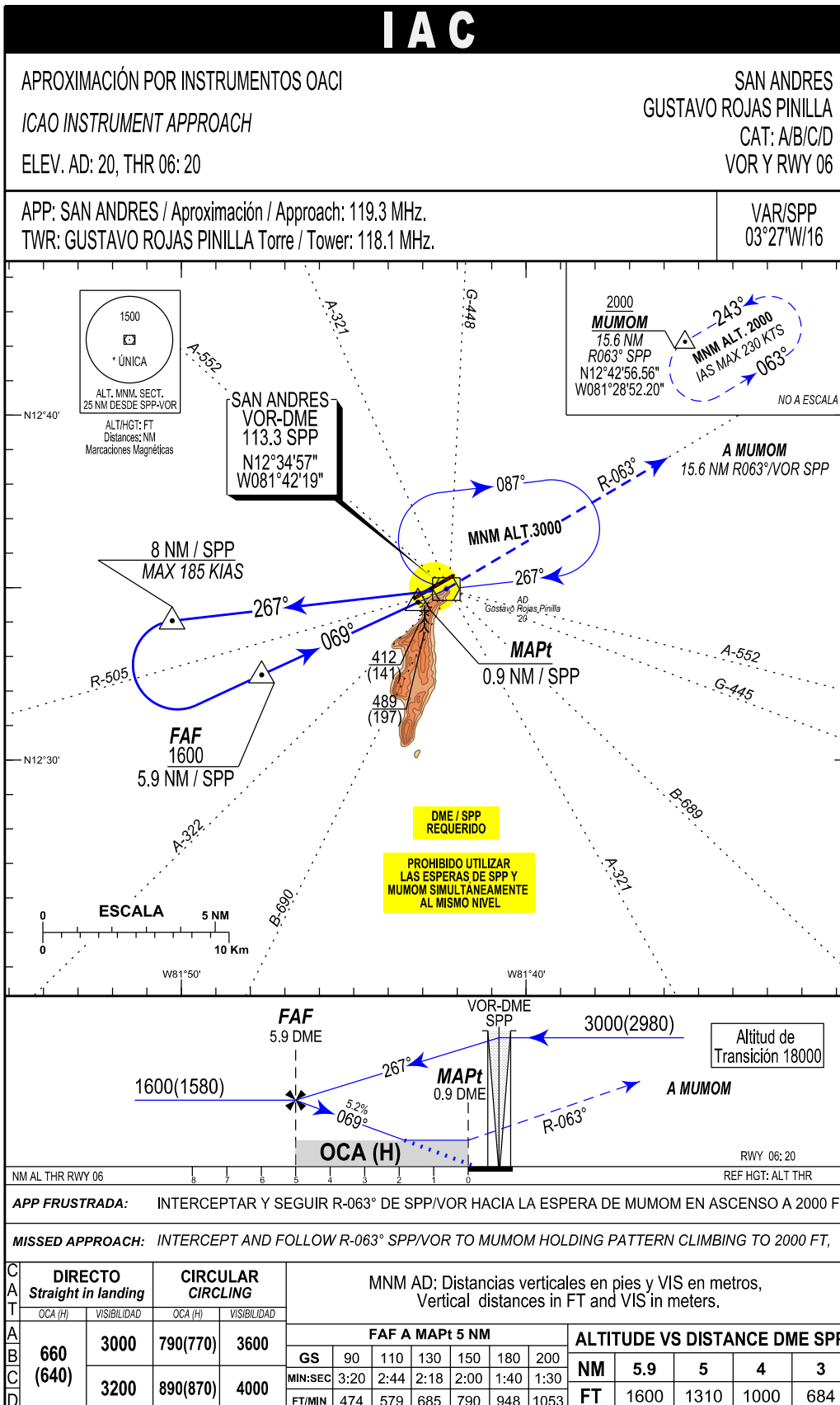
**SAN ANDRES / GUSTAVO ROJAS PINILLA
SKSP / STAR RNAV (GNSS) / RWY 06**

| 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 |
|-----------------|---------------------------|-------------------------------------|--|---------|---------------|-----------------------------|----------------------|--------------------|---------------------------|-----|----------------|
| AMUBI 1C | | | | | | | | | | | |
| IF | AMUBI | 11°37'06.00" | 082°43'00.00" | X | X | X | X | 3000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | BOGOX (IAF/IF) | 12°29'37.52" | 081°52'03.84" | FB | 047° (043.6°) | 72 | X | 3000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| BIXOX 2C | | | | | | | | | | | |
| IF | BIXOX | 11°33'40.00" | 081°07'17.00" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | NEPET | 12°06'00.75" | 081°33'48.12" | FB | 326° (321.1°) | 41 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | LIVIV (IAF) | 12°24'25.57" | 081°48'58.03" | FB | 325° (321.0°) | 24 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| DURAM 2C | | | | | | | | | | | |
| IF | DURAM | 12°17'06.00" | 082°46'12.00" | X | X | X | X | 5000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | BOGOX (IAF/IF) | 12°29'37.52" | 081°52'03.84" | FB | 080° (076.7°) | 54 | X | 3000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| ENVEL 2A | | | | | | | | | | | |
| IF | ENVEL | 12°06'54.69" | 080°25'42.30" | FB | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | LIVIV (IAF) | 12°24'25.57" | 081°48'58.03" | FB | 287° (282.2°) | 83 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| FALLA 1C | | | | | | | | | | | |
| IF | FALLA | 13°26'00.00" | 082°40'00.00" | X | X | X | X | 10000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | UTNUT (IAF) | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | 143° (139.3°) | 67 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| LEVOR 2C | | | | | | | | | | | |
| IF | LEVOR | 15°00'00.00" | 081°35'18.00" | X | X | X | X | 5000 | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | UTNUT (IAF) | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | 192° (187.7°) | 146 | X | 4000 | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| PELRA 3C | | | | | | | | | | | |
| IF | PELRA | 14°15'04.00" | 082°27'00.00" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | UTNUT (IAF) | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | 167° (162.7°) | 105 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| PUMRI 2A | | | | | | | | | | | |
| IF | PUMRI | 12°14'49.74" | 080°23'11.41" | FB | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | LIVIV (IAF) | 12°24'25.57" | 081°48'58.03" | FB | 282° (276.7°) | 85 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TOSAV 2A | | | | | | | | | | | |
| IF | TOSAV | 11°41'27.10" | 080°55'56.02" | FB | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | NEPET | 12°06'00.75" | 081°33'48.12" | FB | 308° (303.4°) | 45 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | LIVIV (IAF) | 12°24'25.57" | 081°48'58.03" | FB | 325° (320.7°) | 24 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| UGEVA 2C | | | | | | | | | | | |
| IF | UGEVA | 11°32'04.00" | 082°14'12.00" | X | X | X | X | 3000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | BOGOX (IAF/IF) | 12°29'37.52" | 081°52'03.84" | FB | 025° (020.7°) | 61 | X | 3000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |

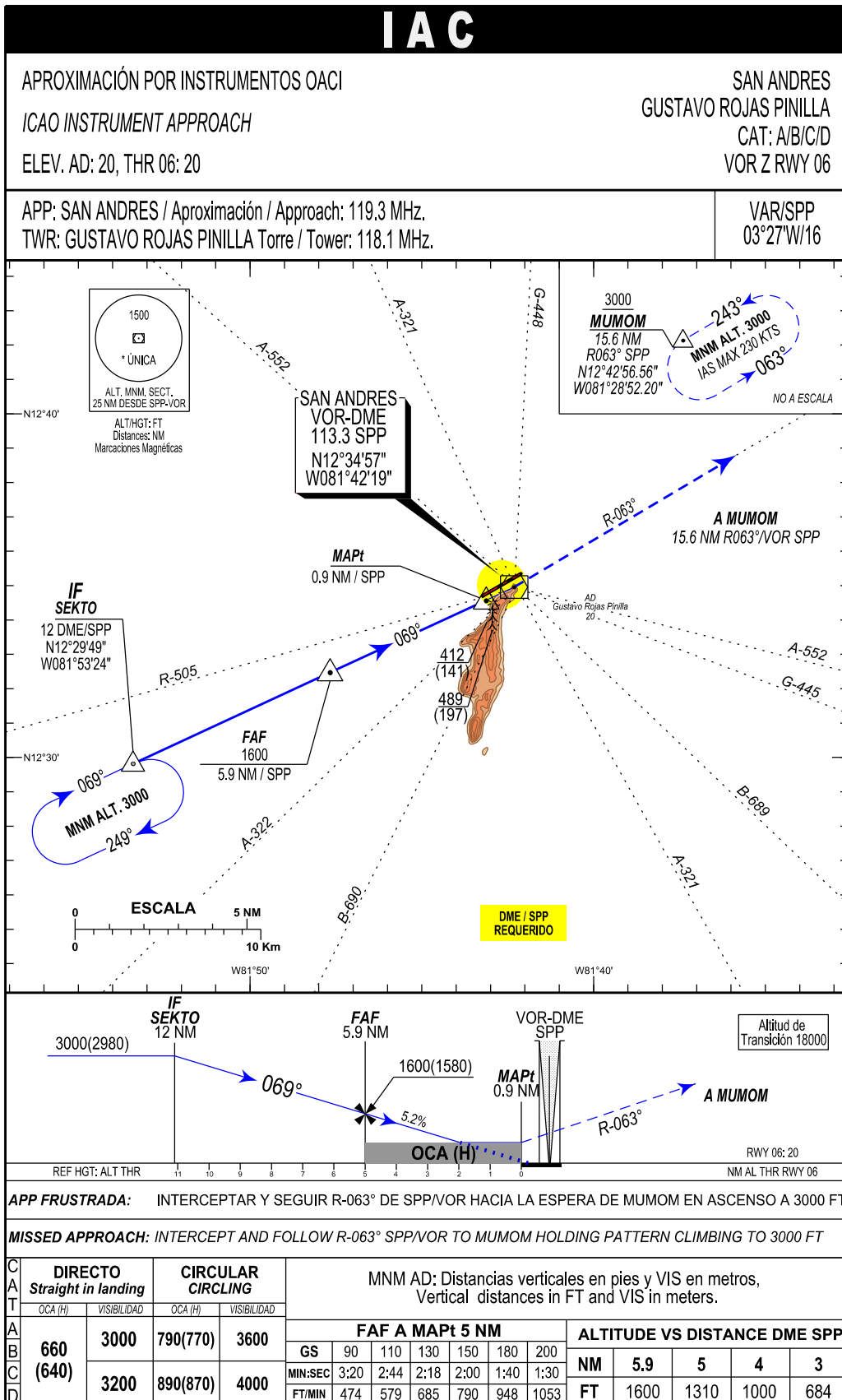


**SAN ANDRES / GUSTAVO ROJAS PINILLA
SKSP / STAR RNP 1 (GNSS) / RWY 24**

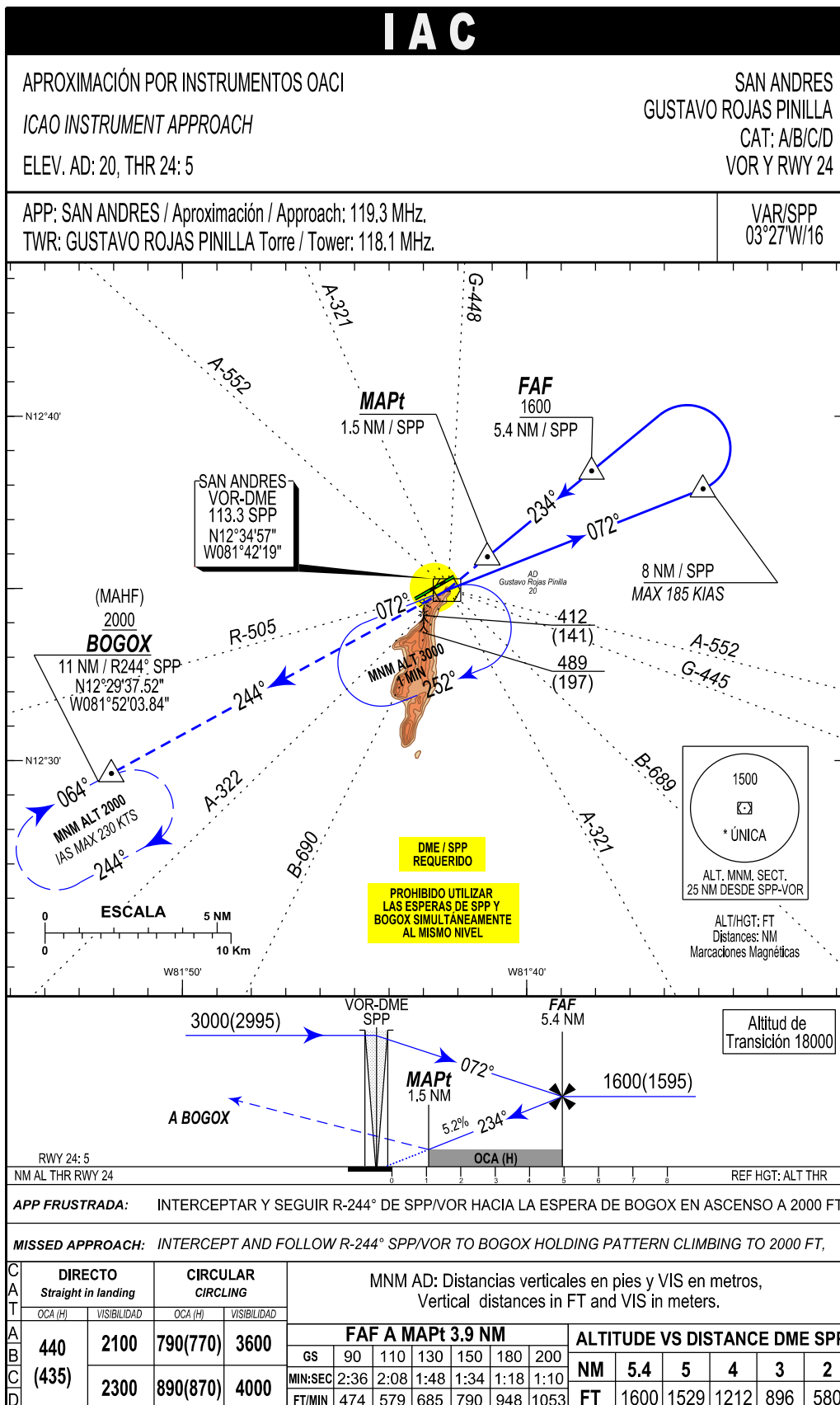
| PATH TERM | NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO | LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00" | LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00" | FB / FO | RUMBO M°(7°) | DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM) | DIRECCIÓN DEL VIRAJE | ALTITUD +/ATI/- | LIMITE DE VELOCIDAD (Kts) | PDG % | PERF DE NAV |
|-----------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------|-----------------|-----------------------------|----------------------|-----------------|---------------------------|-------|----------------|
| AMUBI 1D | | | | | | | | | | | |
| IF | AMUBI | 11°37'06.00" | 082°43'00.00" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | UTNUT | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | 043°(39.1°) | 74 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | FB | 064°(59.4°) | 22 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| BIXOX 2D | | | | | | | | | | | |
| IF | BIXOX | 11°33'40.00" | 081°07'17.00" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | SAKSI (IAF) | N12°35'17.08" | W081°30'09.95" | FB | 344°(340°) | 65 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| DURAM 2D | | | | | | | | | | | |
| IF | DURAM | 12°17'06.00" | 082°46'12.00" | X | X | X | X | 5000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | UTNUT | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | 074°(70.5°) | 53 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | FB | 064°(59.8°) | 22 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| ENVEL 2B | | | | | | | | | | | |
| IF | ENVEL | 12°06'54.69" | 080°25'42.30" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | SAKSI (IAF) | N12°35'17.08" | W081°30'09.95" | FB | 299°(294.2°) | 69 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| FALLA 2D | | | | | | | | | | | |
| IF | FALLA | 13°26'00.00" | 082°40'00.00" | X | X | X | X | 10000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | FB | 127°(122.7°) | 74 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| LEVOR 2D | | | | | | | | | | | |
| IF | LEVOR | 15°00'00.00" | 081°35'18.00" | X | X | X | X | 5000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | FB | 185°(180.3°) | 134 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| PELRA 3D | | | | | | | | | | | |
| IF | PELRA | 14°15'04.00" | 082°27'00.00" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | FB | 155°(150.8°) | 102 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| PUMRI 2B | | | | | | | | | | | |
| IF | PUMRI | 12°14'49.74" | 080°23'11.41" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | SAKSI (IAF) | N12°35'17.08" | W081°30'09.95" | FB | 292°(287.4°) | 69 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TOSAV 2B | | | | | | | | | | | |
| IF | TOSAV | 11°41'27.10" | 080°55'56.02" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | SAKSI (IAF) | N12°35'17.08" | W081°30'09.95" | FB | 333°(328.0°) | 62 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| UGEVA 2D | | | | | | | | | | | |
| IF | UGEVA | 11°32'04.00" | 082°14'12.00" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | UTNUT | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | 020°(16.6°) | 65 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |
| TF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | FB | 064°(59.4°) | 22 | X | 4000+ | X | X | RNP 1 O RNAV 1 |



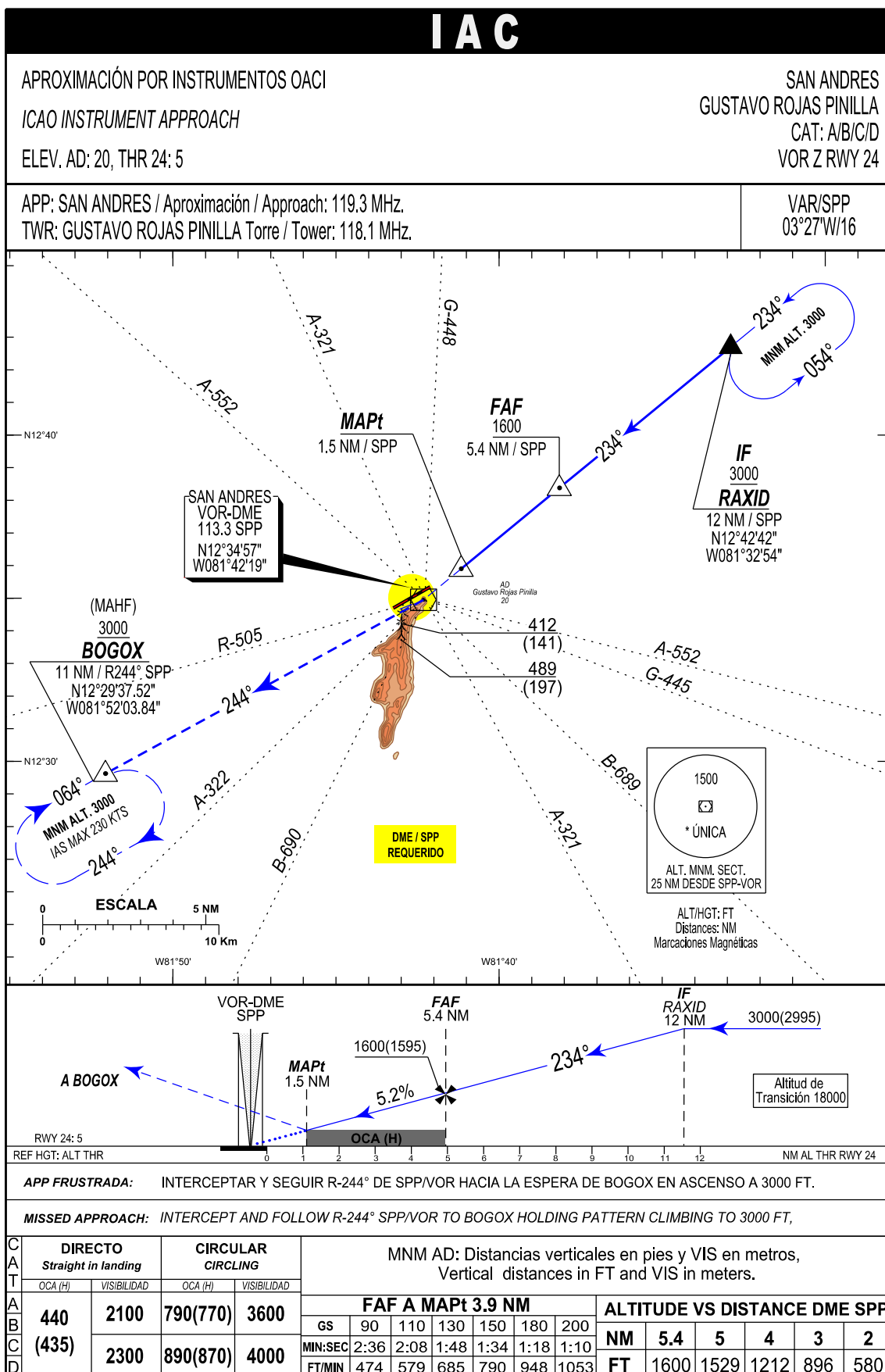
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



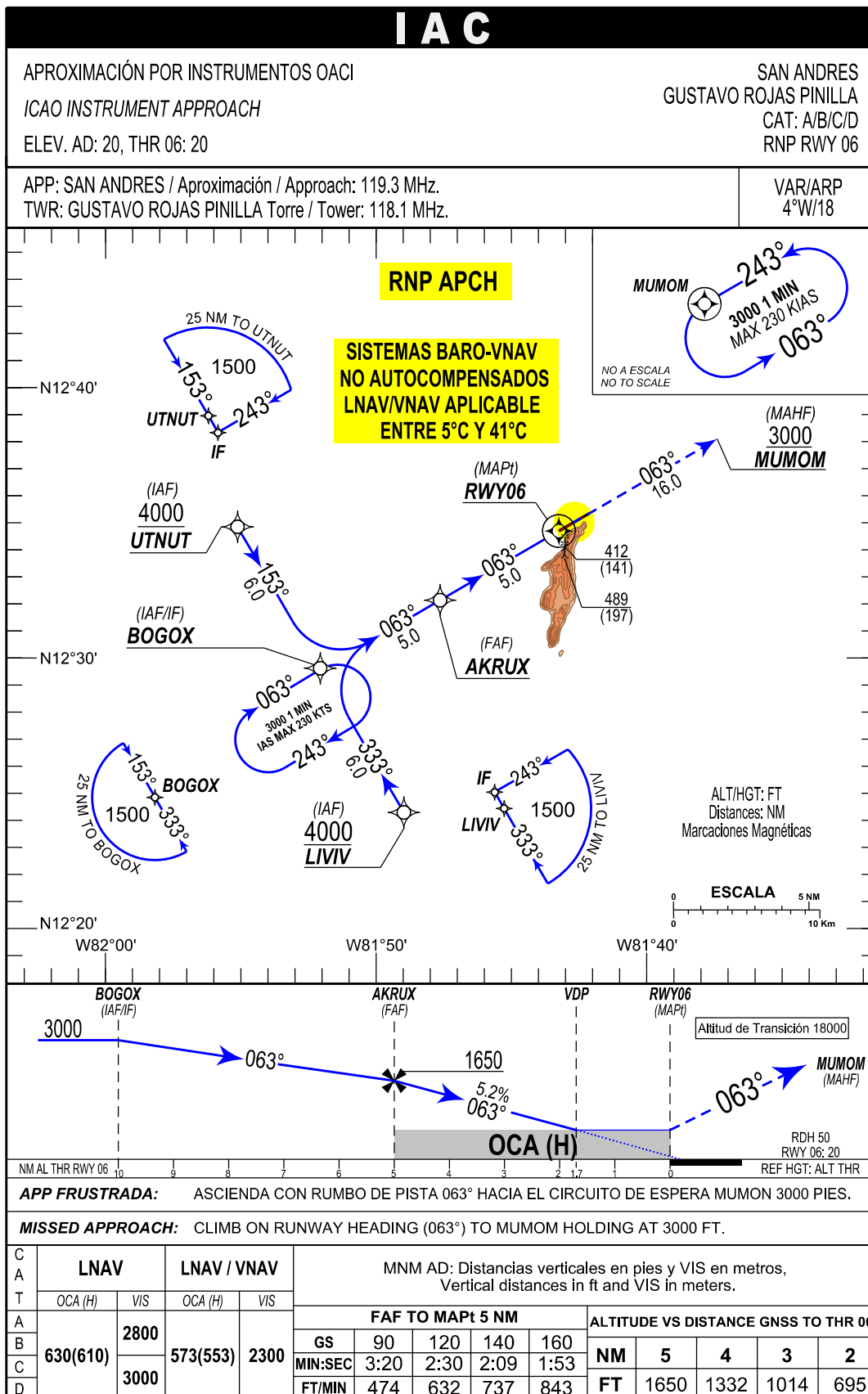
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

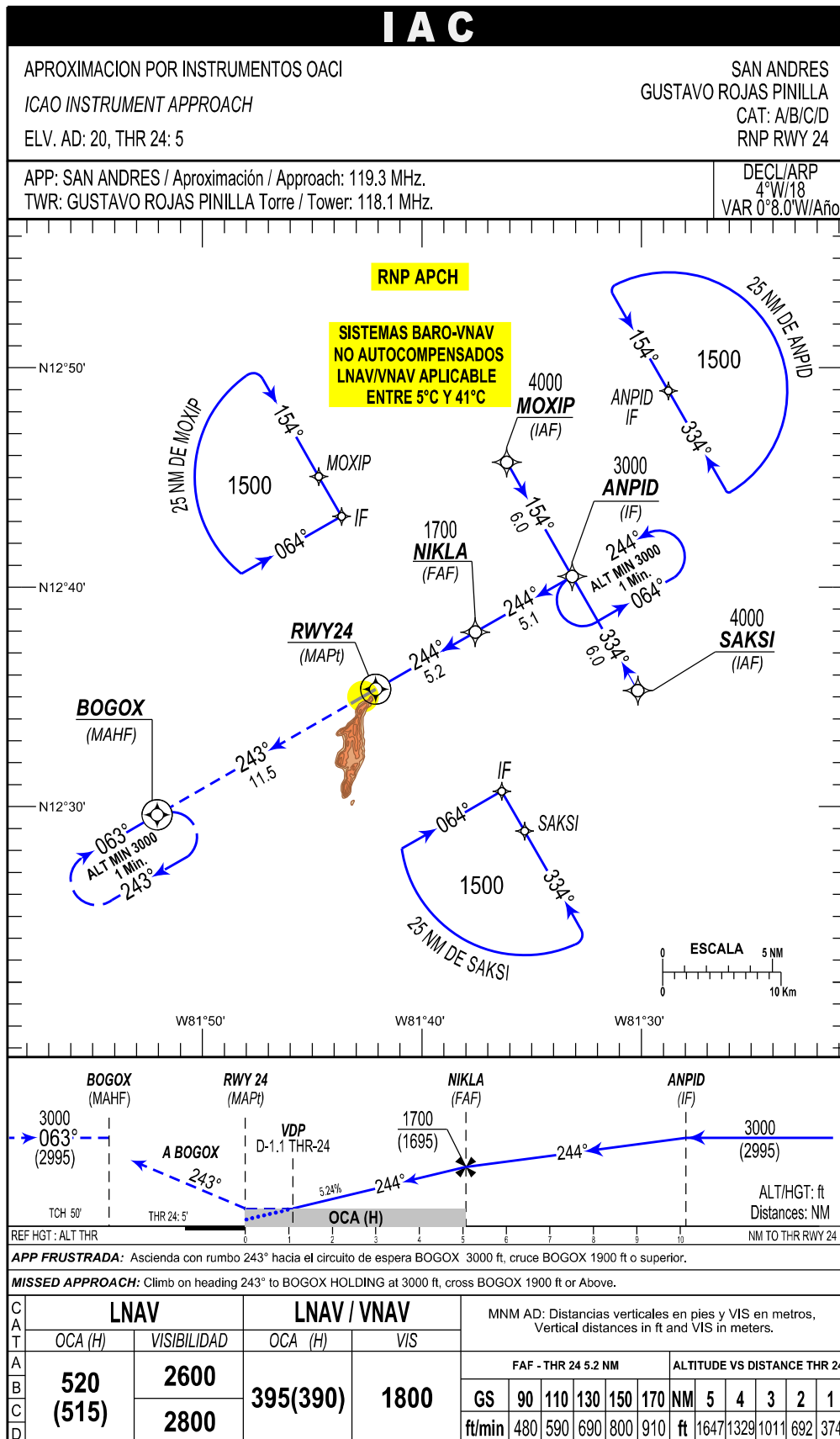


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

**SAN ANDRES / GUSTAVO ROJAS PINILLA
SKSP / IAC RNP RWY 06**

| 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/- | LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) | VPA | PERF DE NAV |
|---|---------------------------|------------------------------|---------------------------------|---------|--------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------|--------------------------|---------------|----------------|
| BARRA EN T TRAMO INICIAL LATERAL IZQUIERDO | | | | | | | | | | | |
| IF | UTNUT (IAF L) | 12°34'49.39" | 081°55'09.77" | FB | X | X | X | 4000 | X | X | RNP APCH |
| TF | BOGOX (IAF/IF) | 12°29'37.52" | 081°52'03.84" | FB | 153° (149.6°) | 6 | X | 3000 | X | X | RNP APCH |
| TF | AKRUX (FAF) | 12°32'09.67" | 081°47'39.27" | FB | 063° (059.6°) | 5 | X | 1650 | X | X | RNP APCH |
| TF | RWY06 (MAPt) | 12°34'41.77" | 081°43'14.60" | FO | 063° (059.6°) | 5 | X | 70+ | X | 3° | RNP APCH |
| TF | MUMOM (MAHF) | 12°42'56.56" | 081°28'52.20" | FO | 063° (059.6°) | 16 | X | 3000 | 230 | X | RNP APCH |
| BARRA EN T TRAMO INICIAL LATERAL DERECHO | | | | | | | | | | | |
| IF | LIVIV (IAF R) | 12°24'25.57" | 081°48'58.03" | FB | X | X | X | 4000 | X | X | RNP APCH |
| TF | BOGOX (IAF/IF) | 12°29'37.52" | 081°52'03.84" | FB | 333° (329.6°) | 6 | X | 3000 | X | X | RNP APCH |
| TF | AKRUX (FAF) | 12°32'09.67" | 081°47'39.27" | FB | 063° (059.6°) | 5 | X | 1650 | X | X | RNP APCH |
| TF | RWY06 (MAPt) | 12°34'41.77" | 081°43'14.60" | FO | 063° (059.6°) | 5 | X | 70+ | X | 3° | RNP APCH |
| TF | MUMOM (MAHF) | 12°42'56.56" | 081°28'52.20" | FO | 063° (059.6°) | 16 | X | 3000 | 230 | X | RNP APCH |
| PATH TERM | NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO | LATITUD (NORTE) 0°0'0.00" | LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00" | FB / FO | RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°) | RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°) | DIRECCIÓN DEL VIRAJE | ALTITUD | LÍMITE DE VELOCIDAD (KT) | OUTBOUND LEG | PERFORM DE NAV |
| HM | MUMOM (MAHF) | 12°42'56.56" | 081°28'52.20" | FO | 063°(060.11°) | 243°(240.11°) | L | 3000 | 230 | 1MIN /1.5 MIN | RNP APCH |
| HM | BOGOX (IF) | N12°29'37.52" | W081°52'03.84" | FO | 243°(240.11°) | 063°(060.11°) | R | 3000 | 230 | 1MIN /1.5 MIN | RNP APCH |

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



**SAN ANDRES / GUSTAVO ROJAS PINILLA
SKSP / IAC6 RNP RWY 24**

| 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) | DIRECCION DEL VIRAJE | ALTITUD +/AT/- | LIMITE DE VELOCIDAD (Kts) | VPA | PERF DE NAV |
|---|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------|--------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------|---------------------------|-----------------|----------------|
| BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO | | | | | | | | | | | |
| IF | MOXIP (IAF) | N12°45'41.58" | W081°36'08.24" | X | X | X | X | 4000+ | X | X | RNP APCH |
| TF | ANPID (IF) | N12°40'29.33" | W81°33'09.11" | FB | 154°(150.16°) | 6 | X | 3000+ | X | X | RNP APCH |
| TF | NIKLA (FAF) | N12°37'57.32" | W081°37'34.07" | FB | 244°(240.15°) | 5,1 | X | 1700+ | X | 3° | RNP APCH |
| TF | RWY24 | N12°35'20.72" | W081°42'06.79" | FO | 244°(240.15°) | 5,2 | X | 60+ | X | 3° | RNP APCH |
| TF | BOGOX (MAHF) | N12°29'37.52" | W081°52'03.84" | FO | 243°(240.11°) | 11,5 | X | 1900+ | X | X | RNP APCH |
| BARRA EN T TRAMO LATERAL IZQUIERDO | | | | | | | | | | | |
| IF | SAKSI (IAF) | N12°35'17.08" | W081°30'09.95" | X | X | X | X | 4000A | X | X | RNP APCH |
| TF | ANPID (IF) | N12°40'29.33" | W81°33'09.11" | FB | 334°(330.16°) | 6 | X | 3000+ | X | X | RNP APCH |
| TF | NIKLA (FAF) | N12°37'57.32" | W081°37'34.07" | FB | 244°(240.15°) | 5,1 | X | 1700+ | X | 3° | RNP APCH |
| TF | RWY24 | N12°35'20.72" | W081°42'06.79" | FO | 244°(240.15°) | 5,2 | X | 60+ | X | 3° | RNP APCH |
| TF | BOGOX (MAHF) | N12°29'37.52" | W081°52'03.84" | FO | 243°(240.11°) | 11,5 | X | 1900+ | X | X | RNP APCH |
| PATH TERM | NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO | LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00" | LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00" | FB / FO | RUMBO ALEJAMIENTO M°(T°) | RUMBO ACERCAMIENTO M°(T°) | DIRECCION DEL VIRAJE | ALTITUD | LIMITE DE VELOCIDAD (Kts) | OUTBOUND LEG | PERFORM DE NAV |
| HM | BOGOX (MAHF) | N12°29'37.52" | W081°52'03.84" | FO | 243°(240.11°) | 063°(060.11°) | R | 3000 | 230 | 1MIN / 1 MIN 30 | RNP APCH |
| BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO | | | | | | | | | | | |
| IF | ANPID (IF) | N12°40'29.33" | W81°33'09.11" | FB | 064°(241.15°) | 244°(240.15°) | L | 3000 | 230 | 1MIN / 1 MIN 30 | RNP APCH |

CARTA DE VISIBILIDAD

SAN ANDRES / GUSTAVO ROJAS PINILLA / COLOMBIA

| ELEVACIÓN AD | 6.2mts - 20.35ft | CONVENCIONES | ALTURAS (ft) |
|----------------------------|------------------------|--|--|
| Gustavo Rojas Pinilla TWTR | 118.1 MHz 121.5 MHz | PISTA ——— VIAS ——— HIDROGRAFIA ——— POBLACIONES ● MAX. ALTURAS + CURVAS DE NIVEL ——— | 0 - 36 36 - 72 73 - 140 141 - 210 211 - 275 276 - 315 |
| San Andres APP | 119.3 MHz | | |



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK