

**1. INDICADOR DE LUGAR/
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKCC - CUCUTA**
Camilo Daza**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

Coordenadas ARP: 07 55 38,60 N 072 30 41,80 W
Distancia y dirección a la ciudad: 2 Km.
Elevación: 334,54 m / 1.098 ft
Temperatura de referencia: 34 °C
Declinación magnética: 08° 51' W (2015) / 00° 08' W anual
Administración: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S
Dirección: Aeropuerto Internacional Camilo Daza - Cúcuta
Teléfono: DDN 0X7 - 5874885 - TWR 5875098 - ARO 5875099
Fax: 5874909
AFS: SKCCYDYA - SKCCYDYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Norte Santander

3. SERVICIOS HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Aduana e Inmigración: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Médicos y sanidad: 0500am-1200am (1000-0500)utc
AIS/ARO: 0500am-1200am (1000-0500)utc
MET: 0500am-1200am (1000-0500)utc
ATS: 0500am-1200am (1000-0500)utc
Abastecimiento de combustible: H24
Seguridad: H24
Observaciones: Horario programable previa autorización

4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: A cargo de las empresas aéreas
Tipos de combustible: AVGAS 100/130, JET A-1
Tipos de lubricantes: No
Capacidad de reabastecimiento: Camiones cisterna.
- JET A-1: capacidad mínima 2.200 galones
capacidad máxima 6.140 galones
- AVGAS 100/130 capacidad mínima 800 galones
- AVGAS 100/130 capacidad máxima 1200 galones
Espacio disponible en hangar: Si, empresa LANS
Instalaciones para reparaciones: Servicios menores y pruebas en plataforma de carga
Conectores de Energía: 400 Hz en cada puente de abordaje
Observaciones: NIL

5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS

Hoteles: En la ciudad
Restaurantes: Si
Transporte: Taxis
Instalaciones médicas: Atención médica, primeros auxilios y ambulancia TAB.
Banco: No
Oficina postal: Si
Información turística: Si
Observaciones: Cajero Electrónico

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO Y SALVAMENTO

Categoría: 6
Equipo de salvamento: No
Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves
Observaciones: Capacidad total de descarga 7.948,5 Lt/min

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones: NIL

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: **Superficie:** Concreto asfáltico
Resistencia: 107.000 Kg

Calles de rodaje: **Anchura:** 22 m
Superficie: concreto asfáltico
Resistencia: 107.000 Kg

Posiciones de comprobación:
VOR: No
INS: No
Altimetro: Plataforma terminal.

Observaciones: NIL

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Tableros iluminados,

Señalización de RWY: Ejes señalizados con pintura.

Señalización de TWY: Tableros iluminados

Observaciones: NIL

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Sí

RWY: No

Obstáculo: Antenas

Localización: Perímetro del Aeropuerto

Observaciones: Señalizadas e iluminadas.

11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

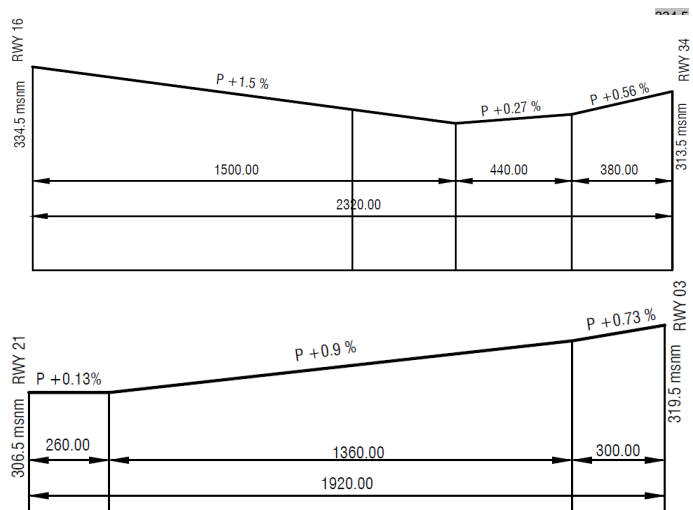
Oficina MET: IDEAM
Horario: 0500am-1200am (1000-0500)utc
TAF/ Periodo de validez: 24 horas actualizado cada 6 horas
Pronostico de aterrizaje: No
Información: TAF, METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT
Documento de vuelo: NIL
Idioma: Español, Ingles
Cartas: NIL
Equipo suplementario: Estación Meteorológica Automática, Transmisómetro, Ceilómetro
Dependencias ATS atendidas: APP, TWR, ARO
Información adicional: Oficina principal
Observaciones: NIL

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Dirección GEO/MAG	DIM (m)	Localización THR	Elevación THR (m/FT)	Dimensiones (m)					Superficie Resistencia- ACN/PCN
					SWY	CWY	Franja	RESA	OFZ	
16	NIL 158	2.320 x 45	07 56 25,37 N 072 31 10,22 W	334,5 1.098	No	No	2.440 x 150	NIL	NIL	PCN 89 F/D/X/T
34	NIL 338	2.320 x 45	07 55 20,81 N 072 30 30,94 W	313,5 1.028	No	No	2.440 x 150	NIL	NIL	
03	NIL 026	1.920 x 45	07 55 04,08 N 072 30 52,46 W	319,5 1.048	No	150 x 150	2.040 x 150	NIL	NIL	PCN 104 F/D/X/T
21	NIL 206	1.920 x 45	07 56 03, 82 N 072 30 34,00 W	306,5 1.005	No	180 x 150	2.040 x 150	NIL	NIL	

Observaciones: Aeropuerto con pistas cruzadas, debido a la configuración topográfica y a la diversidad en la dirección e intensidad del viento.

Perfil:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
16	2.320	2.320	2.320	2.320
34	2.320	2.320	2.320	2.320
03	1.920	2.070	1.920	1.920
21	1.920	2.100	1.920	1.920

Observaciones: NIL

14. LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA

RWY	APCH	PAPI ⁽¹⁾ APAPI ⁽²⁾	REIL Identificadoras de fin de pista	RTHL Umbral de pista	RTZL Zona toma de contacto	RCLL Eje de pista	REDL Borde pista	RENL Extremo pista	STWL Zona de parada
16	ALS CAT 1	(1) 3° 00' MEHT 75 ft (1) 5,24 %	Si	Verde	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
34	No	(1) 3° MEHT 59 ft (1) 5,24 %	No	Verde	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
03	No	No	No	Verde	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
21	No	(1) 3° MEHT 57 ft (1) 5,24 %	No	Verde	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No

Observaciones: PAPI pista 16 distribuidas a ambos lados del eje

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI (1) LDI (2)	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Sí	(1) 1 cerca del THR 21 (1) 1 cerca del THR 16 (1) 1 cerca del THR 34	Azules	Faros de iluminación	1 planta de 375 KVA 1 planta de 450 KVA 1 planta de 750 KVA	Las plantas alimentan servicios aeronáuticos e iluminación de las pistas.

16. ZONA PARA ATERRIJAJE DE HELICOPTEROS

Localización	Elevación	Dimensiones SFC/Resistencia Señales TLOF y de FATO	BRG Geográfica y MAG de FATO	Distancia declarada Disponible	Luces APCH y FATO	Observaciones
No	No	Concreto	No	No	No	Emplazamiento en plataforma adyacente al edificio terminal.

17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
Cúcuta CTR: Círculo de 8 NM de radio centrado en el ARP/SKCC en coordenadas 07 55 38.60 N 072 30 41.80 W, con proyección longitudinal de 13.87 NM en el Azimut 334° 26' 02.92" del VOR/CUC y 6NM de ancho 3 NM a lado y lado formado por los puntos: a. 08 01 04.00 N 072 36 39.00 W b. 08 06 55.00 N 072 39 28.00 W c. 08 08 13.00 N 072 36 44.00 W d. 08 09 31.00 N 072 34 00.00 W e. 08 03 40.00 N 072 31 12.00 W	5,000 ft AMSL GND	D	CAMILO DAZA TWR ES	18.000 ft

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR OPS	Observaciones
TWR	Camilo Daza TWR	118,1 MHz	0500am-1200am (1000-0500)utc	Sector Norte
APP	Cúcuta APP Norte	119,9 MHz	0500am-1200am (1000-0500)utc	
	Cúcuta APP Sur	119,6 MHz	0500am-0900pm (1000-0200)utc	Sector Sur
ATIS	Cúcuta Información	113,3 MHz	0500am-1200am (1000-0500)utc	Tripulaciones deben colacionar al primer contacto con el ATC el Mensaje ATIS de la hora.
MET		125,0 MHz	0500am-1200am (1000-0500)utc	Emisión de radio meteorológica de superficie

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIJAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
DVOR	CUC	113,3 MHz	H24	07 56 01 N 072 30 50 W	1098 ft	Cobertura 100 NM
DME	CUC	CH 80-X	H24	07 56 01 N 072 30 50 W	1098 ft	Cobertura 150 NM
ILS/LLZ	ICUC	109,9 MHz	H24	07 55 16,64 N 072 30 28,40 W		Pista 16 Categoría 1, Cobertura 25 NM
ILS/GP		333,8 MHz	H24	07 56 16,02 N 072 31 00,55 W		Pista 16, GP 3°
DME		CH 36-X	H24	07 56 16,02 N 072 31 00,55 W		Cobertura 18 NM
ILS/LLZ	ICUX	110,3 MHz	H24	07 54 58,77 N 072 30 54,10 W	1050 ft	Pista 21 Categoría 1, Cobertura 25 NM
ILS/GP		335 MHz	H24	07 55 56,04 N 072 30 40,17 W	1010 ft	Pista 21, GP 3°, Cobertura 12NM
DME		CH 40-X	H24	07 55 56,04 N 072 30 40,17 W	1010 ft	Cobertura 25

20. REGLAMENTACION LOCAL

- El área EPA se encuentra ubicada al NE de la plataforma de Aviación regular (estacionamiento de equipos Ground Handling).
- Se requiere de asistencia de señaleros en tierra para el parqueo y remolque de la aviación regular.
- Para el parqueo de aviación no regular (general, militar y policía), el Inspector de Plataforma será el responsable de guiar y asignar la posición de parqueo a la aeronave.
- Aeronaves de aviación no regular usarán la plataforma de Aviación No regular.
- En la Plataforma de Aviación no regular, las posiciones de estacionamiento se encuentran configuradas para aeronaves tipo A (Hasta 15 mts).
- Toda aeronave que se encuentre estacionada, deberá quedar asegurada y debidamente señalizada con conos.
- Cada empresa o explotador aéreo debe controlar el derrame de combustible y tomar las precauciones necesarias de acuerdo a los procedimientos ambientales para tal fin.
- Los explotadores deberán tramitar el respectivo comprobante de paz y salvo por concepto de pagos de tasas y parqueos en la oficina del CCO antes de realizar el Plan de Vuelo.
- Aeronaves saliendo: TWR autorizará el rodaje de las aeronaves y será el responsable de la seguridad operacional desde el límite común entre el área Concesionada y el área de Maniobras.
- Aeronaves Llegando: TWR autorizará el ingreso desde la calle de rodaje hacia las plataformas en coordinación con el Inspector de Plataforma para la ubicación y cumplimiento del puesto de estacionamiento.
- Desplazamiento entre plataformas: Toda aeronave que proceda de la plataforma Comercial a la Plataforma de Carga o viceversa, debe contar con autorización de TWR y coordinación del Inspector de plataforma.
- Está prohibido iniciar o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento.
- Normalmente, el proceso de embarque/desembarque hacia o desde las posiciones remotas, deberá ser realizado mediante la utilización del bus, el cual cuenta con las facilidades para el transporte de pasajeros con movilidad reducida.
- Los Explotadores Aéreos deben garantizar la orientación y guiado de los pasajeros en la plataforma desde y hacia la aeronave.
- El Centro de Control de Operaciones (CCO), elabora y distribuye la programación diaria de posiciones de estacionamiento para la aviación regular y realiza los cambios necesarios por razones de índole operacional o técnicas.
- La Torre de control autorizará las pruebas de motores en el punto zulu, ubicado a 300 metros de la cabecera 21, este punto será asignado igualmente a aquellas aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita u otra contingencia.
- En la plataforma de aviación no regular, la asignación de parqueo se realizará en el orden de llegada, iniciando con la posición No 6 dejando posiciones intercaladas siguiendo el mismo orden (6.4.2).
- En la plataforma de aviación no regular, las aeronaves estacionarán con la proa de la aeronave hacia el E de la plataforma, para facilitar la salida por sus propios medios.
- Aeronaves Categoría "C" deberán efectuar viraje de 180° sobre cabeceras de la pista 16/34 y 03/21, debido a mantenimiento de la capa asfáltica.
- Las Posiciones de Estacionamiento de las Aeronaves de Aviación Comercial y Vuelos VIP son asignadas por el Centro de Control de Operaciones.

Por medidas de seguridad y protección ambiental las compañías aéreas que operen en el terminal del aeropuerto Camilo Daza, deben remolcar

sus aeronaves desde / hacia la plataforma, hasta el sitio que determine el Inspector de Rampa.

Se establece tiempos máximos de despegues de aeronaves antes de cierre de aeródromo:

Aeronaves Jet:	15 Min
Aeronaves Turbo Prop:	20 Min
Otras aeronaves:	25 Min

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

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

- Las aeronaves Turbo-Prop deben utilizar para su estacionamiento el costado noreste de la plataforma principal.
- Para el inicio de turbinas, las aeronaves jet que ocupen los muelles de abordaje serán remolcados hasta el costado noreste de la plataforma principal donde indique el ATC verificado por el Inspector de Plataforma. Posteriormente el ATC autoriza la puesta en marcha de los motores.
- Por ningún motivo se autoriza utilizar el arrancador neumático de tierra en las posiciones de estacionamiento de los muelles de abordaje. En las posiciones de estacionamiento ubicadas al costado noreste de la plataforma principal se podrá utilizar el arrancador neumático de tierra. Para el inicio de los motores de las aeronaves que presenten problemas de operatividad del APU, en este caso deben iniciar un motor en mínima potencia en la posición de estacionamiento, y posteriormente se procede al remolque de la aeronave.
- La torre de control autorizará las pruebas de motores en el punto zulu, ubicado a 300 metros de la cabecera 21, en el horario que el ATC disponga según las operaciones efectuadas por esta pista.
- Está prohibido iniciar, correr o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento de los muelles de abordaje.

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

- Aeronaves saliendo únicamente durante el tiempo necesario para iniciar el remolque y posterior encendido de los motores, previa autorización de ATC.
- Aeronaves llegando únicamente durante la operación de parqueo, en la posición asignada mientras se conecta la planta auxiliar de tierra o el puente de abordaje del muelle.
- Si una aerolínea por motivos operacionales requiera un mayor tiempo de operación de la APU, en las posiciones de los muelles de abordaje, podrá ser autorizada por un tiempo máximo de 15 minutos.

Los explotadores de aeronaves son responsables de:

- Desarrollar programas de sensibilización para el personal de las aerolíneas y tripulaciones de vuelo, con la finalidad de conocer del impacto y consecuencias que puede ocasionar el ruido de las aeronaves en general.
- Reconocer los procedimientos establecidos para su atenuación.
- Publicar en sus manuales las instrucciones tendientes a reducir al mínimo el impacto del ruido en el aeropuerto.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**MINIMOS ESTANDAR DE DESPEGUE**

Aviones de uno o dos motores 1600 m de visibilidad

Aviones de tres o más motores 800 m de visibilidad

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

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

NOTAS:

1. Para la utilización de los mínimos de despegue inferiores al estándar se deberá contar con:
 - a) El correspondiente permiso de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
 - b) Un procedimiento de salida instrumental para falla de motor después del V1, aprobado por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y/o la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
 - c) Un aeródromo de alternativa de despegue:
 - BimotORES: A no mas de una (1) hora del aeropuerto de salida a velocidades de crucero normal en aire calmado con un motor inoperativo.
 - Aeronaves de tres (3) ó 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.
2. Las aeronaves monomotores operaran con 3000 metros de visibilidad y 880 FT de techo de nubes.

**OPERACIÓN AERÓDROMO SAN ANTONIO DEL TACHIRA
(VENEZUELA)****NOTA 1:**

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

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 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 quedo establecido en el numeral 1.5 anterior.

1.8. Intersecciones autorizadas:

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

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

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

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

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

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

23. INFORMACION SUPLEMENTARIA

- Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.
- Obstáculos montados en aproximación pista 03, ejercer precaución:

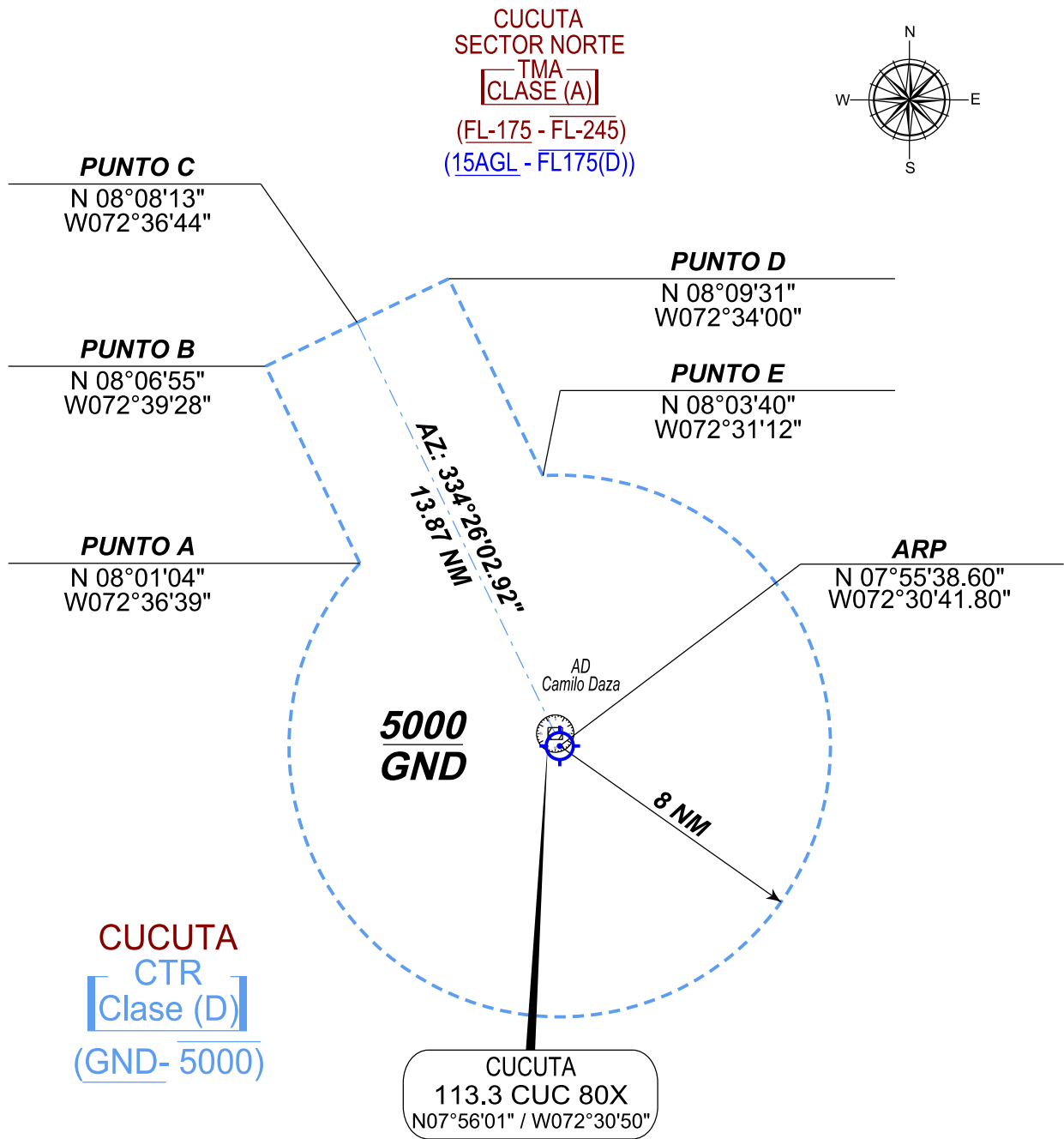
TIPO	COORDENADAS	ALTITUD FT
Antena	07 54 29,38 N 072 30 30,90 W	1397.78
Antena	07 54 28,73 N 072 30 32,67 W	1409.86
Antena	07 54 21,97 N 072 30 47,76 W	1236.70
Antena	07 54 19,46 N 072 30 49,43 W	1253.53
Antena	07 54 02,30 N 072 30 54,03 W	1391.81
Antena	07 54 14,70 N 072 30 44,67 W	1340.44
Antena	07 55 06,25 N 072 32 23,73 W	1462.91
Antena	07 55 04,90 N 072 32 23,81 W	1479.25
Antena	07 54 52,56 N 072 32 29,14 W	1435.71
Antena	07 54 04,76 N 072 31 33,26 W	1229.71
Antena	07 54 02,89 N 072 31 33,13 W	1210.25
Antena	07 54 16,44 N 072 31 14,40 W	1172.72
Antena	07 53 48,69 N 072 31 02,65 W	1480.40
Antena	07 54 40,55 N 072 31 00,75 W	1150.58
Antena	07 54 45,34 N 072 30 59,02 W	1130.73
Antena	07 53 36,75 N 072 31 09,16 W	1444.54
Edificio	07 54 42,32 N 072 31 46,85 W	1230.99
Iglesia	07 54 39,16 N 072 30 50,29 W	1166.00
Mástil Puente	07 54 29,32 N 072 31 05,68 W	1178.30
Mástil Puente	07 54 28,91 N 072 31 03,10 W	1176.72

Monumento Cruz	07 53 37,52 N 072 31 10,85 W	1459.50
Poste	07 54 55,99 N 072 30 55,55 W	1102.25
Poste	07 54 56,73 N 072 30 50,76 W	1109.17
Poste	07 54 55,16 N 072 31 01,13 W	1098.05
Poste	07 54 54,62 N 072 30 56,16 W	1110.29
Poste	07 54 51,00 N 072 30 57,97 W	1115.18
Poste	07 54 46,18 N 072 31 00,41 W	1119.77
Poste	07 54 41,33 N 072 31 02,85 W	1122.03
Poste	07 54 30,20 N 072 31 04,18 W	1139.98
Poste	07 54 54,23 N 072 30 54,23 W	1099.30
Poste	07 54 55,70 N 072 30 53,68 W	1095.79
Poste	07 54'41,58 N 072 31 00,53 W	1117.83
Poste	07 54 56,38 N 072 30 49,63 W	1104.15
Poste	07 54 38,50 N 072 30 58,27 W	1122.03
Poste	07 54 28,48 N 072 30 54,34 W	1158.12
Poste Media	07 54 05,89 N 072 30 50,51 W	1352.31
Poste Media	07 54 56,22 N 072 30 55,10 W	1086.01
Poste Media	07 54 55,86 N 072 30 55,12 W	1093.16
Poste Media	07 54 56,36 N 072 30 51,58 W	1096.41
Poste Media	07 53 37,20 N 072 31 10,51 W	1431.74
Poste Media	07 53 38,32 N 072 31 10,31 W	1427.77
Terreno Natural	07 53 34,00 N 072 31 14,00 W	1343.39
Terreno Natural	07 53 36,00 N 072 31 11,00 W	1356.09
Terreno Natural	07 53 38,00 N 072 31 10,00 W	1344.24
Terreno Natural	07 53 41,00 N 072 31 08,00 W	1312.35
Terreno Natural	07 53 20,00 N 072 31 25,00 W	1345.85
Terreno Natural	07 54 25,00 N 072 30 37,00 W	1240.14
Terreno Natural	07 54 55,00 N 072 32 26,00 W	1299.30
Terreno Natural	07 55 02,00 N 072 32 25,00 W	1307.30
Vivienda	07 54 30,16 N 072 31 01,07 W	1131.97
Vivienda	07 53 36,69 N 072 31 11,98 W	1438.86

ZONA DE CONTROL (CTR)

CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR CUCUTA
SKCC/ CUC AD: 1098 FT

COLOMBIA
NORTE DE SANTANDER
CUCUTA



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO