

**1. INDICADOR DE LUGAR /  
NOMBRE DEL AERÓDROMO**

**SKGY-CHIA**  
Flaminio Suárez Camacho

**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

**Coordenadas ARP:** 04 48 45,06 N 074 03 54,28 W  
**Distancia y dirección a la ciudad:** 16 Km.  
**Elevación:** 2557,26 m / 8.390 ft  
**Temperatura de referencia:** 14 °C  
**Declinación magnética:** 06° 30' W / 2009  
**Administración:** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
**Dirección:** Aeródromo Guaymaral - Chia  
**Teléfono:** DDN 0X1 - 2962913 - TWR 2962987 - ARO 2962743  
**Fax:** DDN 0X1 - 6763662  
**AFS:** SKGYDYA  
**Tránsito autorizado:** VFR  
**Observaciones:** Departamento Cundinamarca

**3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION**

**Aeropuerto:** 1100 - 2300  
**Aduana e Inmigración:** No  
**Médicos y sanidad:** No  
**AIS/ARO:** 1100 - 2300  
**MET:** 1100 - 2300  
**ATS:** 1100 - 2300  
**Abastecimiento de combustible:** 1200 - 2130  
**Seguridad:** H24  
**Observaciones:** NIL

**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 A1  
**Tipos de lubricantes:** No  
**Capacidad de reabastecimiento:** NIL  
**Espacio disponible en hangar:** Sí  
**Instalaciones para reparaciones:** Si  
**Observaciones:** NIL

**5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS**

**Hoteles:** En la ciudad  
**Restaurantes:** 3  
**Transporte:** Taxis y transporte público intermunicipal  
**Instalaciones médicas:** Primeros auxilios  
**Banco:** No  
**Oficina postal:** No  
**Información turística:** No  
**Observaciones:** NIL

**6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO SALVAMENTO**

**Categoría:** 3  
**Equipo de salvamento:** NIL  
**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:** A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves  
**Observaciones:** : Capacidad total de descarga 3.024 Lt/min

**7. REMOCION DE OBSTACULOS**

**Equipos:** No  
**Prioridad de limpieza:** No  
**Observaciones:** NIL

**8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO**

**Plataforma:** **Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** 7.000 kg  
**Calles de rodaje:** **Anchura:** 17,5 m  
**Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** 7.000 kg  
**Posiciones de comprobación:**  
**VOR:** No  
**INS:** No  
**Altimetro:** Plataforma  
**Observaciones:** NIL

**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE**

**Sistema de guía de rodaje:** No  
**Señalización de RWY:** No  
**Señalización de TWY:** Si  
**Observaciones:** NIL

**10. OBSTACULOS**

**En áreas de aproximación y despegue:** Sí  
**RWY:** 11/29  
**Obstáculo:** Árboles altos  
**Localización:** No  
**Señalización:** No  
**Observaciones:** Precaución en aproximación

**11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO**

**Oficina MET:** No  
**Horario:** 1100 - 2300  
**TAF/ Periodo de validez:** No  
**Pronostico de aterrizaje:** No  
**Información:** METAR, SPECI  
**Documento de vuelo:** No  
**Idioma:** Español, Ingles  
**Cartas:** No  
**Equipo suplementario:** Estación Meteorológica Automática  
**Dependencias ATS atendidas:** TWR, ARO  
**Información adicional:** No  
**Observaciones:** Información suministrada en coordinación entre ATC y ARO

## 12. CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA								
RWY	Orientación DEG	DIM (m)	Localización THR	Elevación THR (m/FT)	Dimensiones (m)			Superficie Resistencia AUW
					SWY	CWY	Franja	
11	109	1720 x 20	04 48 51,51 N 074 04 21,43 W	2.557,28 8.390	No	No	1.840 x 150	Asfalto 7.000 Kg
29	289	1720 x 20	04 48 38.69 N 074 03 27.11 W	2.557,26 8.390	No	No	1.840 x 150	
Observaciones: Pista 11/29 presenta desnivel, ejercer precaución.								

Perfil:

## 13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	1720	1720	1720	1720
29	1720	1720	1720	1720
Observaciones: NIL				

## 14. LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA

RWY	APCH	PAPI <sup>(1)</sup> APAPI <sup>(2)</sup>	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
11	No	(2) 3° MEHT 52 ft (2) 5,24 %	No	No	No	No	No	No	No
29	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Observaciones: NIL									

## 15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI <sup>(1)</sup> LDI <sup>(2)</sup>	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
No	(1) 1 cerca THR 11 (1) 1 cerca THR 29 (2) 1 frente a la TWR	No	No	Planta eléctrica	NIL

## 16. ZONA PARA ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS

Localización	Elevación	Dimensiones SFC/Resistencia Señales TLOF de FATO	BRG Geográfica y MAG de FATO	Distancia declarada disponible	Luces APCH y FATO	Observaciones
No	No	No	No	No	No	NIL

## 17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
<b>GUAYMARAL ATZ:</b> Círculo de 3 NM de radio centrado en el ARP 04 48 45 N 074 03 54 W.	<u>2.000 ft</u> AGL	<b>D</b>	Flaminio Suarez TWR ES	18.000 ft

## 18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR APP SMC MET	Flaminio Suarez TWR Bogotá APP Central Flaminio Suarez Superficie	118.8 MHz 119.5 MHz 121.7 MHz 125.0 MHz	1100 - 2300 1100 - 2300 1100 - 2300 1100 - 2300	Emisión de radio meteorológica de superficie

## 19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
No	No	No	No	No	No	NIL

## 20. REGLAMENTACION LOCAL

## PARQUEO AERONAVES EN ZONA DE ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLE

Está terminantemente 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.

Aeronaves de ala fija y ala rotatoria ubicadas al costado norte, zona de servidumbre entre hangar Policía Nacional y SEI deben salir e ingresar remolcadas y con motores apagados.

## RUTAS NORMALIZADAS VFR

**Nota:** Ver carta anexa

## FALLAS DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DEL AERODROMO GUAYMARAL.

Se establece el procedimiento en caso de fallas de comunicaciones aeroterrestres para el Aeródromo de Guaymaral, así:

Cuando las dependencias de Control de Tránsito Aéreo, no puedan mantener comunicación en ambos sentidos con una aeronave que vuele en un área de control o en una zona de control, tomarán las siguientes medidas:

- En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, se tomarán medidas para cerciorarse si la aeronave puede recibir las transmisiones de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo, pidiéndole que ejecute una maniobra especificada que pueda observarse por radar, o que transmita, de ser posible, una señal especificada con el fin de indicar que acusa recibo.
- Si la aeronave no indica que puede recibir y acusar recibo de las transmisiones, se mantendrá una separación entre la aeronave que tenga la falla de comunicaciones y las demás, suponiendo que la aeronave hará lo siguiente:

## 2.1 Para vuelos VFR

2.1.1 Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

2.1.2 Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo, y

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

## 2.2 Para vuelos IFR

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

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

2.2.3 La aeronave proseguirá según el plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y especificada en el permiso de control, Fijo Primario o Fijo Secundario.

2.2.3.1 Si la ayuda para la navegación especificada en 2.2.2, corresponde a un fijo secundario, la aeronave:

Abandonará la ayuda para la navegación o punto establecido como Fijo Secundario a una hora tal que le permita llegar a la ayuda para la navegación que corresponda y haya sido designada como Fijo Primario para servir al aeródromo de destino, a la última hora prevista de aproximación (EAT) recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora.

Si la ayuda para la navegación especificada en 2.2.3 corresponde al Fijo Primario designado para servir al aeródromo de destino, la aeronave: Ajustará su vuelo para llegar sobre esa radioayuda en la hora prevista de llegada resultante del Plan de Vuelo actualizado, o lo más cerca posible de dicha hora.

Y en ambos casos:

2.2.3.2 **Abandonará la ayuda** para la navegación aérea correspondiente designada como fijo primario, **con rumbo al VOR/NDB/DME-BOG** a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora, o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora, manteniendo el nivel de vuelo recibido y colacionado de acuerdo al plan de vuelo actualizado, para iniciar el descenso sobre el **VOR/DME BOG**.

2.2.3.3 **Completará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos** según se especifica para la ayuda de navegación designada; y

2.2.3.4 **Aterrizará de ser posible**, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en 2.2.2 ó, a la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

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

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

3.2 Mediante el uso de ayudas electrónicas ó de otra clase, las dependencias de Control de tránsito aéreo determinen que, sin peligro para la seguridad, pueden tomar medidas distintas de las previstas en 3. ó

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

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

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

4.2 Condiciones meteorológicas en aeródromos apropiados.

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

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

**Nota 2:** Para el caso de Bogotá se consideran como fijos primarios la intersección VULAM y el VOR-DME ABL, los demás fijos con espera publicados son fijos secundarios, y el **VOR-DME BOG** es el punto de aproximación intermedia (IF) y se usa, además, para casos de contingencia.

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

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

### 5. Actitudes de la tripulación:

5.1 Cualquier aeronave que vuele hacia uno de los aeródromos señalados y experimente una falla de comunicaciones aeroterrestres y se encuentre dentro de la cobertura de los

radares SSR instalados, deberá seleccionar el código 7600 y mantenerlo hasta que aterrice o supere la falla.

5.2 Si además de la falla de comunicaciones experimenta falla eléctrica, cambiará el respondedor SSR del código 7600 al 7700, lo cual indicará al ATC que la aeronave tiene otras dificultades que ameritan alertar los servicios de **Salvamento y rescate**.

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

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

6.1 La hora prevista de llegada suministrada por el piloto,

6.2 La hora prevista de llegada calculada por el Centro de Control de Área ó

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

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

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

NIL

## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

### NORMAS PROCEDIMENTALES PARA EL CIRCUITO DE AERÓDROMO

**Nota 1:** Ver carta anexa

### NORMAS PROCEDIMENTALES DE TRANSITO AÉREO PARA LA OPERACIÓN DE PLANEADORES EN EL AERÓDROMO DE GUAYMARAL

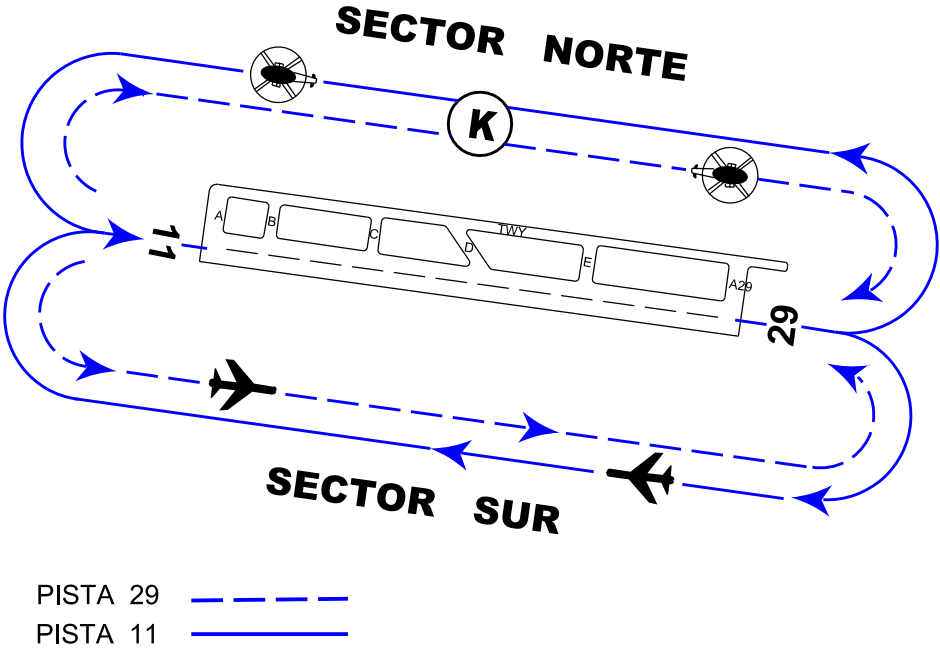
**Nota 2:** Ver carta anexa (ZONAS DE PLANEADORES GUAYMARAL)

## 23. INFORMACION SUPLEMENTARIA

- Aeródromo concentración de aves, ejercer precaución.
- Aeródromo canales de agua cercanías a pista 11/29, franja de pista 11/29, calle de rodaje paralela y calles de rodaje, ejercer precaución



NORMAS PROCEDIMENTALES	CHIA
PARA EL CIRCUITO	GUAYMARAL
DE AERODROMO	RWY 11 / 29
APP: Term Norte 121.3 MHz Alterna 120.3 MHz, Sector Sur-Salidas 119.95 MHz Alterna 119.65 MHz, Sector Sur-Llegadas 119.65 MHz Alterna 119.95 MHz, Sector Central 119.5 MHz Alterna 119.05 MHz. ATIS: 113.9 MHz. TWR: FLAMINIO SUAREZ Torre/Tower 118.8 MHz, CTL Tierra 121.7 MHz, BOG INF. 126.9 MHz.	ALTITUD DE TRANSICION 18000



- 1 - LOS HELICOPTEROS (K) EFECTUARAN LOS CIRCUITOS DE TRANSITO AL SECTOR NORTE DEL AERODROMO.
- 2 - LAS AERONAVES CONVENCIONALES EFECTUARAN LOS CIRCUITOS DE TRANSITO AL SECTOR SUR DEL AERODROMO SIN EXCEDER EL IAS DE 130 Kts.
- 3 - EL ENTRENAMIENTO DE BIMOTORES EN EL AERODROMO DE GUAYMARAL ESTA RESTRINGIDO Y SE SUPEDITA AL CRITERIO DEL ATC, SIEMPRE Y CUANDO DICHO ENTRENAMIENTO NO AFECTE LA OPERACION DE LAS AERONAVES MONOMOTORES.

PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO

## ZONA DE ENTRENAMIENTO

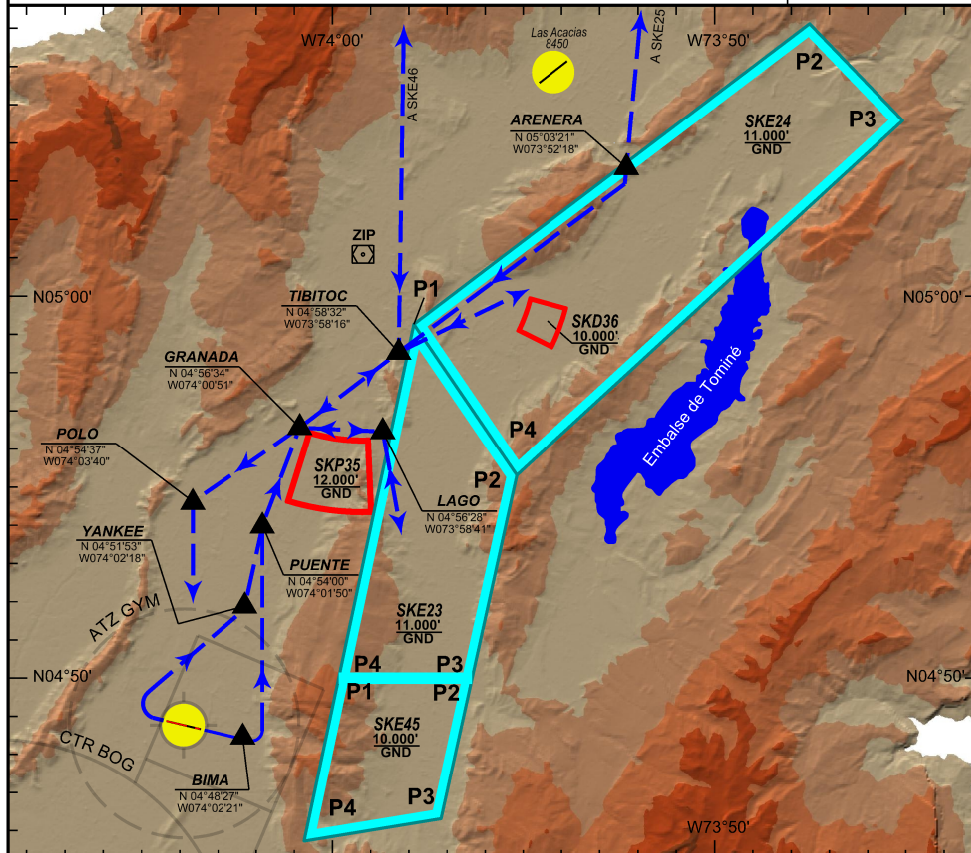
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA  
DE ENTRENAMIENTO GUAYMARAL  
SKGY - AD: 8390 FT

COLOMBIA  
CUNDINAMARCA  
GUAYMARAL

**SKE23 / SKE24 / SKE45**

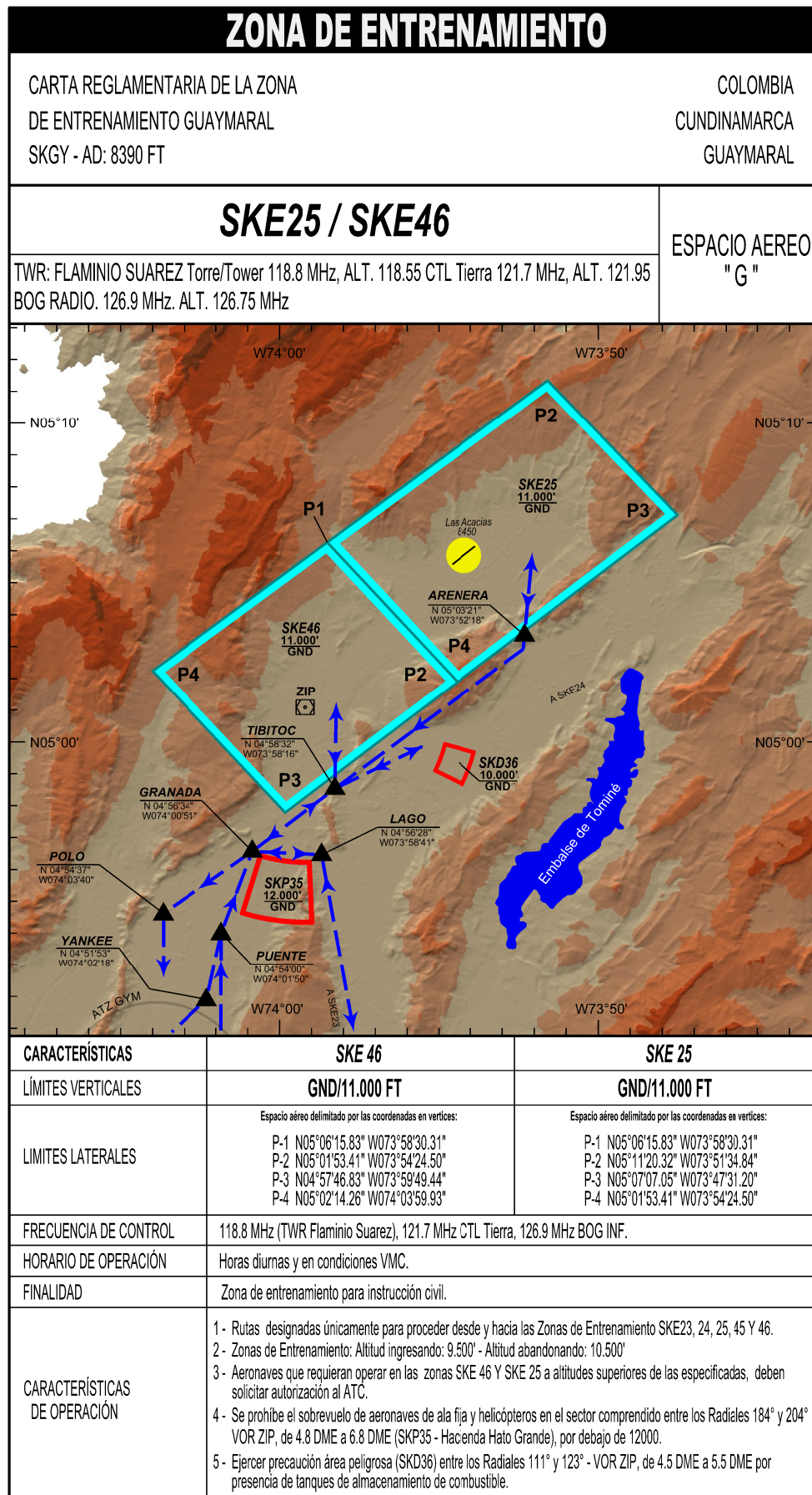
ESPACIO AEREO  
"G"

TWR: FLAMINIO SUAREZ Torre/Tower 118.8 MHz, ALT. 118.55 CTL Tierra 121.7 MHz, ALT. 121.95  
BOG RADIO. 126.9 MHz. ALT. 126.75 MHz



CARACTERÍSTICAS	SKE 23	SKE 45	SKE 24
LÍMITES VERTICALES	GND/11.000 FT	GND/10.000 FT	GND/11.000 FT
LÍMITES LATERALES	Espacio aéreo delimitado por las coordenadas en vértices: P-1 N04°59'15.80" W073°57'52.20" P-2 N04°55'18.99" W073°55'10.16" P-3 N04°50'00.00" W073°56'20.00" P-4 N04°50'00.00" W073°59'50.00"		
FRECUENCIA DE CONTROL	118.8 MHz (TWR Flaminio Suarez), 121.7 MHz CTL Tierra, 126.9 MHz BOG INF.		
HORARIO DE OPERACIÓN	Horas diurnas y en condiciones VMC.		
FINALIDAD	Zona de entrenamiento para instrucción civil.		
CARACTERÍSTICAS DE OPERACIÓN	1 - Rutas designadas únicamente para proceder desde y hacia las Zonas de Entrenamiento SKE23, 24, 25, 45 Y 46. 2 - Zonas de Entrenamiento: Altitud ingresando: 9.500' - Altitud abandonando: 10.500' 3 - Aeronaves que requieran operar en las zonas SKE 23, 24 Y 45 a altitudes superiores de las especificadas, deben solicitar autorización al ATC. 4 - Se prohíbe el sobrevuelo de aeronaves de ala fija y helicópteros en el sector comprendido entre los Radiales 184° y 204° VOR ZIP, de 4.8 DME a 6.8 DME (SKP35 - Hacienda Hato Grande), por debajo de 12000'. 5 - Ejercer precaución área peligrosa (SKD36) entre los Radiales 111° y 123° - VOR ZIP, de 4.5 DME a 5.5 DME por presencia de tanques de almacenamiento de combustible.		





## REGLAMENTACION ZONAS DE ENTRENAMIENTO GUAYMARAL

Descripción general de los puntos de notificación implementados en las rutas normalizadas de salida para el aeropuerto de Guaymaral:

- a. **Arenera:** Mina de explotación de arena.
- b. **Bojacá:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Bojacá.
- c. **Cuesta:** Punto de referencia GNSS.
- d. **Farallones:** Farallones de Sutatausa.
- e. **Granada:** Plaza de banderas Universidad Militar Nueva Granada.
- f. **La calera:** Cúpula de la Catedral ubicada en el parque principal La Calera.
- g. **Lago:** Lago Club Aposentos – Sopo.
- h. **Polo:** Instalaciones POLO CLUB.
- i. **Rosal:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal El Rosal.
- j. **San Francisco:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal San Francisco.
- k. **Tachi:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- l. **Tasub:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- m. **Tibitoc:** Instalaciones Complejo Tibitoc.
- n. **Suesca:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Suesca.
- o. **Yankee:** Punto de referencia GNSS.
- p. **Zipaquirá:** Parque principal Zipaquirá.

### 1. CONDICIONES DEL USO DEL GNSS

#### 1.1. VUELOS VFR

El receptor GNSS puede ser utilizado solo como apoyo a la navegación que se realice según las reglas de vuelo visual (VFR), en virtud que el piloto tiene, en todo momento, la responsabilidad en desarrollar la navegación manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre, conforme lo estipula la reglamentación aeronáutica vigente.

### 2. AERONAVES CON PLAN DE VUELO HACIA LAS ZONAS DE ENTRENAMIENTO

Las aeronaves con plan de vuelo desde o hacia las zonas de entrenamiento SKE23, SKE24, SKE25, SKE45 Y SKE46 deberán proceder de acuerdo con lo siguiente:

#### 2.1. Aeronaves con Plan de Vuelo desde o hacia la SKE23 Y SKE45

**RWY 11:** Posterior al despegue mantenga rumbo de pista hasta BIMA, posterior viraje izquierda y proceder hacia los puntos de notificación PUENTE, GRANADA y LAGO en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

**RWY 29:** Posterior al despegue vire derecha hacia la posición YANKEE y proceder hacia los puntos de notificación YANKEE, PUENTE, GRANADA y LAGO en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

Aeronaves regresando de la SKE23 y SKE45 hacia Guaymaral deberán abandonar la zona de entrenamiento con 10.000’ y proceder siguiendo los puntos de notificación LAGO, GRANADA y POLO, posterior de acuerdo con instrucciones del ATC para proceder al ATZ GYM.

#### 2.2. Aeronaves con Plan de Vuelo desde o hacia la SKE24

**RWY 11:** Posterior al despegue mantenga rumbo de pista hasta BIMA, posterior viraje izquierda y proceder hacia los puntos de notificación PUENTE, GRANADA y TIBITOC en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

**RWY 29:** Posterior al despegue vire derecha hacia la posición YANKEE y proceder hacia los puntos de notificación YANKEE, PUENTE, GRANADA y TIBITOC en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

Aeronaves regresando de la SKE24 hacia Guaymaral deberán abandonar la zona de entrenamiento con 10.000’ y proceder siguiendo los puntos de notificación TIBITOC, GRANADA y POLO, posterior de acuerdo con instrucciones del ATC para proceder al ATZ GYM.

#### 2.3. Aeronaves con Plan de Vuelo desde o hacia la SKE25

**RWY 11:** Posterior al despegue mantenga rumbo de pista hasta BIMA, posterior viraje izquierda y proceder hacia los puntos de notificación PUENTE, GRANADA, TIBITOC y ARENERA en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

**RWY 29:** Posterior al despegue vire derecha hacia la posición YANKEE y proceder hacia los puntos de notificación YANKEE, PUENTE, GRANADA, TIBITOC Y ARENERA, en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

Aeronaves regresando de la SKE25 hacia Guaymaral deberán abandonar la zona de entrenamiento con 10.000’ y proceder siguiendo los puntos de notificación LA ARENERA, TIBITOC, GRANADA y POLO, posterior de acuerdo con instrucciones del ATC para proceder al ATZ GYM.

#### 2.4. Aeronaves con Plan de Vuelo desde o hacia la SKE46

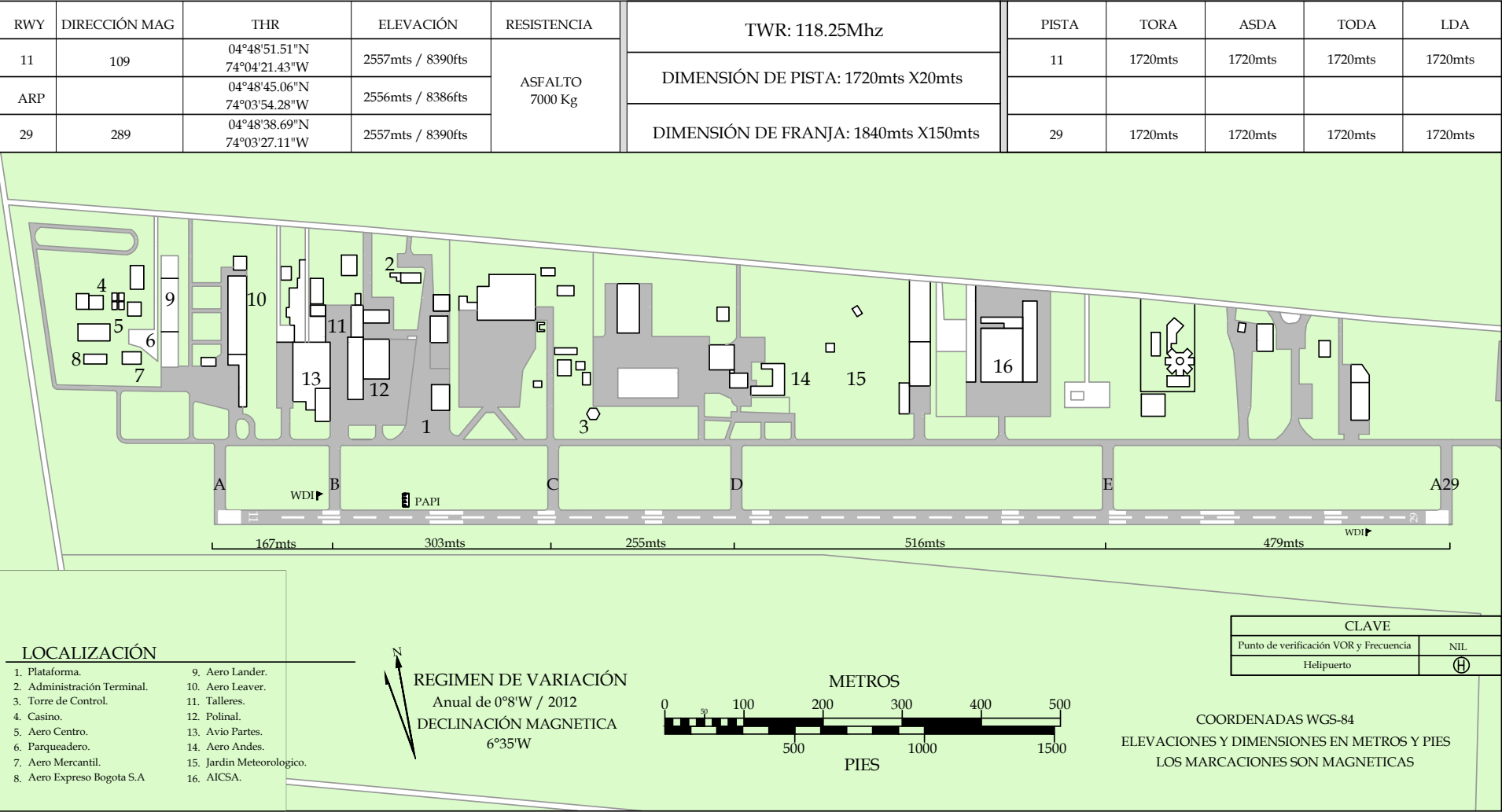
**RWY 11:** Posterior al despegue mantenga rumbo de pista hasta BIMA, posterior viraje izquierda y proceder hacia los puntos de notificación PUENTE, GRANADA y TIBITOC en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

**RWY 29:** Posterior al despegue vire derecha hacia la posición YANKEE y proceder hacia los puntos de notificación YANKEE, PUENTE, GRANADA Y TIBITOC, en ascenso para ingresar a la zona de entrenamiento con 9.500’.

Aeronaves regresando de la SKE46 hacia Guaymaral deberán abandonar la zona de entrenamiento con 10.000’ y proceder siguiendo los puntos de notificación TIBITOC, GRANADA y POLO, posterior de acuerdo a instrucciones del ATC para proceder al ATZ GYM.

PLANO DE AERÓDROMO  
OACI

SKGY - CHIA  
FLAMINIO SUAREZ CAMACHO  
COLOMBIA



PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO





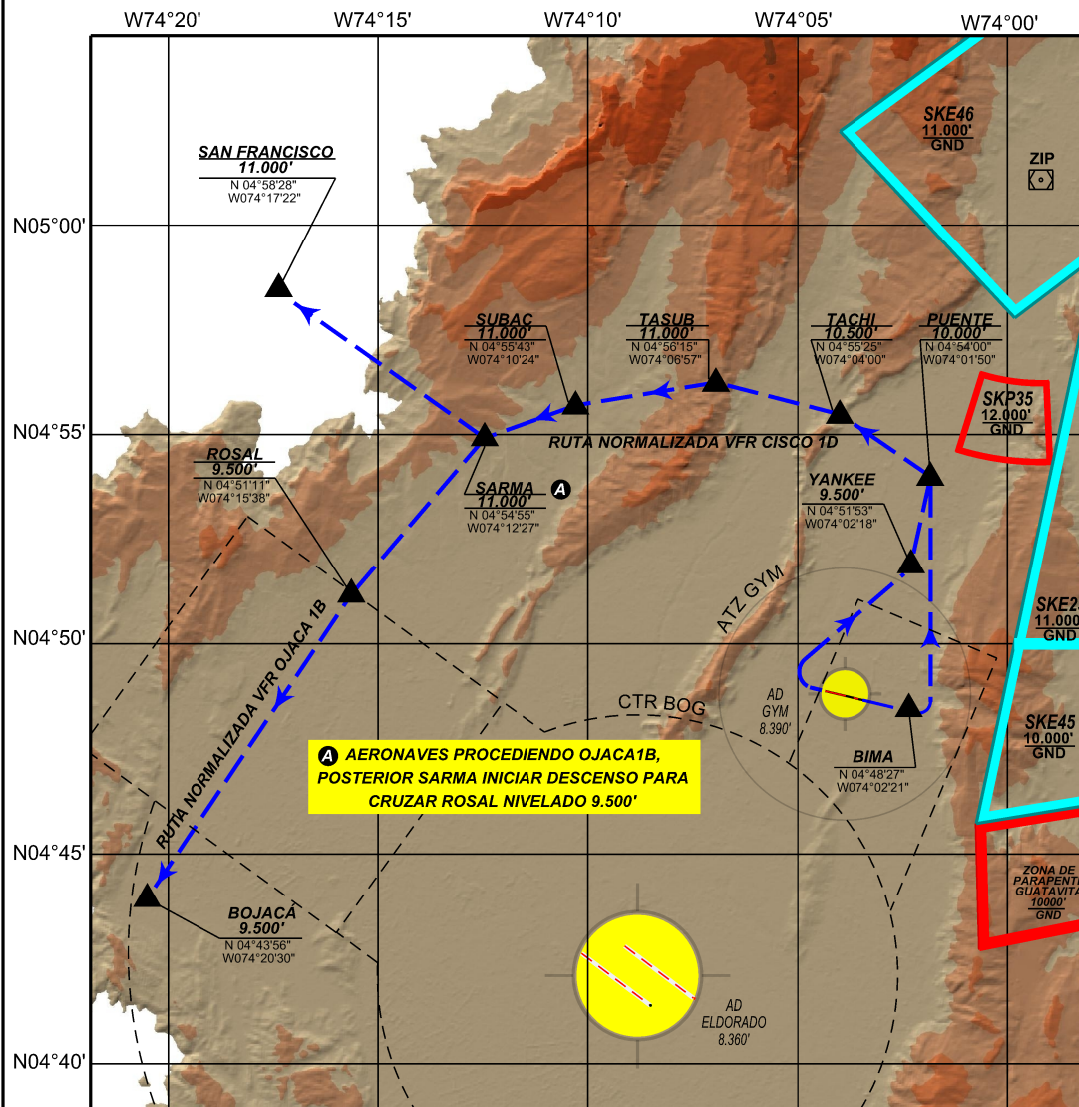
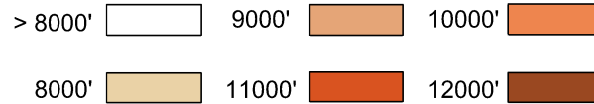
PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO

# VAC

## AEROPUERTO GUAYMARAL RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA SECTOR WHISKEY

FLAMINIO SUAREZ TWR 118.8 MHz ALTERNA 118.55 MHz  
FLAMINIO SUAREZ GND 121.7 MHz 121.95 MHz  
BOGOTA RADIO 126.9 MHz 126.75 MHz  
BOGOTA LLEGADAS 119.5 MHz 119.05 MHz

**ELEVACION AD**  
8.390'



**RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA  
AEROPUERTO GUAYMARAL**

Descripción general de los puntos de notificación implementados en las rutas normalizadas de llegada y salida para el aeropuerto de Guaymaral:

- a. **Arenera:** Mina de explotación de arena.
- b. **Bojacá:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Bojacá.
- c. **Cuesta:** Punto de referencia GNSS.
- d. **Farallones:** Farallones de Sutatausa.
- e. **Granada:** Plaza de banderas Universidad Militar Nueva Granada.
- f. **La calera:** Cúpula de la Catedral ubicada en el parque principal La Calera.
- g. **Lago:** Lago Club Aposentos – Sopo.
- h. **Polo:** Instalaciones POLO CLUB.
- i. **Rosal:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal El Rosal.
- j. **San Francisco:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal San Francisco.
- k. **Tachi:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- l. **Tasub:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- m. **Tibitoc:** Instalaciones Complejo Tibitoc.
- n. **Suesca:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Suesca.
- o. **Yankee:** Punto de referencia GNSS.
- p. **Zipaquirá:** Parque principal Zipaquirá.

**1. CONDICIONES DEL USO DEL GNSS****1.1. VUELOS VFR**

El receptor GNSS puede ser utilizado solo como apoyo a la navegación que se realice según las reglas de vuelo visual (VFR), en virtud que el piloto tiene, en todo momento, la responsabilidad en desarrollar la navegación manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre, conforme lo estipula la reglamentación aeronáutica vigente.

**2. RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA****2.1. RUTA NORMALIZADA VFR CISCO 1D**

Aeronaves despegando de Guaymaral hacia la población de San Francisco, posterior al despegue deberán proceder con referencia a las siguientes Poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

<i><b>Punto de referencia</b></i>	<i><b>Altitud</b></i>	<i><b>Ubicación</b></i>
YANKEE	9.500'	N 04°51'53" W 074°02'18"
PUENTE	10.000'	N 04°54'00" W 074°01'50"
TACHI	10.500'	N 04°55'25" W 074°04'00"
TASUB	11.000'	N 04°56'15" W 074°06'57"
SUBAC	11.000'	N 04°55'43" W 074°10'24"
SARMA	11.000'	N 04°54'55" W 074°12'27"
SAN FRANCISCO	11.000'	N 04°58'28" W 074°17'22"

NOTA: En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

El punto de transferencia de comunicaciones será TACHI, entre Torre Flaminio Suarez 118.8 Mhz. e Información Bogotá 126.9 Mhz.

**2.2. RUTA NORMALIZADA VFR OJACA 1B**

Aeronaves despegando de Guaymaral hacia la población de Bojacá, posterior al despegue proceder con referencia a las siguientes Poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

<i><b>Punto de referencia</b></i>	<i><b>Altitud</b></i>	<i><b>Ubicación</b></i>
YANKEE	9.500'	N 04°51'53" W 074°02'18"
PUENTE	10.000'	N 04°54'00" W 074°01'50"
TACHI	10.500'	N 04°55'25" W 074°04'00"
TASUB	11.000'	N 04°56'15" W 074°06'57"
SUBAC	11.000'	N 04°55'43" W 074°10'24"
SARMA	11.000'	N 04°54'55" W 074°12'27"

ROSAL	9.500'	N 04°51'11" W 074°15'38"
BOJACÁ	9.500'	N 04°43'56" W 074°20'30"

**NOTA: AERONAVES PROCEDIENDO EN ESTA RUTA,  
POSTERIOR SARMA INICIAR DESCENSO PARA CRUZAR  
ROSAL NIVELADO 9500'**

NOTA: En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

El punto de transferencia de comunicaciones será TACHI, entre Torre Flaminio Suarez 118.8 Mhz. e Información Bogotá 126.9 Mhz.

**NOTA IMPORTANTE:** Se podrá autorizar el **ingreso** de aeronaves por este corredor, siempre y cuando se tengan todas o por lo menos una de las siguientes consideraciones, así:

- **NO SE TENGAN AERONAVES SALIENDO POR ESTE CORREDOR.**
- **LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS POR EL SECTOR DE SAN FRANCISCO NO SEAN ÓPTIMAS PARA EL VUELO VISUAL.**
- **EN LAS HORAS DE LA TARDE Y/O EN LOS FINES DE SEMANA.**

**En este caso, se mantendrá los 9.500 pies en el cruce de Bojaca al Rosal y continuar con el corredor Visual de CISCO de entrada desde SARMA**

**LAS AERONAVES QUE PRETENDAN UTILIZAR ESTE CORREDOR DE INGRESO, REALIZARAN ESPERA VISUAL EN LA MESA HASTA TENER AUTORIZACIÓN DEL ATC**

#### **NOTA AERONAVES CATEGORÍA H**

Las aeronaves Categoría H, debido a que su performance no siempre puede cumplir las altitudes de los corredores de salida y llegada podrán mantener altitudes por debajo de estos, previa coordinación y aprobación del ATC. En el caso del sobrevuelo entre el ROSAL y BOJACA, podrán mantener 300 pies sobre el terreno.

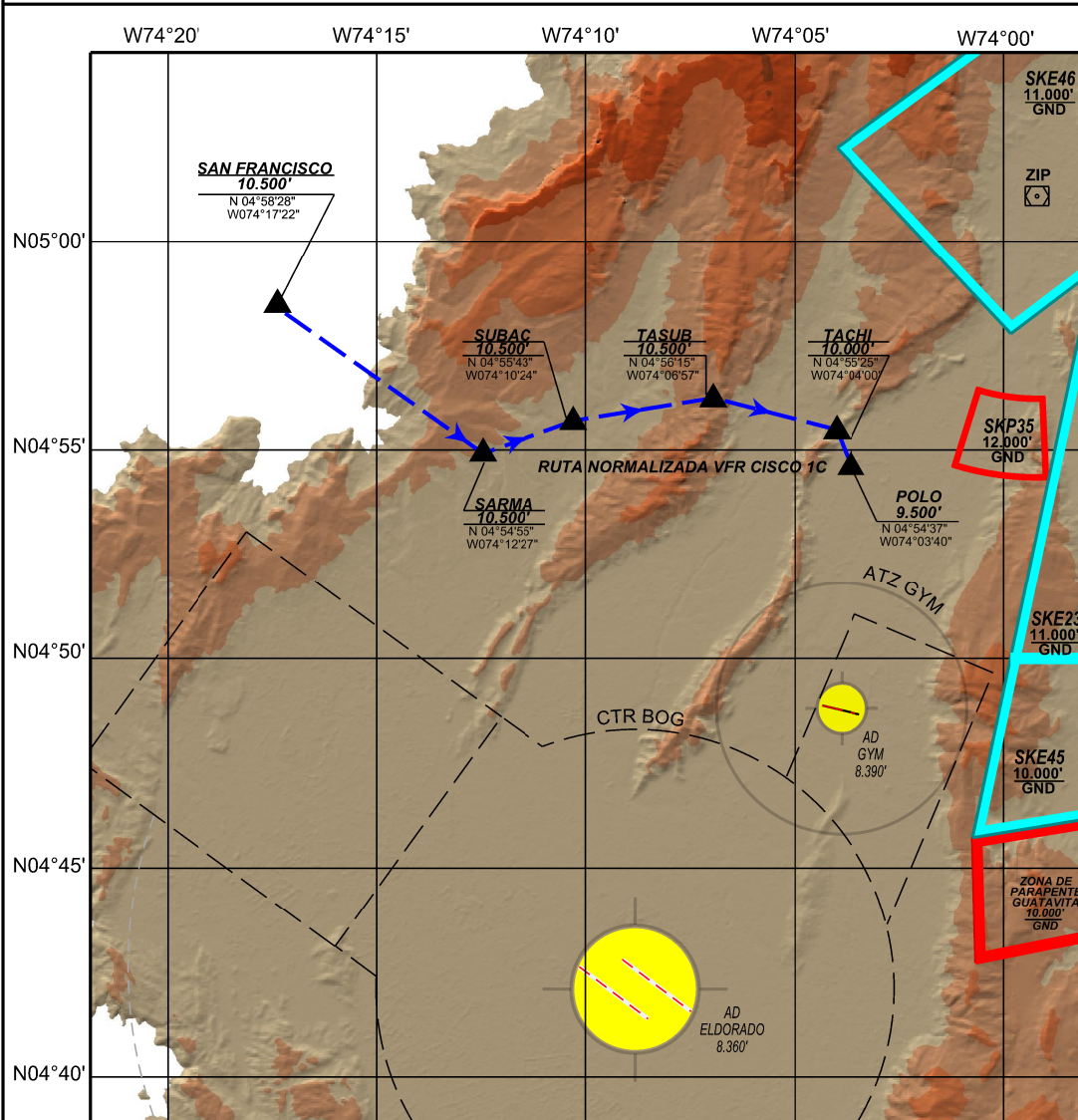
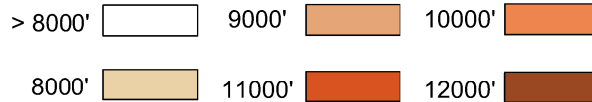
PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO

# VAC

## AEROPUERTO GUAYMARAL RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA SECTOR WHISKEY

FLAMINIO SUAREZ TWR 118.8 MHz ALTERNA 118.55 MHz  
FLAMINIO SUAREZ GND 121.7 MHz 121.95 MHz  
BOGOTA RADIO 126.9 MHz 126.75 MHz  
BOGOTA LLEGADAS 119.50 MHz 119.05 MHz

**ELEVACION AD**  
8.390'



**RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA  
AEROPUERTO GUAYMARAL**

Descripción general de los puntos de notificación implementados en las rutas normalizadas de llegada y salida para el aeropuerto de Guaymaral:

- a. **Arenera:** Mina de explotación de arena.
- b. **Bojacá:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Bojacá.
- c. **Cuesta:** Punto de referencia GNSS.
- d. **Farallones:** Farallones de Sutatausa.
- e. **Granada:** Plaza de banderas Universidad Militar Nueva Granada.
- f. **La calera:** Cúpula de la Catedral ubicada en el parque principal La Calera.
- g. **Lago:** Lago Club Aposentos – Sopo.
- h. **Polo:** Instalaciones POLO CLUB.
- i. **Rosal:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal El Rosal.
- j. **San Francisco:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal San Francisco.
- k. **Tachi:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- l. **Tasub:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- m. **Tibitoc:** Instalaciones Complejo Tibitoc.
- n. **Suesca:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Suesca.
- o. **Yankee:** Punto de referencia GNSS.
- p. **Zipaquirá:** Parque principal Zipaquirá.

**1. CONDICIONES DEL USO DEL GNSS****1.1. VUELOS VFR**

El receptor GNSS puede ser utilizado solo como apoyo a la navegación que se realice según las reglas de vuelo visual (VFR), en virtud que el piloto tiene, en todo momento, la responsabilidad en desarrollar la navegación manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre, conforme lo estipula la reglamentación aeronáutica vigente.

**2. RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA**

Las aeronaves en plan de vuelo VFR cuyo destino sea el Aeropuerto de Guaymaral, deberán proceder de acuerdo con las siguientes rutas normalizadas VFR de llegada:

**2.1 RUTA NORMALIZADA VFR CISCO 1C**

Proceder con referencia a las siguientes poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

<i>Punto de referencia</i>	<i>Altitud</i>	<i>Ubicación</i>
SAN FRANCISCO	10.500'	N 04°58'28" W 074°17'22"
SARMA	10.500'	N 04°54'55" W 074°12'27"

SUBAC	10.500'	N 04°55'43" W 074°10'24"
TASUB	10.500'	N 04°56'15" W 074°06'57"
TACHI	10.000'	N 04°55'25" W 074°04'00"
POLO	9.500'	N 04°54'37" W 074°03'40"

Deberá mantener vertical la posición POLO hasta tanto reciba autorización del ATC para proceder al ATZ GYM.

NOTA: En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

El punto de transferencia de comunicaciones será TASUB, entre Información Bogotá 126.9 MHz y Torre Flaminio Suarez 118.8 Mhz.

**NOTA AERONAVES CATEGORÍA H**

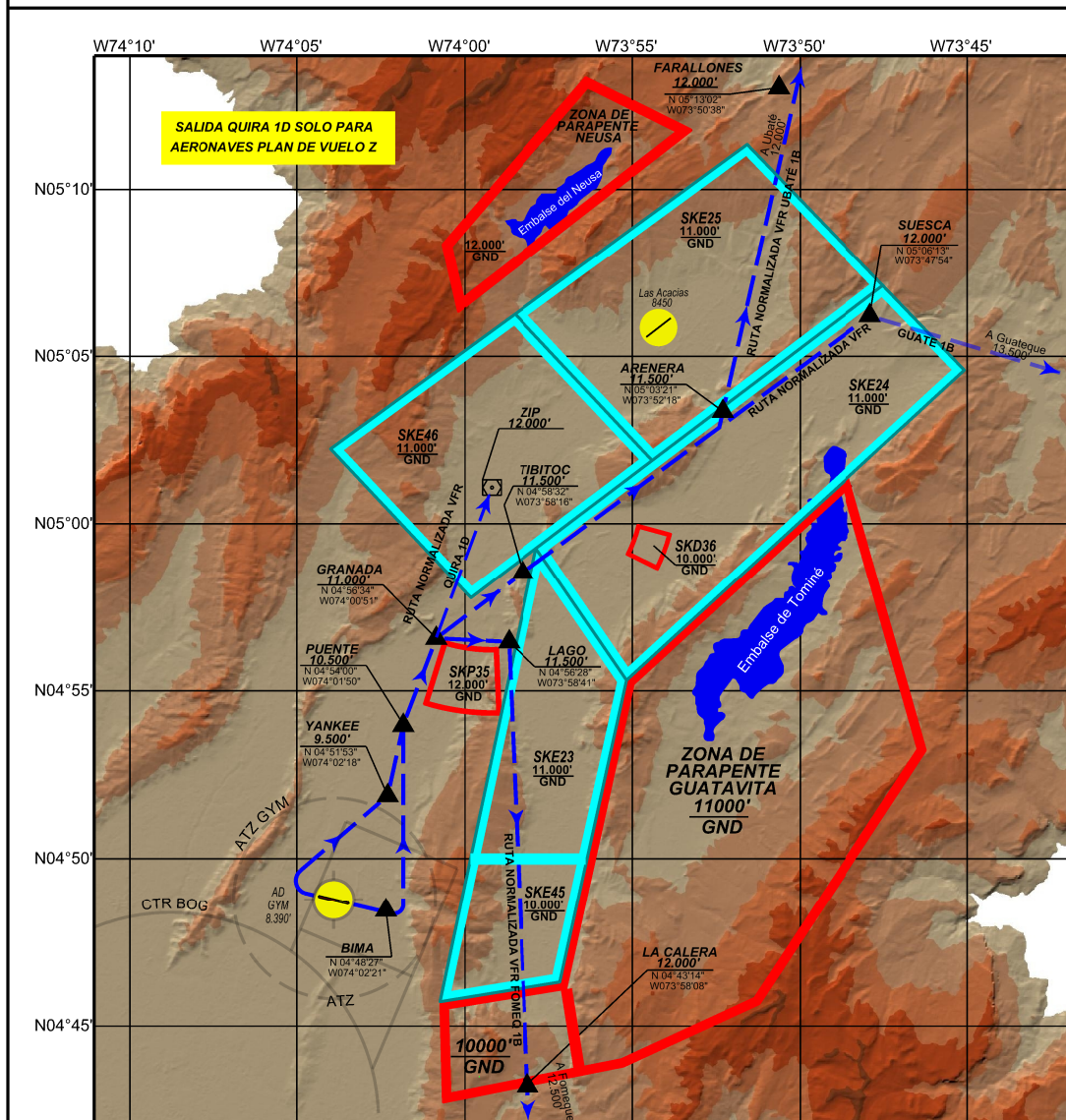
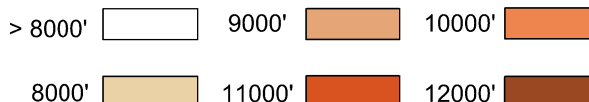
Las aeronaves Categoría H, debido a que su performance no siempre puede cumplir las altitudes de los corredores de salida y llegada podrán mantener altitudes por debajo de estos, previa coordinación y aprobación del ATC. En el caso del sobrevuelo entre el ROSAL y BOJACA, podrán mantener 300 pies sobre el terreno.



AEROPUERTO GUAYMARAL  
RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA SECTOR ECO

FLAMINIO SUAREZ TWR	118.8 MHz	118.55 MHz
FLAMINIO SUAREZ GND	121.7 MHz	121.95 MHz
BOGOTA RADIO	126.9 MHz	126.75 MHz
BOGOTA LLEGADAS	119.5 MHz	119.05 MHz

**ELEVACION AD**  
8.390'



**RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA  
AEROPUERTO GUAYMARAL**

Descripción general de los puntos de notificación implementados en las rutas normalizadas de salida para el aeropuerto de Guaymaral:

- a. **Arenera:** Mina de explotación de arena.
- b. **Bojacá:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Bojacá.
- c. **Cuesta:** Punto de referencia GNSS.
- d. **Farallones:** Farallones de Sutatausa.
- e. **Granada:** Plaza de banderas Universidad Militar Nueva Granada.
- f. **La calera:** Cúpula de la Catedral ubicada en el parque principal La Calera.
- g. **Lago:** Lago Club Aposentos – Sopo.
- h. **Polo:** Instalaciones POLO CLUB.
- i. **Rosal:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal El Rosal.
- j. **San Francisco:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal San Francisco.
- k. **Tachi:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- l. **Tasub:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- m. **Tibitoc:** Instalaciones Complejo Tibitoc.
- n. **Suesca:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Suesca.
- o. **Yankee:** Punto de referencia GNSS.
- p. **Zipaquirá:** Parque principal Zipaquirá.

**1. CONDICIONES DEL USO DEL GNSS****1.1. VUELOS VFR**

El receptor GNSS puede ser utilizado solo como apoyo a la navegación que se realice según las reglas de vuelo visual (VFR), en virtud que el piloto tiene, en todo momento, la responsabilidad en desarrollar la navegación manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre, conforme lo estipula la reglamentación aeronáutica vigente.

**2. RUTAS NORMALIZADAS VFR DE SALIDA****2.1. RUTA NORMALIZADA VFR UBATE 1B**

Aeronaves despegando de Guaymaral hacia la población de Ubaté, posterior al despegue proceder con referencia a las siguientes Poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

<i><b>Punto de referencia</b></i>	<i><b>Altitud</b></i>	<i><b>Ubicación</b></i>
YANKEE	9.500'	N 04°51'53" W 074°02'18"
PUENTE	10.500'	N 04°54'00" W 074°01'50"
GRANADA	11.000'	N 04°56'34" W 074°00'51"
TIBITOC	11.500'	N 04°58'32" W 073°58'16"
ARENERA	11.500'	N 05°03'21" W 073°52'18"
FARALLONES	12.000'	N 05°13'02" W 073°50'38"

**NOTA 1:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

**NOTA 2:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en la zona de entrenamiento SKE24 y SKE25.

**2.2. RUTA NORMALIZADA VFR GUATE 1B**

Aeronaves despegando de Guaymaral hacia la población de Guateque, posterior al despegue proceder con referencia a las siguientes Poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

<i><b>Punto de referencia</b></i>	<i><b>Altitud</b></i>	<i><b>Ubicación</b></i>
YANKEE	9.500'	N 04°51'53" W 074°02'18"
PUENTE	10.500'	N 04°54'00" W 074°01'50"
GRANADA	11.000'	N 04°56'34" W 074°00'51"
TIBITOC	11.500'	N 04°58'32" W 073°58'16"
SUESCA	12.000'	N 05°06'13" W 073°47'54"

**NOTA 1:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en la zona de entrenamiento SKE24.

**NOTA 2:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

**2.3. RUTA NORMALIZADA VFR FOMEQ 1B**

Aeronaves despegando de Guaymaral hacia la población de Fomeque, posterior al despegue proceder con referencia a las siguientes Poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud	Ubicación
YANKEE	9.500'	N 04°51'53" W 074°02'18"
PUENTE	10.500'	N 04°54'00" W 074°01'50"
GRANADA	11.000'	N 04°56'34" W 074°00'51"
LAGO	11.500'	N 04°56'28" W 073°58'41"
LA CALERA	12.000'	N 04°43'14" W 073°58'08"

**NOTA 1:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en la zona de entrenamiento SKE23 y SKE45.

**NOTA 2:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

**2.4. RUTA NORMALIZADA VFR QUIRA 1D**

Aeronaves despegando de Guaymaral en plan de vuelo Z (visual posterior instrumentos), posterior al despegue proceder con referencia a las siguientes Poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud	Ubicación
YANKEE	9.500'	N 04°51'53" W 074°02'18"
PUENTE	10.500'	N 04°54'00" W 074°01'50"
GRANADA	11.000'	N 04°56'34" W 074°00'51"
VOR ZIP	12.000'	N 05°01'05" W 073°59'12"

**NOTA 1:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en la zona de entrenamiento SKE46 y aeronaves en corredor de regreso a Guaymaral.

**NOTA 2:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

El punto de transferencia de comunicaciones será GRANADA, frecuencias Torre Flaminio Suarez 118.8 Mhz. y control Tierra Guaymaral 121.7 Mhz; Zipaquirá será el punto de transferencia entre control Tierra Guaymaral 121.7 Mhz e Información Bogotá 126.9 Mhz.

**NOTA AERONAVES CATEGORÍA H**

Las aeronaves Categoría H, debido a que su performance no siempre puede cumplir las altitudes de los corredores de salida y llegada podrán mantener altitudes por debajo de estos, previa coordinación y aprobación del ATC. En el caso del sobrevuelo entre el ROSAL y BOJACA, podrán mantener 300 pies sobre el terreno.

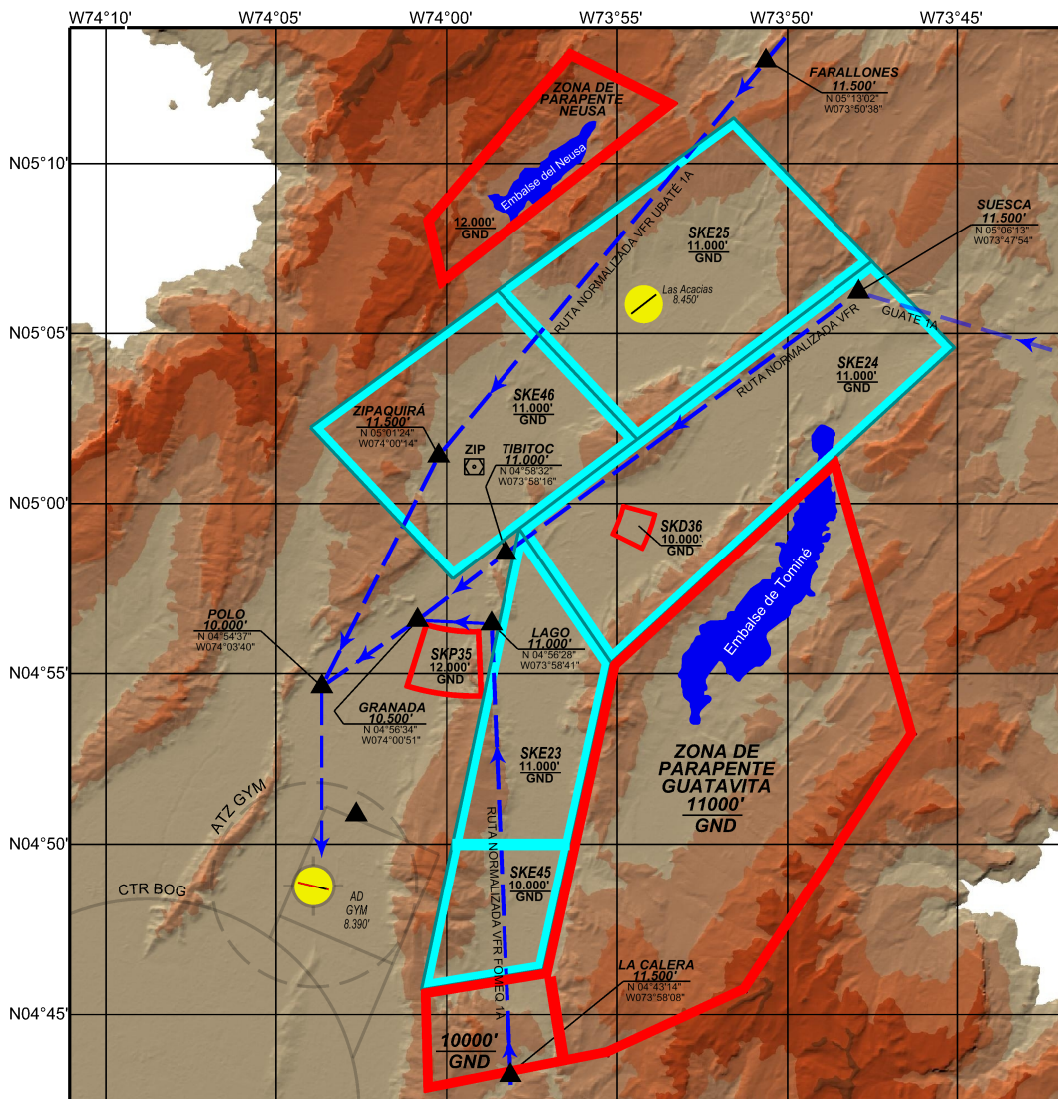
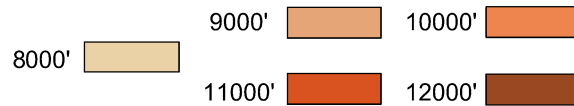
PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO

# VAC

## AEROPUERTO GUAYMARAL RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA SECTOR ECO

FLAMINIO SUAREZ TWR 118.8 MHz	ALTERNA 118.55 MHz
FLAMINIO SUAREZ GND 121.7 MHz	121.95 MHz
BOGOTA RADIO 126.9 MHz	126.75 MHz
BOGOTA LLEGADAS 119.50 MHz	119.05 MHz

**ELEVACION AD**  
8.390'



**RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA  
AEROPUERTO GUAYMARAL**

Descripción general de los puntos de notificación implementados en las rutas normalizadas de salida para el aeropuerto de Guaymaral:

- a. **Arenera:** Mina de explotación de arena.
- b. **Bojacá:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Bojacá.
- c. **Cuesta:** Punto de referencia GNSS.
- d. **Farallones:** Farallones de Sutatausa.
- e. **Granada:** Plaza de banderas Universidad Militar Nueva Granada.
- f. **La calera:** Cúpula de la Catedral ubicada en el parque principal La Calera.
- g. **Lago:** Lago Club Aposentos – Sopo.
- h. **Polo:** Instalaciones POLO CLUB.
- i. **Rosal:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal El Rosal.
- j. **San Francisco:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal San Francisco.
- k. **Tachi:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- l. **Tasub:** Depresión topográfica que se tiene entre los dos valles.
- m. **Tibitoc:** Instalaciones Complejo Tibitoc.
- n. **Suesca:** Cúpula de la Iglesia ubicada en el parque principal Suesca.
- o. **Yankee:** Punto de referencia GNSS.
- p. **Zipaquirá:** Parque principal Zipaquirá.

**1. CONDICIONES DEL USO DEL GNSS****1.1. VUELOS VFR**

El receptor GNSS puede ser utilizado solo como apoyo a la navegación que se realice según las reglas de vuelo visual (VFR), en virtud que el piloto tiene, en todo momento, la responsabilidad en desarrollar la navegación manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre, conforme lo estipula la reglamentación aeronáutica vigente.

**2. RUTAS NORMALIZADAS VFR DE LLEGADA**

Las aeronaves en plan de vuelo VFR cuyo destino sea el Aeropuerto de Guaymaral, deberán proceder de acuerdo con las siguientes rutas normalizadas VFR de llegada:

**2.1 RUTA NORMALIZADA VFR UBATE 1A**

Proceder con referencia a las siguientes poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud	Ubicación
FARALLONES	11.500'	N 05°13'02" W 073°50'38"
ZIPAQUIRÁ	11.500'	N 05°01'24" W 074°00'14"

POLO	10.000'	N 04°54'37" W 074°03'40"
------	---------	-----------------------------

Deberá mantener vertical la posición POLO hasta tanto reciba autorización del ATC para proceder al ATZ GYM.

**NOTA 1:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en las zonas de entrenamiento SKE24 Y SKE25.

**NOTA 2:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

**2.2 RUTA NORMALIZADA VFR GUATE 1A**

Proceder con referencia a las siguientes poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud	Ubicación
SUESCA	11.500'	N 05°06'13" W 073°47'54"
TIBITOC	11.000'	N 04°58'32" W 073°58'16"
GRANADA	10.500'	N 04°56'34" W 074°00'51"
POLO	10.000'	N 04°54'37" W 074°03'40"

Deberá mantener vertical la posición POLO hasta tanto reciba autorización del ATC para proceder al ATZ GYM.

**NOTA 1:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en la zona de entrenamiento SKE24.

**NOTA 2:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

**2.3 RUTA NORMALIZADA VFR FOMEQ 1A**

Proceder con referencia a las siguientes poblaciones o puntos de notificación, con las altitudes descritas a continuación:

Punto de referencia	Altitud	Ubicación
LA CALERA	11.500'	N 04°43'14" W 073°58'08"
LAGO	11.000'	N 04°56'28" W 073°58'41"
GRANADA	10.500'	N 04°56'34" W 074°00'51"

POLO	10.000'	N 04°54'37' W 074°03'40"
------	---------	-----------------------------

Deberá mantener vertical la posición POLO hasta tanto reciba autorización del ATC para proceder al ATZ GYM.

**NOTA 1:** Ejercer precaución con aeronaves en entrenamiento en la zona de entrenamiento SKE23 y SKE45.

**NOTA 2:** En caso de que las condiciones de tránsito y las condiciones meteorológicas lo permitan, se podrán autorizar altitudes diferentes a las establecidas en el corredor.

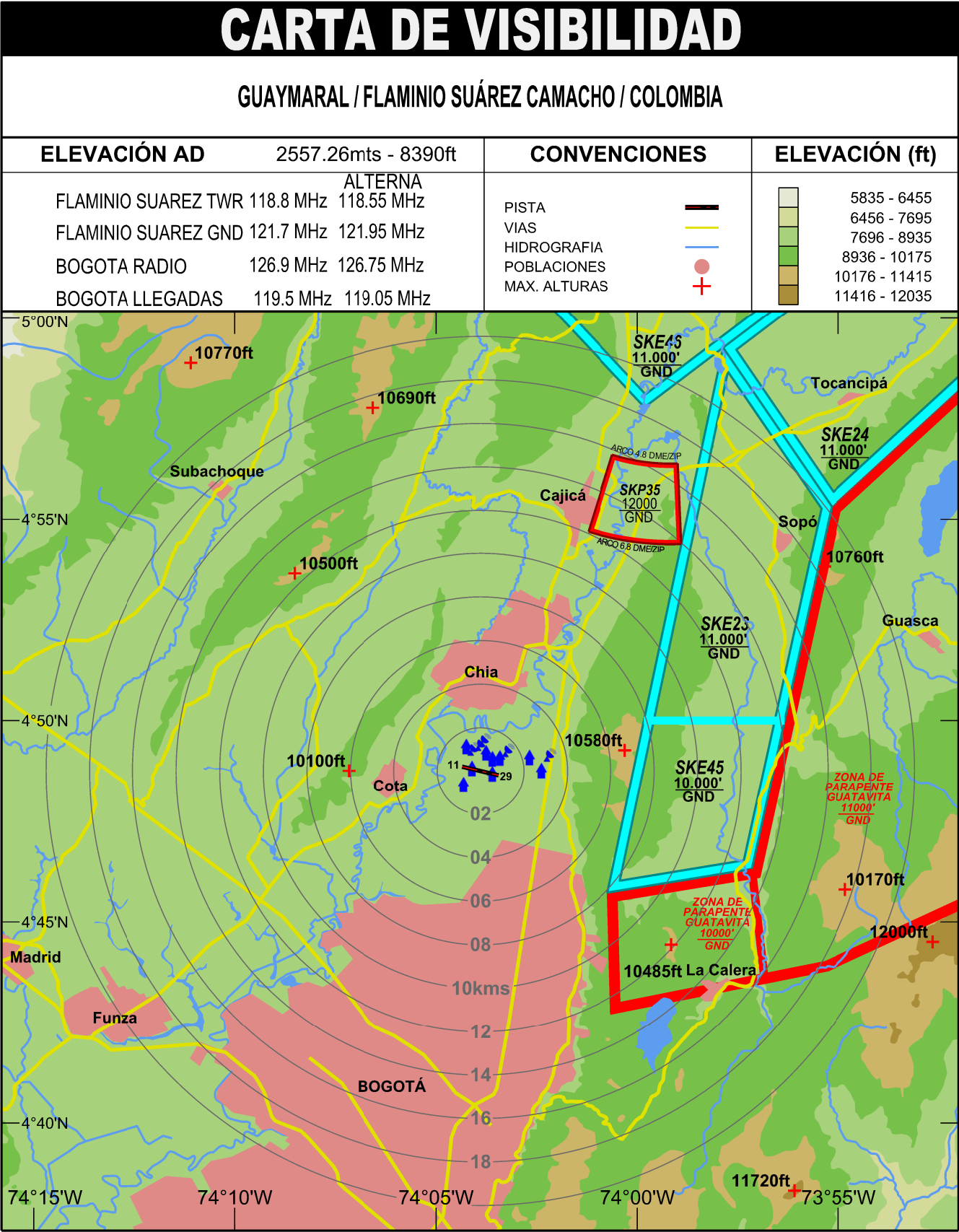
El punto de transferencia de comunicaciones será GRANADA, entre control Tierra Guaymaral 121.7 Mhz y Torre Flaminio Suarez 118.8 Mhz. y; Zipaquirá será el punto de transferencia entre control Tierra Guaymaral 121.7 Mhz e Información Bogotá 126.9 Mhz

#### **NOTA AERONAVES CATEGORÍA H**

Las aeronaves Categoría H, debido a que su performance no siempre puede cumplir las altitudes de los corredores de salida y llegada podrán mantener altitudes por debajo de estos, previa coordinación y aprobación del ATC. En el caso del sobrevuelo entre el ROSAL y BOJACA, podrán mantener 300 pies sobre el terreno.

PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO





PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO