

**1. INDICADOR DE LUGAR /  
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKRH - RIOHACHA**  
Almirante Padilla**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

**Coordenadas ARP:** 11 31 34,20 N 072 55 36,06 W  
**Distancia y dirección a la ciudad:** NIL  
**Elevación:** 13,081 m / 43 ft  
**Temperatura de referencia:** 35 °C  
**Declinación magnética:** 08° 40' W (2015) / 00° 07' W anual  
**Administración:** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica civil  
**Operador:** Aeropuertos de Oriente S.A.S  
**Dirección:** Aeropuerto Almirante Padilla - Riohacha  
**Teléfono:** DDN 0X5 - 7273855 - 7281122 TWR 7273855  
**Fax:** 7273854  
**AFS:** SKRHYDYA - SKRHYDYX  
**Tránsito autorizado:** IFR / VFR  
**Observaciones:** Departamento de la Guajira

**3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION**

**Aeropuerto:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**Aduana e Inmigración:** No  
**Médicos y sanidad:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**AIS/ARO:** No Disponible  
**MET:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**ATS:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**Abastecimiento de combustible:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**Seguridad:** Si  
**Observaciones:** NIL

**4. SERVICIOS INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA**

**Instalaciones para el manejo de carga:** A cargo de las empresas aéreas  
**Tipos de combustible:** JET A-1  
**Tipos de lubricantes:** No  
**Capacidad de reabastecimiento:** Camión cisterna JET-A1 uno (1) de 2250 gls.  
**Espacio disponible en hangar:** No  
**Instalaciones para reparaciones:** No  
**Observaciones:** NIL

**5. INSTALACIONES PARA PASAJEROS**

**Hoteles:** En la ciudad  
**Restaurantes:** Si  
**Transporte:** Si  
**Instalaciones médicas:** Si  
**Banco:** No  
**Oficina postal:** No  
**Información turística:** Si  
**Observaciones:** NIL

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

**Categoría:** 5  
**Equipo de salvamento:** Herramienta de estricación, apertura forzada y corte  
**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:** A cargo de las empresas aéreas o propietarios de las aeronaves  
**Observaciones:** Capacidad total de descarga 5.865 Lt/min

**7. REMOCION DE OBSTACULOS**

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

**8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO**

**Plataforma:** **Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** PCN 96/F/B/X/T/

**Calles de rodaje:** **Anchura:** 35 m  
**Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** PCN 96/F/B/X/T/

Posiciones

**de comprobación:** **VOR:** No  
**INS:** No  
**Altímetro:** Plataforma principal

**Observaciones:** NIL.

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

**Sistema de guía de rodaje:** No

**Señalización de RWY:** No

**Señalización de TWY:** No

**Observaciones:** NIL

**10. OBSTACULOS**

**En áreas de aproximación y despegue:** Si

**RWY:** 28

**Obstáculo:** Cable de alta tensión

**Localización:** NIL

**Señalización:** NIL

**Observaciones:** Ejercer precaución

**11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO**

**Oficina MET:** IDEAM  
**Horario:** 0600am-0600pm (1100-2300)utc  
**TAF/ Periodo de validez:** No  
**Pronostico de aterrizaje:** No  
**Información:** METAR, SPECI, SYNOP, CLIMAT  
**Documento de vuelo:** No  
**Idioma:** Español, Ingles  
**Cartas:** No  
**Equipo suplementario:** Estación Meteorológica Automática  
**Dependencias ATS atendidas:** TWR  
**Información adicional:** No  
**Observaciones:** NIL

## 12. CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

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		
10	NIL 096	1.900 x 30	11 31 33,30 N 072 56 07,38 W	11,71 38	No	No	2.120 x 150	NIL	NIL	Asfalto PCN 32/F/C/X/T	
28	NIL 276	1.900 x 30	11 31 35,10 N 072 55 04,75 W	11,71 38	No	No	2.120 x 150	NIL	NIL		
Observaciones: 1. Pendiente 50% 2. Pista 10 primeros 600 metros debido baches ejercer precaución.											

Perfil: No

## 13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	1.900	1.900	1.900	1.900
28	1.900	1.900	1.900	1.900
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
10	No	(1) 3° MEHT 43 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
28	No	No	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
Observaciones: NIL									

## 15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI <sup>(1)</sup> LDI <sup>(2)</sup>	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Si	(1) 1 cerca THR 10 (1) 1 cerca THR 28	Azules	No	2 Plantas eléctricas 100 kW cada una	NIL

## 16. ZONA PARA ATERRIZAJE 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
11 31 38.83 N 072 55 08.14 W	No	Concreto	No	No	No	Posición de estacionamiento N° 4 emplazada en plataforma al sur de la terminal de pasajeros. Diseño tipo Bell 212

## 17. ESPACIO AEREO ATS

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
<b>Riohacha CTR:</b> Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP.	<u>1.500 ft AGL</u> GND	<b>D</b>	ALMIRANTE PADILLA TWR ES	18.000 ft

## 18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	Almirante Padilla TWR	118,4 MHz	0600am-0600pm (1100-2300)utc	NIL
FIS	Barranquilla Información	127,50 MHz	H24	

## 19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
DVOR	RHC	117,1 MHz	H24	11 31 39 N 072 55 03 W	13 ft	Cobertura 100 NM
DME	RHC	CH 118-X	H24	11 31 39 N 072 55 03 W	13 ft	Cobertura 150 NM

## 20. REGLAMENTACION LOCAL

- Para el estacionamiento de helicóptero, la plataforma estará limitada por capacidad a una aeronave de ala rotativa, solo la posición no. 4 está habilitada para este tipo de aeronaves.
- El estacionamiento de aeronave de ala rotativa no debe ser mayor a 2 horas.
- Para pernoctas de aeronaves de ala rotativa deben verificar disponibilidad con administración concesión previamente.
- Toda aeronave que ocupen las posiciones 1, 2 y 3 serán remolcadas sobre el eje de taxeo de la posición 3 para el inicio de motores.
- Se requiere de asistencia de señaleros en tierra para el remolque para la aviación regular.
- Para el parqueo de aviación no regular el Inspector de Plataforma será el responsable de guiar y asignar la posición de parqueo a la aeronave.
- Los Explotadores Aéreos deben garantizar la orientación y el acompañamiento de los pasajeros en la plataforma desde y hacia la aeronave.
- Toda aeronave que se encuentre pernoctando, deberá quedar asegurada y debidamente señalizada con conos.
- Cada empresa debe controlar el derrame de combustible y tomar las precauciones necesarias de acuerdo a los procedimientos ambientales para tal fin.
- 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 la plataforma en coordinación con el Inspector de Plataforma para la ubicación y cumplimiento del puesto de estacionamiento.
- El puesto aislado de estacionamiento de aeronaves del aeropuerto como el punto (Z) Zulu es cabecera de pista 10, para aquellas aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita, como secuestro o amenaza de artefacto explosivo se ubiquen, incluyendo aquellas que estén en estado de emergencia.

## 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 Decimo Tercera (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:

- 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.
- 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.
- 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.
- Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.
- 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	DISTANCIA TORA (m)
28	ALPHA	1760

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.

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

Con el fin de minimizar el ruido en el aeródromo, las aeronaves de turbina (Turbohélice o Jet) deberán ser remolcadas a la pista 10/28 para iniciar turbinas, cada operador deberá garantizar la continua comunicación entre las dependencias ATS y la aeronave.

## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

NIL

## 23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

- En aproximación final y despegue Pista 10/28, ejercer precaución por presencia permanente de aves.
- Ejercer precaución por antenas ubicadas en las siguientes coordenadas así:

NOMBRE	COORDENADAS	ALTURA
TORRE LOS DESEOS	11 32 09 N 072 55 15 W	60 m
SIERTE DE AGOSTO	11 32 23 N 072 54 08 W	60 m

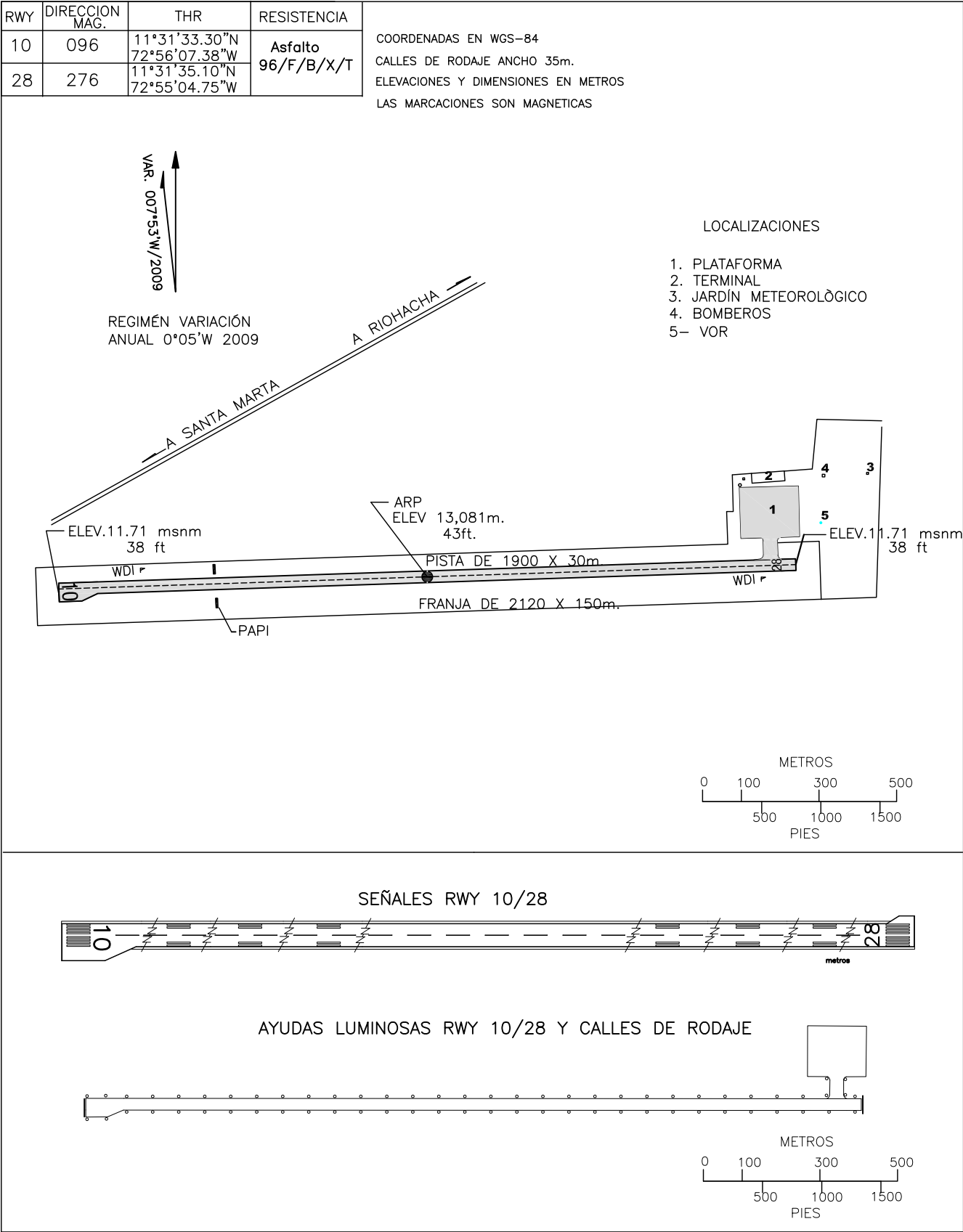
PLANO DE AERÓDROMO – OACI

ARP  
11°31'34.20"N  
072°55'36.06"W

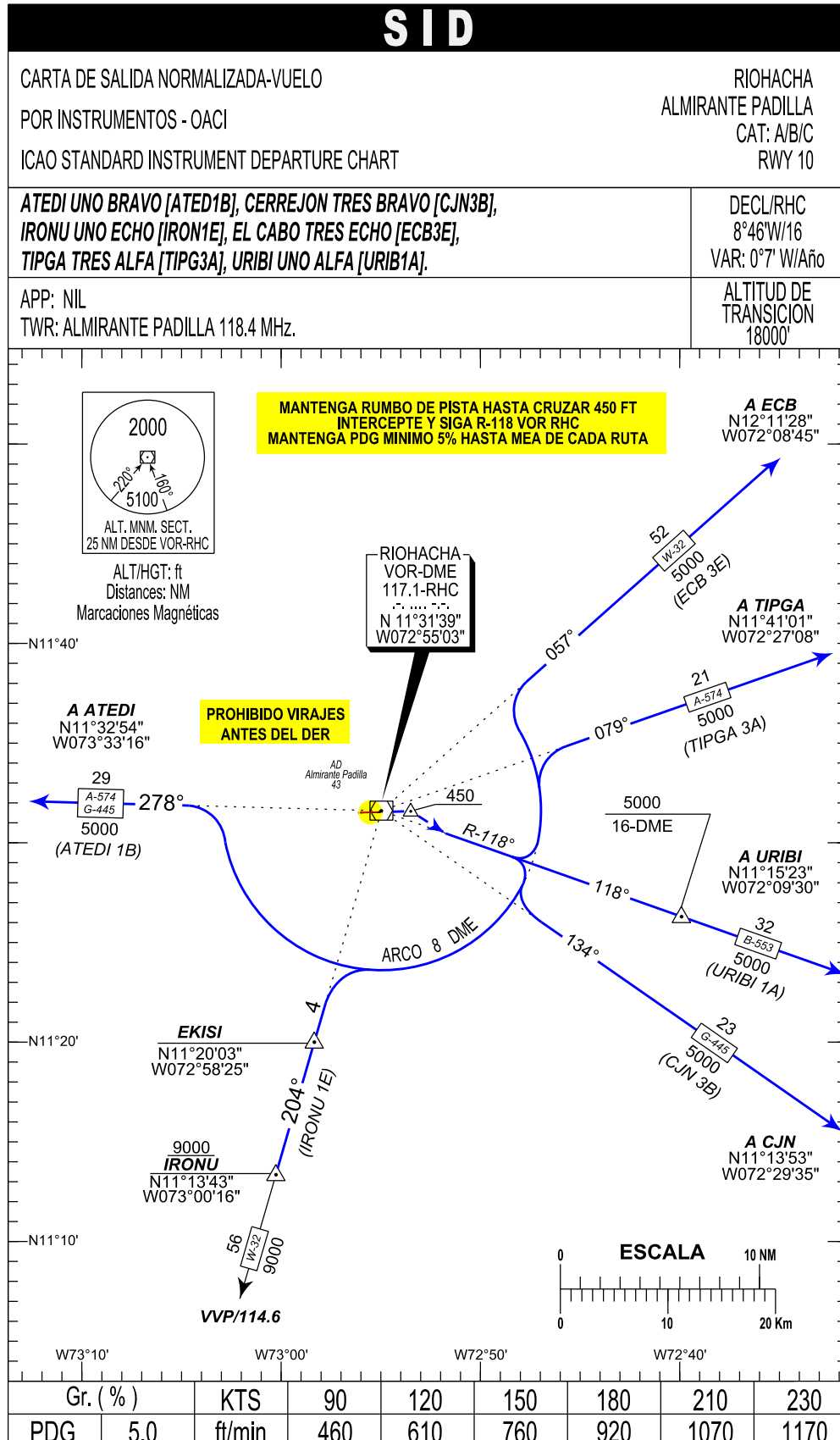
ELEV 13,081m.  
43ft.

TWR 118.4

RIOHACHA/  
ALMIRANTE  
PADILLA

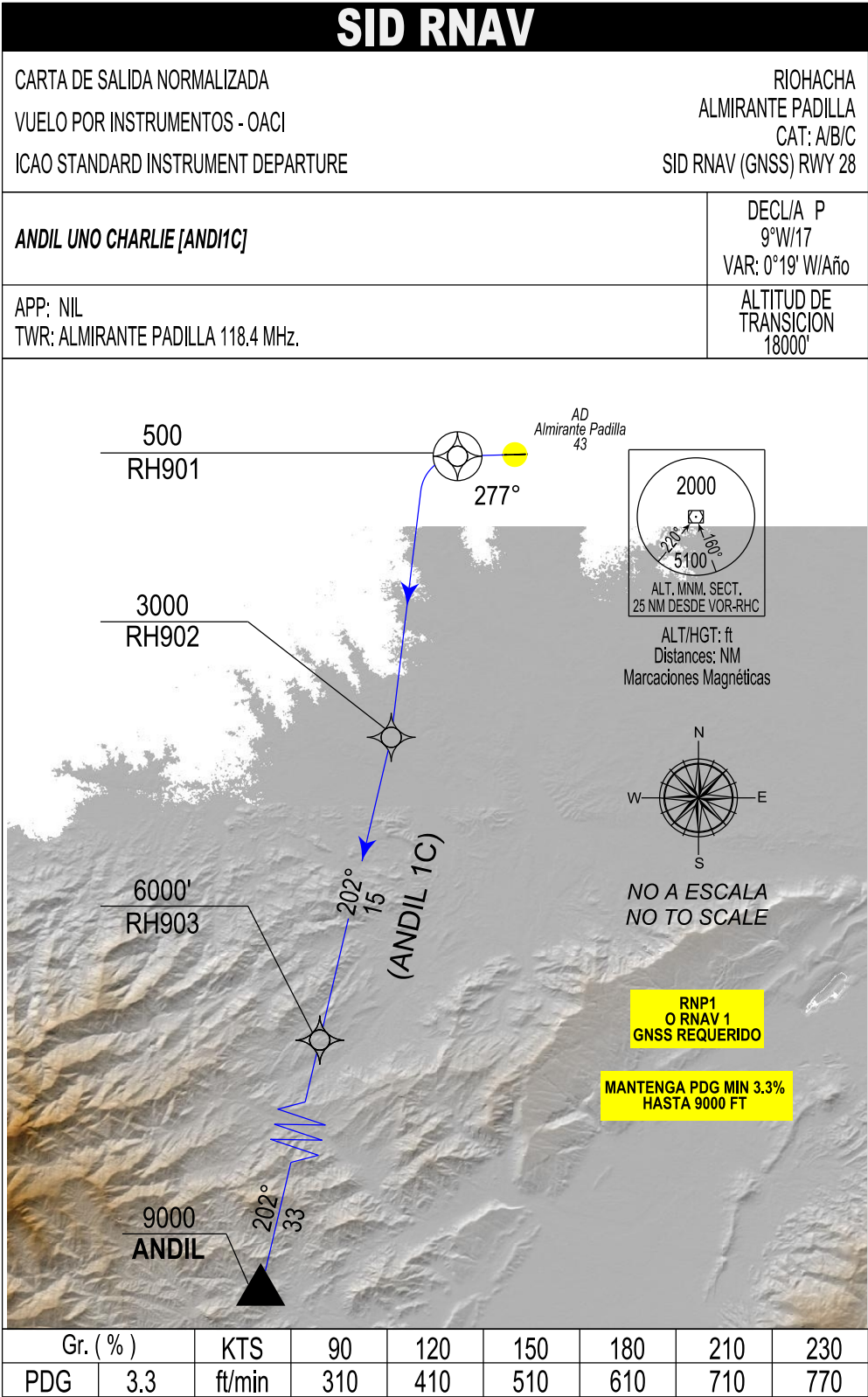


PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO



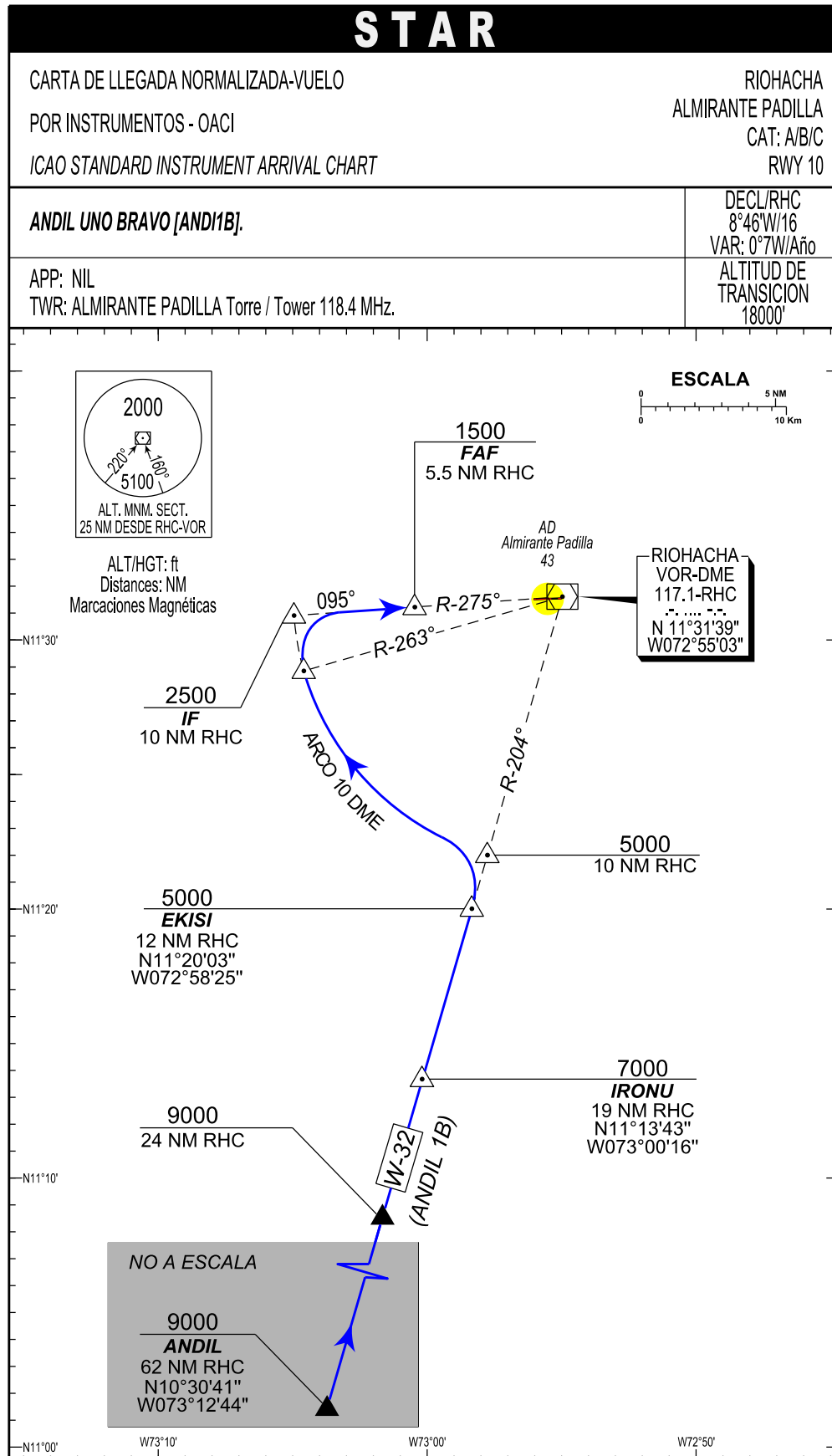
PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO



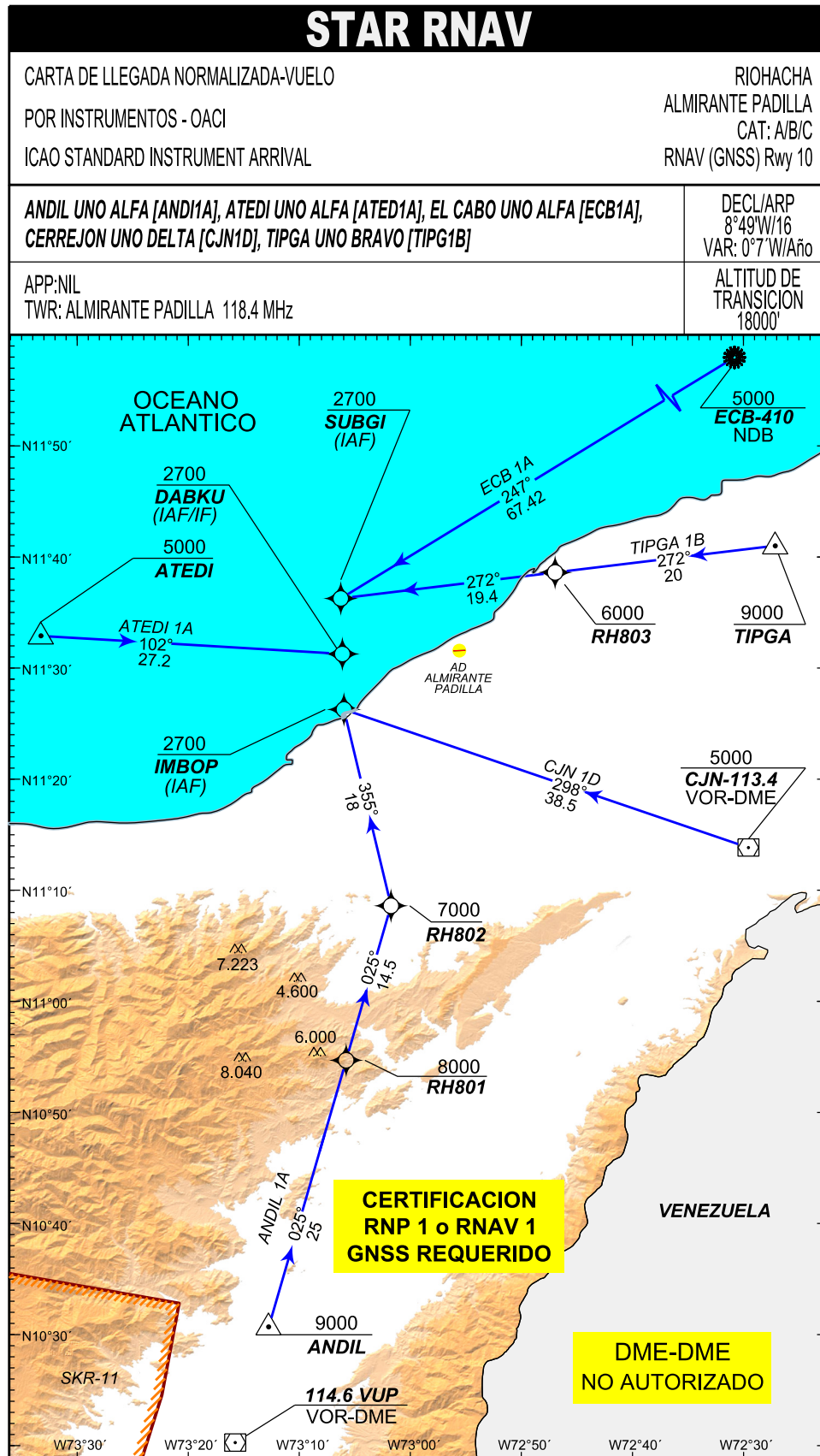


RIOHACHA / ALMIRANTE PADILLA  
SKRH / SID2 RNAV (GNSS) / RWY 28

PATH TERM	NOMBRE PUNTO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB/FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA PUNTOS (NM)	DIRECCIÓN DEL VIRAJE	ALTITUD 1 + / AT / -	ALTITUD 2 + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (KTS)	PDG	PERFORM. NAVEGACION
ANDIL 1C												
CF	RH901	N11°31'29.42"	W072°58'21.78"	FO	277° (268.35°T)	X	X	500 +	X	X	3.3%	RNP 1 O RNAV 1
DF	RH902	N11°17'49.60"	W073°01'36.68"	FB	X	X	L	3000 +	X	X	3.3%	RNP 1 O RNAV 1
TF	RH903	N11°03'06.49"	W073°05'05.02"	FB	202° (193.12°T)	15	X	6000 +	X	X	3.3%	RNP 1 O RNAV 1
TF	ANDIL	N10°30'41.00"	W073°12'44.00"	FB	202° (193.12°T)	33	X	9000 +	X	X	3.3%	RNP 1 O RNAV 1

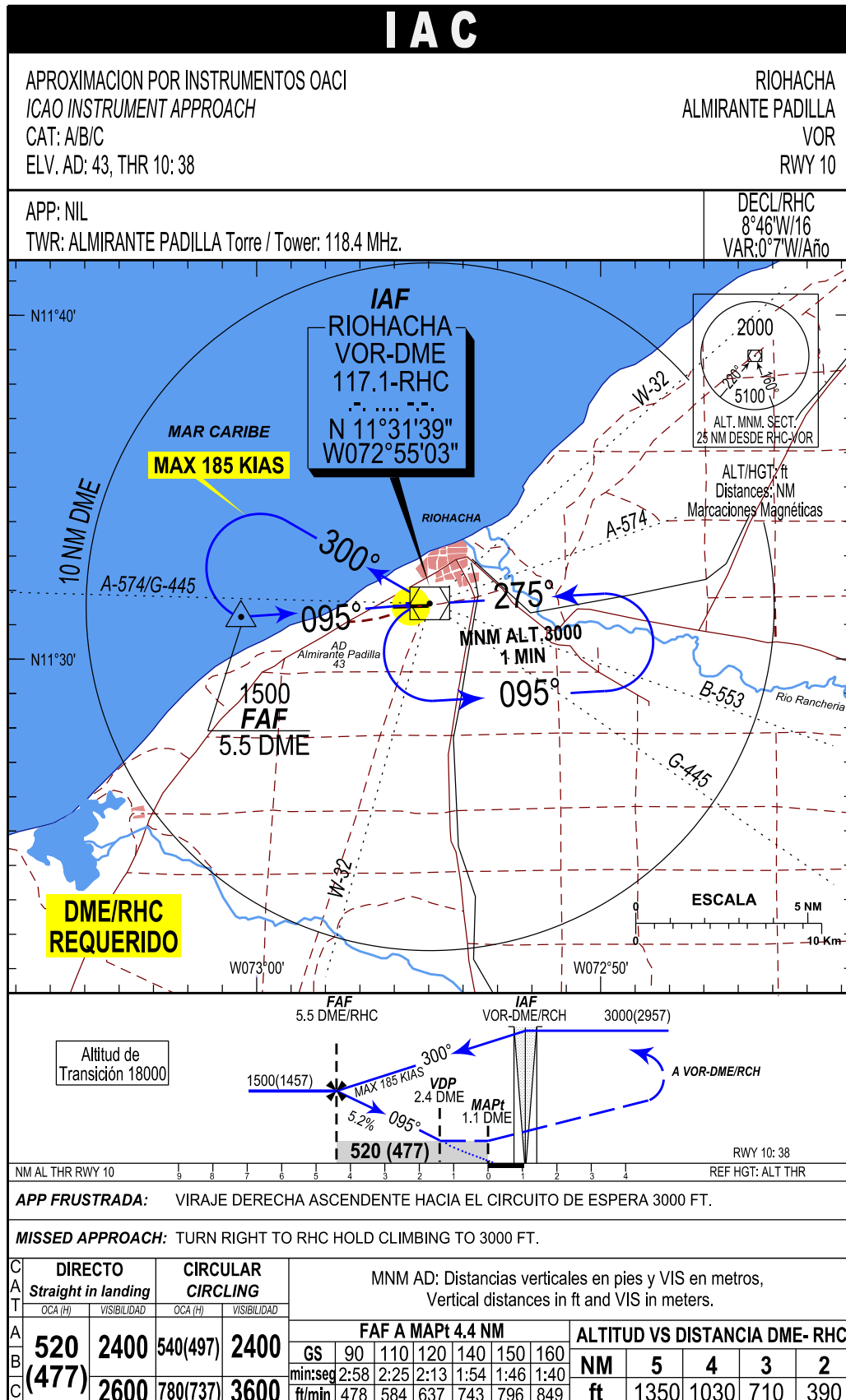


PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO



RIOHACHA / ALMIRANTE PADILLA  
SKRH / STAR2 RNAV (GNSS) / RWY 10

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)	PDG %	PERFORM	DE NAV
ANDIL 1A													
IF	ANDIL	10°30'41.00"	073°12'44.00"	X		X		X	9000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	RH801	10°54'41.68"	073°05'46.64"	FB		025°(016,21°)	25	X	8000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	RH802	11°08'36.05"	073°01'44.42"	FB		025°(016,19°)	14,5	X	7000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	IMBOP (IAF)	11°26'16.19"	073°05'58.51"	FB		355°(346,52°)	18,2	X	2700+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
ATEDI 1A													
IF	ATEDI	11°32'54.00"	073°33'16.00"	FB		X		X	5000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	DABKU (IAF/IF)	11°31'16.06"	073°06'07.13"	FB		102°(093,44°)	27,2	X	2700+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
EL CABO 1A													
IF	ECB (NDB)	12°11'28.00"	072°08'45.00"	FB		X		X	5000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	SUBGI (IAF)	11°36'15.94"	073°06'15.75"	FB		247°(238,53°)	67,4	X	2700+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TIPGA 1B													
IF	TIPGA	11°41'01.00"	72°27'08.00"	FB		X		X	9000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	RH803	11°38'36.57"	072°46'57.35"	FB		272°(263,08°)	20	X	6000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	SUBGI (IAF)	11°36'15.94"	073°06'15.75"	FB		272°(263,08°)	19,4	X	2700+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
CERREJON 1D													
IF	CJN (VOR)	11°13'50.00"	072°29'33.00"	FB		X		X	5000+	X	X		RNP 1 O RNAV 1
TF	IMBOP (IAF)	11°26'16.19"	073°05'58.51"	FB		298°(288,85°)	38,5	X	2700+	X	X		RNP 1 O RNAV 1



PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO



# IAC RNAV

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI

ICAO INSTRUMENT APPROACH

ALT AD: 43, THR 10: 38

RIOHACHA

ALMIRANTE PADILLA

CAT: A/B/C

RNAV (GNSS) Rwy 10

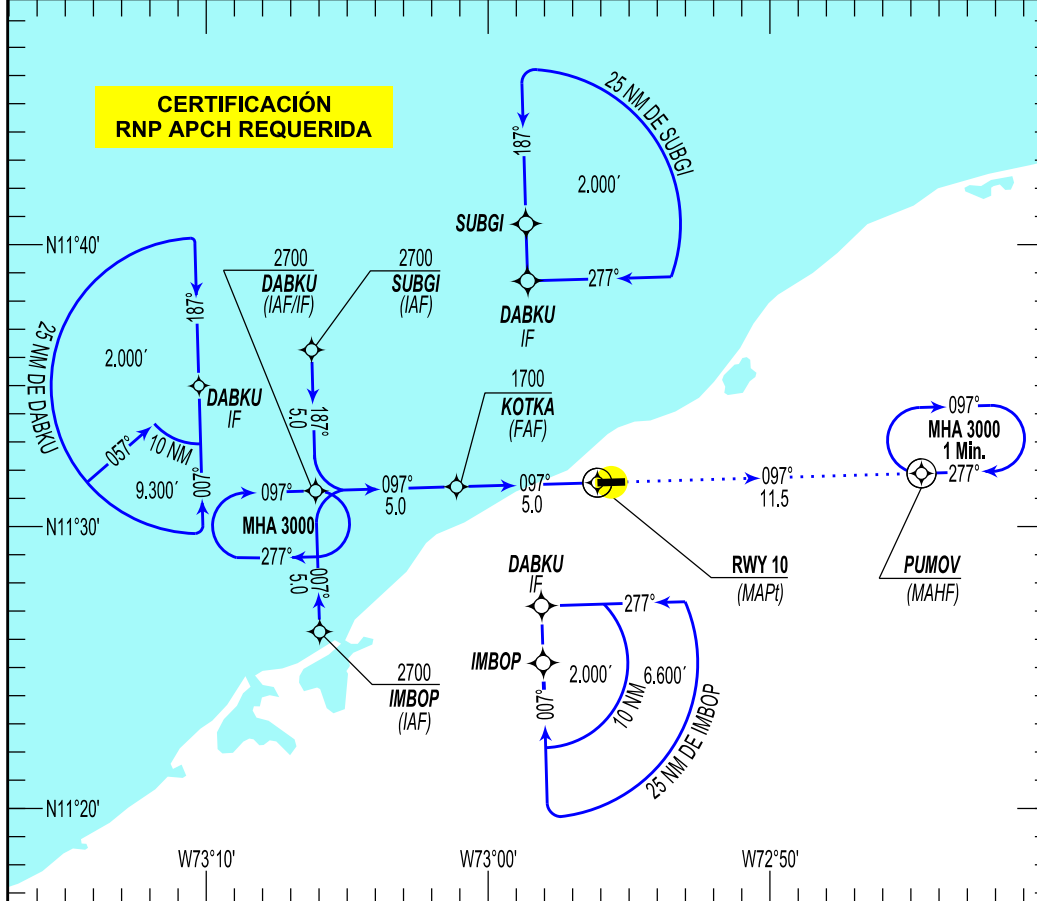
APP: NIL

TWR: ALMIRANTE PADILLA Torre 118.4 MHz

DECL/ARP

08°49'W/16

0°7'W/Año



ALT/HGT: ft Distances: NM		DABKU (IF)		KOTKA (FAF)		RWY 10 (MAPt)		PUMOV (MAHF)							
2700 (2662)		097°		1700 (1662)		VDP D 1.3 THR 10		3000 277° (2962)							
				097°		5.24%		4.0%							
								TCH 50 RWY 10							
NM AL THR RWY 10										REF HGT: ALT THR					
APP FRUSTRADA:		Ascienda con rumbo de pista 097° hacia el circuito de espera PUMOV y 3000 Ft, mantener PDG mínimo 4%.													
MISSED APPROACH:		Climb on runway heading 097° to PUMOV holding and 3000 Ft, PDG min. 4%.													
C A T A B C	LNAV		Circular Circling		MNM AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.										
	OCA (H)	VIS	OCA (H)	VIS	FAF TO MAPt 5 NM					ALTITUDE VS DISTANCE GPS TO THR 10					
	520 (477)	2400	540 (497)	2400	GS	90	120	140	160	NM	5	4	3	2	1
					min:seg	3:20	2:30	2:08	1:52						
						ft/min	478	637	743	849	ft	1700	1382	1064	746

RIOHACHA / ALMIRANTE PADILLA  
SKRH / IAC RNAV (GNSS) RWY 10

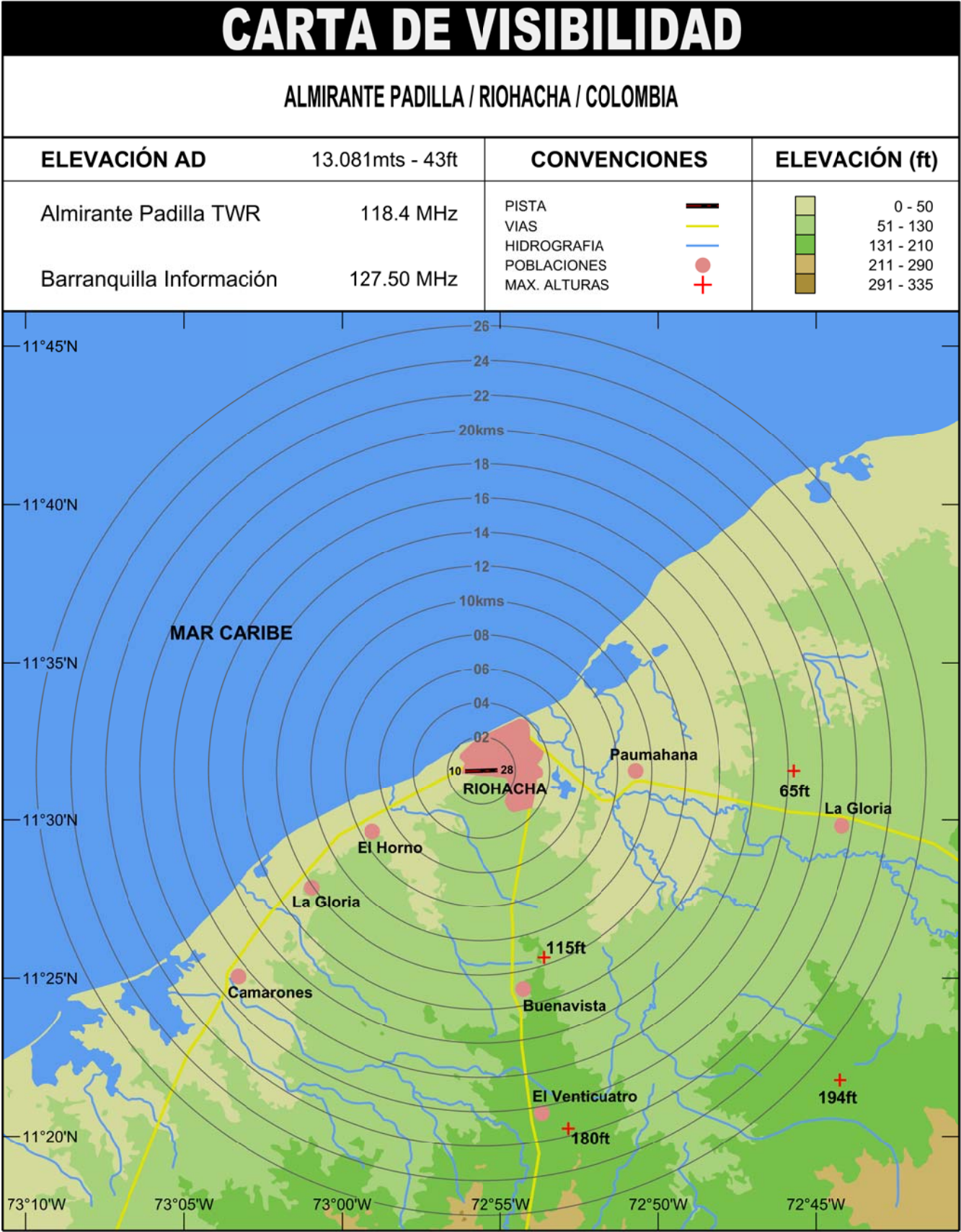
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO M°(T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD + / AT / -	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG %	PERFORM DE NAV
BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO											
IF	IMBOP (IAF)	11°26'16.19"	73°05'58.51"	FB	X	X	X	2700+	X	X	RNP APCH
TF	DABKU (IF)	11°31'16.06"	073°06'07.13"	FB	007°(358.35°)	5	R	2700+	X	X	RNP APCH
TF	KOTKA (FAF)	11°31'24.68"	073°01'07.26"	FB	097°(088.35°)	5	X	1700+	X	X	RNP APCH
TF	RWY10 (MAPi)	11°31'33.30"	072°56'07.38"	FO	097°(088.35°)	5	X	90+	X	-5.20%	RNP APCH
TF	PUMOV (MAHF)	11°31'53.95"	072°44'37.57"	FO	097°(088.35°)	11.5	X	3000+	X	4.0%	RNP APCH
BARRA EN T TRAMO CENTRAL											
IF	DABKU (IAF/IF)	11°31'16.06"	073°06'07.13"	FB	007°(358.35°)	X	X	2700+	X	X	RNP APCH
TF	KOTKA (FAF)	11°31'24.68"	073°01'07.26"	FB	097°(088.35°)	5	X	1700+	X	X	RNP APCH
TF	RWY10 (MAPi)	11°31'33.30"	072°56'07.38"	FO	097°(088.35°)	5	X	90	X	-5.20%	RNP APCH
TF	PUMOV (MAHF)	11°31'53.95"	072°44'37.57"	FO	097°(088.35°)	11.5	X	3000+	X	4.0%	RNP APCH
BARRA EN T TRAMO LATERAL IZQUIERDO											
IF	SUBGI (IAF)	11°36'15.94"	073°06'15.75"	FB	X	X	X	2700+	X	X	RNP APCH
TF	DABKU (IF)	11°31'16.06"	073°06'07.13"	FB	187°(178.35°)	5	L	2700+	X	X	RNP APCH
TF	KOTKA (FAF)	11°31'24.68"	073°01'07.26"	FB	097°(088.35°)	5	X	1700+	X	X	RNP APCH
TF	RWY10 (MAPi)	11°31'33.30"	072°56'07.38"	FO	097°(088.35°)	5	X	90+	X	-5.20%	RNP APCH
TF	PUMOV (MAHF)	11°31'53.95"	072°44'37.57"	FO	097°(088.35°)	11.5	X	3000+	X	4.0%	RNP APCH

RIOHACHA / ALMIRANTE PADILLA  
SKRH / IAC RNAV (GNSS) RWY 10

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 MINIMA	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUND LEG	PERFORM DE NAV
HM	DABKU (IF)	11°31'16.06"	073°06'07.13"	FO	277°(268.35°T)	097°(088.35°)	R	3000	230	1MIN /1 MIN 30	RNP 1

RIOHACHA / ALMIRANTE PADILLA  
SKRH / IAC RNAV (GNSS) RWY 10

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 MINIMA	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	OUTBOUND LEG	PERFORM DE NAV
HM	PUMOV (MAHF)	11°31'53.95"	072°44'37.57"	FO	097°(088.35°)	277°(268.35°T)	R	3000	230	1MIN /1 MIN 30	RNP1



PAGINA  
DEJADA  
INTENCIONALMENTE  
EN BLANCO