

**1. INDICADOR DE LUGAR /
NOMBRE DEL AERÓDROMO****SKUI - QUIBDO**
El Caraño**2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AD**

Coordenadas ARP: 05 41 26,87 N 076 38 28,39 W
Distancia y dirección a la ciudad: 2 Km
Elevación: 62,08 m / 204 ft
Temperatura de referencia: 31 °C
Declinación magnética: 05° 43' W (2017) / 00° 09' W anual
Administración: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Operador: Operadora de Aeropuertos Centro Norte, AIRPLAN S.A.S
Dirección: Aeropuerto El Caraño - Quibdo
Teléfono: DDN 0X4 - 6711537 - 6713323 - TWR 6719048
Fax: 6711537
AFS: SKUIYDYA - SKUIYDYX - SKUIZPXZ - SKUIYMYX - SKUIYFYX
Tránsito autorizado: IFR / VFR
Observaciones: Departamento Choco

3. SERVICIOS. HORAS DE OPERACION

Aeropuerto: 0000-0200 y 1100-2359 Martes, Miércoles, Jueves, Viernes
0000-0200 y 1100-2359 Sábados
0000-0100 y 1100-2359 Domingos, Lunes
Aduana e Inmigración: No
Médicos y sanidad: 0600am-0900pm (1100-0200)utc Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes
0600am-0700pm (1100-0100)utc Sábados, Domingos
AIS/ARO: 0600am-0900pm (1100-0200)utc Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes
0600am-0700pm (1100-0100)utc Sábados, Domingos
MET: 0600am-0900pm (1100-0200)utc Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes
0600am-0700pm (1100-0100)utc Sábados, Domingos
ATS: 0600am-0900pm (1100-0200)utc Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes
0600am-0700pm (1100-0100)utc Sábados, Domingos
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 compañías aéreas
Tipos de combustible: AVGAS 100/130, JET A-1
Tipos de lubricantes: No
Capacidad de reabastecimiento: Carro cisterna con capacidad de 24.000 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: Si
Información turística: Si
Observaciones: NIL

6. SERVICIO DE EXTINCION DE INCENDIO SALVAMENTO

Categoría: 4
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, coordinar con inspector de plataforma al correo: insplaskui@airplan.aero – teléfono: +57 (4) 671 15 37 celular: 3206888594
Observaciones: Capacidad total de descarga 2.835 Lt/min

7. REMOCION DE OBSTACULOS

Equipos: No
Prioridad de limpieza: No
Observaciones:

8. DETALLES DEL AREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: **Superficie:** Concreto
Resistencia: 52/R/C/W/T
Calles de rodaje: **Anchura:** 18 m
Superficie: Asfalto
Resistencia: 47/F/C/X/U
Posiciones de comprobación: **VOR:** No
INS: No
Altímetro: Plataforma

Observaciones:

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Si
Señalización de RWY: Si
Señalización de TWY: Si, Ayudas visuales luminosas
Observaciones: Señalización vertical y horizontal

10. OBSTACULOS

En áreas de aproximación y despegue: Sí
RWY: 13
Obstáculo: Torre Telecom, Antena Ubicada a 1610 metros del umbral de pista 13 con Azimut 312,5 grados, Coordenadas: 05 42 14,5 N 076 39 26,3 W
Localización: A 300 metros del umbral pista 13
Señalización: Sin iluminación

Observaciones:

NOMBRE	COORDENADAS	ELEVACIÓN
CASA	05 40 54,04N 076 37 32,72W	91 MSNM
CANCHA DE FUTBOL	05 41 05,88N 076 38 01,28W	75 MSNM
ANTENA	05 41 00,1N 076 38 52,6W	64 MSNM
ANTENA	05 42 14,8N 076 39 264W	64 MSNM
ANTENA	05 41 18,4N 076 37 48,8W	60 MSNM
ANTENA	05 41 03,7N 076 38 310W	72 MSNM

11. SERVICIO METEOROLOGICO PROPORCIONADO

Oficina MET: IDEAM
Horario: : 0000-0200 y 1100-2359 Martes, Miércoles, Jueves, Viernes
0000-0200 y 1100-2359 Sábados
0000-0100 y 1100-2359 Domingos, Lunes
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, ARO
Información adicional: No
Observaciones:

12. CARACTERISTICAS FISICAS 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	
13	128° /122.36°	1.800 x 30	05 41 39,07 N 076 38 47,61 W	53 175	100	100	1.920 x 150	90 X 90	NIL	Asfalto PCN 47/F/C/X/U
31	308° /302.36°	1.800 x 30	05 41 14,67 N 076 38 09,18 W	62 204	No	60	1.920 x 150	90 X 90	NIL	
Observaciones: Franja pista 13/31 se prohíbe aterrizaje, despegue y parqueo de aeronaves de ala rotaria										

Perfil: No

13. DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13	1.400	1.500	1.500	1.400
31	1.800	1.800	1.860	1.400
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
13	No	No	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
31	No	(1) 3° MEHT 52 ft (1) 5,24 %	No	Verdes	No	No	Blancas y Amarillas	Rojas	No
Observaciones: NIL									

15. OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN	WDI ⁽¹⁾ LDI ⁽²⁾	TWY	Plataforma	Fuente secundaria	Observaciones
Si	(1) 1 cerca THR 13 (1) 1 cerca THR 31	Azules	Faros de Iluminación	Planta eléctrica	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
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
Quibdó CTR: Círculo de 5 NM de radio centrado en el ARP.	<u>1.500 FT</u> GND	D	EL CARAÑO TWR ES	18.000 ft

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia	HR	Observaciones
TWR	El Caraño TWR	118,4 MHz	0000-0200 y 1100-2359 Martes, Miércoles, Jueves, Viernes 0000-0200 y 1100-2359 Sábados 0000-0100 y 1100-2359 Domingos, Lunes	
ACC	Medellín Control	127,2 MHz 121,1 MHz	H24 H24	Frecuencia Alternativa
➡ MET		<u>127,675 MHz</u>	0000-0200 y 1100-2359 Martes, Miércoles, Jueves, Viernes 0000-0200 y 1100-2359 Sábados 0000-0100 y 1100-2359 Domingos, Lunes	Emisión de radio meteorológica de superficie

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Localización	Elevación	Observaciones
VOR	UIB	113,2 MHz	H24	05 41 32 N 076 38 29 W	207 ft	Cobertura 100 NM
DME	UIB	CH 79-X	H24	05 41 32 N 076 38 29 W	207 ft	Cobertura 150 NM
ILS/LLZ	IUIB	110,7 MHz	H24	05 41 42 N 076 38 52 W	NIL	Categoría 1, Pista 31
ILS/GP		330,2 MHz	H24	05 41 17 N 076 38 17 W	NIL	Pista 31, GP 3º
ILSDME		CH 44-X	H24	05 41 17 N 076 38 17 W	NIL	Pista 31

20. REGLAMENTACION LOCAL

- El aeródromo no cuenta con posiciones de parqueo o spot de helicópteros.
- Pernoctas de Aeronaves:

Toda aeronave que no tenga un horario regular aprobado con destino al aeropuerto El Caraño, deberá coordinar previo al despegue desde el aeropuerto de origen la solicitud de estacionamiento y/o pernocta en el aeropuerto, de lo contrario tendrá como máximo 2 horas de estancia en el aeropuerto y posteriormente deberá trasladar la aeronave a otro aeropuerto.

Para la coordinación deberá enviar una solicitud a los siguientes correos electrónicos especificando como mínimo:

- Tipo de Aeronave
- Matrícula de la aeronave
- Hora de llegada
- Hora de salida
- Nombre de contacto de persona encargada de la atención en tierra a la llegada al aeropuerto
- Número telefónico del contacto

La solicitud debe ser enviada a los siguientes correos electrónicos

opercecoaskui@airplan.aero

insplaskui@airplan.aero

Tel: +57(4) 671 15 37

Móvil: +57 3206888594

NOTA: en caso que la aeronave una vez estacionada en plataforma del aeropuerto El Caraño deba ser reubicada, se deberá atender la solicitud en un tiempo máximo de 1 hora. En caso de no atender esta directriz se aplicará el reglamento sancionatorio vigente estipulado en los reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDO

- En las posiciones de estacionamiento, el APU sólo podrá encenderse previa coordinación con el inspector de Plataforma por un tiempo máximo de 10 minutos

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

NIL

23. INFORMACION SUPLEMENTARIA

- Ejercer precaución debido a concentración de aves en inmediaciones del aeródromo.
- El aeropuerto cuenta con un Programa de Gestión de Riesgos por Fauna que tiene por objetivo la mitigación de los impactos de aves y aeronaves.
- Se están realizando trabajos de rocería en franjas de pista en horario 24 horas, ejercer precaución por presencia de maquinaria y personal trabajando.

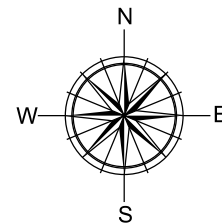
PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

ZONA DE CONTROL (CTR)

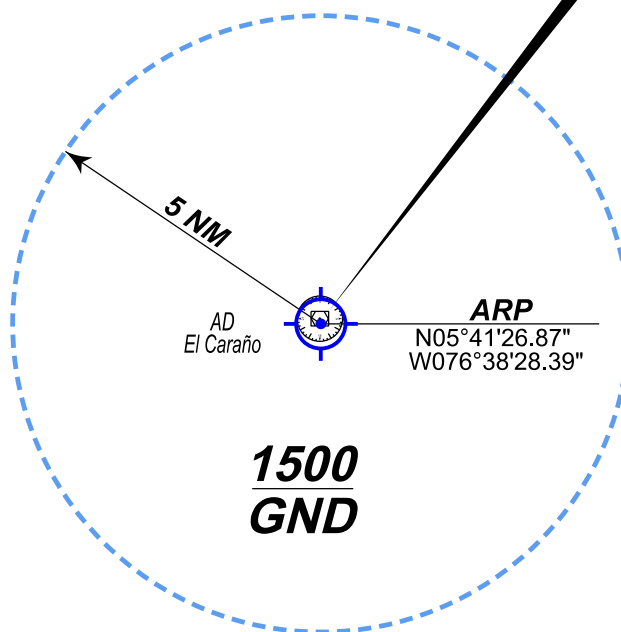
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA DE CONTROL
CTR QUIBDÓ
SKUI/ UIB AD: 204 FT

COLOMBIA
CHOCÓ
QUIBDÓ

MEDELLIN
[CTA
Class (A)]
(FL175 - FL 245)
(FL-125 - FL175(D))
(GND - FL-125(G))



QUIBDO
113.2 UIB 79X



QUIBDO
CTR
[Clase (D)]
(GND- 1500)

PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

AIP
COLOMBIA

PLANO DE AERÓDROMO
OACI

SKUI- QUIBDO
EL CARAÑO
COLOMBIA

RWY	DIRECCIÓN MAG / GEO	THR	ELEVACIÓN (msnm/ft)	RESISTENCIA	TWR: 118.4 Mhz	PISTA	TORA (m)	ASDA (m)	TODA(m)	LDA(m)
13	128° /122.36°	05°41'39.07"N 76°38'47.61"W	53.0 / 175	ASFALTO 47/F/C/X/T	DIMENSIÓN DE PISTA: 1800m x 30m	13	1400	1500	1500	1400
ARP		05°41'26.87"N 76°38'28.39"W	58.0 / 192							
31	308° /302.36°	05°41'14.67"N 76°38'09.18"W	62.0 / 204			31	1800	1800	1860	1400

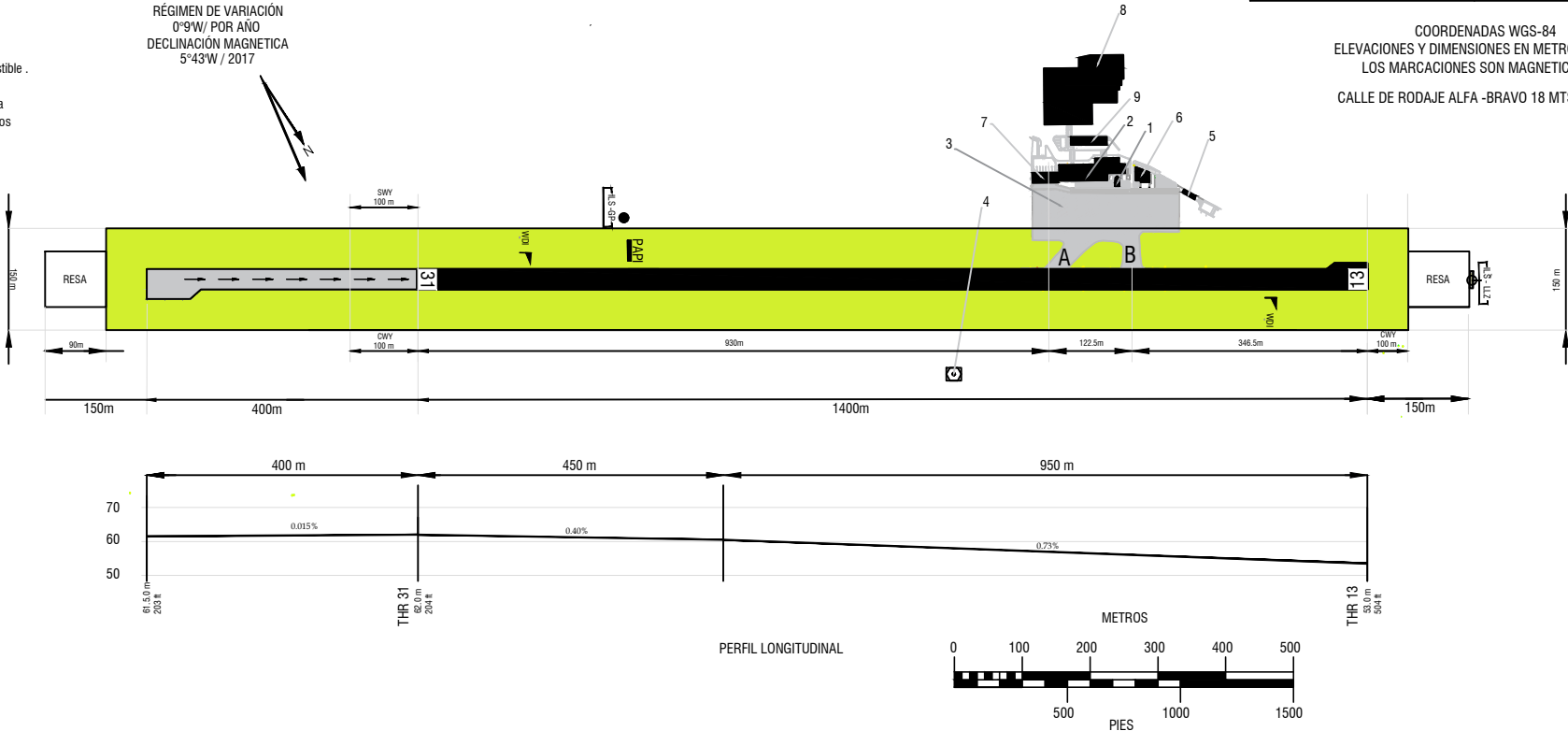
PUNTO DE VERIFICACIÓN VOR-DME Y FRECUENCIA	VOR-UIB 113.2 MHZ
---	-------------------

LOCALIZACIÓN

- 1. Torre Control.
- 2. Edificio Terminal.
- 3. Plataforma.
- 4. VOR.
- 5. Tanques Combustible .
- 6. Bomberos.
- 7. Terminal de carga
- 8. Centro de Servicios
- 9. Parquadero

RÉGIMEN DE VARIACIÓN
0°9'W/ POR AÑO
DECLINACIÓN MAGNETICA
5°43'W / 2017

COORDENADAS WGS-84
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS Y PIES
LOS MARCACIONES SON MAGNETICAS
CALLE DE RODAJE ALFA -BRAVO 18 MTS DE ANCHO

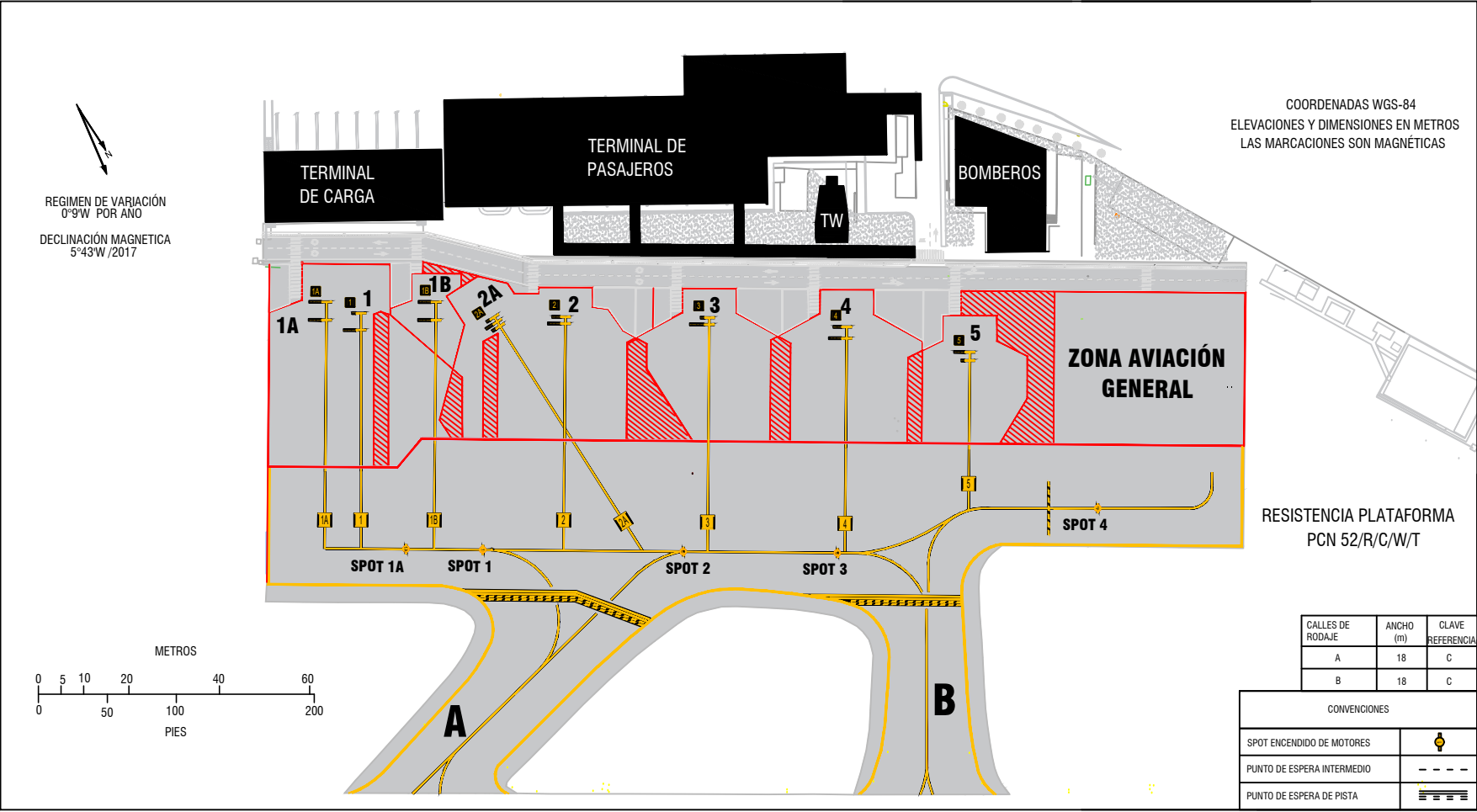


PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
OACI

ELEV. PLATAFORMA
54.0 m.

RWY 31-13
TWR 118.4 MHz

SKUI- QUIBDO
EL CARAÑO
COLOMBIA



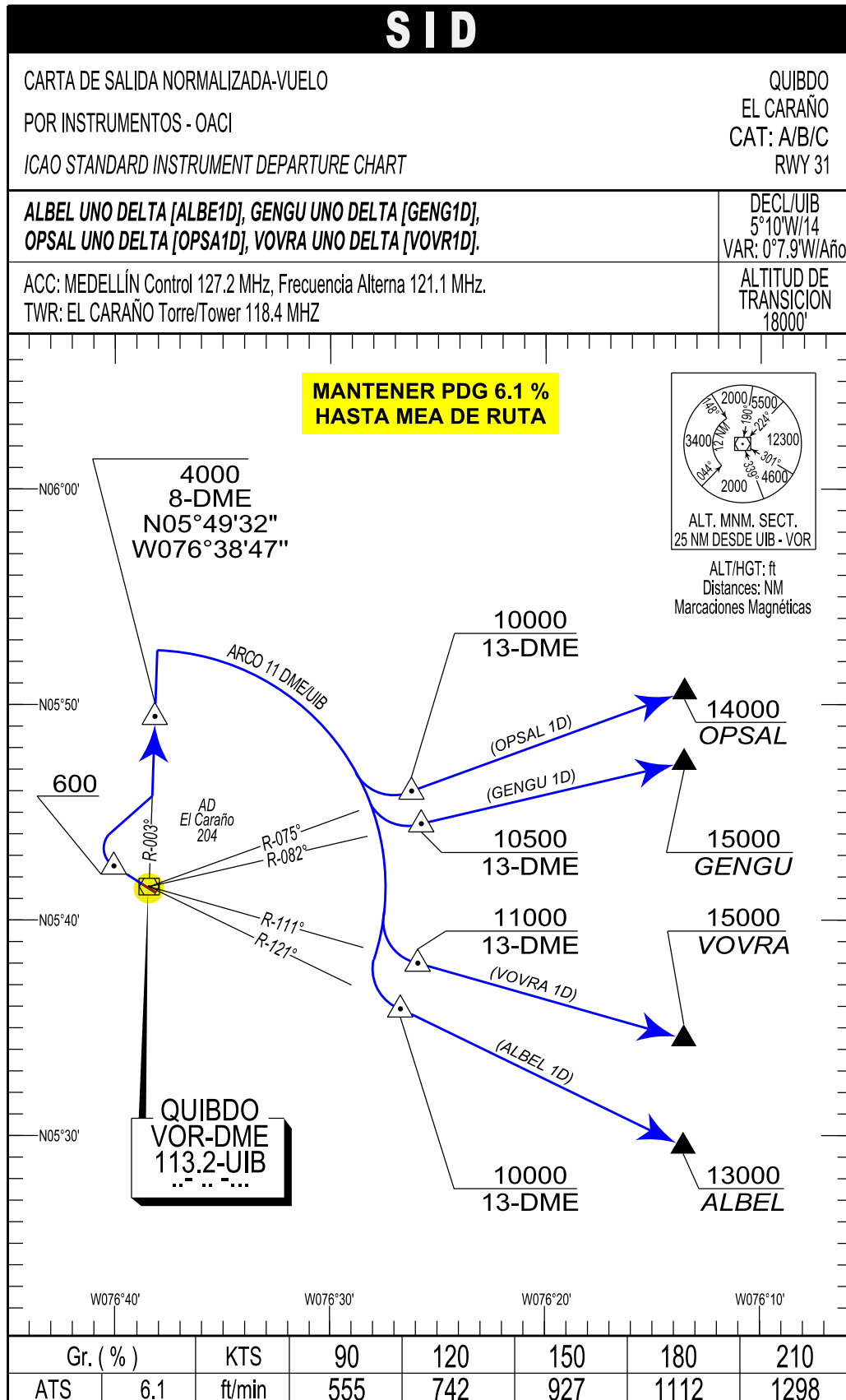
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES
OACI

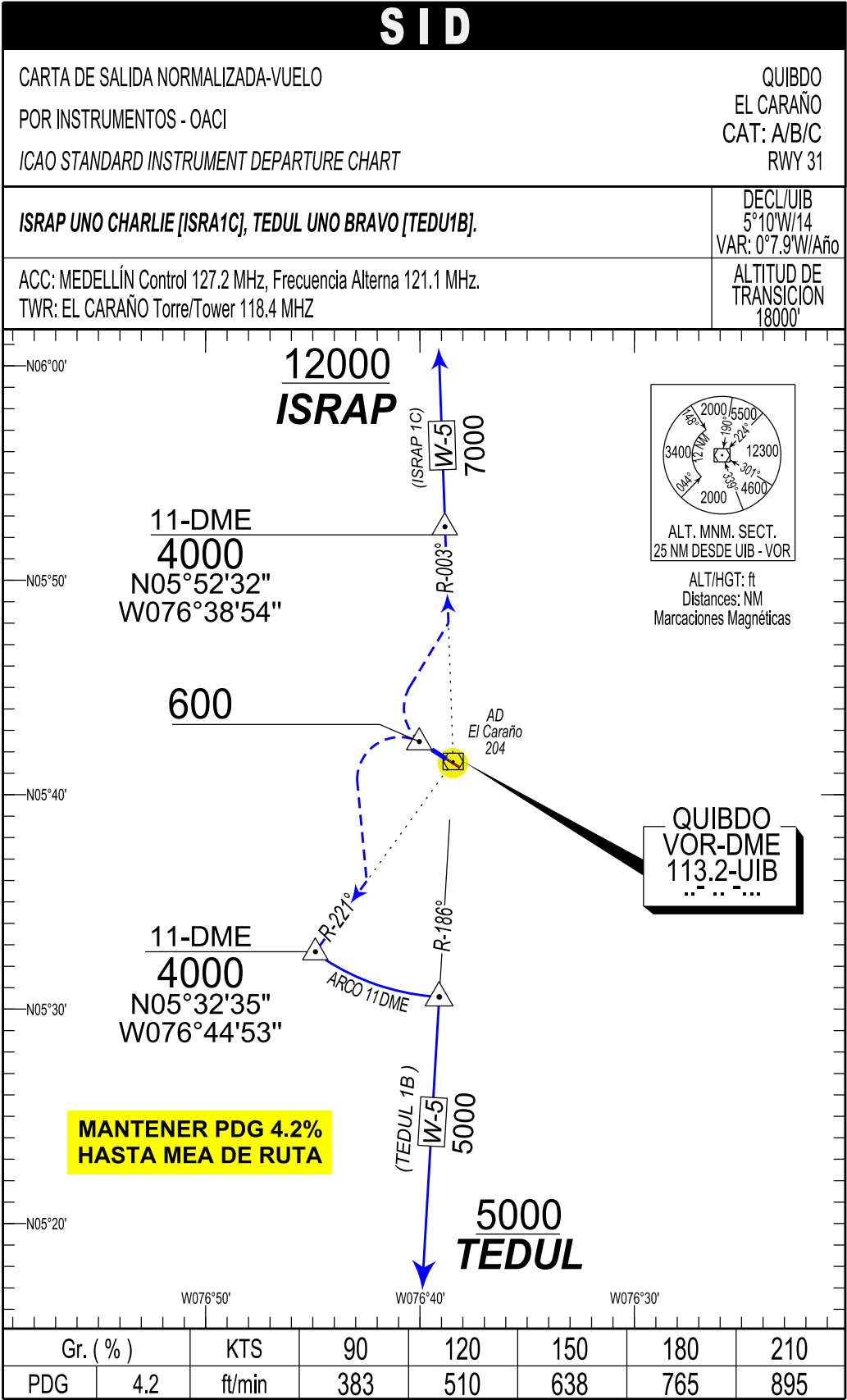
ELEV. PLATAFORMA
54.0 m.

RWY 31- 13
TWR 118.4 MHz

SKUI- QUIBDO
EL CARAÑO
COLOMBIA

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES			
POSICION	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	CATEGORIA DE AERONAVES
1A	05°41'27.24"	76°38'36.51"	CLAVE B HASTA 22 MTS DE ENVERGADURA (E145- D328-J41-J32-L410)
1	05°41'27.44"	76°38'36.67"	CLAVE C HASTA 36 MTS DE ENVERGADURA (A318-A319-A320-B737-E170)
1B	05°41'27.66"	76°38'37.17"	CLAVE B HASTA 22 MTS DE ENVERGADURA (E145- D328-J41-J32-L410)
2A	05°41'27.97"	76°38'37.47"	CLAVE C HASTA 36 MTS DE ENVERGADURA Y LONGITUD MAXIMA 34m (A318-A319-E170)
2	05°41'28.25"	76°38'37.90"	CLAVE C HASTA 28 MTS DE ENVERGADURA (AT72-AT42-D328-J41-J32)
3	05°41'28.81"	76°38'38.77"	CLAVE C HASTA 28 MTS DE ENVERGADURA (AT72-AT42-D328-J41-J32)
4	05°41'29.39"	76°38'39.57"	CLAVE C HASTA 28 MTS DE ENVERGADURA (AT42-D328-J41-J32)
5	05°41'30.02"	76°38'40.22"	CLAVE B HASTA 24 MTS DE ENVERGADURA (D328-J41-J32)
zona aviacion general (Max. 4 Aeronaves)	05°41'30.77"	76°38'41.28"	CLAVE B HASTA 20 MTS DE ENVERGADURA (LET410- C208- J32)





DECL/ ARP
5°9'W/14
VAR: 0°8'W/Año

Altitud de Transición
18.000 Ft.

12000
A ISRAP

11000
ORIMI

14000
UI905

14000
OPSAL

15000
GENGU

14000
UI904

15000
VOVRA

4200
ATOMU

1000
TILPI

308°
AD
EL CARAÑO
204 Ft

003°
58
(ISRAP 1B)

073°
17

134°
8
(OPSAL 1B)

144°
5
(GENGU 1B)

163°
26
(VOVRA 1B)

**PDG MÍNIMO 6.5% HASTA
EL MEA DE LA RUTA**

**CERTIFICACION
RNP 1 o RNAV 1
GNSS REQUERIDO**

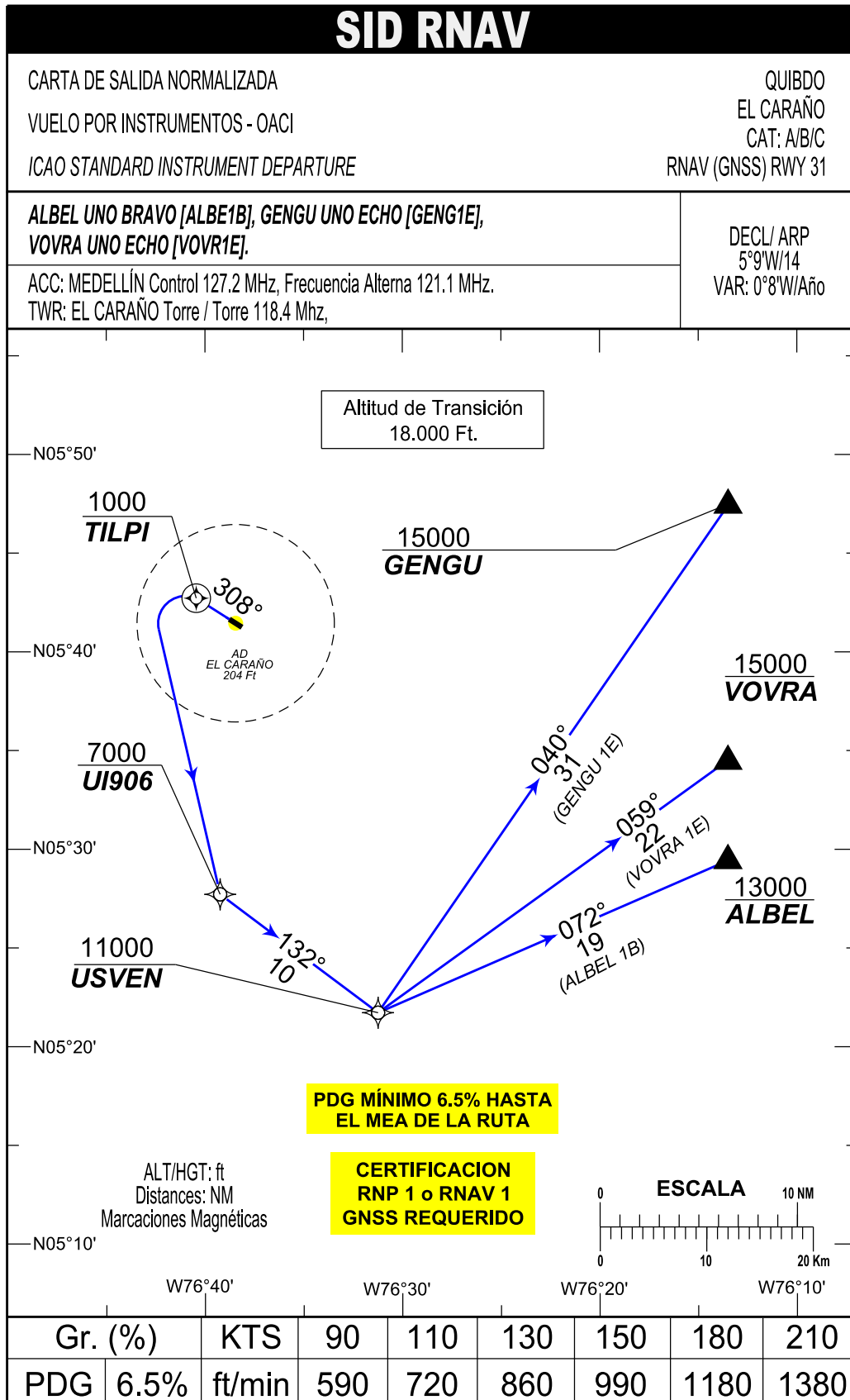
ESCALA

0 10 20 NM
0 10 20 Km

Gr. (%)	KTS	90	110	130	150	180	210
PDG 6.5%	ft/min	590	720	860	990	1180	1380

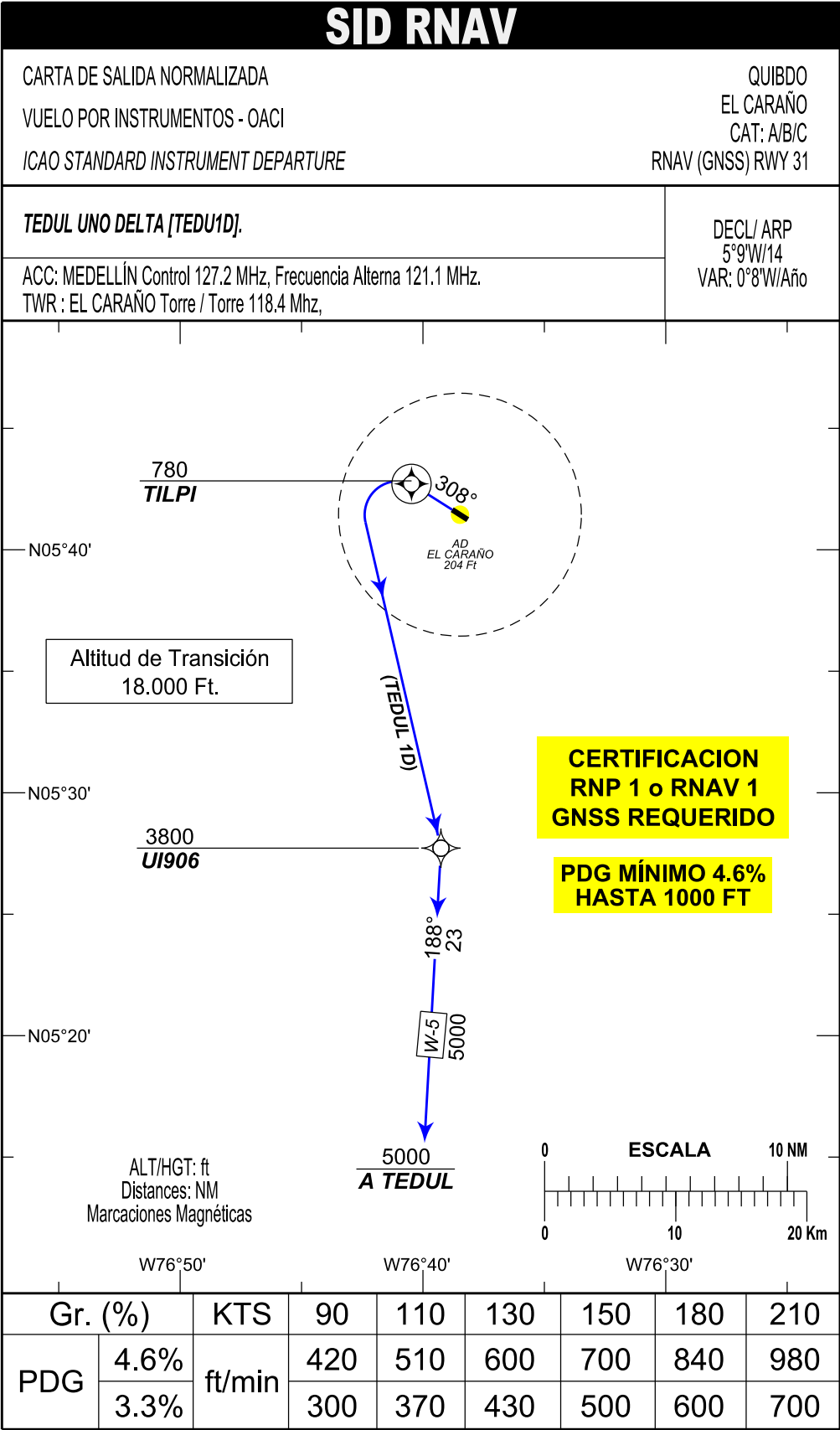
QUIBDÓ / EL CARAÑO
SKUI / SID3 RNAV (GNSS) / RWY 31

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO (T°) M°	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG %	PERFORM DE NAV
ISSRAP 1B											
CF	TILPI	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308° (302.4°T)	X	R	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	ATOMU	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FB	X	10	L	4200 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	ISRAP	N06°50'49"	W076°41'06"	FB	003°(357.8°T)	58	X	12000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
OPSAL 1B											
CF	TILPI	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308° (302.4°T)	X	R	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	ATOMU	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FB	X	10	R	4200 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	ORIMI	N05°58'44"	W076°23'31"	FB	073°(068.2°T)	17	R	11000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	UI905	N05°53'44.15"	W076°17'16.18"	FB	134°(128.6°T)	8	X	14000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	OPSAL	N05°50'44"	W076°13'31"	FB	134°(128.6°T)	5	X	14000 +	X	X	RNP 1 O RNAV 1
GENGU 1B											
CF	TILPI	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308° (302.4°T)	X	R	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	ATOMU	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FB	X	10	R	4200 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	ORIMI	N05°58'44"	W076°23'31"	FB	073°(068.2°T)	17	R	11000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	UI904	N05°52'44.88"	W076°18'12.52"	FB	144°(138.5°T)	8	X	14000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	GENGU	N05°47'26"	W076°13'31"	FB	144°(138.5°T)	7	X	15000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
VOVRA 1B											
CF	TILPI	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308° (302.4°T)	X	R	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	ATOMU	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FB	X	10	R	4200 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	ORIMI	N05°58'44"	W076°23'31"	FB	073°(068.2°T)	17	R	11000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	VOVRA	N05°34'31"	W076°13'31"	FB	163°(157.6°T)	26	X	15000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1



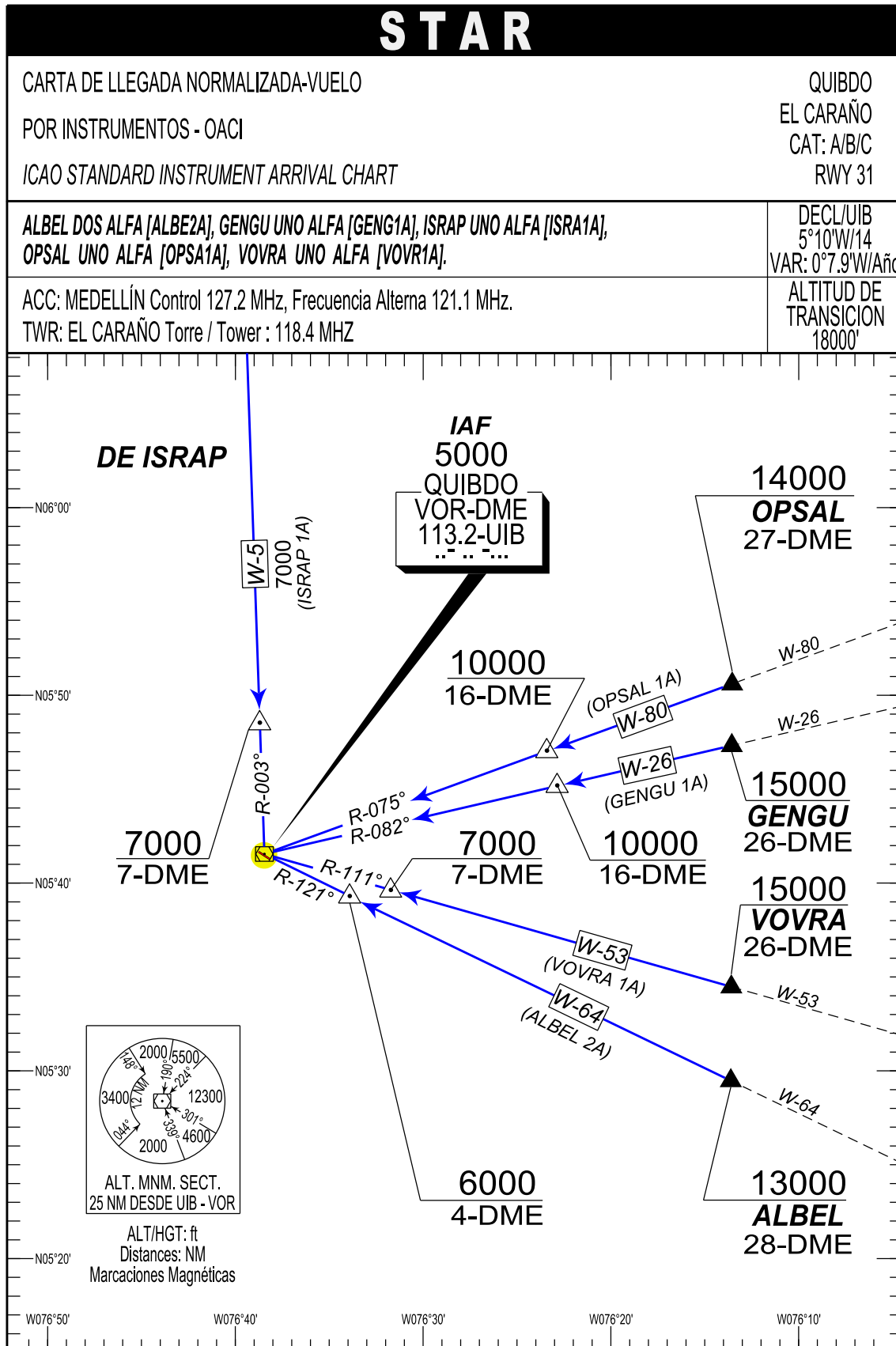
QUIBDÓ / EL CARAÑO
SKUI / SID4 RNAV (GNSS) / RWY 31

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO (T°)	M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (KTS)	PDG %	PERFORM DE NAV
GENGU 1E												
CF	TILPI	N05°42'42,97"	W076°40'28,25"	FO	308° (302.4°T)		X	L	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	UI906	N05°27'42,94"	W076°39'15,48"	FB	X		15	L	7000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	USVEN	N05°21'43,1"	W076°31'15,36"	FB	132°(126.8°T)		10	L	11000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	GENGU	N05°47'26"	W076°13'31"	FB	040°(034.6°T)		31	X	15000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
VOVRA 1E												
CF	TILPI	N05°42'42,97"	W076°40'28,25"	FO	308° (302.4°T)		X	L	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	UI906	N05°27'42,94"	W076°39'15,48"	FB	X		15	L	7000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	USVEN	N05°21'43,1"	W076°31'15,36"	FB	132°(126.8°T)		10	L	11000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	VOVRA	N05°34'31"	W076°13'31"	FB	059°(054.2°T)		22	X	15000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
ALBEL 1B												
CF	TILPI	N05°42'42,97"	W076°40'28,25"	FO	308° (302.4°T)		X	L	1000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
DF	UI906	N05°27'42,94"	W076°39'15,48"	FB	X		15	L	7000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	USVEN	N05°21'43,1"	W076°31'15,36"	FB	132°(126.8°T)		10	L	11000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1
TF	ALBEL	N05°29'29"	W076°13'31"	FB	072°(066.5°T)		19	X	13000 +	X	6.5%	RNP 1 O RNAV 1

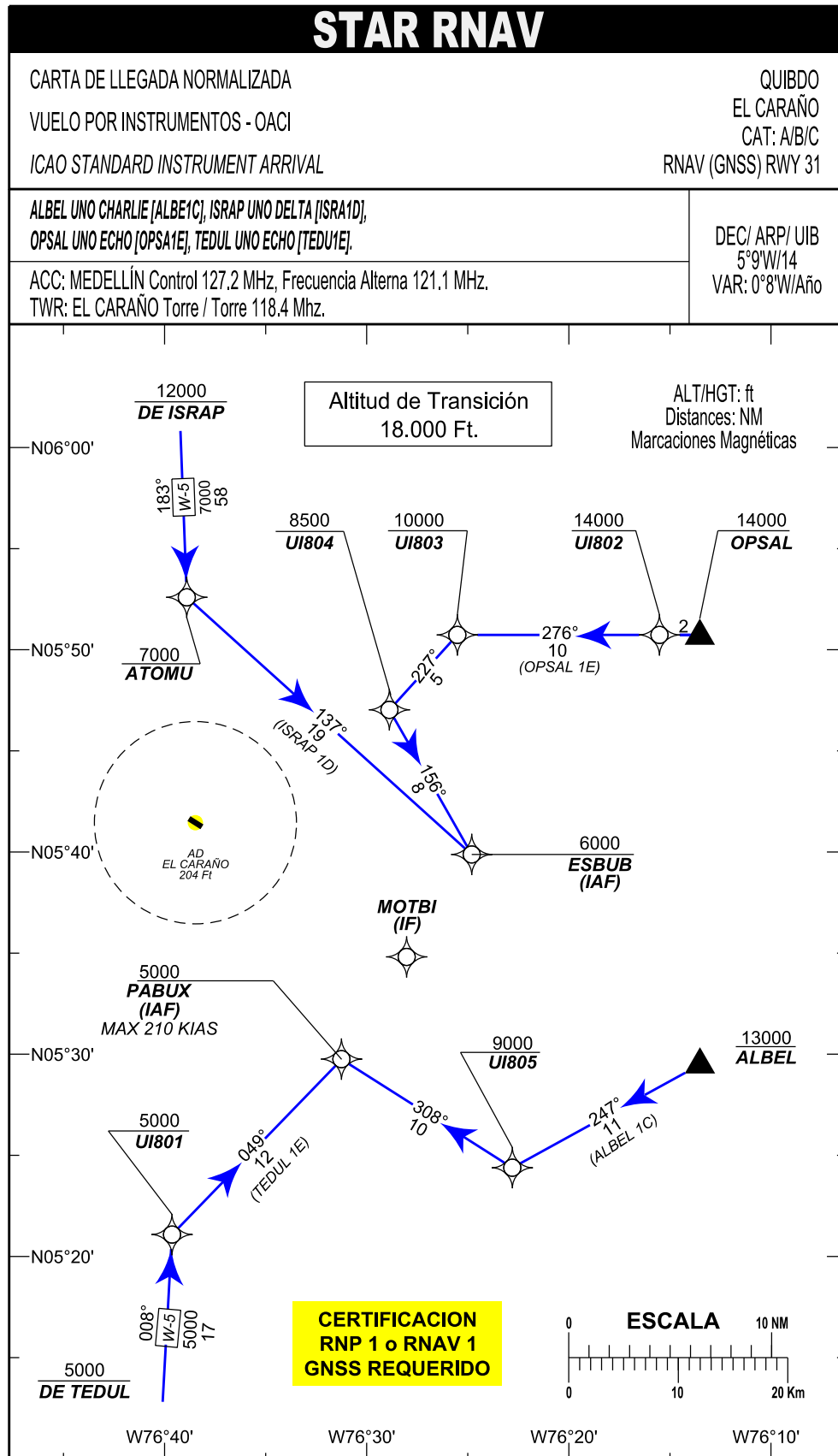


QUIBDÓ / EL CARAÑO
SKUI / SID5 RNAV (GNSS) / RWY 31

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°0'0.00"	FB FO	RUMBO (T°) M°	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG %	PERFORM DE NAV
TEDUL 1D											
CF	TILPI	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308° (302.4°T)	X	L	780 +	X	4.6%	RNP 1 O RNAV 1
DF	UI906	N05°27'42.94"	W076°39'15.48"	FB	X	15	R	3800 +	X	3.3%	RNP 1 O RNAV 1
TF	TEDUL	N05°04'26"	W076°40'34"	FB	188°(183.2°T)	23	X	5000 +	X	3.3%	RNP 1 O RNAV 1

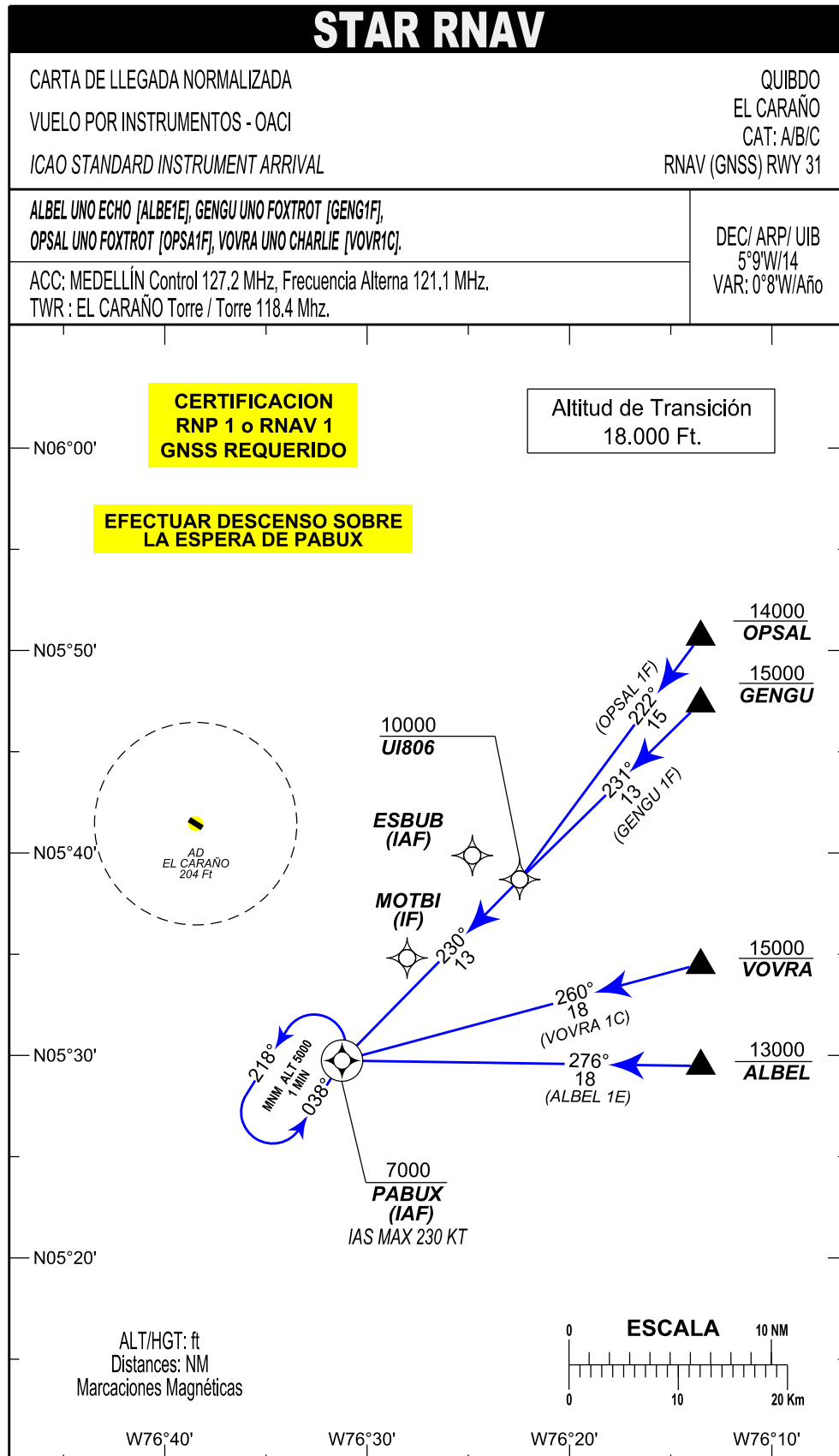






QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI / STAR3 RNAV (GNSS) / RWY 31

PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB FO	RUMBO (T°)	M°	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (KTS)	PDG %	PERFORM DE NAV
ISRAP 1D												
IF	ISRAP	N06°50'49"	W076°41'06"	FB	X		X	X	12000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	ATOMU	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FB	183°(177.8°T)		58	L	7000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	ESBUB (IAF)	N05°39'52.65"	W076°24'48.38"	FB	137°(132.0°T)		19	X	6000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
OPSAL 1E												
IF	OPSAL	N05°50'44"	W076°13'31"	FB	X		X	X	14000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI802	N05°50'44"	W076°15'31"	FB	276°(270.0°T)		2	X	14000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI803	N05°50'44"	W076°25'31"	FB	276°(270.0°T)		10	L	10000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI804	N05°47'01.78"	W076°28'52.54"	FB	227°(222.2°T)		5	L	8500 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	ESBUB (IAF)	N05°39'52.65"	W076°24'48.38"	FB	156°(150.3°T)		8	X	6000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
ALBEL 1C												
IF	ALBEL	N05°29'29"	W076°13'31"	FB	X		X	X	13000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI805	N05°24'23.21"	W076°22'47.79"	FB	247°(241.2°T)		11	R	9000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FB	308°(302.4°T)		10	X	5000 +	210	X	RNP 10 RNAV 1
TEDUL 1E												
IF	TEDUL	N05°04'26"	W076°40'34"	FB	X		X	X	5000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI801	N05°21'4.49"	W076°39'37.79"	FB	008°(003.2°T)		17	R	5000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FB	049°(044.1°T)		12	X	5000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1

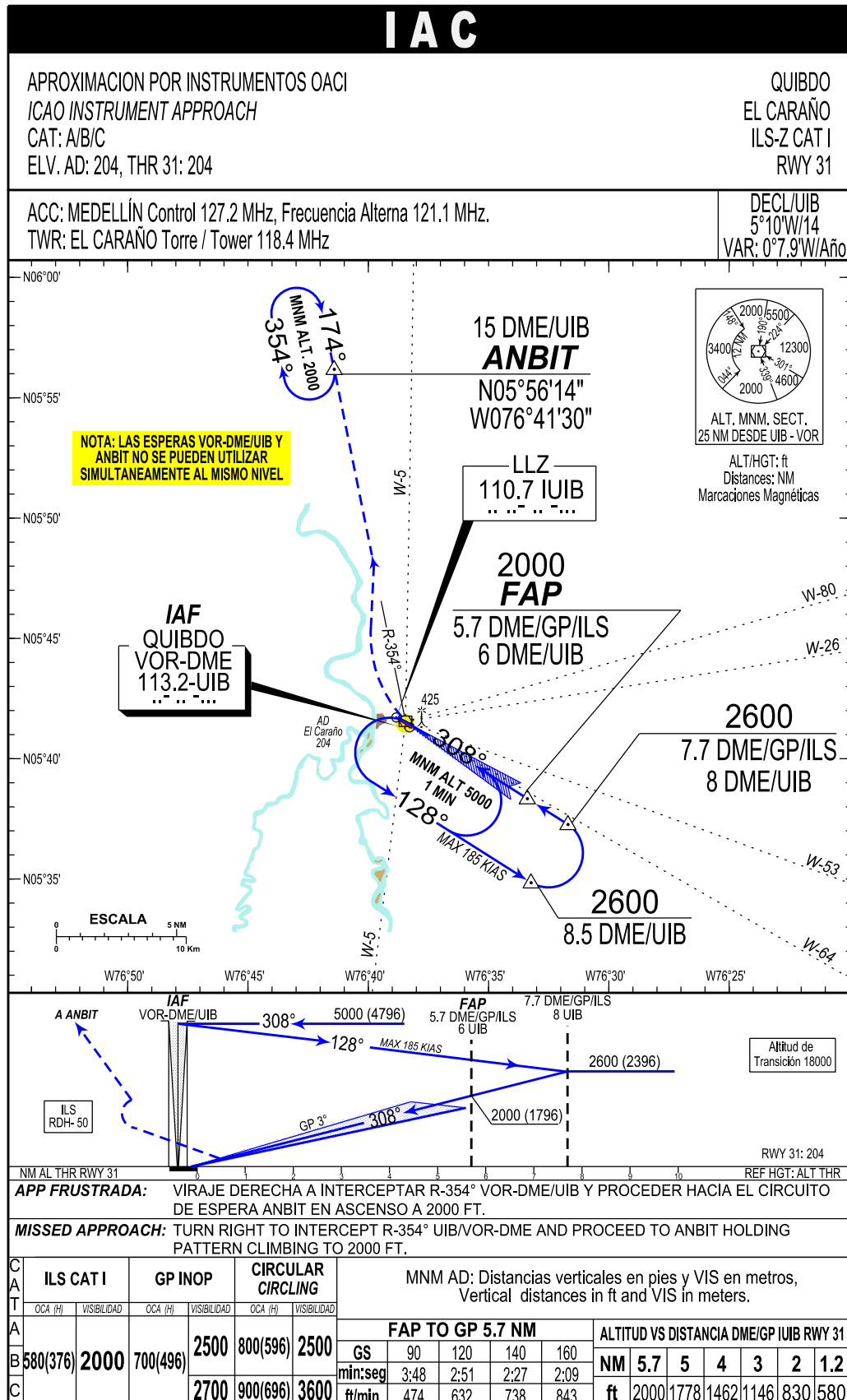


QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI / STAR4 RNAV (GNSS) / RWY 31

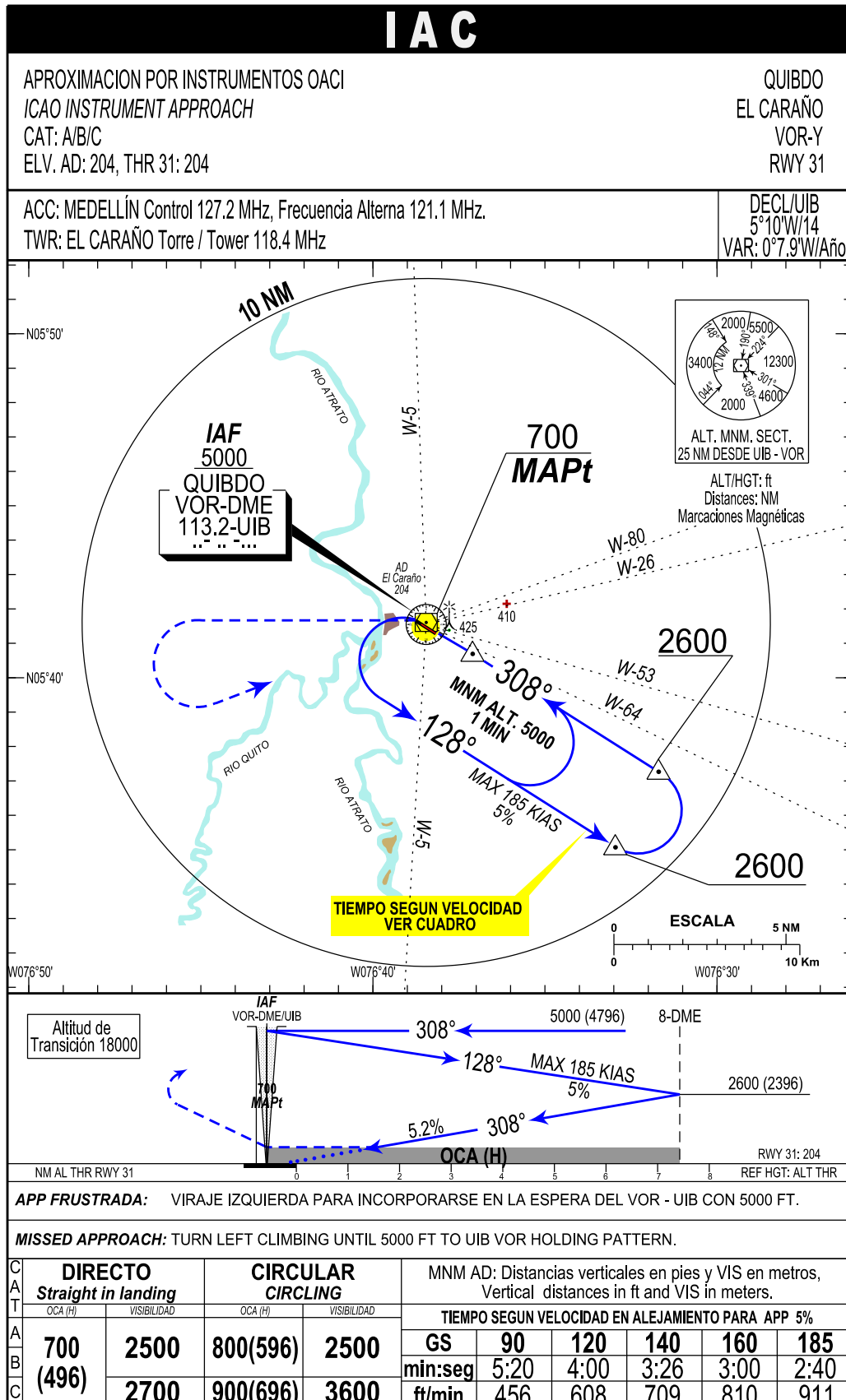
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'0.00"	FB FO	RUMBO M° (T°)	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	PDG %	PERFORM DE NAV
OPSAI 1F											
IF	OPSAI	N05°50'44"	W076°13'31"	FB	X	X	X	14000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI806	N05°38'41.63"	W076°22'27.82"	FB	222° (216.6°T)	15	R	10000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FO	230° (224.4°T)	13	X	7000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
GENGU 1F											
IF	GENGU	N05°47'26"	W076°13'31"	FB	X	X	X	15000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	UI806	N05°38'41.63"	W076°22'27.82"	FB	231° (225.7°T)	13	L	10000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FO	230° (224.4°T)	13	X	7000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
VOVRA 1C											
IF	VOVRA	N05°34'31"	W076°13'31"	FB	X	X	X	15000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FO	260° (255.9°T)	18	X	7000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
ALBEL 1E											
IF	ALBEL	N05°29'29"	W076°13'31"	FB	X	X	X	13000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1
TF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FO	276° (270.9°)	18	X	7000 +	X	X	RNP 10 RNAV 1

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI / STAR4 RNAV (GNSS) / RWY 31

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	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FO	218° (212.0°T)	038° (032.0°T)	L	5000	230	1MIN/1 MIN 30	RNP 10 RNAV 1







PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO

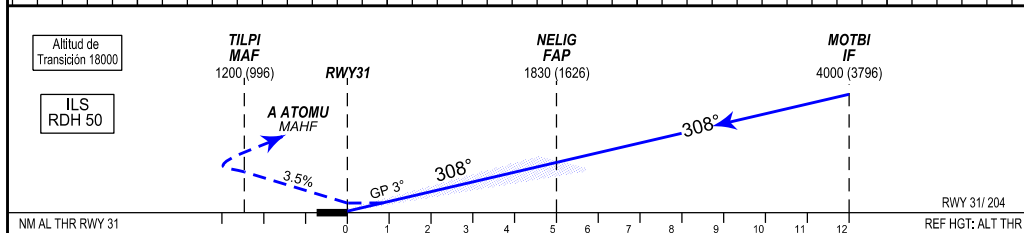
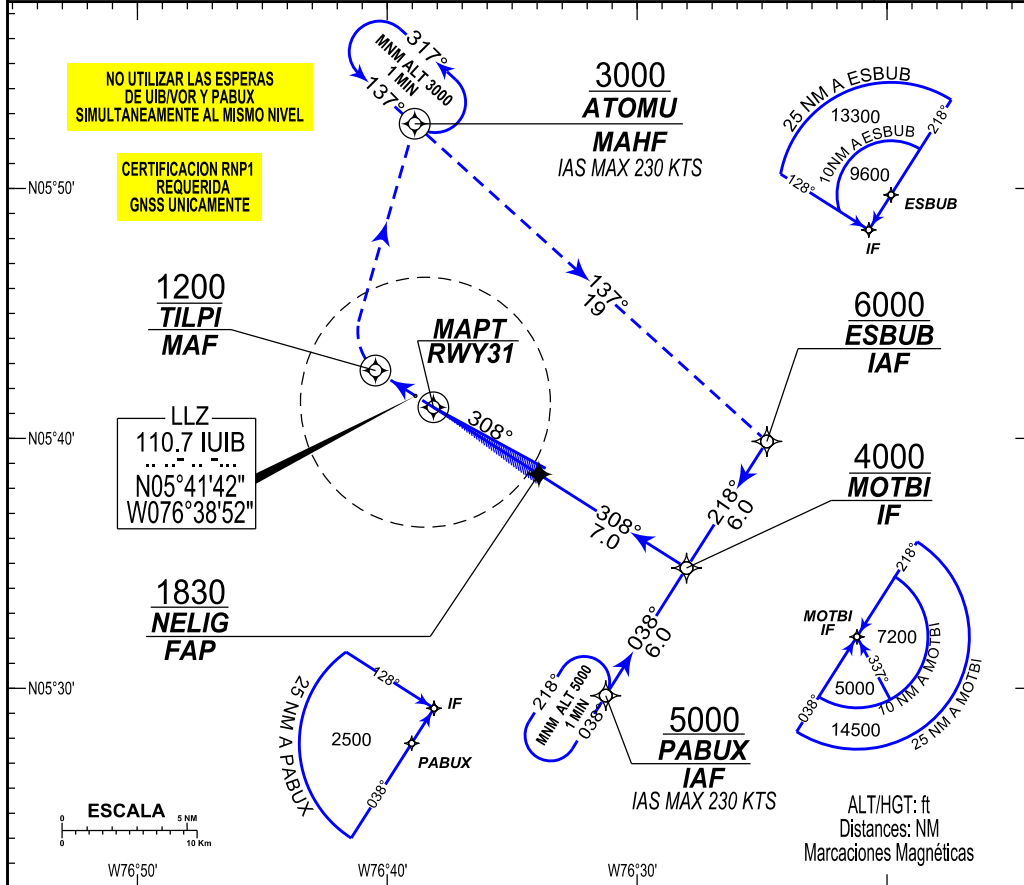
IAC RNAV

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
CAT: A/B/C
ELV. AD: 204, THR 31: 204

QUIBDO
EL CARAÑO
ILS-Y
RWY 31

ACC: MEDELLÍN Control 127.2 MHz, Frecuencia Alterna 121.1 MHz.
TWR: EL CARAÑO Torre/ Tower: 118.4 MHz

DECL/ ARP
5°9'W/14
VAR: 0°8'W/Año



APP FRUSTRADA: RUMBO DE PISTA HASTA TILPI (MAF), LUEGO VIRAJE DERECHA HACIA LA ESPERA DE ATOMU (MAHF) EN ASCENSO A 3000 Ft. GRADIENTE ASCENCIONAL MINIMA 3.5%

MISSED APPROACH: RUNWAY HEADING TO TILPI (MAF), THEN RIGHT TURN TO ATOMU (MAHF) HOLDING PATTERN, CLIMBING TO 3000 Ft. MINIMUM CLIMB GRADIENT 3.5%

C A T	ILS CAT I		GP INOP		CIRCULAR CIRCLING		NMN AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.										
	OCA (ft)	VISIBILIDAD	OCA (ft)	VISIBILIDAD	OCA (ft)	VISIBILIDAD	FAP TO RWY31 5 NM					ALTITUDE VS DISTANCE GNSS TO THR 31					
A	580 (376)	2000	700 (496)	2500	800 (596)	2500	GS	90	120	140	160	NM	5	4	3	2	1
B							min:seg	3:20	2:30	2:09	1:52						
C							ft/min	474	632	737	843						
							ft	1834	1518	1202	886	570					

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI/ IAC ILS-Y RWY 31

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	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	VPA	PERFORM NAV
BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO											
IF	ESBUB (IAF)	N05°39'52.65"	W076°24'48.38"	FB	X	X	X	6000+	X	X	RNP1
TF	MOTBI (IF)	N05°34'48.73"	W076°28'1.35"	FB	218°(212.4°T)	6	R	4000+	X	X	RNP1
TF	NELIG (FAP)	N05°38'33.86"	W076°33'55.92"	FB	308°(302.4°T)	7	X	1830+	X	X	RNP1
TRANSICION ILS IUIB											
TF	RWY31 (MAPt)	N05°41'14.67"	W076°38'9.18"	FO	308°(302.4°T)	5	X	260+	X	3°	ILS
TF	TILPI (MAF)	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308°(302.4°T)	2.7	R	1200 +	X	3.5%	RNP1
DF	ATOMU (MAHF)	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FO	X	10	X	3000 +	X	3.5%	RNP1
BARRA EN T TRAMO LATERAL IZQUIERDO											
IF	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FB	X	X	X	5000+	X	X	RNP1
TF	MOTBI (IF)	N05°34'48.73"	W076°28'1.35"	FB	038°(032.4°T)	6	L	4000+	X	X	RNP1
TF	NELIG (FAP)	N05°38'33.86"	W076°33'55.92"	FB	308°(302.4°T)	7	X	1830+	X	X	RNP1
TRANSICION ILS IUIB											
TF	RWY31 (MAPt)	N05°41'14.67"	W076°38'9.18"	FO	308°(302.4°T)	5	X	260+	X	3°	ILS
TF	TILPI (MAF)	N05°42'42.97"	W076°40'28.25"	FO	308°(302.4°T)	2.7	R	1200 +	X	3.5%	RNP1
DF	ATOMU (MAHF)	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FO	X	10	X	3000 +	X	3.5%	RNP1

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI/ IAC ILS-Y RWY 31

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 NAV
HM	ATOMU (MAHF)	N05°52'35.51"	W076°38'54.06"	FO	317°(312.0°T)	137° (132.0°T)	L	3000	230	1MIN /1 MIN 30	RNP1

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI/ IAC ILS-Y RWY 31

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 NAV
HM	PABUX (IAF)	N05°29'44.82"	W076°31'14.32"	FO	218°(212.0°T)	038° (032.0°T)	L	5000	230	1MIN /1 MIN 30	RNP1

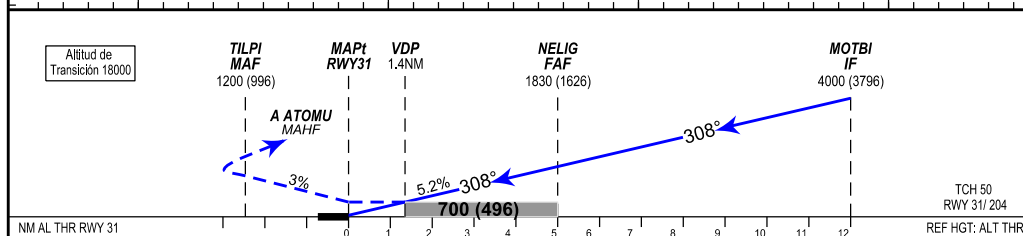
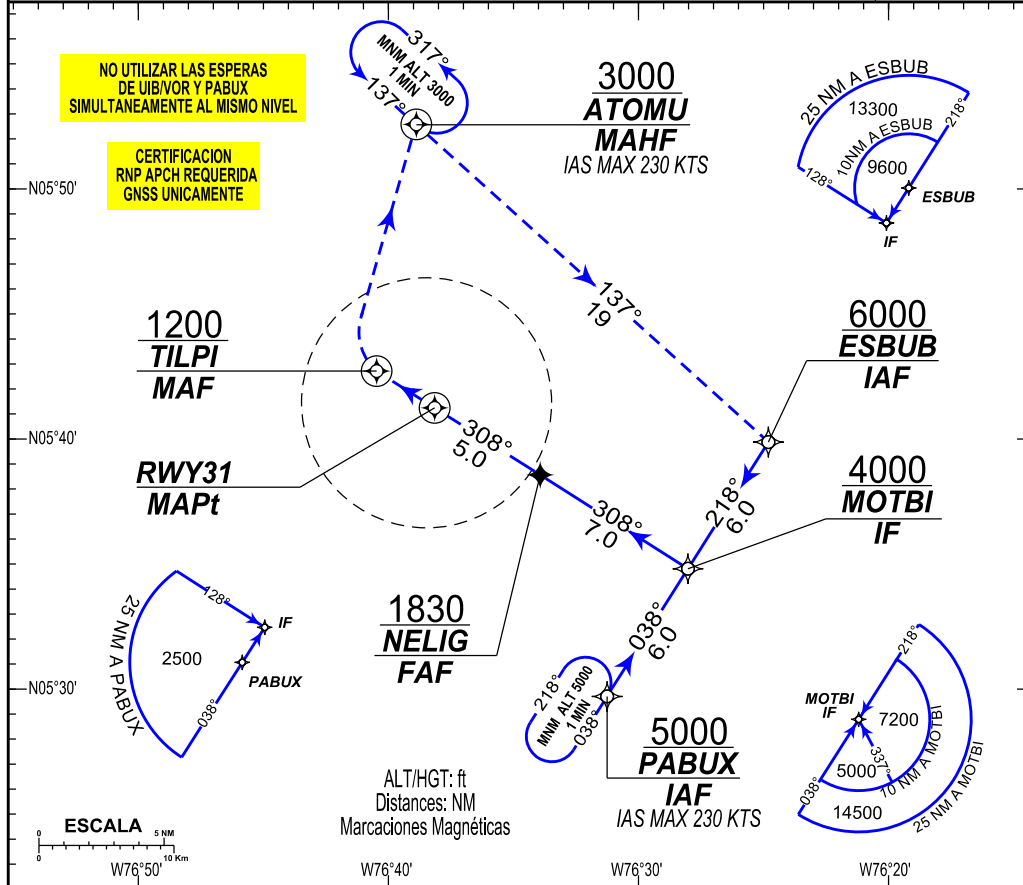
IAC RNAV

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS OACI
ICAO INSTRUMENT APPROACH
CAT: A/B/C
ELV. AD: 204, THR 31: 204

QUIBDO
EL CARAÑO
RNAV (GNSS)
RWY 31

ACC: MEDELLÍN Control 127.2 MHz, Frecuencia Alterna 121.1 MHz.
TWR: EL CARAÑO Torre/ Tower: 118.4 MHz

DECL/ ARP
5°9'W/14
VAR: 0°8'W/Año



APP FRUSTRADA: RUMBO DE PISTA HASTA TILPI (MAF), LUEGO VIRAJE DERECHA HACIA LA ESPERA DE ATOMU (MAHF) EN ASCENSO A 3000 Ft. GRADIENTE ASCENCIONAL MINIMA 3.5%

MISSED APPROACH: RUNWAY HEADING TO TILPI (MAF), THEN RIGHT TURN TO ATOMU (MAHF) HOLDING PATTERN, CLIMBING TO 3000 Ft. MINIMUM CLIMB GRADIENT 3.5%

C A T	LNAV		CIRCULAR CIRCLING		MNM AD: Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.										
	OCA(H)	VISIBILIDAD	OCA (H)	VISIBILIDAD	FAF A MAPt 5 NM					ALTITUDE VS DISTANCE GNSS TO THR 31					
A	700 (496)	2500	800(596)	2500	GS	90	120	140	160	NM	5	4	3	2	1
B		2700	900(696)	3600	min:seg	3:20	2:30	2:09	1:52						
C					ft/min	474	632	737	843	ft	1834	1518	1202	886	570

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI/ IAC RNAV (GNSS) RWY 31

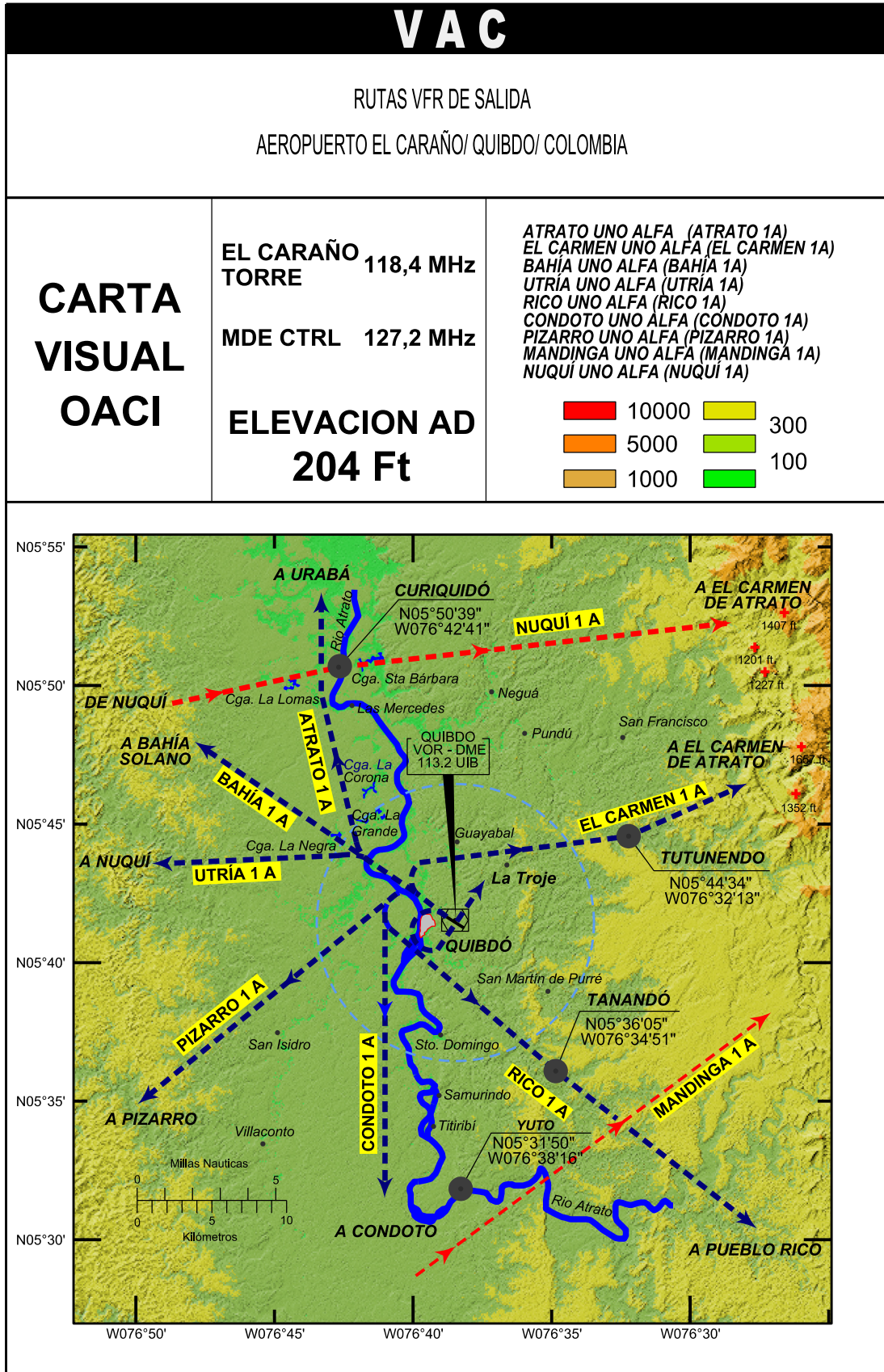
PATH TERM	NOMBRE PUNTO DE RECORRIDO	LATITUD (NORTE) 0°/0'/0.00"	LONGITUD (WHISKEY) 0°/0'/0.00"	FB FO	RUMBO (T°) M°	DISTANCIA ENTRE PUNTOS (NM)	DIRECCION DEL VIRAJE	ALTITUD	LIMITE DE VELOCIDAD (Kts)	VPA	PERFORM DE NAV
BARRA EN T TRAMO LATERAL DERECHO											
IF	ESBUB (IAF)	N05°39'52,65"	W076°24'48,38"	FB	X	X	X	6000+	X	X	RNP APCH
TF	MOTBI (IF)	N05°34'48,73"	W076°28'1,35"	FB	218°(212,4°T)	6	R	4000+	X	X	RNP APCH
TF	NELIG(FAF)	N05°38'33,86"	W076°33'55,92"	FB	308°(302,4°T)	7	X	1830+	X	X	RNP APCH
TF	RWY31 (MAPt)	N05°41'14,67"	W076°38'9,18"	FO	308°(302,4°T)	5	X	260 +	x	5,2%	RNP APCH
TF	TILPI (MAF)	N05°42'42,97"	W076°40'28,25"	FO	308°(302,4°T)	2,7	R	1200 +	X	3%	RNP APCH
DF	ATOMU(MAHF)	N05°52'35,51"	W076°38'54,06"	FO	X	10	X	3000 +	X	3%	RNP APCH
BARRA EN T TRAMO LATERAL IZQUIERDO											
IF	PABUX (IAF)	N05°29'44,82"	W076°31'14,32"	FB	X	X	X	5000+	X	X	RNP APCH
TF	MOTBI (IF)	N05°34'48,73"	W076°28'1,35"	FB	038°(032,4°T)	6	L	4000+	X	X	RNP APCH
TF	NELIG(FAF)	N05°38'33,86"	W076°33'55,92"	FB	308°(302,4°T)	7	X	1830+	X	X	RNP APCH
TF	RWY31 (MAPt)	N05°41'14,67"	W076°38'9,18"	FO	308°(302,4°T)	5	X	260 +	x	5,2%	RNP APCH
TF	TILPI (MAF)	N05°42'42,97"	W076°40'28,25"	FO	308°(302,4°T)	2,7	R	1200 +	X	3%	RNP APCH
DF	ATOMU(MAHF)	N05°52'35,51"	W076°38'54,06"	FO	X	10	X	3000 +	X	3%	RNP APCH

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI/ IAC RNAV (GNSS) RWY 31

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	ATOMU (MAHF)	N05°52'35,51"	W076°38'54,06"	FO	317°(312,0°T)	137° (132,0°T)	L	3000	230	1MIN /1 MIN 30	RNP1

QUIBDO / EL CARAÑO
SKUI/ IAC RNAV (GNSS) RWY 31

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	PABUX (IAF)	N05°29'44,82"	W076°31'14,32"	FO	218°(212,0°T)	038° (032,0°T)	L	5000	230	1MIN /1 MIN 30	RNP1



**RUTAS NORMALIZADAS VFR
AEROPUERTO EL CARAÑO. SKUI – QUIBDÓ**

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN: Las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR, desde y hacia el aeropuerto "El Caraño" de Quibdó procederán a sobrevolar y notificar los siguientes puntos visuales:

EL CARMEN DE ATRATO	05 53 57 N 076 08 31 W
CONDOTO	05 05 04 N 076 42 04 W
PUEBLO RICO	05 12 03 N 076 07 12 W
TANANDÓ	05 36 05 N 076 34 51 W
YUTO	05 31 50 N 076 38 16 W
TUTUNENDO	05 44 34 N 076 32 13 W
CURIQUIDÓ	05 50 39 N 076 42 41 W
NUQUÍ	05 41 59 N 077 15 06 W
BAHÍA SOLANO	06 12 06 N 077 23 38 W
PIZARRO	04 57 37 N 077 21 49 W

1. RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA VISUAL PISTA 13/31

ATRATO UNO ALFA (ATRATO 1 A): Despegando del aeropuerto El Caraño, la aeronave procederá con rumbo "NW" y se mantendrá al costado "W" del Río Atrato, para proceder luego con rumbo Norte hacia el área de Urabá, manteniendo altitud Par + 500 Ft.

EL CARMEN UNO ALFA (EL CARMEN 1 A): La Aeronave deberá despegar con rumbo hacia el "E" para sobrevolar la población de TUTUNENDO, posterior procederá hacia la población de EL CARMEN DE ATRATO para ingresar a la TMA de MDE. Despegando pista 33 la Torre de Control deberá especificar el sentido del viraje, en caso de viraje izquierda la aeronave cruzará sobre la estación y procederá hacia TUTUNENDO, manteniendo altitud Impar + 500 Ft.

BAHÍA UNO ALFA (BAHÍA 1 A): Las aeronaves despegando deberán proceder con rumbo "NW" para sobrevolar la Serranía del Baudó con rumbo hacia la población de BAHÍA SOLANO, manteniendo altitud Par + 500 Ft.

UTRÍA UNO ALFA (UTRÍA 1 A): Despegar con rumbo hacia el "W" y proceder hacia la Serranía del Baudó, posterior volar hacia la población de NUQUÍ manteniendo altitud Par + 500 Ft.

RICO UNO ALFA (RICO 1 A): Las aeronaves despegando procederán con rumbo "SE" hacia la población de TANANDÓ, posterior deberán dirigirse hacia PUEBLO RICO, para ingresar a la TMA de PEI, con altitud Impar + 500 Ft.

CONDOTO UNO ALFA (CONDOTO 1 A): Proceder con rumbo Sur manteniéndose al costado "W" del Río Atrato hacia la población de CONDOTO, manteniendo altitud Par + 500 Ft.

PIZARRO UNO ALFA (PIZARRO 1 A): Despegar con rumbo "SW" hacia la población de PIZARRO manteniendo altitud Par + 500 Ft.

NUQUÍ UNO ALFA (NUQUÍ 1 A): Las aeronaves en sobrevuelo desde NUQUI hacia la TMA de MDE, deberán mantenerse al Norte del CTR de QUIBDÓ, procediendo desde NUQUÍ, hacia la población de CURIQUIDÓ y luego hacia EL CARMEN DE ATRATO, manteniendo altitud Impar + 500 Ft.

MANDINGA UNO ALFA (MANDINGA 1 A): Aeronaves en sobrevuelo desde el área de PIZARRO y CONDOTO con rumbo hacia la TMA de MDE, se mantendrán al "S" del CTR de QUIBDÓ, procediendo al sur de la población de YUTO y posterior al sur de EL CARMEN DE ATRATO, manteniendo altitud Impar + 500 Ft.

2. TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

Las aeronaves despegando con plan de vuelo VFR del aeropuerto El Caraño de Quibdó deberán hacer contacto en frecuencia 118,4 MHz. Si el destino de la aeronave es un aeropuerto No Controlado ubicado en el área del Chocó, deberán mantener esta frecuencia hasta 10 NM fuera del aeropuerto de destino y luego comunicar en frecuencia de auto anuncios 122,9 MHz. El piloto deberá notificar su arribo por el medio más ágil disponible a la Torre de Control El Caraño.

Si el destino de la aeronave se encuentra dentro de la TMA de MDE, o sobrevuela este espacio aéreo, la aeronave deberá hacer contacto en frecuencia 127,2 MHz MDE CTRL, una vez lo indique la Torre de Control El Caraño.

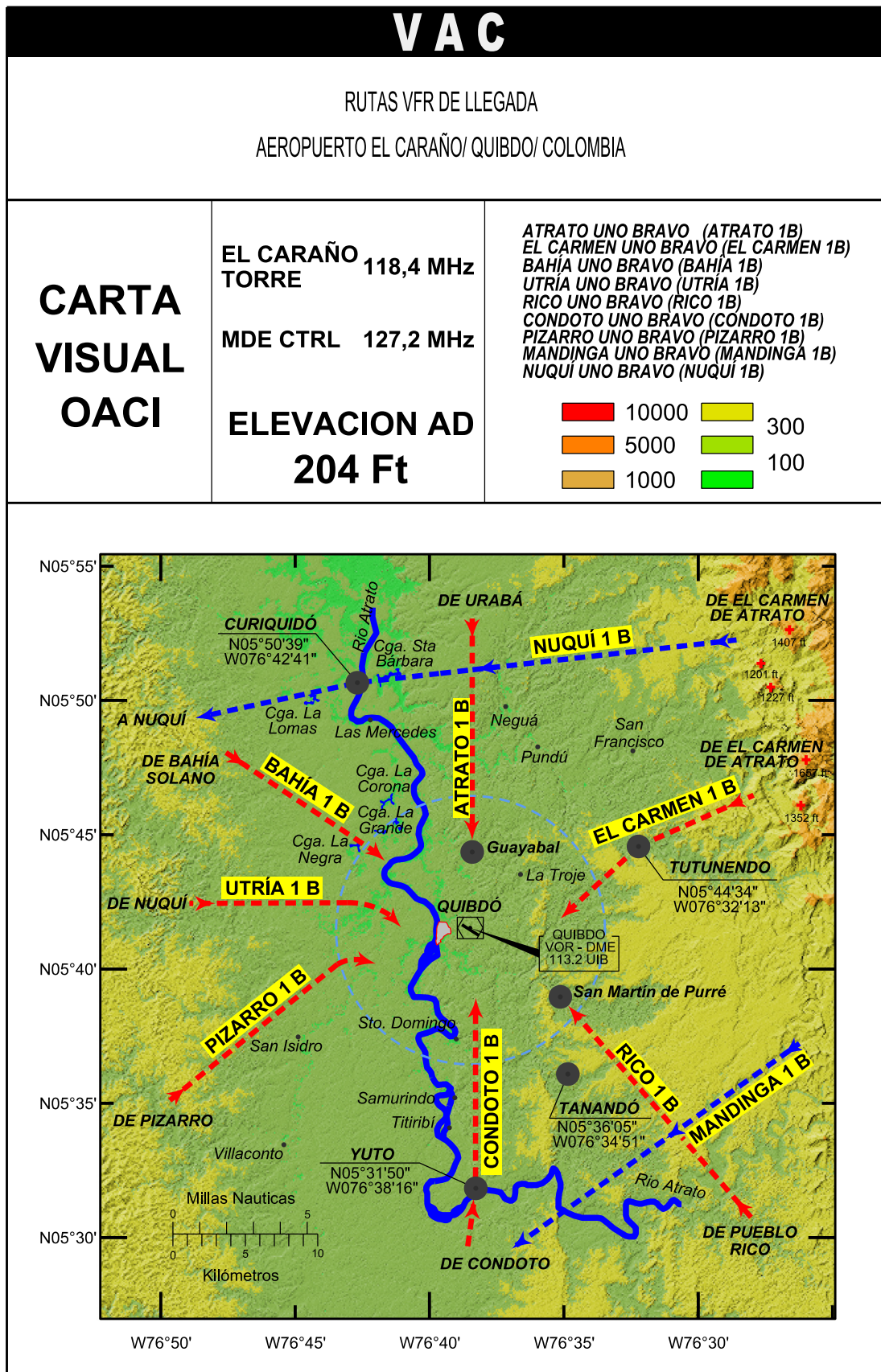
Para las aeronaves procediendo vía PUEBLO RICO, hacia la TMA de PEI, deberán hacer contacto con PEI APROXIMACIÓN en frecuencia 120,7 MHz, una vez así lo indique la Torre de Control El Caraño.

Las aeronaves Procediendo con rumbo Sur, hacia la Población de CONDOTO, deberán efectuar contacto con frecuencia 126,7 MHz, CALI

CTRL, una vez así lo indique la Torre de Control El Caraño.

Aquellas aeronaves ingresando hacia el área de Quibdó deberán efectuar contacto con Torre de control El Caraño 118,4 MHz para recibir autorización de ingreso al circuito de tránsito de aeródromo.

NOTA: NO SE PODRÁ SOBREVOLAR EL CTR DE QUIBDÓ NI CRUZAR LAS TRAYECTORIAS DE SALIDA Y LLEGADA DE LOS VUELOS IFR, SIN PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA TORRE DE CONTROL EL CARAÑO. AQUELLAS AERONAVES OPERANDO EN CERCANÍAS DEL CTR DEBERÁN MANTENER ESCUCHA PERMANENTE EN FRECUENCIA 118,4 MHZ CON EL FIN DE RECIBIR INFORMACIÓN DE TRÁNSITO Y EVITAR CONFLICTOS CON EL TRÁNSITO IFR.



**RUTAS NORMALIZADAS VFR
AEROPUERTO EL CARAÑO. SKUI - QUIBDÓ**

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN: Las aeronaves volando bajo reglas de vuelo VFR, desde y hacia el aeropuerto "El Caraño" de Quibdó procederán a sobrevolar y notificar los siguientes puntos visuales:

EL CARMEN DE ATRATO	05 53 57 N 076 08 31 W
CONDOTO	05 05 04 N 076 42 04 W
PUEBLO RICO	05 12 03 N 076 07 12 W
TANANDÓ	05 36 05 N 076 34 51 W
YUTO	05 31 50 N 076 38 16 W
TUTUNENDO	05 44 34 N 076 32 13 W
CURIQUIDÓ	05 50 39 N 076 42 41 W
NUQUÍ	05 41 59 N 077 15 06 W
BAHÍA SOLANO	06 12 06 N 077 23 38 W
PIZARRO	04 57 37 N 077 21 49 W

1. RUTAS NORMALIZADAS DE LLEGADA VISUAL PISTA 13/31

ATRATO UNO BRAVO (ATRATO 1 B): Las aeronaves procediendo desde el área de Urabá por el Norte, ingresarán por el costado "E" del Río Atrato, con altitud Impar + 500 Ft. Una vez ingresando al CTR del Caraño deberán recibir instrucciones de la Torre de Control para ingreso al circuito de tránsito de aeródromo.

EL CARMEN UNO BRAVO (EL CARMEN 1 B): Ingresando desde la TMA de MDE, procederán vía las poblaciones de EL CARMEN DE ATRATO y TUTUNENDO, manteniendo altitud Par + 500 ft, hasta recibir instrucción ATC.

BAHÍA UNO BRAVO (BAHÍA 1 B): Aeronaves volando desde la población de BAHÍA SOLANO, procederán a sobrevolar la Serranía del Baudó y luego el río Atrato, manteniendo altitud Impar + 500, para recibir autorización ATC por parte de la Torre de Control.

UTRÍA UNO BRAVO (UTRÍA 1 B): Las aeronaves ingresando por el "W" desde NUQUÍ, sobrevolarán la Serranía del Baudó manteniendo altitud Impar + 500 Ft. Posterior hacia el río Atrato para recibir autorización ATC.

RICO UNO BRAVO (RICO 1 B): Procediendo desde la TMA de PEI vía la población de PUEBLO RICO, la aeronave se mantendrá al Norte de la población de TANANDÓ hasta recibir autorización ATC. Se deberá mantener altitud Par + 500 Ft.

CONDOTO UNO BRAVO (CONDOTO 1 B): Para las aeronaves procediendo del Sur vía la población de CONDOTO, sobrevolar la población de YUTO y proceder por el costado "E" del Río Atrato, manteniendo altitud Impar + 500 Ft.

PIZARRO UNO BRAVO (PIZARRO 1 B): Desde la población de PIZARRO, mantenerse al costado "W" del río Atrato hasta recibir autorización por parte del ATC. La aeronave deberá mantener altitud Impar + 500 Ft.

NUQUI UNO BRAVO (NUQUI 1 B): Aquellas aeronaves en sobrevuelo desde la TMA de MDE hacia el aeropuerto de NUQUÍ, deberán proceder por el Norte del CTR de QUIBDÓ, vía las poblaciones de EL CARMEN DE ATRATO, CURIQUIDÓ y posterior hacia la Serranía del Baudó, manteniendo altitud Par + 500 Ft.

MANDINGA UNO BRAVO (MANDINGA 1 B): Aeronaves en sobrevuelo desde la TMA de MDE, deberán proceder por el Sur de EL CARMEN DE ATRATO, el Sur de la población de YUTO y posterior hacia las poblaciones de CONDOTO y PIZARRO, manteniéndose siempre al "S" del CTR de QUIBDÓ. Se deberá mantener altitud Par + 500 Ft.

2. TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

Las aeronaves despegando con plan de vuelo VFR del aeropuerto El Caraño de Quibdó deberán hacer contacto en frecuencia 118,4 MHz. Si el destino de la aeronave es un aeropuerto No Controlado ubicado en el área del Chocó, deberán mantener esta frecuencia hasta 10 NM fuera del aeropuerto de destino y luego comunicar en frecuencia de auto anuncios 122,9 MHz. El piloto deberá notificar su arribo por el medio más ágil disponible a la Torre de Control El Caraño.

Si el destino de la aeronave se encuentra dentro de la TMA de MDE, o sobrevuela este espacio aéreo, la aeronave deberá hacer contacto en frecuencia 127,2 MHz MDE CTRL, una vez lo indique la Torre de Control El Caraño.

Para las aeronaves procediendo vía PUEBLO RICO, hacia la TMA de PEI, deberán hacer contacto con PEI APROXIMACIÓN en frecuencia 120,7 MHz, una vez así lo indique la Torre de Control El Caraño.

Las aeronaves Procediendo con rumbo Sur, hacia la Población de CONDOTO, deberán efectuar contacto con frecuencia 126,7 MHz, CALI CTRL, una vez así lo indique la Torre de Control El Caraño.

Aquellas aeronaves ingresando hacia el área de Quibdó deberán efectuar contacto con Torre de control El Caraño 118,4 MHz para recibir autorización de ingreso al circuito de tránsito de aeródromo.

NOTA: NO SE PODRÁ SOBREVOLAR EL CTR DE QUIBDÓ NI CRUZAR LAS TRAYECTORIAS DE SALIDA Y LLEGADA DE LOS VUELOS IFR, SIN PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA TORRE DE CONTROL EL CARAÑO. AQUELLAS AERONAVES OPERANDO EN CERCANÍAS DEL CTR DEBERÁN MANTENER ESCUCHA PERMANENTE EN FRECUENCIA 118,4 MHZ CON EL FIN DE RECIBIR INFORMACIÓN DE TRÁNSITO Y EVITAR CONFLICTOS CON EL TRÁNSITO IFR.

CARTA DE VISIBILIDAD

QUIBDO / EL CARAÑO / COLOMBIA

ELEVACIÓN AD	62.08mts - 204ft	CONVENCIONES	ELEVACIÓN (ft)
El Caraño TWR	118.4 MHz	PISTA	39 - 385
Medellin Control	127.2 MHz	VIAS	386 - 1070
	121.1 MHz	HIDROGRAFIA	1071 - 1760
		POBLACIONES	1761 - 2445
		MAX. ALTURAS	2446 - 3135
			3136 - 3480



PAGINA
DEJADA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO