

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERÓDROMO

MMMX – MÉXICO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
BENITO JUAREZ

MMMX AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO		
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:	192611.027N 0990419.098W entre pistas 05L/23R y 05R/23L
2	Dirección y distancia desde la ciudad:	0
3	Elevación/temperatura de referencia:	2230 M (7316 FT) / 27° C
4	Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:	En preparación
5	Variación magnética/Cambio anual:	6° E JUN 2008 /
6	Administración: Dirección: Teléfono: Fax: Telex:	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México Aeropuerto Internacional Benito Juárez 3er piso Sala Internacional Av. Cap. Carlos León s/n Del. Venustiano Carranza C. P. 15620 55713007, 24822400 58028107
7	Tipo de tránsito permitido:	IFR
8	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO		
1	AD:	H24
2	Aduanas e inmigración:	
3	Dependencias de Sanidad:	
4	Oficina de notificación AIS:	
5	Oficina de notificación ATS (ARO):	
6	Oficina de notificación MET:	
7	ATS:	
8	Abastecimiento de combustible:	
9	Servicios de escala:	
10	Seguridad:	
11	Descongelamiento:	NIL
12	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO		
1	Instalaciones de manipulación de la carga:	Si
2	Tipos de combustible/lubricante:	Gasavión 100/130, Turbosina JET A-1
3	Instalaciones/capacidad de abastecimiento:	Gasavión 100/130: 100, 000 L Turbosina JET A-1: 22, 000, 000 L
4	Instalaciones de descongelamiento:	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes:	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.5 - INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS		
1	Hoteles:	Si
2	Restaurantes:	
3	Transporte:	
4	Instalaciones y servicios médicos:	
5	Oficinas Bancarias y de correos:	
6	Oficina de turismo:	
7	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.6 - SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS		
1	Categoría del AD para la extinción de incendios:	IX
2	Equipo de salvamento:	5 unidades de ataque, 1 unidad Escala, 4 unidades de evacuación, 3 cisternas de 45,000 L. y 2 cisternas de 10,000 L.
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:	Equipo de levante y arrastre con capacidad máxima de recuperación de aeronaves hasta B767, Grupo CORA
4	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.7 - DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACION DEL AÑO - REMOCION DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE		
1	Tipos de equipo de limpieza:	5 barredoras de succión, 2 barredoras mecánicas, 1 barredora magnética y 2 molotes de arrastre.
2	Prioridades de limpieza:	Pistas, calles de rodajes y plataformas.
3	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.8 - DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Superficie y resistencia de la plataforma:	Plataforma Sur:	PCN 40/F/C/X/T ASPH
		Plataforma Central	PCN 59/R/BW/T ASPH
			PCN 100/R/C/X/T Concreto Hidráulico
		Plataforma Remota Norte	PCN 57/R/C/X/T Concreto Hidráulico
		Plataforma Aduana	PCN 82/R/AW/T ASPH
		Plataforma Oriente	PCN 100/F/C/X/T ASPH
		Plataforma Tango	PCN 33/F/D/X/T ASPH
		Plataforma Tango Sur 1	PCN 42/R/C/X/T Concreto hidráulico
		Plataforma T2	PCN 120/R/C/X/T Concreto hidráulico
		Plataforma Tango Sur 2	PCN 37/R/BW/T Concreto hidráulico
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje	Plataforma Remota T2	PCN 120/R/C/X/T Concreto hidráulico
		A: 23 M ASPH PCN 85/F/B/X/T	D: 23 M ASPH
		A1: 25 M ASPH PCN 120/F/D/X/T	ENTRE 23L Y E-2 PCN 100/F/C/X/T
		A2: 23 M ASPH PCN 83/F/C/X/T	D: 25 M ASPH
		A4: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T	ENTRE E-2 Y A-5 PCN 120/F/C/X/T
		A5: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T	D1: 23M ASPH PCN 100/F/C/X/T
		B: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	E: 23 M ASPH
		B1: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	ENTRE 05L Y PH PCN 100/F/C/X/T
		ENTRE 05R/23L Y A PCN 106/F/C/X/T	ENTRE PH Y B3 PCN 120/F/C/X/T
		B2: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	E1: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T
		B3: 23 M ASPH PCN 73/F/C/X/T	E2: 23 M ASPH PCN 75/F/C/X/T
		B4: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	F: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T
		B5: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	G: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T
		B6: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	ENTRE PISTAS 05L/23R-05R/23L 25 M
		B7: 23 M ASPH PCN 75/F/C/X/T	ASPH PCN 100/F/C/W/T
		B8: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	H: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T
		B9: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	H1: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T
		C: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	J: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T
3	Emplazamiento y elevación ACL:	C1: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	K: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T
		C2: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	L: 25 M ASPH PCN 120/F/C/X/T
		C3: 23 M ASPH PCN 100/F/C/X/T	PH: 25 M ASPH PCN 120/F/A/X/T
4	Puntos de verificación VOR/INS:	NIL	
5	Observaciones:	- RODAJE H-1 NO PODRAN TRANSITAR AERONAVES CON ENVERGADURA MAYOR A 38M (B-757). - RODAJE A ENTRE PISTAS 05L/05R CERRADO CUANDO LAS OPERACIONES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE SE EFECTUEN POR CABECERAS PISTAS 23L/23R. - RODAJE B TRAMO PARALELO A PISTA 05L-23R NO PODRAN TRANSITAR AERONAVES CLAVE DE REFERENCIA E Y F CUANDO SE TENGAN OPERACIONES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE DE AERONAVES CLAVE DE REFERENCIA E EN PISTA 05L-23R. - NO PODRAN TRANSITAR AERONAVES CON ENVERGADURA MAYOR A 36M (B737-900 WINGLETS): RODAJE A. RODAJE B-1 ENTRE PISTA 05R Y RODAJE A. RODAJE B-4 ENTRE PISTA 05R Y RODAJE A-5. RODAJE E ENTRE RODAJE PH Y A-4. - APARTADERO DE ESPERA EN RODAJE B-2 ENTRE PISTAS 05L/05R UTILIZABLE PARA AERONAVES CON ENVERGADURA IGUAL O MENOR A 36M (B737-900 WINGLETS)	

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

1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves	Si
2	Señales y LGT de RWY y TWY:	Si
3	Barras de parada:	No
4	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En las áreas de aproximación/TKOF			En el área de circuito y en el AD		Observaciones
1			2		3
RWY/área afectada	Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT	Coordenadas	Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT	Coordenadas	
a	b	c	d	e	f
NIL					

MMMX AD 2.11 - INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET asociada:	O.S.I.V. (Oficina de Servicios e Información de Vuelo)
2	Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario:	H24
3	Oficina responsable de la preparación TAF. Periodos de validez:	CAPMA H24
4	Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión:	NIL
5	Aleccionamiento/consulta proporcionados:	Briefing y vía telefónica
6	Documentación de vuelo: Idioma(s) utilizado(s):	Información alfanumérica (METAR, TAF, Avisos CT y SIGMETS)
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta:	Mapas de tiempo significativo, de vientos y temperaturas en altura
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información:	Monitor para presentar imágenes y gráficas
9	Dependencias ATS que reciben información:	TWR y Centro de Control
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.):	CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) H24 México, D. F. Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520

MMMX AD 2.12 - CARACTERÍSTICAS FISICAS DE LAS PISTAS

Designadores NR RWY	BRG GEO y MAG	Dimensiones de RWY (M)	Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY	Coordenadas THR	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión
1	2	3	4	5	6
05L	059.34 GEO 053.34 MAG	3723 x 45	PCN / 100/F/D/X/T ASPH	19 25 47.05 N 099 05 12.01 W	THR 2227.78 M 7309 FT
23R	239.35 GEO 233.35 MAG	3730 x 45	PCN / 100/F/D/X/T ASPH	19 26 36.20 N 099 03 44.54 W	THR 2228.44 M 7311 FT
05R	059.40 GEO 053.40 MAG	3985 x 45	PCN / 100/F/D/X/T ASPH	19 25 44.79 N 099 04 55.64 W	THR 2226.91 M 7306 FT
23L	239.41 GEO 233.41 MAG	3985 x 45	PCN / 100/F/D/X/T ASPH	19 26 41.78 N 099 03 14.01 W	THR 2228.59 M 7312 FT
Pendiente de RWY-SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
1%	05L: 266	NIL	3610 x 150	NIL	RESA 240 M X 90 M
1%	23R: 142	NIL	3610 x 150	NIL	RESA 240 M X 90 M
1%	05R: 0	NIL	4105 x 300	NIL	RESA 240 M X 90 M
1%	23L: 80	NIL	4105 x 300	NIL	RESA 240 M X 90 M

MMMX AD 2.13 - DISTANCIAS DECLARADAS

Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
05L	3457	3457	3723	2972	NIL
23R	3588	3588	3730	3082	NIL
05R	3985	3985	3985	3530	NIL
23L	3905	3905	3985	3825	NIL

MMMX AD 2.14 - LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

Designador RWY	Tipo LGT APCH LEN INTST	Color LGT THR WBAR	PAPI VASIS (MEHT)	LEN, LGT TDZ	Longitud, espaciado, color, INTST LGT eje RWY	Longitud, espaciado, color, INTST LGT borde RWY	Color WBAR LGT extremo RWY	LEN (M) color LGT SWY	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05L	SALS 420 M Variable	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	3963 M 60 M Blanco variable	Rojo	266 M Rojo	THR con REIL
23R	SALS 420 M Variable	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	3963 M 60 M Blanco variable	Rojo	142 M Rojo	THR con REIL
05R	PALS 780 M Variable	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	3985 M 60 M Blanco variable	Rojo	NIL	NIL
23L	PALS 900 M Variable	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	3985 M 60 M Blanco variable	Rojo	80 M Rojo	NIL

MMMX AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:	NIL
2	Emplazamiento WDI y LGT:	1 cercano a TWY B-4 entre pistas iluminado. 1 cercano a TWY E-2 entre pistas iluminado. 1 cercano a THR 23L entre 23L y TWY D iluminado.
3	Luces de borde y de eje de TWY:	De borde azul / No disponible en eje de rodaje
4	Fuente auxiliar de energía: Tiempo de conmutación:	4 UPS, 4 plantas de emergencia sin corte de energía
5	Observaciones:	Doble circuito en luces de borde de ambas pistas.

MMMX AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO:	H13 19 25 54.7446N 099 03 51.9640W H31 19 25 54.1905N 099 03 51.4349W
2	Elevación de TLOF y/o FATO M/FT:	2223 M / 7293 FT
3	Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO:	100 M x 18 M PCN 100/F/C/X/T ASPH, Señales de TLOF y FATO
4	BRG geográficas y MAG de FATO:	H31 310° MAG H13 130° MAG
5	Distancia declarada disponible:	100 M
6	Luces APP y FATO:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.17 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Designación y límites laterales:	VER SECCION ENR-2
2	Límites verticales:	
3	Clasificación del espacio aéreo:	
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s):	
5	Altitud de transición:	
6	Observaciones:	NIL

MMMX AD 2.18 - INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
PDC	Autorización México	122.1MHZ	H24	NIL
SMC	Terrestre México Norte	121.85 MHZ	H24	NIL
SMC	Terrestre México Sur	121.0 MHZ	H24	NIL
SMC	Terrestre México Suroeste	122.80 MHZ	H24	NIL
TWR	Torre México	118.55 MHZ	H24	NIL
TWR	Torre México	118.7 MHZ	H24	NIL
TWR	Helicópteros México	118.15 MHZ	1300/0300 TSC 1200/0200 TVC	NIL
SALIDAS E	Salidas México	120.5 MHZ	H24	NIL
SALIDAS W	Salidas México	129.10 MHZ	H24	NIL
LLEGADAS	Llegadas México	129.6 MHZ	H24	NIL
APP	Aproximación México	121,2 MHZ	H24	NIL
FIS	Información México	126.9 MHZ	H24	NIL
FPQ	Información de Vuelo México	126.90 MHZ	H24	Plan de Vuelo Grabado Tel: (55) 55 58 92 66
D – ATIS	Información México	127.650 MHZ	H24	NIL
EMERG	Emergencia México	121.5 MHZ	H24	NIL

MMMX AD 2.19 - RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Tipo de ayuda, CAT de ILS/MLS (Para VOR/ILS/MLS, se indica VAR)	ID	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora	Elevación de la antena transmisora del DME	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME 6° E JUN 2008	MEX	115.9 MHZ	H24	192617.58 N 0990407.68 W	2230 M	NIL
VOR/DME 6° E JUN 2008	SMO	112.1 MHZ	H24	193320.00 N 0991342.00 W	NIL	NIL
ILS/DME CAT 1						Angulo 3.0 DEG RDH 16.45 M (54 FT) Altura de Intersección DH: 284 FT FAF: 1510 FT
LOC 05R 6° E JUN 2008	IMWX	109.1 MHZ	H24	192648.23 N 0990302.66 W	NIL	
GP 05R		331.4 MHZ	H24	192545.66 N 0990444.01 W	NIL	
ILS/DME CAT 1						Angulo 3.0 DEG RDH 17.67 M (58 FT) Altura de Intersección DH: 200 FT FAF: 1353 FT
LOC 23L 6° E JUN 2008	IMEX	109.7 MHZ	H24	192531.61 N 0990519.14 W	NIL	
GP 23L		333.2 MHZ	H24	192640.36 N 0990326.52 W	NIL	

MMMX AD 2.20 REGLAMENTOS DEL TRÁFICO LOCAL

DISPOSICION QUE REGULA LA OPERACIÓN DE AERONAVES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ.

PRIMERO

Cumpliendo con lo establecido en el acuerdo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación, a partir del día 01 de septiembre de 1994, queda cerrado el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para las operaciones de las aeronaves de servicio privado con matrícula XB, las del Estado con matrícula XC y las extranjeras con las siguientes características:

- a) Aeronaves destinadas a vuelos privados.
- b) Aeronaves destinadas a vuelos corporativos internacionales.
- c) Aeronaves destinadas a vuelos de demostraciones internacionales.
- d) Aeronaves destinadas a vuelos de traslado para su internación al país.
- e) Aeronaves de empresa extranjera taxi aéreo para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.

SEGUNDO

A partir de la fecha indicada en el artículo primero, el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, queda cerrado al uso de aeronaves destinadas al servicio público de transporte aéreo, excepto las aeronaves permitidas a:

- a) Operadores regulares nacionales.
- b) Operadores no regulares nacionales de fletamento de pasajeros.
- c) Operadores mexicanos de transporte internacional regular.
- d) Operadores mexicanos de transporte internacional no regular de fletamento de pasajeros.
- e) Operador extranjero de transporte internacional regular.
- f) Operador extranjero de transporte internacional no regular de fletamento de pasajeros.
- g) Operadores nacionales y extranjeros de vuelo de fletamento de carga. Las aeronaves a que se refiere este inciso sólo podrán aterrizar y despegar en el horario señalado en el artículo cuarto.

TERCERO

Los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, deberán tomar con oportunidad y previsión las medidas necesarias para que las actividades que han estado realizando mediante el uso de aeronaves en el citado aeropuerto, no se vean afectadas con motivo de las disposiciones del presente decreto.

CUARTO

Las aeronaves que se encuentren comprendidas en las restricciones contenidas en este Decreto, únicamente podrán hacer uso del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, entre las 11:00 p.m. y 5:59 a.m. hora local, (0500 a las 1159 TSC, 0400 a las 1059 TVC), para trabajos de mantenimiento y reparación, en los talleres ubicados en dicha terminal aérea.

QUINTO

Quedan excluidas del presente Decreto las aeronaves militares, las pertenecientes al Estado Mayor Presidencial, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea de empresas tanto nacionales como internacionales, las de servicio de emergencia, y las aeronaves de ala rotativa, así como las que autorice la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

MEXICO

Toda la Aviación Civil que opera en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez a excepción de la Aviación Comercial Regular, está sujeta a las siguientes disposiciones:

- 1.- Quedan prohibidos los vuelos locales y de prueba dentro de un radio de 100 NM con centro en el VOR/MEX que se originen en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez.
- 2.- Quedan prohibidas las operaciones con plan de vuelo VFR de las aeronaves turboreactoras.
- 3.- Los planes de vuelo se presentarán al Servicio de Despacho SENEAM con 30 min. de antelación al ETD y/o no mayor de 2 hrs., cualquier variación mayor a 30 min. en el ETD deberá comunicarse a Despacho SENEAM.
- 4.- De las 0000/1600 UTC Despacho SENEAM adecuará las horas previstas de salida de forma tal que existan por lo menos 4 min. Entre propuestas ETD.
- 5.- Los pilotos que no llamen en control terrestre antes de su ETD o que no estén listos a la hora indicada por el ATC para su arranque de motores, perderán su lugar asignado y se les reasignará un nuevo NR en el orden de secuencia.

Todos los pilotos de aviación general operando en el aeropuerto, deberán reportar la operación de salida y/o llegada de sus vuelos en la frecuencia 126.9 MHZ a la oficina de servicios de información de vuelo (OSIV) México con los siguientes datos:

A la hora de salida

La hora efectiva de salida;
El nombre del aeropuerto/aeródromo de destino;
El tipo de aeronave.

Ejemplo:	FRASEOLOGIA DE SALIDA	
	PILOTO-	INFORMACION DE VUELO MEXICO DEL XC-JAH (XRAY CHARLIE JULIETT ALFA HOTEL)
	OSIV-	XC-JAH (XRAY CHARLIE JULIETT ALFA HOTEL) INFORMACION DE VUELO MEXICO, PROSIGA

PILOTO- INFORMACION MEXICO SALIDA JAH (JULIETT ALFA HOTEL) SALIDA UNO CINCO CERO CERO, ACAPULCO, CESSNA 500

OSIV- JAH (JULIETT ALFA HOTEL) RECIBIDO

A la hora de llegada:

El tipo de aeronave,
El nombre del aeropuerto/aeródromo de origen,
La hora efectiva de llegada

Ejemplo: **FRASEOLOGIA DE LLEGADA**

PILOTO- INFORMACION DE VUELO MEXICO DEL XB-UEE (XRAY BRAVO UNIFORM ECHO ECHO)

OSIV- XB-UEE (XRAY BRAVO UNIFORM ECHO ECHO) INFORMACION DE VUELO MEXICO, PROSIGA

PILOTO- INFORMACION MEXICO LLEGADA BEECH 200; GUADALAJARA; UNO NUEVE CERO UNO

OSIV- UEE (UNIFORM ECHO ECHO) RECIBIDO

ESTE PROCEDIMIENTO ES COMPLEMENTARIO A LO ESTABLECIDO EN LA SECCION ENR 1.10 PLANIFICACION DE LOS VUELOS, NUMERAL 4 PLAN DE VUELO GRABADO (FPQ)

PROCEDIMIENTOS PARA AERONAVES DE SALIDA, LLEGADA Y ESPERA EN PLATAFORMAS.

El siguiente procedimiento tiene como fundamento el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y Reglamento de Tránsito Aéreo, deberá ser aplicado por toda la aviación que opere en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, la aplicación del siguiente procedimiento no exime al piloto a cumplir los trámites previos al vuelo.

Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa del ATC, excepto los vehículos que circulan en las vialidades establecidas.

Ninguna aeronave podrá cruzar pista alguna sin la autorización explícita de los servicios de Control de Tránsito Aéreo.

El Servicio de Control Terrestre México (SMC) es responsable de:

- a) El control de todas las aeronaves y vehículos dentro del área de maniobras, excepto de los vehículos que circulan en las vialidades de servicio.
- b) Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado de aeronaves que al salir de plataforma penetren al área de maniobras
- c) Expedir autorizaciones e instrucciones de rodaje a las aeronaves.
- d) Comunicar a las aeronaves las posiciones de estacionamiento que asigne el Centro de Control Operativo (CCO).

1. **Salida de plataforma**

- 1.1 Los pilotos de las aeronaves de salida antes de efectuar contacto con los Servicios de Tránsito Aéreo, escucharán el Servicio Automático de Información Terminal (ATIS)
- 1.2 Los pilotos de las aeronaves de salida efectuarán contacto inicial con Autorizaciones México dentro de los 30 minutos anteriores a su ETD autorizado para recabar la autorización ATC del plan de vuelo, informando:

- Posición de estacionamiento
- Tipo de aeronave
- Información ATIS vigente

Ejemplo:“*Autorizaciones México* (identificación) (tipo de aeronave) *en posición* (lugar de estacionamiento) *solicita autorización ATC, destino* (aeropuerto de destino), *información* (ATIS vigente) *recibida*”.

- 1.2.1 Los pilotos de las aeronaves de salida equipadas con ACARS solicitarán su autorización vía DATA LINK conforme al procedimiento publicado.

NOTA: La autorización ATC del Plan de Vuelo tiene una vigencia de 90 minutos a partir del ETD autorizado, motivo por el cual, cualquier aeronave que habiendo recabado su autorización (vía voz ó DATA LINK) y que por cualquier motivo no haya despegado o prevea no despegar dentro de ese lapso, deberá llamar a Autorizaciones México informando su nuevo ETD a fin de mantener vigente su autorización.

- 1.3

Autorizaciones México informará a los pilotos si existe algún tipo de demora
- 1.3.1

Si la demora es nula o igual a 15 minutos, Autorizaciones México informara que no se prevee demora.
- 1.3.2

Si la demora es mayor a 15 minutos, Autorizaciones México dará una Hora Prevista de Puesta en Marcha.
- 1.3.3

Si la demora es indefinida, la aeronave recibirá un número de secuencia en la frecuencia de Control de Secuencia de Salidas del AICM (Metering 124.70 MHZ) y permanecerá a la escucha hasta recibir su código transponder, Hora Prevista de Puesta en Marcha, cambio de frecuencia para iniciar remolque y salida de plataforma
- 1.4

La puesta en marcha de motores se llevará a cabo de acuerdo a los procedimientos de cada Operador y a las restricciones impuestas por la autoridad para cada plataforma de Estacionamiento.
- 1.5

La salida de plataforma se apegará a los procedimientos dispuestos para cada puesto de estacionamiento, además el piloto cuando esté listo a salir de plataforma deberá solicitar instrucciones a:
- 1.5.1

Terrestre Norte cuando se encuentre en las posiciones de estacionamiento Remota Sur, edificio Terminal 1 (posiciones de la 1 a la 36), Remota Norte (posiciones de la 37 a la 40), Aduana (posiciones de la 41 a la 47) y Base de Mantenimiento MRO y su anexo.
- 1.5.1.1

Las aeronaves solicitarán a Terrestre Norte autorización de retroceso remolcado indicando código transponder y posición (puesto de estacionamiento)
- 1.5.1.2

Terrestre Norte autorizará la entrada a la calle de rodaje e informará la pista en uso.
- 1.5.1.3

El piloto avisará a Terrestre Norte cuando esté listo a rodar a la pista en uso.
- 1.5.2

Terrestre Sur cuando se encuentre en las posiciones Oriente (48-51) y los hangares aledaños (Aeroméxico, Interjet, Aerounión), posiciones EA y EB, la salida de los hangares de SAGARPA, Gobernación, SCT, PF, PGR, Magnicharters, Aviaca, las posiciones Tango de la Uno a la Nueve.
- 1.5.2.1

Las aeronaves de las plataformas Oriente, EA, EB, solicitarán a Terrestre Sur autorización de retroceso remolcado indicando código transponder y posición (puesto de estacionamiento)
- 1.5.2.2

Terrestre Sur autorizará la entrada a la calle de rodaje e informará la pista en uso.
- 1.5.2.3

El piloto avisará a Terrestre Sur cuando esté listo a rodar a la pista en uso.
- 1.5.2.4

Si sale de los hangares de SCT, PF, PGR, Gobernación, SAGARPA o de alguna plataforma de la T1 a la T9:
En espera antes de la calle de rodaje E, el piloto avisará a Terrestre Sur cuando esté listo para rodar a la pista en uso indicando código transponder y hangar o plataforma de la que iniciará el rodaje.
- 1.5.3

Terrestre Suroeste cuando se encuentre en las posiciones TA y TB, la salida de los hangares Presidencial, Fuerza Aérea, Marina, Aeroméxico, Banco de México, PF en Alfa, Terminal Dos (posiciones 52-81) y Plataforma Tango Sur 1 (posiciones 82-85).
- 1.5.3.1

Las aeronaves de las posiciones TA, TB, Plataforma Tango Sur 1, PF, Banco de México y posiciones de la 52 a la 81 solicitarán a Terrestre Suroeste autorización de retroceso remolcado indicando código transponder y posición (puesto de estacionamiento)
- 1.5.3.2

Terrestre Suroeste autorizará la entrada a la calle de acceso a plataforma e informará la pista en uso.
- 1.5.3.3

El piloto avisará a Terrestre Suroeste cuando esté listo para rodar a la pista en uso.
2.

Procedimiento de demora en Plataforma.
- 2.1

Autorizaciones México informara a los pilotos si existe algún tipo de demora vía voz y lo transferirá a la frecuencia de Control de Secuencia de Salidas del AICM (Metering 124.70 MHZ) para recabar número de secuencia y código transponder.
- 2.2

A las aeronaves de salida que recabaron autorización vía DATA LINK, su autorización no llevará código transponder e incluirá la siguiente leyenda:

HOLDING PROCEDURE IN EFFECT CONTACT IMMEDIATLY ON 124.7 FOR SEQUENCE NUMBER AND SQUAWK
- 2.3

El controlador responsable de la frecuencia de Control de Secuencia de Salidas del AICM (Metering 124.70 MHZ) asignará número de secuencia a las aeronaves que le llamen;
- 2.4

En cuanto se reanuden las operaciones de despegue en el aeropuerto, el controlador de metering comenzará a proporcionar códigos transponder respetando la secuencia establecida, y transferirá a los tráficos a la frecuencia adecuada para iniciar arranque, remolque y salida de plataforma

3. Despegue.

- 3.1 Al recibir la autorización de rodar a posición, el piloto debe asegurar, sin apartarse de los procedimientos de seguridad y operación normal, que será capaz de:
- Entrar a la pista tan pronto la aeronave precedente haya comenzado su carrera de despegue.
 - Haber completado las listas de verificación, dentro de lo posible, antes de entrar a la pista y cualquier verificación que requiera completarse dentro de la pista deberá mantenerse al mínimo requerido. Los pilotos deberán asegurar que son capaces de comenzar la carrera de despegue tan pronto se suministre la autorización de despegue.
 - Los pilotos que no puedan cumplir con estos requerimientos deberán notificarlo al ATC tan pronto sea posible.
 - Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue, recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.
 - Para la pista 23R, si el piloto requiere utilizar la extensión completa de la pista, lo debe notificar al ATC antes de llegar al punto de espera sobre rodaje B.

4. Llegadas

- 4.1 Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, acortar el tiempo de ocupación de la misma y disminuir las aproximaciones frustradas, es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la pista.
- 4.2 Cuando estén en uso pistas 05's:
- Los tráficos rodando en la calle de rodaje Delta cederán el paso a las aeronaves que desalojan la pista 05 derecha en los rodajes Eco y Golf.
 - Los tráficos rodando en la calle de rodaje Bravo cederán el paso a las aeronaves que desalojan la pista 05 izquierda en los rodajes Charlie 2 y Bravo 8.
- 4.2.1 Cuando estén en uso las pistas 23's:
- Los tráficos rodando en la calle de rodaje Delta cederán el paso a las aeronaves que desalojan la pista 23 izquierda en los rodajes Alfa 5 y Eco 1
 - Los tráficos rodando en la calle de rodaje Bravo cederán el paso a las aeronaves que desalojan la pista 23 derecha en el rodaje Bravo 3.
- 4.3 Torre México indicara a las aeronaves aterrizadas el momento de cambiar a Terrestre México.
- 4.4 En configuración de pista 23, Torre México notificará a las aeronaves las posiciones de estacionamiento que asigne el Centro de Control Operativo (CCO).

5. Movimiento de aeronaves de traslado.

- 5.1 El presente procedimiento no exime a los operadores de aeronaves de traslado cumplir con las demás disposiciones que las leyes y reglamentos establecen para su operación.
- 5.2 Las aeronaves de traslado no cruzarán ninguna pista sin la autorización por radiocomunicación explícita de Terrestre México.
- 5.3 Las aeronaves de traslado, remolcadas o por propio impulso, que operen dentro del área de movimiento deberán:
- Contar en el tractor de remolque con equipo transreceptor VHF y faro giratorio en buenas condiciones y encendido durante su movimiento,
 - Ostentar luces de posición durante su traslado en cualquier condición de visibilidad, de día y de noche.
 - Contar con un plano actualizado del aeropuerto.
 - Conocer ampliamente el significado de las señales luminosas para su aplicación en caso de falla de comunicación.
 - Conocer ampliamente la fraseología del ATC para comprender y ejecutar las instrucciones.
- 5.4 Las aeronaves de traslado que requieran entrar al área de maniobras, deberán solicitar autorización de Terrestre México antes de penetrar al área; si el movimiento se desarrolla fuera del área de maniobras, deberán avisar a Terrestre México de sus movimientos, notificando en ambos casos:
- Identificador de la compañía explotadora.
 - Matricula
 - Tipo de aeronave
 - Origen y destino del movimiento.
 - Modo de traslado (remolcado o por propio impulso).

6. Generalidades
- 6.1

El operador coordinará con el Centro de Control Operativo (CCO) el movimiento de sus aeronaves en plataforma cuando se prevea demora en la salida e informará a la Torre de Control de las cancelaciones y cambio de ETD de sus vuelos.
- 6.2

No se acelerarán motores en plataforma, la colocación de la aeronave para iniciar el rodaje será en los puntos establecidos para cada una de las plataformas, donde podrá utilizarse la potencia requerida para romper inercia, tomando las precauciones necesarias para no dañar equipo y personal.
- 6.3

El operador será responsable de estacionar a sus aeronaves o salas móviles en la posición correspondiente.

SERVICIO DE CONTROL TERRESTRE MEXICO

Procedimientos de control terrestre AICM

El servicio de control terrestre se divide en tres sectores: Norte, Sur y Suroeste

Frecuencias de Control:
Norte: 121.85 Mhz
Sur: 121.00 Mhz
Suroeste: 122.80 Mhz

Terrestre Norte:

Tiene a su cargo las posiciones Remota Sur, Terminal Uno (posiciones 1 a la 36), Remota Norte (posiciones 37 a la 40), Aduana (posiciones 41 a la 47) y entrada y salida de la Base de Mantenimiento MRO y Anexo.

Las aeronaves de salida deberán hacer contacto con Terrestre Norte para solicitar el retroceso remolcado y/o entrada a los rodajes.

Terrestre Sur:

Tiene a su cargo las plataformas Oriente (posiciones 48 a la 51) y los hangares aledaños (Aeroméxico, Interjet, Aerounión), posiciones EA y EB, la salida de los hangares de SAGARPA, Gobernación, SCT, PF, PGR, Magnicharters, Aviacsa y las posiciones Tango de la uno a la nueve.

Las aeronaves de salida deberán hacer contacto con Terrestre Sur para solicitar el retroceso remolcado y entrada a los rodajes de las posiciones oriente 48 a la 51, EA, EB y de los hangares Interjet y Aerounión.

Las aeronaves de salida del hangar de Aeroméxico deberán llamar en el Punto Norte o Sur de contacto de salida antes de entrar al rodaje Eco-Alfa.

Y en espera antes de la calle de rodaje Eco los hangares de SAGARPA, Gobernación, SCT, PFP, PGR, Magnicharters, Aviacsa, las posiciones Tango de la uno a la nueve.

Terrestre Suroeste:

Tiene a su cargo las posiciones TA y TB, la salida de los hangares Presidencial, Fuerza Aérea, Marina, Aeroméxico, Banco de México, PFP en Alfa, Terminal Dos (posiciones 52-81) y Plataforma Tango Sur 1 (posiciones 82-85).

Las aeronaves de salida deberán hacer contacto con Terrestre Suroeste para solicitar el retroceso remolcado y/o entrada a los rodajes.