

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERODROMOMMUN - CANCUN
AEROPUERTO INTERNACIONAL

MMUN AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Coordinadas del ARP y emplazamiento en el AD: | 210233.87 N 0865223.52 W centro geométrico del aeropuerto |
| 2 | Dirección y distancia desde la ciudad: | 15 KM al S de Cancún |
| 3 | Elevación/temperatura de referencia: | 7 M (22 FT) / 31° C |
| 4 | Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV: | NIL |
| 5 | Variación magnética/Cambio anual: | 2°W 2017 / |
| 6 | Administración: Dirección: Teléfono: Fax: | Aeropuerto de Cancún, S. A. De C. V. Carretera Cancún – Chetumal, Km. 22 s/n Cancún, Q. Roo. C. P. 77565 (998) 8487 200 (998) 8487 207 |
| 7 | Tipo de tránsito permitido: | VFR / IFR |
| 8 | Observaciones: | Ninguna |

MMUN AD 2.3 – HORAS DE FUNCIONAMIENTO

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

MMUN AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Instalaciones de manipulación de la carga: | Instalaciones de almacenaje y despacho de mercancías ubicadas enfrente de las posiciones 29, 30 y 31 de plataforma de aviación comercial. Equipo de descarga y carga de mercancías de acuerdo al tipo de aeronave proporcionado por las empresas de RAMPA. |
| 2 | Tipos de combustible/lubricante: | GASAVION 100/130 / TURBOSINA JET A |
| 3 | Instalaciones/capacidad de abastecimiento: | Planta de combustibles de Aeropuertos y Servicios Auxiliares TURBOSINA JET A 14 500,000 L GASAVION 100/130 60,000 L Se cuenta con sistema de suministro por líneas subterráneas para cada posición de plataforma de aviación comercial. |
| 4 | Instalaciones de descongelamiento: | NIL |
| 5 | Espacio de hangar para aeronaves visitantes: | NIL |
| 6 | Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes: | NIL |
| 7 | Observaciones: | Ninguna |

MMUN AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

| | | |
|---|------------------------------------|--|
| 1 | Hoteles: | Disponibles en la ciudad |
| 2 | Restaurantes: | Disponibles en el aeropuerto y en la ciudad |
| 3 | Transporte: | Taxis, autobuses y arrendadoras de autos disponibles en el aeropuerto y en la ciudad |
| 4 | Instalaciones y servicios médicos: | Servicio de atención médica de urgencias en el aeropuerto, clínicas y Hospitales en la ciudad |
| 5 | Oficinas Bancarias y de correos: | Banco, cajeros automáticos y Casa de cambio disponibles en el aeropuerto y en la ciudad. Buzones de correo disponibles en aeropuerto y ciudad |
| 6 | Oficina de turismo: | Módulos de información turística en el aeropuerto y en la ciudad |
| 7 | Observaciones: | Ninguna |

MMUN AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Categoría del AD para la extinción de incendios: | 9 |
| 2 | Equipo de salvamento: | Se cuenta con 4 unidades de extinción, una cisterna, 2 vehículos de apoyo de traslado. |
| 3 | Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: | Equipo de levantamiento y arrastre con capacidad máxima B747 |
| 4 | Observaciones: | Se cuenta con dos estaciones de servicio del CREI |

MMUN AD 2.7 – DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACION DEL AÑO – REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

| | | |
|---|-------------------------------------|--|
| 1 | Tipos de equipo de limpieza: | Tractor de chapeo y barredoras mecánicas |
| 2 | Prioridades de limpieza: | Franjas de pista y área de movimiento |
| 3 | Observaciones: | Disponible todo el año Trabajos de desyerbe (eventuales) en franjas de seguridad del área de movimiento |

MMUN AD 2.8 – DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Superficie y resistencia de la plataforma: | COMERCIAL: Terminal 1, PSN S1 –S 7 concreto 49/R/B/W/T REMOTA B11 PSN 1-7 mixto ASPH 83/F/A/X/T concreto 81/R/A/W/T REMOTA B8 PSN 8-11A mixto ASPH 83/F/A/X/T concreto 81/R/A/W/T Terminal 2 PSN 14-21 mixto ASPH 83/F/A/X/T concreto 74/R/A/W/T Terminal 2 PSN 22-31 concreto 47/R/A/W/T Terminal 3 PSN 32-35 concreto 80/R/A/W/T Terminal 3 PSN 36-42 concreto 78/R/A/W/T Terminal 3 PSN 43-48 concreto 60/R/A/W/T Terminal 4 PSN 53-64 concreto 83/R/A/W/T Terminal 4 REMOTA PSN 67-68 ASPH 83/F/A/X/T GENERAL PSN P1 A P37 ASPH 32/F/A/X/T Entre Rodajes B2 Y B3: ASPH 74/F/B/X/T |
| 2 | Anchura, superficie y resistencia de las calles de TWY | TWY A2: 25 M; ASPH 81/F/A/X/T TWY A3: 25 M; ASPH 67/F/A/X/T TWY A8: 25 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY B: 23 M; PSN 20-21 ASPH 83/F/A/X/T TWY B: 23 M; PSN 22 A 31 Concreto 62/R/B/W/T TWY B: 23 M; PSN 32 A 35 Concreto 77/R/A/W/T TWY B: 23 M; PSN 36 HASTA TWY D Concreto 70/R/A/W/T TWY B2: 23 M; ASPH 67/F/A/X/T TWY B3: 23 M; ASPH 67/F/A/X/T TWY B4: 33 M; PSN 40 A 42 Concreto 77/R/A/W/T TWY B4: 33 M; PSN 43 A 48 Concreto 66/R/A/W/T TWY B5: 46 M; mixto ASPH 80/F/A/X/T Concreto 103/R/B/W/T TWY B6: 38 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY B7: 40 M; mixto ASPH 83/F/A/X/T Concreto 53/R/A/W/T TWY B8: 18 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY B9: 23 M; ASPH 62/F/A/X/T TWY B10: 18 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY B11: 23 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY B12: 23 M; Concreto 48/R/B/W/T TWY C: 23 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY C1: 23 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY C2: 25 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY C3: 26 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY C4: 23 M; Concreto 55/R/B/W/T TWY C5: 23 M; Concreto 84/R/B/W/T TWY C6: 23 M; Concreto 55/R/B/W/T TWY C7: 23 M; ASPH 22/F/A/X/T TWY C9: 23 M; ASPH 75/F/C/X/T TWY D: 25 M; mixto ASPH 72/F/A/X/T Concreto 66/R/A/W/T TWY D1: 44 M; ASPH 80/F/A/X/T TWY D2: 18 M; ASPH 32/F/A/X/T TWY D3: 7.5 M; ASPH 32/F/A/X/T TWY D4: 15 M; ASPH 32/F/A/X/T TWY D5: 15 M; ASPH 32/F/A/X/T TWY E1: 18 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY E2: 25 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY E3: 18 M; ASPH 83/F/A/X/T TWY H2: 25 M; ASPH 83/F/A/X/T |
| 3 | Emplazamiento y elevación ACL: | NIL |
| 4 | Puntos de verificación VOR/INS: | NIL |
| 5 | Observaciones: | TWY B3 y B2 utilizable únicamente para aeronaves con envergadura máxima de 29 m TWY B8, B10, E1 y E3 utilizables únicamente para aeronaves con envergadura máxima de 36 metros TWY B9 utilizable únicamente para aeronaves con envergadura máxima de 65 metros TWY B11 utilizable únicamente para aeronaves con envergadura máxima de 52 metros TWY E2 utilizables únicamente para aeronaves con envergadura máxima de 80 metros |

MMUN AD 2.9 - SISTEMA DE GUIA 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 | Tableros con indicaciones de guía en las entradas a las pistas: aproximaciones en las intersecciones. |
| 2 | Señales y LGT de RWY y TWY: | Señalamiento horizontal en toma de contacto y eje de pista y eje de rodajes y borde de calle de rodaje. Luces de borde de rodaje y borde de pista, umbral y extremo Luces de protección de pista |
| 3 | Barras de parada: | Señalamiento horizontal |
| 4 | Observaciones: | El señalamiento horizontal es con pintura y elementos reflejantes |

MMUN AD 2.10 – OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

| Identificación del obstáculo Designación | Tipo de obstáculo | Coordinadas | Elevación Altura | Señales Tipo Color | Observaciones |
|---|-------------------|-------------|---------------------|--------------------------|---------------|
| a | b | c | d | e | f |
| NIL | | | | | |

MMUN AD 2.11 – INFORMACION METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

| | | |
|----|--|---|
| 1 | Oficina MET asociada: | OSIV (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 30HR |
| 4 | Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión: | NIL |
| 5 | Alecciónamiento/consulta proporcionados: | Consulta Personal, Telefónica |
| 6 | Documentación de vuelo: Idioma(s) utilizado(s): | METAR, TAF, Avisos Ciclón Tropical, Boletín de Cenizas Volcánicas, SIGMET (WC, WV, WS) |
| 7 | Cartas y demás información disponible para alecciónamiento o consulta: | Mapa Análisis de superficie, Mapa Análisis de Presión Constante (1000, 850, 700, 500, 400, 300, 250 y 250MB), Mapa Pronóstico de Vientos y Temperaturas en la altura (FL050, FL100, FL180, FL240, FL300, FL340 y FL390), Mapa Tiempo Significativo, Mapa Tropopausa, Mapa Nivel de Congelación. |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información: | Imágenes de Satélite |
| 9 | Dependencias ATS que reciben información: | TWR APP |
| 10 | Información adicional (limitación de servicio, etc.): | CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) H24 Ciudad de México Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520 |

MMUN AD 2.12 – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS 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 |
| 12R | 123.68 GEO 125.44 MAG | 3500 x 60 | ASPH 84/F/B/X/T | 210243.22 N 0865327.66 W | THR 12R: 5.99 M (19.65 FT) TDZ 12R: 6 M (20 FT) |
| 30L | 303.69 GEO 305.45 MAG | 3500 x 60 | ASPH 84/F/B/X/T | 210140.07 N 0865146.76 W | THR 30L: 5.66 M (17.58 FT) |
| 12L | 123.68 GEO 125.44 MAG | 2800 x 45 | ASPH 83/F/A/X/T | 210317.04 N 0865252.99 W | THR 12L: 6.75 M (22.14 FT) TDZ 12L: 6.26 M (20.53 FT) |
| 30R | 303.69 GEO 305.45 MAG | 2800 x 45 | ASPH 83/F/A/X/T | 210226.52 N 0865132.26 W | THR 30R: 5.50 M (18.04 FT) |
| Pendiente de RWY-SWY | Dimensiones SWY (M) | Dimensiones CWY (M) | Dimensiones de franja (M) | OFZ | Observaciones |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 0.0514 % | NIL | NIL | 3620 x 300 | NIL | Ninguna |
| 0.0514 % | NIL | NIL | 3620 x 300 | NIL | Ninguna |
| 0.0875 % | NIL | NIL | 2920 x 300 | NIL | Ninguna |
| 0.0875 % | NIL | NIL | 2920 x 300 | NIL | Ninguna |

MMUN AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS

| Designador RWY | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Observaciones |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12R | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | Ninguna |
| 30L | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | |
| 12L | 2800 | 2800 | 2800 | 2800 | |
| 30R | 2800 | 2800 | 2800 | 2800 | Ninguna |

MMUN 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 |
| 12R | CAT I 900 M ALS-F LIH | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 3500 M 60 M Blanca LIH | Roja | NIL | Ninguna |
| 30L | NIL | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 3500 M 60 M Blanca LIH | Roja | NIL | Ninguna |
| 12L | CAT-1 900 M ALS-F LIH | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2800 M 50 M Blanca LIH | Roja | NIL | Ninguna |
| 30R | NIL | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2800 M 50 M Blanca LIH | Roja | NIL | Ninguna |

MMUN 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: | Ubicados al lado izquierdo de la pista, en el sentido de la aproximación a: THR 12 R, iluminado THR 12 L, iluminado THR 30 R, iluminado THR 30 L, iluminado |
| 3 | Luces de borde y eje de TWY: | Luces de borde azules / NIL para eje de rodaje |
| 4 | Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación: | Fuente de energía auxiliar disponible / Comutación inmediata |
| 5 | Observaciones: | Ninguna |

MMUN AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

| | | |
|---|---|---------|
| 1 | Coordenadas TLOF o THR de FATO: | NIL |
| 2 | Elevación de TLOF y/o FATO M/FT: | NIL |
| 3 | Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las parejas TLOF y FATO: | NIL |
| 4 | BRG geográficas y MAG de FATO: | NIL |
| 5 | Distancia declarada disponible: | NIL |
| 6 | Luces APP y FATO: | NIL |
| 7 | Observaciones: | Ninguna |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Designación y límites laterales: | CTR Cancún círculo de 30 NM de radio con centro en el ARP |
| 2 | Límites verticales: | GND / 1500 FT AMSL |
| 3 | Clasificación del espacio aéreo: | D |
| 4 | Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s): | Cancún Torre Español / Inglés |
| 5 | Altitud de transición: | 18500 FT |
| 6 | Observaciones: | NIL |

MMUN AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACIONES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

| Designación del servicio | Distintivo de llamada | Frecuencia | Horas de funcionamiento | Observaciones |
|--------------------------|---|------------|-------------------------|--------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| SMC | SMC ESTE | 121.7 | 1200/0200 | Ninguna |
| SMC | SMC OESTE | 121.0 | 1200/0200 | Ninguna |
| CCP | Control de Plataforma de Aviación General | 130.50 | 1200/0200 | Ninguna |
| TWR | TWR SUR | 118.6 | 1200/0200 | Ninguna |
| TWR | TWR NORTE | 118.1 | H24 | Ninguna |
| DEP S | DEP SUR | 123.5 | 1200/0200 | Ninguna |
| DEP N | DEP NORTE | 124.2 | 1500/2200 | Ninguna |
| ARR | ARR CUN | 123.2 | H24 | Ninguna |
| APP | APP CUN | 124.7 | 1500/2200 | Ninguna |
| FPQ | Información de Vuelo Cancún | 122.30 | H24 | Tel: (998) 8860216 |
| ATIS | Información Cancún | 127.7 | H24 | Ninguna |
| CD | Autorización Cancún | 122.1 | 1500/2200 | Ninguna |

MMUN 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 | Coordinadas del emplazamiento de la antena transmisora | Elevación de la antena transmisora del DME | Observaciones |
|---|------|------------|-------------------------|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| VOR/DME (2°W 2017) | CUN | 113.6 | H24 | 210130.39 N 0865131.38 W | 12.62 M | 100W |
| VOR/DME (2°W 2017) | NCP | 114.5 | H24 | 210218.40 N 0865119.29 | 12.62 M | 100W |
| ILS/DME CAT 1 RWY 12R | ICUN | 111.1 | H24 | 210135.30 N 0865139.14 W | NIL | ANGULO: 3.0° RDH: 53 FT (16 M) ALTURA DE INTERSECCIÓN DH: 200 FT FAF: 1280 FT |
| LOC 12R (2°W 2017) | | | | | NIL | |
| GP 12R | | 331.7 | | 210234.41 N 0865320.95 W | NIL | |
| ILS/DME CAT 1 RWY 12L | INCP | 110.7 | H24 | 210221.08 N 0865123.57 W | NIL | ANGULO: 3.0° RDH: 60 FT (18 M) ALTURA DE INTERSECCIÓN DH: 200 FT FAF: 1379 FT |
| LOC 12L (2°W 2017) | | | | | NIL | |
| GP 12L | | 330.2 | | 210314.78 N 0865240.01 W | NIL | |

MMUN AD 2.20 – REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCALES**PROCEDIMIENTOS PARA LLEGADAS Y SALIDAS DE AERONAVES DE PLATAFORMAS AL ÁREA DE MANIOBRAS**

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 Cancún, la aplicación del siguiente procedimiento no exime al piloto de 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 o ingresar a pista alguna sin la autorización explícita de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo. El Servicio de Control de Movimiento en Superficie Cancún (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

- a) Los pilotos de las aeronaves de salida, antes de efectuar contacto con Entrega de Autorizaciones (CD), escucharán el Servicio Automático de Información Terminal (ATIS).
- b) Los pilotos de las aeronaves de salida efectuarán contacto inicial con “Entrega de Autorizaciones Cancún”.
- c) Para la salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de aviación comercial deberá usarse remolque.
- d) Para la salida de los puestos de estacionamiento 3, 5 y 6, deberá usarse remolque y encender motores hasta encontrarse enfrente de la posición 6.
- e) Para la salida del puesto de estacionamiento 15 de equipo B747-300 y 400; A330-200 y 300; A340-200, 300, 500 y 600, A350-900; B777-200 y 300; B787-800 y 900; deberá usarse remolque y encender motores hasta encontrarse enfrente de la posición 16.
- f) Las aeronaves remolcando desde los puestos de estacionamiento 8 a 18, con envergadura menor a 34.1m/111.9 ft remolcarán a calles de rodaje Bravo 8 o Bravo 10, de acuerdo con las instrucciones de Control de Movimiento en Superficie (SMC).
- g) Las aeronaves remolcando desde los puestos de estacionamiento 8 a 18, con envergadura mayor a 34.1m/111.9 ft remolcarán en calle de rodaje Bravo 9.
- h) Las aeronaves que salgan desde los puestos de estacionamiento 14 y 15 esperen instrucciones para remolcar en calle de rodaje Bravo 11 enfilados hacia el edificio terminal, o en calles de rodaje Bravo 8, Bravo 9 y Bravo 10 de acuerdo con las instrucciones de Control de Movimiento en Superficie (SMC).
- i) Las aeronaves remolcando desde los puestos de estacionamiento 18, 19, 20 y 21, precaución con tránsito rodando en calle de rodaje Charlie; ya que, durante su maniobra pueden invadir total o parcialmente el rodaje.
- j) Las aeronaves saliendo desde los puestos de estacionamiento 53 al 62, deberán remolcar hasta calle de rodaje Echo 1 para pista 12 derecha y calle de rodaje Echo 3 para pista 12 izquierda. Las aeronaves pesadas remolcarán hasta la calle de rodaje Echo 2.
- k) Los pilotos de las aeronaves de salida, deberán llamar a Entrega de Autorizaciones (CD) 30 minutos antes de su ETD autorizado para recabar la autorización ATC del plan de vuelo, informando:
 - Posición de estacionamiento
 - Tipo de aeronave
 - Información ATIS vigente

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

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 y que por cualquier motivo no haya despegado o prevea no despegar dentro de ese lapso, deberá llamar a Autorización Cancún informando su nuevo ETD a fin de mantener vigente su autorización.

1.1 Aeronaves con destino al AICM

Los pilotos de aeronaves con destino al AICM deberán solicitar su slot proporcionando su ETD a CD (122.1 MHz) o SMC E (121.7 MHz) de acuerdo al horario de operación de dichas frecuencias, para efectuar la coordinación con el Centro de Control de Flujo del AICM.

Entrega de Autorizaciones Cancún (CD) informará a los pilotos el ETD proporcionado por el Centro de Control de Flujo México (CCFMEX).

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 puesto de estacionamiento.

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:

Control de Movimiento en Superficie Oeste (121.0 MHz) cuando se encuentre en los puestos de estacionamiento del edificio Terminal 1 (puestos del S1 al S7), edificio Terminal 4 (puestos del 53 al 68) y se encuentre dentro del horario de operación de dicha frecuencia.

Las aeronaves solicitarán a Control de Superficie Oeste autorización de retroceso remolcado indicando su posición (puesto de estacionamiento).

El piloto avisará a Control de Superficie Oeste cuando esté listo a rodar a la pista en uso.

Control de Movimiento en Superficie Este (121.7 MHz) cuando se encuentre en los puestos de estacionamiento del 1 al 7 de B11, además de los puestos 8 al 31 de la T2 y del 32 al 48 de la T3.

El piloto avisará a Control de Superficie Este cuando esté listo a rodar a la pista en uso.

2. Despegue.

Al recibir la autorización de rodar a posición de despegue, la tripulación 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 completar, hacerlo dentro de la pista en el menor tiempo posible. 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 para despegar, recibirán la cancelación de dicha autorización y las instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.

3. Llegadas

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.

3.1 Cuando estén en uso las pistas 12:

Las aeronaves que se encuentren rodando en la calle de rodaje Charlie cederán el paso a las que desalojen la pista 12 derecha en los rodajes Charlie 3, Charlie 4 y Charlie 5, a menos que el ATC indique lo contrario.

Las aeronaves desalojando pista 12 izquierda continuarán en rodaje Delta y mantendrán antes de Delta 1.

3.2 Cuando estén en uso las pistas 30:

Las aeronaves que se encuentren rodando en la calle de rodaje Charlie cederán el paso a las aeronaves que desalojan la pista 30 izquierda en los rodajes Charlie 6 y Charlie 7, a menos que el ATC indique lo contrario.

Las aeronaves pesadas aterrizando en pista 30 izquierda desalojarán al final de la pista.

Torre Cancún indicará a las aeronaves el momento para cambiar a la frecuencia de Control de Movimiento en Superficie Cancún.

4. Movimiento de aeronaves de traslado

4.1 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.

4.2 Las aeronaves de traslado se mantendrán fuera de cualquier pista o calle de rodaje hasta que reciban la autorización explícita por radiocomunicación de Control de Superficie Cancún.

4.3 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 transceptor VHF y faro giratorio en buenas condiciones, y encendido durante su tránsito por el área de movimiento.
- Mantener encendidas las luces de navegación durante su traslado en cualquier condición de visibilidad, de día y de noche.
- Contar con un plano de aeródromo actualizado.
- 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.

Las aeronaves de traslado que requieran entrar al área de maniobras, deberán solicitar autorización al Control de Movimiento en Superficie Cancún, antes de ingresar a esta y dar aviso a ésta Dependencia de sus movimientos, notificando:

- Distintivo de llamada.
- Matrícula, últimas 3 figuras de la matrícula (letras o números)
- Tipo de aeronave
- Origen y destino del movimiento.
- Modo de traslado (remolcado o por propio impulso).

PROCEDIMIENTOS PARA AERONAVES DE LLEGADA Y SALIDA EN LA PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL Y FBO.

El siguiente procedimiento tiene como fundamento el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y Reglamento de Tránsito Aéreo. Deberá ser aplicado por todas las aeronaves que operen en el Aeropuerto Internacional de Cancún. La aplicación del siguiente procedimiento no exime al piloto a cumplir los trámites previos al vuelo.

Todos los movimientos en superficie de aeronaves dentro de la plataforma de FBO y Aviación General, están sujetos a la autorización previa del Centro de Control de Plataforma del FBO (CCP) y el Control de Movimiento en Superficie (SMC).

Los pilotos de las aeronaves de salida antes de efectuar contacto con los servicios de tránsito aéreo, escucharán el Servicio Automático Terminal (ATIS) en 127.70 MHZ.

1. Frecuencias de control de plataforma FBO.

El control de la plataforma será mediante el uso de la radiofrecuencia 130.50 MHz

En caso de falla de comunicaciones en la frecuencia 130.50 MHz, serán informadas las aeronaves por el ATC/CUN y serán guiadas a plataforma por medio de Marshalling a su llegada y/o salida.

2. Definiciones.**Puntos de transferencia denominados R1, R2 y R3.**

Puntos de transferencia que se establecen entre el Área de Maniobras y/o plataforma de Aviación General/FBO para el deslinde de responsabilidades entre el área de maniobras y el ingreso a plataforma de Aviación General/FBO.

Las aeronaves que ingresen a la plataforma de Aviación General y FBO vía DELTA 2, BRAVO 3 y BRAVO 2 deberán mantener en dichos puntos de transferencia para recibir instrucciones del personal del Centro de Control de Plataforma FBO vía radiofrecuencia y asignarles una posición de estacionamiento de aeronave.

Centro de Control de Plataforma FBO.

Centro encargado de asignar las posiciones de estacionamiento de aeronaves a su llegada.

3. Ubicación de los puntos de transferencia.

R1: Sobre la calle de acceso a plataforma **DELTA 2 (D2)** dentro de la plataforma de Aviación General y FBO en la señal de punto de espera intermedio.

Situación Geográfica: 21° 02' 05.93" N 086° 51' 53.68" W

R2: Sobre la calle de acceso a plataforma **BRAVO 3 (B3)** dentro de la plataforma de Aviación General y FBO en la señal de punto de espera intermedio.

Situación Geográfica: 21° 01' 55.69" N 086° 51' 54.38" W

R3: Sobre la calle de acceso a plataforma **BRAVO 2 (B2)** dentro de la plataforma de Aviación General y FBO en la señal de punto de espera intermedio.

Situación Geográfica: 21° 01' 53.65" N 086° 51' 50.83" W

4. Posiciones de llegada con propio impulso.

4.1 Los puestos de estacionamiento para aeronaves de llegada con propio impulso cuentan con identificador de posición pintado en la superficie de la plataforma. Los puestos de estacionamiento de aeronaves adyacentes a la calle de acceso a plataforma denominada D4 son de la posición P16 a la P32.

4.2 Los puestos de estacionamiento para aeronaves de llegada con propio impulso cuentan con identificador de posición pintado en la superficie de la plataforma. Las posiciones de estacionamiento de aeronaves adyacentes a la calle de acceso a plataforma denominada D5 son de la posición P1 a la P15.

4.3 Los puestos de estacionamiento para aeronaves de llegada por propio impulso cuentan con identificador de posición pintado en la superficie de la plataforma. Las posiciones de estacionamiento de aeronaves adyacentes a la calle de acceso a plataforma denominada D3 son de la posición P33 a la P37.

4.4 Las asignaciones de posiciones para el estacionamiento de aeronaves en la plataforma de FBO/AG, serán de acuerdo a sus dimensiones y envergadura de acuerdo a las categorías OACI.

5. Procedimientos de salida de plataforma FBO y AG.

5.1 Las aeronaves que soliciten arranque de motores y rodaje lo harán a través de la frecuencia del Centro de Control de Plataforma (CCP) en la FREQ 130.50 MHZ.

5.2 El CCP guiará a las aeronaves de salida por medio de la frecuencia en la FREQ 130.50 MHZ, hacia los puntos de transferencia **R1, R2 o R3** según corresponda, en esos puntos harán alto total y serán instruidos a comunicarse a la frecuencia del SMC Cancún.

5.3 Las aeronaves de salida deberán de comunicarse con el SMC Cancún cuando se encuentren antes de los puntos de transferencia **R1, R2 y R3** para continuar con el rodaje hacia la pista asignada por el ATC para el despegue.

6. Generalidades

6.1 Las aeronaves en plataforma deberán acatar las disposiciones y las instrucciones proporcionadas por el CCP y el SMC para rodar tanto para su llegada como para su salida. La aeronave que haya iniciado rodaje, tendrá preferencia sobre otro que esté próximo a iniciarla.

- 6.2 Las aeronaves que no desean obtener los servicios FBO serán reubicadas por su propio medio a una posición asignada por el CCP.
- 6.3 No se acelerarán motores en plataforma, solo estará permitido utilizar la potencia requerida para romper inercia, tomando las precauciones para no dañar equipo, personal e infraestructura.
- 6.4 El CCP y el SMC intercambiarán cualquier información que a juicio de ambos según sea necesario para mantener la seguridad de las operaciones aéreas.
- 6.5 Todas las aeronaves deberán apegarse a las reglas de Operación del Aeropuerto de Cancún.

7 NOTAS:

- Para la salida de puestos de estacionamiento en plataformas de Aviación Comercial deberá usarse remolque.
- Para la entrada y salida hacia y desde puestos de estacionamiento en plataformas de Aviación Comercial deberán seguirse las indicaciones de personal calificado para la guía direccional de la aeronave.
- Salida de posiciones de estacionamiento de aeronaves de aviación comercial No. 3, 5 y 6, usar remolque y encender motores hasta la posición 6.
- Para la salida del puesto de estacionamiento 15 con equipo B747-300, B747-400, A340-200, A340-300, A340-500, A340-600, A350-800, A350-900, A330-300, A330-200, B777-300, B777-200, B787-800, B787-900; deberá usarse remolque y encender motores hasta posición 16.

MMUN AD 2.21 – PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

Cuando estén en uso las pistas 30, de las 21 horas a las 07 horas locales, se asignarán procedimientos de salida convencionales en lugar de RNAV para reducir el ruido sobre la ciudad.

MMUN AD 2.22 – PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Los pilotos de las aeronaves con plan de vuelo IFR deben comunicarse en la FREQ de TWR, CD o SMC en los días y horas de operación, 10 minutos antes de su ETD para solicitar la autorización ATC.

Área de descarga de combustible que podrá ser utilizada por aeronaves turborreactores previa coordinación con la dependencia apropiada de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo.

| | |
|----------------------------------|--|
| RUTA M-219 RADIAL 014° | ÁREA DE DESCARGA ENTRE VOR/DME/CUN Y XOPGI |
|----------------------------------|--|

MMUN AD 2.23 – INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Coordinación de ATD y ATA para aeronaves de aviación general con plan de vuelo VFR

Todos los pilotos de aviación general operando con plan de vuelo VFR en el aeropuerto MMUN, deberán reportar la hora de operación de salida y/o llegada de sus vuelos en la frecuencia 122.3 MHZ (FPQ) a la Oficina del Servicio de Información de Vuelo (OSIV) con los siguientes datos:

Para las operaciones de salida:

La hora efectiva de despegue ; el nombre del aeropuerto/aeródromo de destino y el tipo de aeronave

FRASEOLOGIA DE SALIDA. Ejemplo:

PILOTO. INFORMACION CANCUN DEL XC-JAH (XRAY CHARLIE JULIETT ALFA HOTEL)

OSIV- — XC-JAH (XRAY CHARLIE JULIETT ALFA HOTEL) INFORMACION CANCUN, PROSIGA

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

OSIV- — JAH (JULIETT ALFA HOTEL) RECIBIDO

Para las operaciones de llegada:

El tipo de aeronave, el nombre del aeropuerto/aeródromo de origen, la hora efectiva de aterrizaje

FRASEOLOGIA DE LLEGADA. Ejemplo:

PILOTO- INFORMACION CANCUN DEL XB-UEE (XRAY BRAVO UNIFORM ECHO ECHO)

OSIV- XB-UEE (XRAY BRAVO UNIFORM ECHO ECHO) INFORMACION CANCUN, PROSIGA

PILOTO- INFORMACION CANCUN XB-UEE BEECH 200; GUADALAJARA; LLEGADA UNO NUEVE CERO UNO

OSIV- — UEE (UNIFORM ECHO ECHO) RECIBIDO

PRECAUCIÓN, cruce de aves en las trayectorias de las pistas