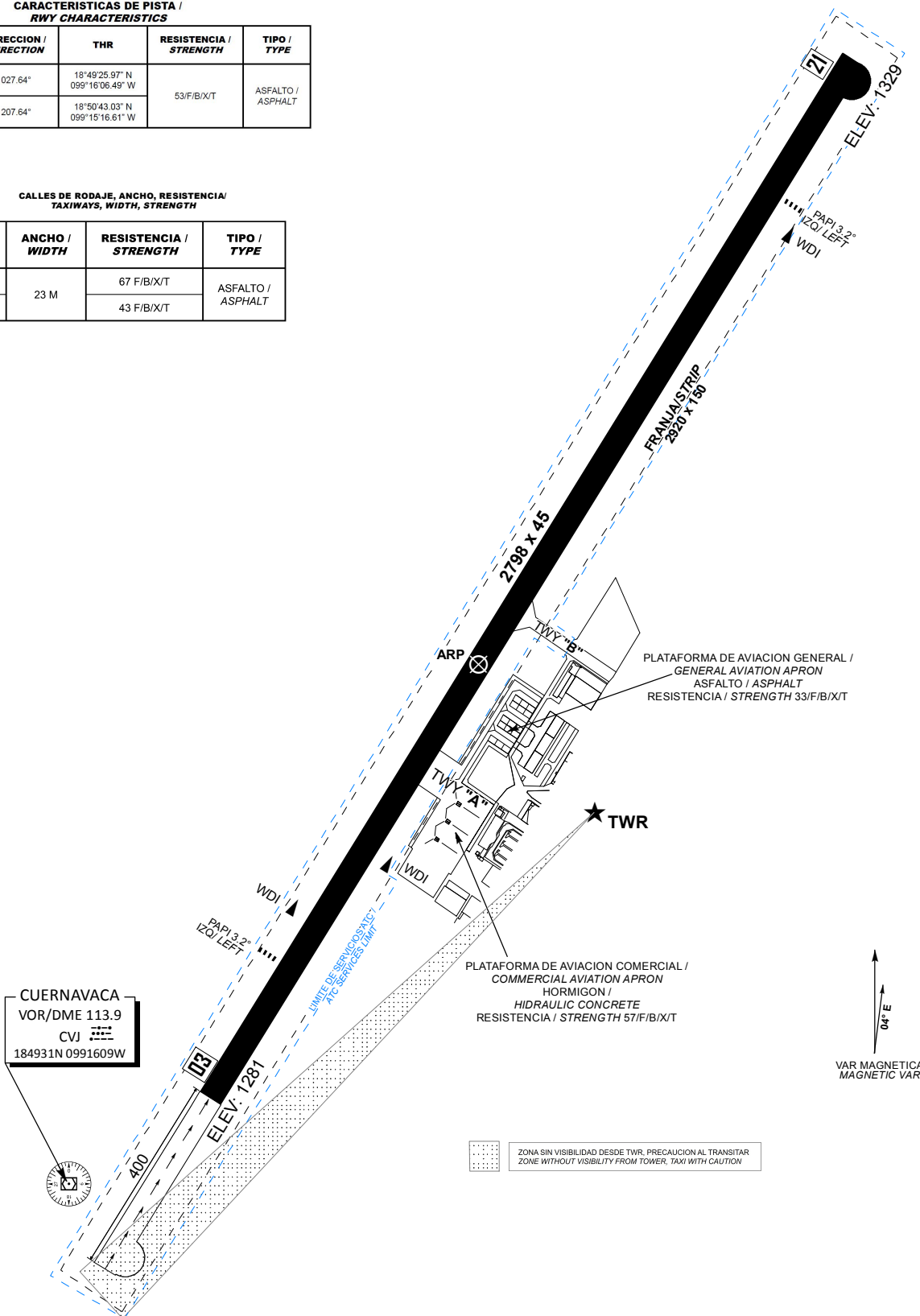


**CARACTERISTICAS DE PISTA /
 RWY CHARACTERISTICS**

RWY	DIRECCION / DIRECTION	THR	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
03	027.64°	18°49'25.97" N 099°16'06.49" W	53/F/B/X/T	ASFALTO / ASPHALT
21	207.64°	18°50'43.03" N 099°15'16.61" W		

**CALLES DE RODAJE, ANCHO, RESISTENCIA/
 TAXIWAYS, WIDTH, STRENGTH**

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	67 F/B/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		43 F/B/X/T	



CUERNAVACA
 VOR/DME 113.9
 CVJ
 184931N 0991609W

04° E
 VAR MAGNETICA
 MAGNETIC VAR

ZONA SIN VISIBILIDAD DESDE TWR. PRECAUCION AL TRANSITAR
 ZONE WITHOUT VISIBILITY FROM TOWER. TAXI WITH CAUTION

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
 BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
 ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

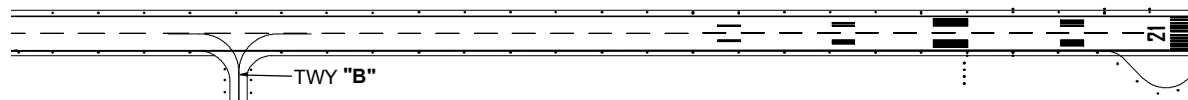
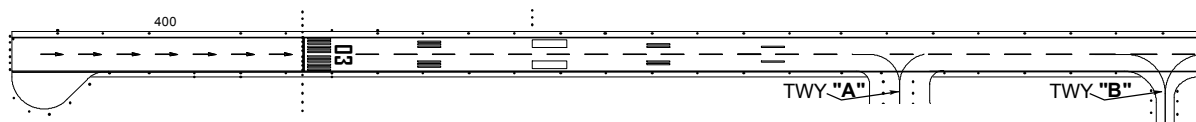
ESCALA / SCALE : 1 : 12000

0 62.5 125 250 375 500 M

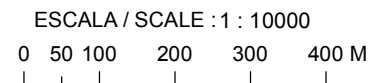
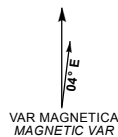
CAMBIOS: ESCALA

TWR	118.35
VOR/DME	113.9

SEÑALES Y LUCES DE RWY 03/21 Y TWY DE SALIDA
MARKING AND LIGHTING AIDS RWY 03/21 AND EXIT TWY



LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETIC
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS



CAMBIOS: CARTA NUEVA

MÍNIMOS METEOROLÓGICOS		
*VER NOTA 1		
MÍNIMOS DE DESPEGUE		
INSTALACIONES	RVR/VIS¹	EQUIVALENCIA SM
REFERENCIA VISUAL ADECUADA ² (SOLO DIURNA)	500 M/1 600 FT	1/2
LUCES DE BORDE DE PISTA O SEÑALES DE EJE DE PISTA ³	400 M/1 300 FT	1/4
LUCES DE BORDE DE PISTA Y SEÑALES DE EJE DE PISTA ³	300 M/1 000 FT	1/5

1. Quien pilotea la aeronave deberá evaluar la TDZ RVR/VIS.
2. Referencia visual adecuada significa que el piloto puede identificar continuamente la superficie de despegue y mantener el mando direccional.
3. Para operaciones nocturnas se dispone de por lo menos luces de borde de pista y luces de extremo de pista.
4. El RVR requerido se logra para todos los RVR pertinentes.

NOTA 1. LOS MÍNIMOS DE DESPEGUE, QUE SON PERTINENTES A LA MANIOBRA MISMA DE DESPEGUE, NO DEBERÍAN CONFUNDIRSE CON LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS REQUERIDOS PARA INICIAR EL VUELO. PARA LA INICIACIÓN DEL VUELO, LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DE SALIDA EN EL AERÓDROMO NO DEBERÍAN SER INFERIORES A LOS MÍNIMOS APLICABLES PARA EL ATERRIZAJE EN DICHO AERÓDROMO A MENOS QUE SE DISPONGA DE UN AERÓDROMO DE ALTERNATIVA POSDESPEGUE ADECUADO. EL AERÓDROMO DE ALTERNATIVA POSDESPEGUE DEBERÍA TENER CONDICIONES METEOROLÓGICAS E INSTALACIONES ADECUADAS PARA EL ATERRIZAJE DEL AVIÓN EN CONFIGURACIONES NORMALES Y NO NORMALES PERTINENTES A LA OPERACIÓN.

LOS MÍNIMOS DE DESPEGUE INDICADOS EN LA TABLA ANTERIOR DEBERÁN DE SER AJUSTADOS POR CADA OPERADOR TOMANDO EN CUENTA FACTORES COMO LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE, LAS AYUDAS VISUALES E INSTALACIONES DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA OPERACIÓN, ASÍ COMO LAS CONDICIONES FUERA DE LO NORMAL, COMO FALLAS DEL MOTOR.

LO ANTERIOR DERIVADO DE QUE EL ESTABLECIMIENTO DE LOS VALORES DE LA TABLA ESTÁN DETERMINADOS TOMANDO EN CUENTA OPERACIONES NORMALES Y TODOS LOS MOTORES EN FUNCIONAMIENTO.

NOTAS / REMARKS:

LUCES EN CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA

LIGHTS IN TAXIWAYS AND APRON

TRABAJOS DE DESYERBE (EVENTUALES) EN FRANJAS DE SEGURIDAD DEL AREA DE MOVIMIENTO

EVENTUAL TRIMMING WORKS IN SAFETY STRIPS OF THE MOVEMENT AREA

PRECAUCION, CRUCE DE AVES POR LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS

CAUTION: *FLOCKS EVENTUALLY CROSSING RUNWAY TRACKS*