

TWR/APP	118.5
FPQ	122.30
VOR/DME	114.6
AFTN - MMMM	

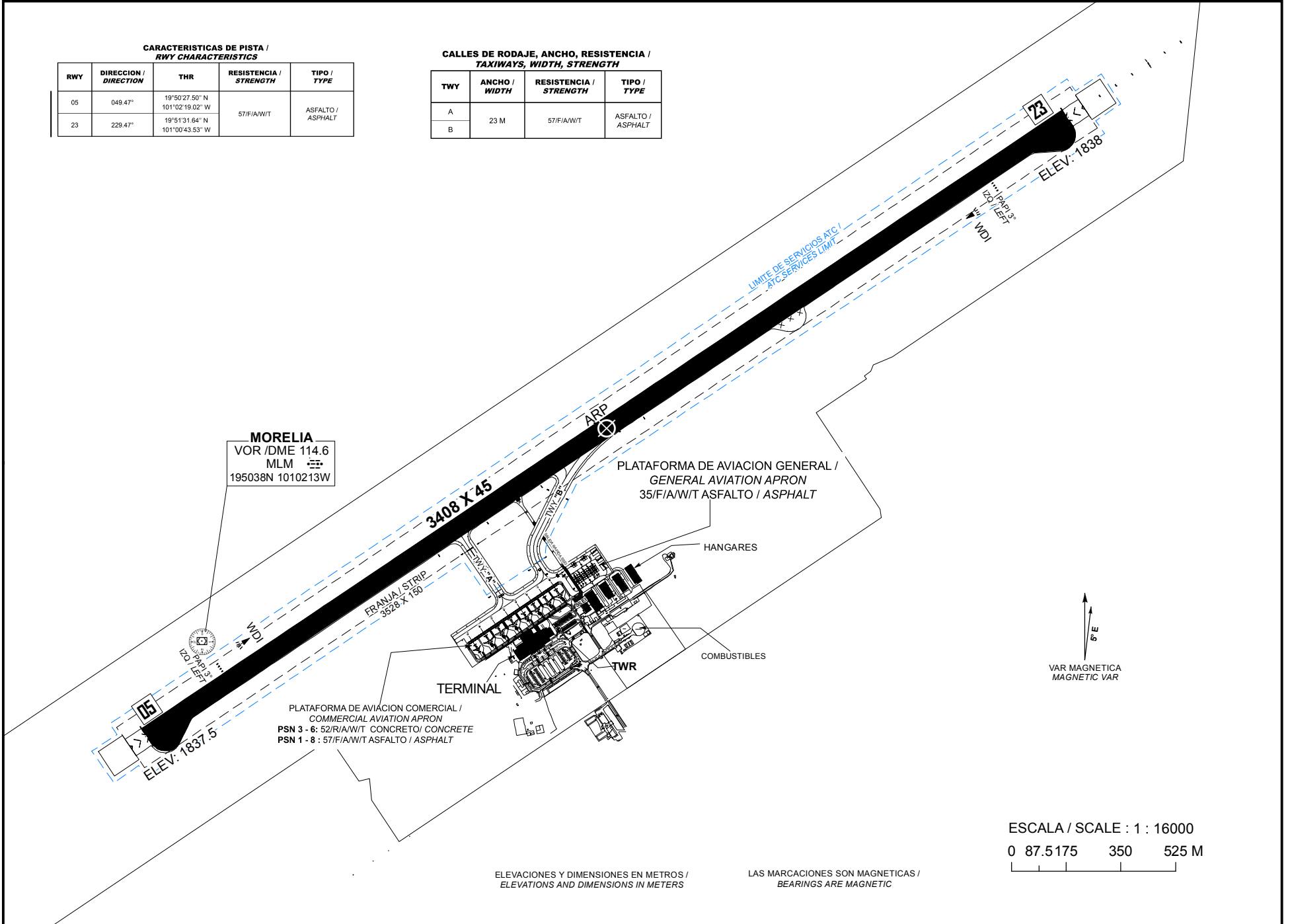
CARACTERISTICAS DE PISTA /
 RWY CHARACTERISTICS

RWY	DIRECCION / DIRECTION	THR	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
05	049.47°	19°50'27.50" N 101°02'19.02" W	57/F/A/W/T	ASFALTO / ASPHALT
23	229.47°	19°51'31.64" N 101°00'43.53" W	57/F/A/W/T	ASFALTO / ASPHALT

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

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	57/F/A/W/T	ASFALTO / ASPHALT
B			

CAMBIOS: RUMBO DE PISTA

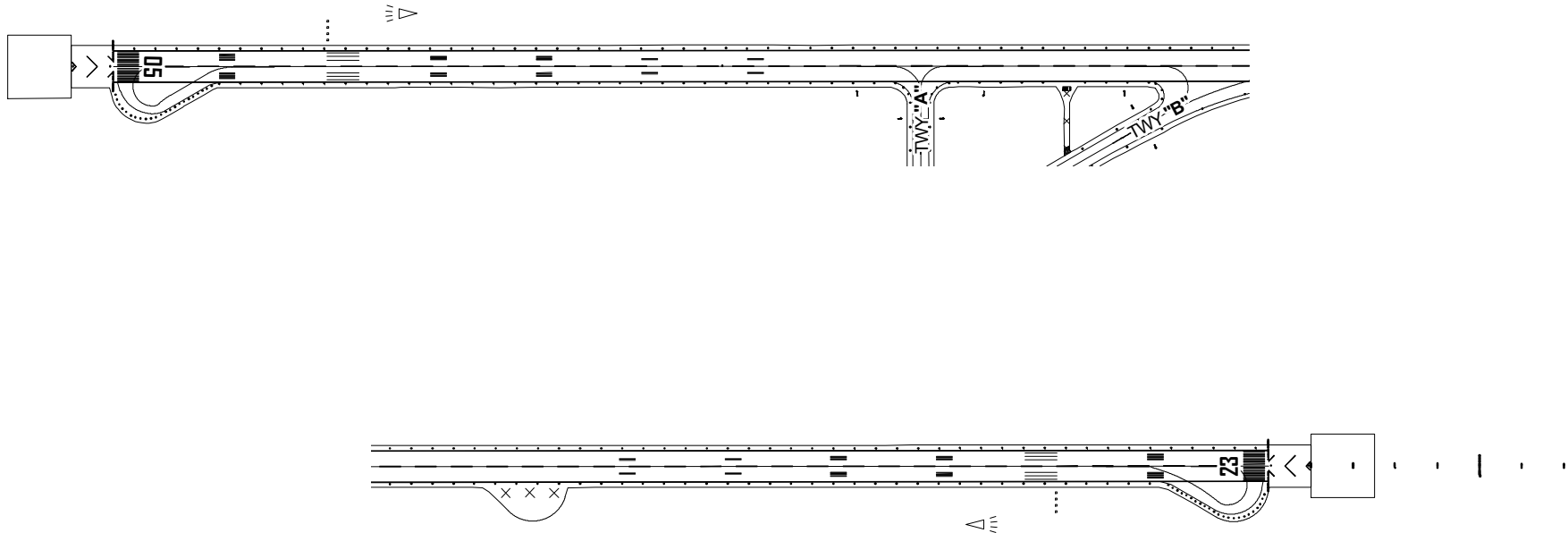


PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
19 50 59.53 N 101 01 31.35 W
ELEV AD 1839 M

TWR/APP	118.5
FPQ	122.30
VOR/DME	114.6
AFTN - MMMM	

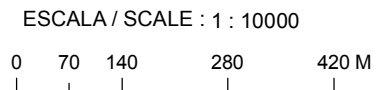
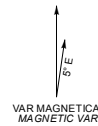
MORELIA
AEROPUERTO INTL/
INTL AIRPORT
GENERAL FRANCISCO J MUJICA

SEÑALES Y LUCES DE RWY 05/23 Y TWY DE SALIDA
MARKING AND LIGHTING AIDS RWY 05/23 AND EXIT TWY



ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC



CAMBIOS: CARTA NUEVA

MINIMOS METEOROLÓGICOS		
*VER NOTA 1		
MINIMOS DE DESPEGUE		
INSTALACIONES	RVR/VIS ¹	EQUIVALENCIA SM
REFERENCIA VISUAL ADECUADA2 (SOLO DIURNA)	500 M/1 600 FT	1/3
LUCES DE BORDE DE PISTA O SEÑALES DE EJE DE PISTA3	400 M/1 300 FT	1/4
LUCES DE BORDE DE PISTA Y SEÑALES DE EJE DE PISTA3	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:

EN TODAS LAS POSICIONES DE PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL, USO OBLIGATORIO DE REMOLQUE PARA SU SALIDA

AIRCRAFTS DEPARTING THE COMMERCIAL APRON POSITIONS MUST BE TOWED

PROHIBIDO A AERONAVES CON MTOW SUPERIOR A 10,000 KG EFECTUAR VIRAJE DE 180° FUERA DE PLATAFORMAS DE VIRAJE DISPUESTAS EN LOS EXTREMOS DE PISTA

PROHIBITED MAKE 180° (ONE-EIGHTY DEGREE TURNS) FOR AIRCRAFT GREATER THAN 10,000KG MTOW OUT OF THE AVAILABLE TURN PADS FOR THAT PURPOSE AT THE END OF THE RUNWAY

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