

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -.  
NOMBRE DEL AERÓDROMOMMQT -QUERETARO  
AEROPUERTO INTERNACIONAL  
INTERCONTINENTAL DE QUERETARO

## MMQT AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:	203702.5627N, 1001108.4987W al centro de la pista
2	Dirección y distancia desde la ciudad:	SW / 34 KM
3	Elevación/temperatura de referencia:	1919 M (6296 FT) / 22° C
4	Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:	-9.36M
5	Variación magnética/Cambio anual:	7° E JUN 2008 /
6	Administración: Dirección:  Teléfono:  Fax: Web/e-mail:	Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, S.A. De C.V. Carretera Estatal 200, Querétaro-Tequisquiapan No. 22500 Colón Querétaro C.P. 76270 Tel: 01 (442) 192 55 07 01 (442) 192 55 00  www.aiq.com.mx / <a href="mailto:administracion.aeroportuaria@aiq.com.mx">administracion.aeroportuaria@aiq.com.mx</a>
7	Tipo de tránsito permitido:	IFR / VFR
8	Observaciones:	NIL

## MMQT 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

## MMQT AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones de manipulación de la carga:	Se cuenta con instalaciones modernas y equipo suficiente que permite transportar cargas para aeronaves con capacidad de hasta 449,056 KG (peso máximo de taxeo del B747-8F para ACN Rígido = 64.9 "D6-58326-3"), por posición, cuenta con área de 32 500 M <sup>2</sup> en plataforma de carga.
2	Tipos de combustible/lubricante:	Gasavión 100/130 y Turbosina JET A
3	Instalaciones/capacidad de abastecimiento:	Gas avión 100 /130 1 tanque de 60,000 Litros 1 carro móvil remolcable de 2,000 Litros que descarga 1.67 lt/s Turbosina 3 tanques con un total de 820, 000 Litros 2 Autotanques de 20,000 Litros con descarga de 13.33 lt/s y 1 Autotanques de 12,000 Litros con descarga de 13.33 lt/s
4	Instalaciones de descongelamiento:	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes:	2 Hangar Base Fija de Operaciones con dimensiones de 2640 M. 66 M de frente x 40 M de fondo
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:	Hangar de 1092 M2 para mantenimiento y reparación jets ejecutivos; Hangar MRO para mantenimiento y reparación de aeronaves tipo: EMB-145, DC9, MD-80, B737, B757, B767, B777. EMB-170,190, CRJ 700 y 900
7	Observaciones:	Plataforma de carga con cuatro posiciones 1C, 2C, 3C, 4C, 5C Y 6C

## MMQT AD 2.5 - INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles:	En la ciudad
2	Restaurantes:	Sí, dos en el aeródromo y tres cafeterías con alimentos
3	Transporte:	Taxis, autobuses y renta de autos en el aeródromo
4	Instalaciones y servicios médicos:	Primeros auxilios En la Ciudad se cuenta con todos los servicios médicos.
5	Oficinas Bancarias y de correos:	Dos Cajeros RED en el Aeródromo Casa de cambio.
6	Oficina de turismo:	NIL
7	Observaciones:	Internet banda ancha en la terminal

**MMQT AD 2.6 - SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

1	<b>Categoría del AD para la extinción de incendios:</b>	6
2	<b>Equipo de salvamento:</b>	6 equipos: 6 de extinción de incendios y una unidad de apoyo tipo Ambulancia: -1 Vehículo de extinción con sistema de AFFF, con capacidad de 11,356 litros de agua común y 250 Kilos de Polvo Químico seco con brazo articulado. Descarga 4,920L/MIN -1 Vehículo de extinción con sistema de AFFF, con capacidad de 11,356 litros de agua común y 250 Kilos de Polvo Químico seco. Descarga 5,677.50 L/MIN PQS 7.5Kg/S. -1 Vehículo de extinción Con sistema de AFFF, con capacidad de 6000 Litros de agua común. Descarga 2,271.00 L/MIN. -1 Vehículo de extinción con sistema de AFFF, con capacidad de 6,000 Litros de agua común y 227 Kilos de polvo químico seco. Descarga 3,973 L/MIN PQS 7.5Kg/S. -1 vehículo de extinción con sistema AFFF, con capacidad agua de 640.62 Litros de agua común y 227 Kilos de polvo químico seco. Descarga:189.31L/MIN. PQS 3.18Kg/S -1 vehículo de extinción con capacidad de 10,000 litros de agua común. Descarga 2,271.00 L/MIN. -1 Unidad de Apoyo (Tipo Ambulancia)
3	<b>Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:</b>	NIL
4	<b>Observaciones:</b>	Se cuenta con la capacidad de atender un nivel de categoría de aeródromos a efectos del Salvamento y Extinción de Incendios de "8".

**MMQT AD 2.7 - DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACION DEL AÑO - REMOCION DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE**

1	<b>Tipos de equipo de limpieza:</b>	1 barredora y 3 tractores
2	<b>Prioridades de limpieza:</b>	Área de movimiento
3	<b>Observaciones:</b>	NIL

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

1	<b>Superficie y resistencia de la plataforma:</b>	<b>Comercial</b> 133,900 M2 concreto hidráulico PCN 103/R/A/W/T <b>Av. General</b> 24,300 M2 concreto hidráulico PCN 29/R/A/W/T <b>MRO</b> 24,800 M2 concreto hidráulico PCN 124 R/A/W/T <b>Carga</b> 48,100 M2 concreto hidráulico PCN 106/R/A/W/T <b>Plataforma de aeronaves ligeras ligera</b> 9,632M2 ASHP-PCN-13/F/A/X/T <b>Plataforma de aeronaves ligeras Ampliación ligera</b> 9,632M2 ASHP-PCN-22/F/A/X/T
2	<b>Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje</b>	A: 23 M concreto hidráulico PCN 104/R/A/W/T A1: 23 M concreto hidráulico PCN 102/R/A/W/T B: 23 M concreto hidráulico PCN 100/R/A/W/T C: 27 M concreto hidráulico PCN 100/R/A/W/T D: 27 M concreto hidráulico PCN 100/R/A/W/T E: 27 M concreto hidráulico PCN 103/R/A/W/T (Entre Pista 09-27 y Rodaje "A") E: 27 M concreto hidráulico PCN 109/R/A/W/T (Entre Rodajes "A" y "A1") F: 27 M concreto hidráulico PCN 100/R/A/W/T (Entre Rodajes "A" y "A1") F: 27 M concreto hidráulico PCN 103/R/A/W/T (Entre Pista 09-27 y Rodaje "A") G: 27 M concreto hidráulico PCN 90/R/A/W/T (Entre Rodajes "A" y "A1") G: 27 M concreto hidráulico PCN 100/R/A/W/T (Entre Pista 09-27 y Rodaje "A") G: 27 M concreto hidráulico PCN 29/R/A/W/T (Entre Plataforma de Carga y General) G: 24 M concreto hidráulico PCN 103/R/A/W/T (Entre Rodaje "A1" y Plataforma de Carga) H: 27 M concreto hidráulico PCN 118/R/A/W/T
3	<b>Emplazamiento y elevación ACL:</b>	NIL
4	<b>Puntos de verificación VOR/INS:</b>	NIL
5	<b>Observaciones:</b>	En PS de plataforma de aviación general prohibidas las pernoctas. En PS de plataforma comercial obligatorio el remolque de aeronaves. En PS de plataforma de carga obligatorio el remolque de aeronaves Franja de seguridad de rodaje "A" menor a 37 M al sur por presencia de dren pluvial.

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

1	<p><b>Uso de signos ID en los puestos de aeronaves</b>  <b>Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves</b></p>	<p>Si: con señalamiento horizontal en puestos de estacionamiento, Identificación del puesto en la línea de entrada y al final de la barra de alineamiento, línea de entrada, barra de alineamiento, línea de parada, sobre restricción de equipos para el puesto de estacionamiento.</p> <p>21 Puestos de estacionamiento en plataforma comercial, enumerados frente al edificio terminal como:(1, 2, 3, 4 y 5.) envergadura MAX 36m, (2A) envergadura MAX 80m. Al Eco de la plataforma: posiciones con señalamiento horizontal: (2E) envergadura MAX 29m, (1E, 3E, 4E, 5E, 6E, 7E) envergadura MAX 36m, (8E, 9E) envergadura MAX 28.5m, (10E, 11E, 12E, 13E Y 14E) envergadura MAX 21m.</p> <p>Al Whiskey de la plataforma: posición con señalamiento horizontal: (6) envergadura MAX 35m, (7) envergadura MAX 29m, (8 y 9) envergadura MAX 68.5m</p> <p>3 Puestos de estacionamiento en plataforma comercial para IGA, señalamiento INTL1 envergadura MAX 28.5 y INTL2 envergadura MAX 18m</p> <p>4 35 Puestos de estacionamiento en plataforma Av. General remota enumerados: (1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24, 25) envergadura MAX 12m , 26 envergadura MAX 12m, 27,28,29,30, envergadura MAX 18m 31, envergadura MAX 18m, 32,33,34 y 35 , envergadura MAX 23m</p> <p>En plataforma de carga 6 puestos de estacionamiento, con señalamiento horizontal 1C, 2C, 3C, 4C, 5C y 6C envergadura MAX 47m, 1CA, 2CA, 4CA, 5CA, 6CA, 7CA y 8CA envergadura MAX 32M</p>
2	<p><b>Señales y LGT de RWY y TWY:</b></p>	<p>Señales en pista, señalamiento horizontal diurno: de umbral, de designador de pista 09/27, de eje, de punto de visada, de zona de toma de contacto, de faja lateral de pista.</p> <p>Señales en rodajes, de eje mejorada, de faja lateral de rodaje, de punto de espera de la pista, de punto de espera intermedio en intersección de rodajes/plataforma, fajas transversales al sur de rodaje A.</p> <p>LGT de RWY, umbral, borde y extremo de pista. LGT de TWY, de borde en todos los rodajes.</p> <p>Luces de protección de pista en los rodajes B y A de entrada a pista 09/27.</p>
3	<p><b>Barras de parada:</b></p>	<p>Señales, en todos los rodajes.</p>
4	<p><b>Observaciones:</b></p>	<p>En aviación general, calles de acceso a hangares denominadas: 1G y 2G</p>

**MMQT AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO**

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/ designación	Tipo de OBST	Posición del OBST		Altitud (M)	Señales / tipo, color	Observaciones
a	b	c		d	e	f
<b>Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 09</b>						
MMQTA1001	POSTE ESPECTACULAR	203645.44N	1000925.11W	1936.5	NIL	NIL
MMQTA1002	POSTE ILUMINACION	203646.52N	1000923.987W	1935	NIL	NIL
<b>Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 27</b>						
MMQTA2001	ZONA ARBOLADA	203720.36N	1001236.38W	1918	NIL	NIL

En Superficies Limitadoras de Obstáculos						
ID del OBST/ designación	Tipo de OBST	Posición del OBST		Altitud (M)	Señales / tipo, color	Observaciones
a	b	c		d	e	f
MMQTB1001	CERRO ZIBATA	20400.723N	1002020.61W	2140	NIL	NIL
MMQTB1002	ANTENA	203607.01N	1001217.88W	1930	NIL	NIL
MMQTB1003	ANTENA	203604.81N	1001212.27W	1946	NIL	NIL
MMQTB1004	ANTENA	203608.89N	1001210.40W	1949	NIL	NIL
MMQTB1005	ANTENA	203618.58N	1001136.94W	1913	NIL	NIL
MMQTB1006	ANTENA	203614.44N	1001115.32W	1922	NIL	NIL
MMQTB1007	OROGRAFICO	203925.97N	1001116.149W	2061	NIL	NIL
MMQTB1008	OROGRAFICO	203833.79N	1001113.29W	2052	NIL	NIL
MMQTB1009	OROGRAFICO	203959.92N	1001111.95W	2081	NIL	NIL
MMQTB1010	OROGRAFICO	204012.29N	1001019.14W	2174	NIL	NIL
MMQTB1011	ANTENA	203713.11N	1000930.02W	1943	NIL	NIL
MMQTB1012	ANTENA	203712.02N	1000928.11W	1940	NIL	NIL
MMQTB1013	OROGRAFICO	203848.78N	1000909.18W	1979	NIL	NIL

En Superficies Limitadoras de Obstáculos						
ID del OBST/ designación	Tipo de OBST	Posición del OBST		Altitud (M)	Señales / tipo, color	Observaciones
a	b	c		d	e	f
MMQTB1014	OROGRAFICO	203937.42N	1000827.11W	2065	NIL	NIL
MMQTB1015	OROGRAFICO	203703.26N	1000756.33W	1972	NIL	NIL
MMQTB1016	OROGRAFICO	203709.61N	1000750.85W	1982	NIL	NIL

**MMQT AD 2.11 - INFORMACIÓN 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 H24
4	Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión:	NIL
5	Aleccionamiento/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 aleccionamiento 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 TROP, 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

**MMQT 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 RWY y coordenadas THR de ondulación geoidal	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión
1	2	3	4	5	6
09	101.47 GEO 94.47 MAG	3500 x 45	100 R/AW/T	203713.526N 1001207.420W	1906.23 M (6254 FT)
27	281.47 GEO 274.47 MAG	3500 x 45	100 R/AW/T	203651.6209N 1001008.8293W	1918.45 M (6294 FT)
Pendiente de RWY-SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
0.27%	NIL	NIL	3620 x 300	NIL	NIL
0.27%	NIL	NIL	3620 x 300	NIL	NIL

**MMQT AD 2.13 - DISTANCIAS DECLARADAS**

Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
09	3500	3500	3500	3500	NIL
27	3500	3500	3500	3500	NIL

**MMQT 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
09	NIL	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	3500 M 60 M Blanca LIH	Roja	NIL	NIL
27	NIL	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	3500 M 60 M Blanca LIH	Roja	NIL	NIL

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

1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:	Sobre TWR, luz verde y blanco utilizado en IMC y en la noche
2	Emplazamiento WDI y LGT:	1 cerca de THR 09 iluminado 1 entre rodajes F y E iluminado 1 cerca de THR 27 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:	Sí / 4 SEC
5	Observaciones:	NIL

**MMQT 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:	
3	Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO:	
4	BRG geográficas y MAG de FATO:	
5	Distancia declarada disponible:	
6	Luces APP y FATO:	
7	Observaciones:	NIL

**MMQT AD 2.17 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

1	Designación y límites laterales:	CTR Querétaro circulo de 13 NM de radio con centro en el ARP
2	Límites verticales:	GND / 10500 AMSL
3	Clasificación del espacio aéreo:	D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s):	Torre Querétaro Español / Ingles
5	Altitud de transición:	18500 FT AMSL
6	Observaciones:	NIL

**MMQT 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
TWR	Querétaro Torre	118.950 MHZ	1000/0600	NIL
APP	Querétaro Aproximación	127.200 MHZ	H24	NIL
SMC	Querétaro Terrestre	121.750 MHZ	1300/0200	NIL
ATIS	Servicio Automático de Información	132.150 MHZ	H24	NIL

**MMQT 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 7° E JUN 2008	QET	113.0	H24	203702.85N 1001137.06W	1969.903	100W

**MMQT AD 2.20 REGLAMENTOS DE TRÁNSITO LOCALES**

En preparación

**MMQT AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO**

En preparación

**MMQT AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO**

En preparación

**MMQT AD 2.23 INFORMACIÓN ADICIONAL**

Trabajos de desyerbe en franjas de seguridad del área de movimiento.

Aeropuerto autorizado para la operación eventual de aeronave B747-8.

Aeropuerto alternativo de la aeronave A380-800 en su operación al aeropuerto de la Ciudad de México.

Aeronaves de ala rotativa (helicópteros) prohibido aterrizaje y despegue de calle de acceso 1G y 2G

Entrada y salida de posiciones en plataformas de Aviación Comercial deberán seguir las indicaciones de personal calificado para la guía direccional de la aeronave.

El uso del chaleco con material retro reflectante es obligatorio para el personal en áreas de movimiento.

Todo movimiento de vehículos y/o aeronaves dentro del área de maniobras estará sujeto a autorización expresa por parte de los servicios de tránsito aéreo ya sea en la frecuencia de SMC o TWR

En las zonas de plataforma que son ciegas para torre cualquier movimiento de vehículos y/o aeronaves deberá efectuarse con previa coordinación con SMC o TWR.

Prohibida maniobra de 180° por propio impulso en calle de acceso 1G y 2G

Prohibido el estacionamiento prolongado en 1G y 2G

Prohibido. Prueba de motores es zonas no autorizadas.

No podrán estacionarse 2 aeronaves A319, A320, A321 y/o B737 adyacentemente en las posiciones comerciales 1 y 1E, deberán intercalarse con otra aeronave de menor envergadura.

Al ocuparse la posición comercial 2A, quedan inoperativas las posiciones 1 y 2 de plataforma comercial.

Aeronaves en posiciones comerciales, FBO's, aviación general (aeronaves tipo C) y cajones internacionales obligatorio Push Back

Todo personal (trabajadores, personal del AIQ, pilotos de base, mecánicos, estudiantes, autoridades, personal de apoyo en tierra, etc.) deberá de utilizar chaleco reflejante en todo momento mientras se encuentre en el área de movimiento.

**Precaución:** Cruce de aves por las trayectorias de las pistas.

**Precaución:** Franja de seguridad de rodaje "A" menor a 37m al sur por presencia de dren pluvial.

Durante condiciones de velocidad reducida, operaciones nocturnas y condiciones de pista contaminada (agua) no exceder 15 kts (28km/h) sobre la calle de rodaje A.


TWR	118.95
APP	127.2
VOR/DME	113.0
AFTN - MMQT	

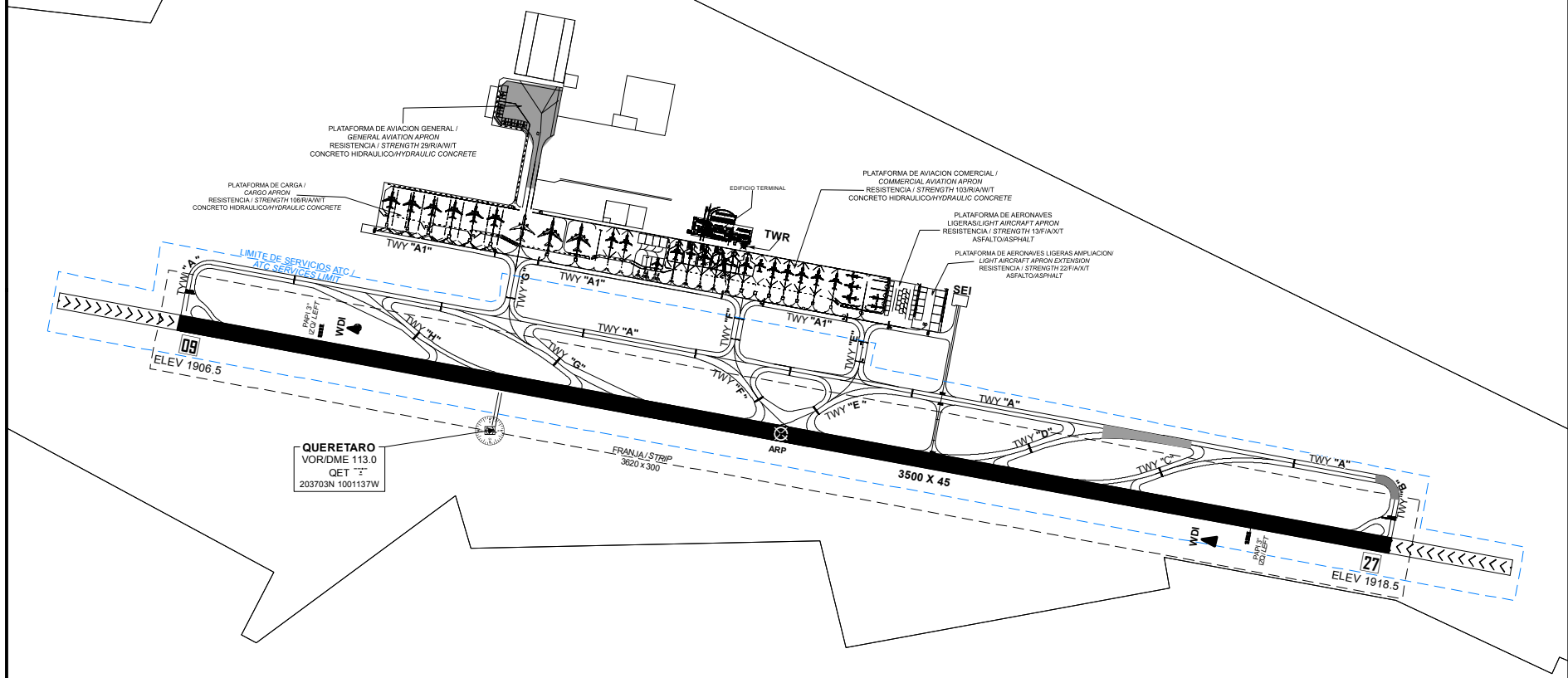
CARACTERISTICAS DE PISTA /  
 RWY CHARACTERISTICS

RWY	DIRECCION / DIRECTION	THR	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
09	094.47°	20°37'13.526" N 100°12'07.42" W	100/R/A/W/T	CONCRETO / CONCRETE
27	274.47°	20°36'51.6209" N 100°10'08.8293" W		

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

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A		100/R/A/W/T	
A1	23 M	100/R/A/W/T	
B		100/R/A/W/T	
C		100/R/A/W/T	
D		100/R/A/W/T	
E		100/R/A/W/T Entre RWY 09(27) / TWY "A"	
F		100/R/A/W/T Entre TWY "C" y "A1"	
F	27 M	100/R/A/W/T Entre TWY "C" y "A1"	CONCRETO HIDRAULICO CONCRETE
G		100/R/A/W/T Entre RWY 09(27) / TWY "A"	
G		100/R/A/W/T Entre TWY "C" y "A1"	
G		100/R/A/W/T Entre RWY 09(27) / TWY "A"	
G		20/R/A/W/T Entre Plataforma de Carga y General	
G	24 M	100/R/A/W/T Entre TWY "A1" y Plataforma de Carga	
H	27 M	100/R/A/W/T	

 - ZONAS SIN VISIBILIDAD DESDE TORRE, PRECAUCION AL TRANSITAR  
 - ZONES OUT OF SIGHT FOR TWR, PROCEED CAUTIOUSLY



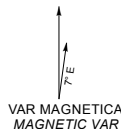
QUERETARO  
 VOR/DME 113.0  
 QET "Z"  
 203703N 1001137W

FRANJA / STRIP  
 3620 x 300

3500 X 45

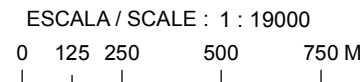
27  
 ELEV 1918.5

CAMBIOS: ESCALA



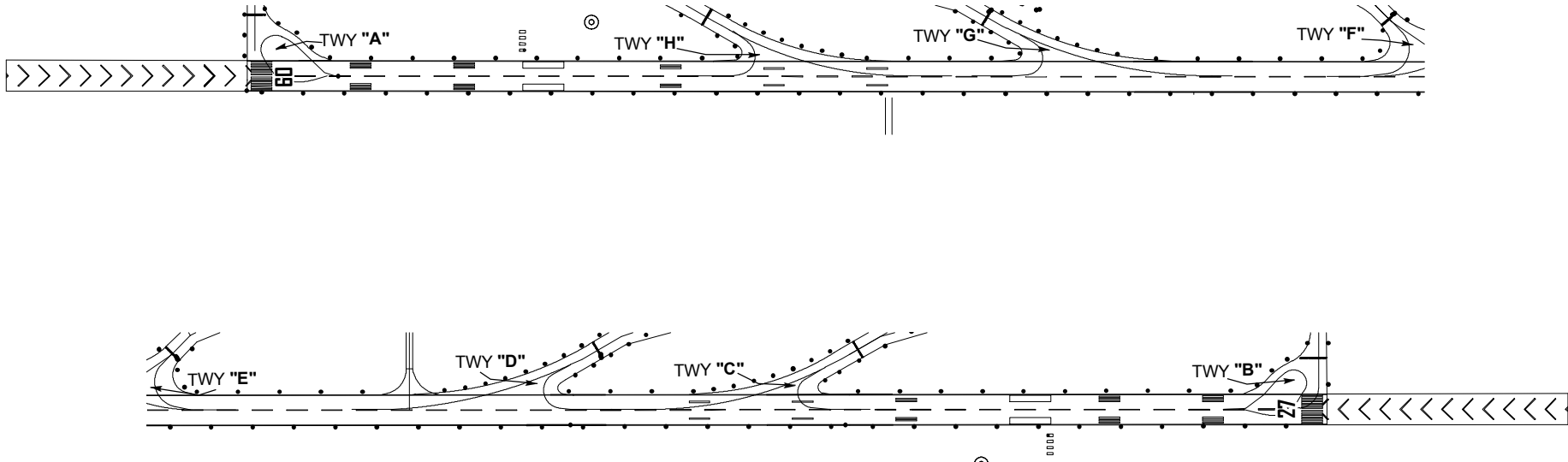
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /  
 BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /  
 ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS



TWR	118.95
APP	127.2
VOR/DME	113.0
AFTN - MMQT	

SEÑALES Y LUCES DE RWY 09/27 Y TWY DE SALIDA  
 MARKING AND LIGHTING AIDS RWY 09/27 AND EXIT TWY



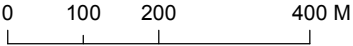
CAMBIOS: CARTA NUEVA



LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /  
 BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /  
 ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

ESCALA / SCALE : 1 : 10000



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

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:**

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

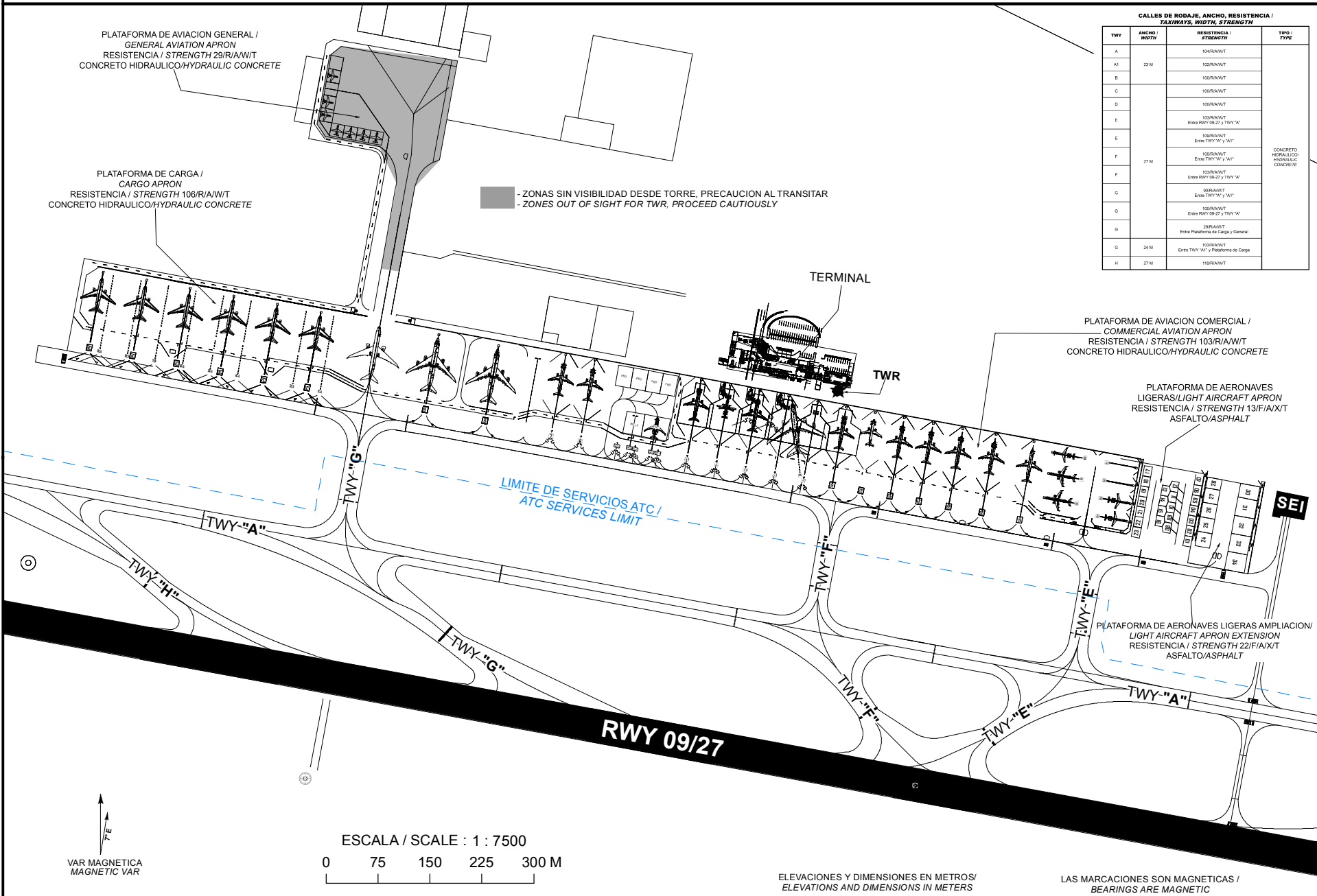
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/  
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART

TWR 118.95  
APP 127.2  
AFTN - MMQT

QUERETARO  
AEROPUERTO INTL /  
INTL AIRPORT

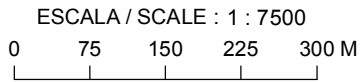
ELEV AD 1919 M

INTERCONTINENTAL DE QUERETARO



CALLE DE RODAJE, ANCHO, RESISTENCIA / TAXIWAYS, WIDTH, STRENGTH			
TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A		100R/A/W/T	CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
A1	23 M	100R/A/W/T	
B		100R/A/W/T	
C		100R/A/W/T	
D		100R/A/W/T	
E		100R/A/W/T	
E		Entre RWY 09-27 y TWY 'A'	
F	27 M	Entre TWY 'A' y 'A1'	
F		100R/A/W/T	
F		Entre TWY 'A' y 'A1'	
G		100R/A/W/T	
G		Entre RWY 09-27 y TWY 'A'	
G		20R/A/W/T	Entre Plataforma de Carga y General
G	24 M	100R/A/W/T	
H	27 M	100R/A/W/T	

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA



ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS / ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS / BEARINGS ARE MAGNETIC

**COORDENADAS INS, DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES AVIACION COMERCIAL /  
COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, COMMERCIAL AVIATION APRON**

PSN	LAT (N)	LONG (W)
1E	20° 37' 18.755"	100° 11' 11.636"
2E	20° 37' 18.623"	100° 11' 10.288"
3E	20° 37' 18.433"	100° 11' 08.904"
4E	20° 37' 18.463"	100° 11' 07.486"
5E	20° 37' 18.210"	100° 11' 06.123"
6E	20° 37' 17.599"	100° 11' 04.639"
7E	20° 37' 17.597"	100° 11' 02.798"
8E	20° 37' 15.239"	100° 11' 02.309"
9E	20° 37' 16.303"	100° 11' 02.097"
10E	20° 37' 17.224"	100° 11' 01.912"
11E	20° 37' 16.531"	100° 10' 58.160"
12E	20° 37' 15.747"	100° 10' 58.316"
13E	20° 37' 14.967"	100° 10' 58.474"
14E	20° 37' 14.182"	100° 10' 58.632"

PSN	LAT (N)	LONG (W)
1	20° 37' 19.216"	100° 11' 12.962"
2	20° 37' 19.460"	100° 11' 14.315"
2A	20° 37' 19.488"	100° 11' 14.063"
3	20° 37' 19.709"	100° 11' 15.686"
4	20° 37' 19.965"	100° 11' 17.056"
5	20° 37' 20.232"	100° 11' 18.415"
6	20° 37' 21.186"	100° 11' 23.400"
7	20° 37' 20.607"	100° 11' 24.926"
8	20° 37' 22.045"	100° 11' 27.882"
9	20° 37' 22.557"	100° 11' 30.670"

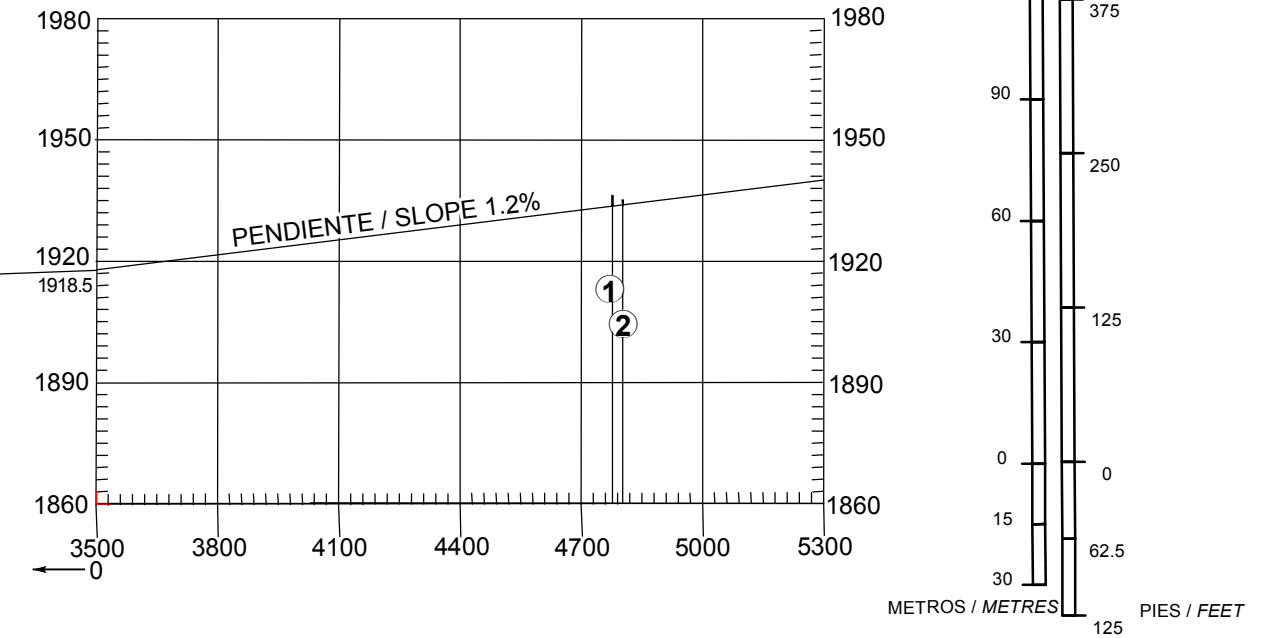
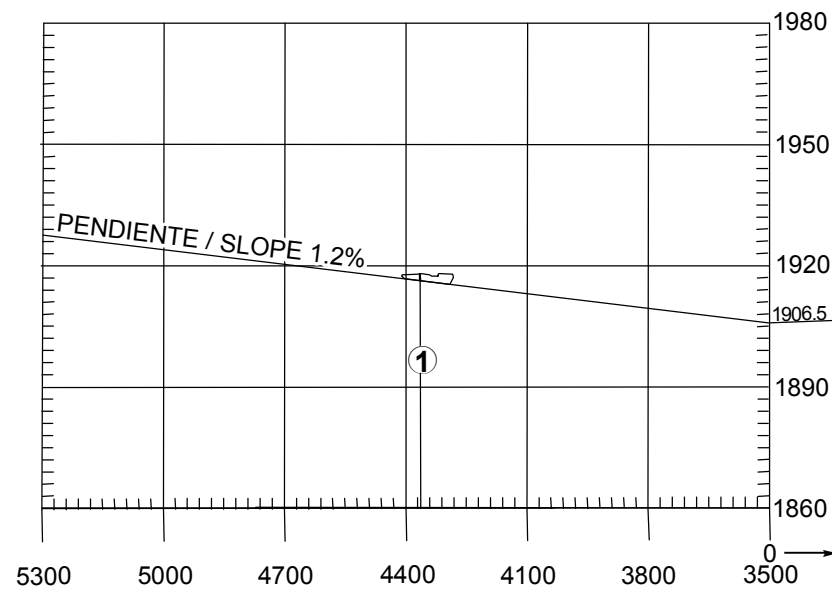
**COORDENADAS INS, DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO PLATAFORMA DE CARGA /  
COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, CARGO APRON**

PSN	LAT (N)	LONG (W)
1CA	20° 37' 23.297"	100° 11' 35.604"
1C	20° 37' 23.387"	100° 11' 36.216"
2CA	20° 37' 23.524"	100° 11' 36.861"
2C	20° 37' 23.964"	100° 11' 38.223"
3C	20° 37' 24.373"	100° 11' 40.248"
4CA	20° 37' 24.240"	100° 11' 40.762"
4C	20° 37' 24.240"	100° 11' 40.762"
5CA	20° 37' 24.476"	100° 11' 42.042"
5C	20° 37' 24.93"	100° 11' 44.36"
6CA	20° 37' 24.57"	100° 11' 43.36"
7CA	20° 37' 24.81"	100° 11' 43.64"
8CA	20° 37' 25.05"	100° 11' 43.93"
9CA	20° 37' 25.30"	100° 11' 46.39"

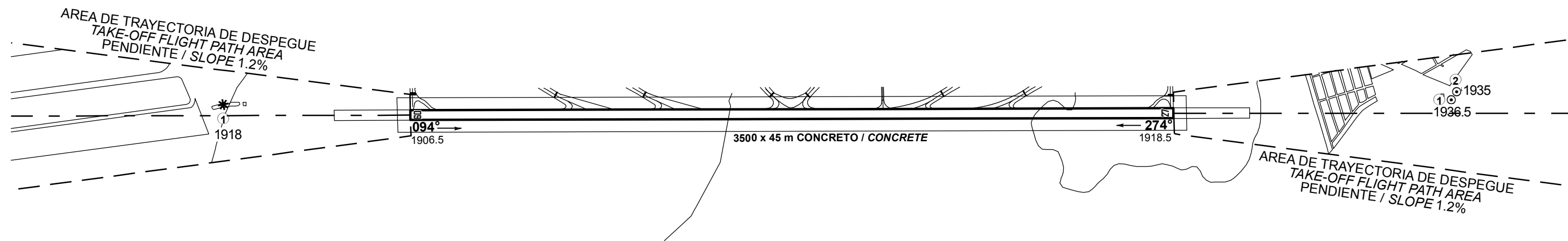
DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS  
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

VAR 7° E

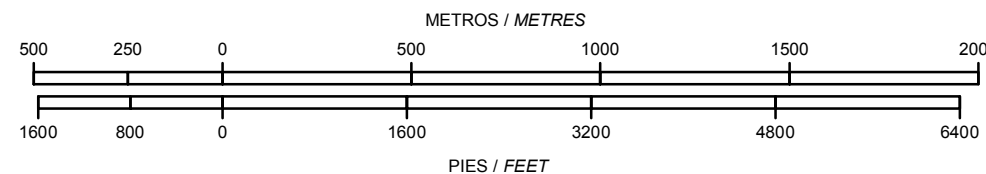
RWY 09 / 27				
DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES				
RWY 09				RWY 27
3500	TORA	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3500
3500	TODA	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3500
3500	ASDA	DISTANCIA DE ACELERACION PARADA DISPONIBLE	ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE	3500
3500	LDA	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3500



ESCALA VERTICAL / VERTICAL SCALE: 1 : 2000



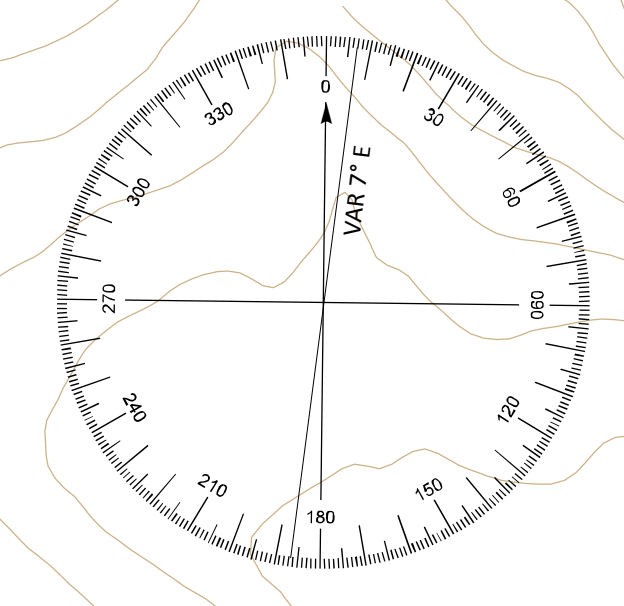
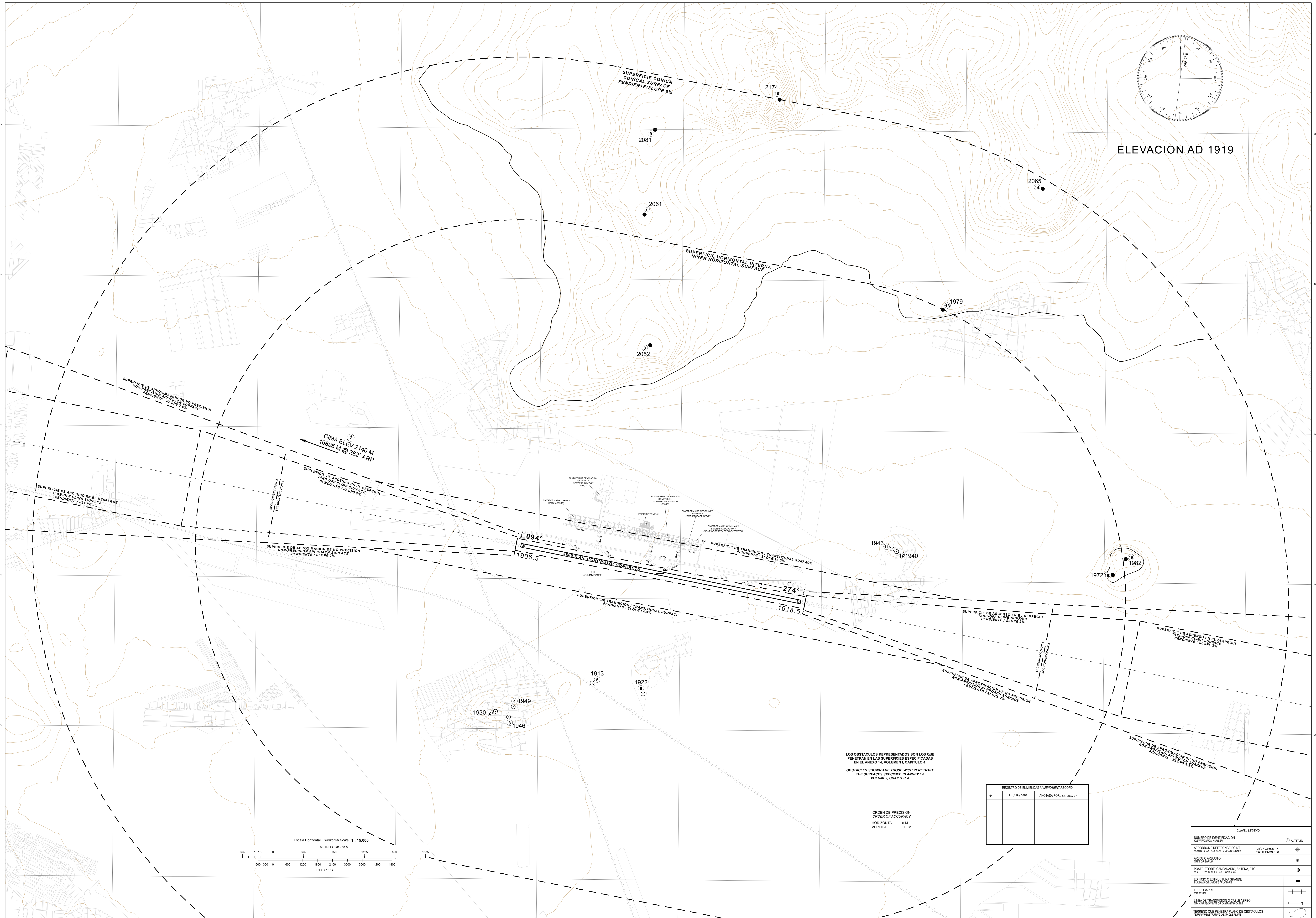
Escala Horizontal / Horizontal Scale 1 : 20,000



SIMBOLOGIA / LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION / IDENTIFICATION NUMBER	① ALTITUD
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC / POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE / BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■
FERROCARRIL / RAILROAD	+++
CURVA DE NIVEL DE TERRENO / TERRAIN CONTOUR	~
TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS / TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE	▲
ARBOL, ARBUSTO, ETC / TREES, BUSH, ETC.	*

REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD		
No.	FECHA / DATE	ANOTADA POR / ENTERED BY

ORDEN DE PRECISION  
ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 0.5 M  
VERTICAL 1.0 M



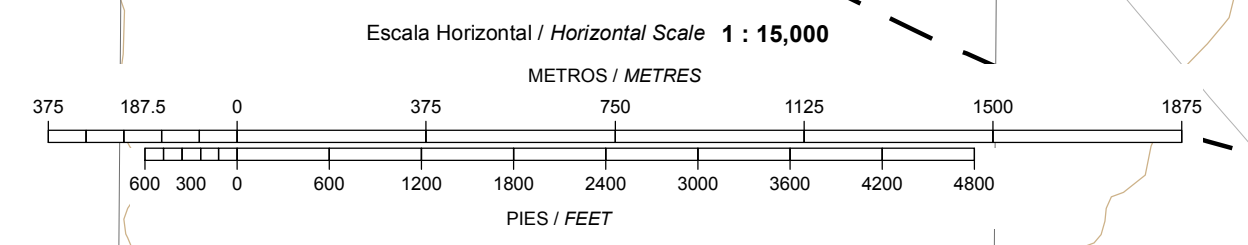
ELEVACION AD 1919

LOS OBSTACULOS REPRESENTADOS SON LOS QUE PENETRAN EN LAS SUPERFICIES ESPECIFICADAS EN EL ANEXO 14, VOLUMEN I, CAPITULO 4.  
OBSTACLES SHOWN ARE THOSE WHICH PENETRATE THE SURFACES SPECIFIED IN ANNEX 14, VOLUME I, CHAPTER 4.

ORDEN DE PRECISION  
ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 5 M  
VERTICAL 0.5 M

REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD		
No.	FECHA / DATE	ANOTADA POR / ENTERED BY

CLAVE / LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION IDENTIFICATION NUMBER	ALTITUD ELEVATION
AERODROMO REFERENCIA PUNTO AERODROME REFERENCE POINT	
ARBOLES O ARBUSTOS TREES OR SHRUBS	*
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC. POLE, TOWER, SPRE, ANTENNA, ETC.	⊙
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■
FERROCARRIL RAILROAD	+++
LINEA DE TRANSMISION O CABLE AEREO TRANSMISSION LINE OR AIRCABLE	- - -
TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS TERRAIN WHICH PENETRATES OBSTACLE PLANE	—



## REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA MMQT TMA Y LA MMQT CTR

El presente procedimiento deberá ser observado obligatoriamente por cualquier aeronave de ala fija y rotativa con plan de vuelo VFR que opere dentro del Área de Control Terminal Querétaro y Zona de Control Querétaro, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

### 1. Espacio aéreo

- 1.1 Área de Control Terminal Querétaro (MMQT TMA). - Clase "D"
- 1.2 Zona de Control Querétaro (MMQT CTR). - Clase "D"

### 2. Área Restringida del Aeropuerto

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro del área comprendida por un paralelogramo limitado por los puntos:
  - 2.1.1 Hacia el SE dentro del polígono limitado por los puntos Q1, Q2, Q3 y Q4.
  - 2.1.2 Hacia el NW dentro del polígono limitado por los puntos Q5, Q6, Q7 y Q8, cuyas coordenadas están descritas en el numeral 18 y proyectadas en la Carta de Aproximación Visual de MMQT.

### 3. Mínimos meteorológicos:

- 3.1 En vuelo:
  - 3.1.1 Distancia de las nubes:
    - a) 1600 M (1 SM) horizontalmente
    - b) 305 M (1 000 FT) verticalmente
  - 3.1.2 Visibilidad:
    - a) 8 KM (5 SM) a/o arriba de 3 050 M (10 000 FT) AMSL
    - b) 5 KM (3 SM) por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL
- 3.2 Dentro o en las inmediaciones del aeropuerto:
  - 3.2.1 Techo de nubes: 457 M (1 500 FT)
  - 3.2.2 Visibilidad: 5 KM (3 SM)
- 3.3 Los helicópteros además de cumplir con el techo de nubes señalado anteriormente, antes de iniciar el vuelo y dentro de espacios aéreos controlados, operado a/o por debajo de 457 M (1500 FT), de altura sobre tierra o agua, deben:
  - 3.3.1 Tener una visibilidad no menor a 1600 M (1SM), durante el día.
  - 3.3.2 Tener una visibilidad no menor a 3200 M (2SM), durante la noche.
  - 3.3.3 Estar libre de nubes y con referencia visual al terreno.

### 4. Separación proporcionada

- 4.1 La separación proporcionada a los vuelos VFR es acorde a lo establecido en ENR1.4 numeral 9.6 TABLA 1 Clasificación del Espacio Aéreo ATS CLASE "D".

### 5. Servicio suministrado

- 5.1 El servicio proporcionado a los vuelos VFR es acorde con lo establecido en ENR 1.4 numeral 9.5 CLASE "D".

## 6. Restricciones

- 6.1 Restringido el vuelo VFR arriba de las altitudes máximas autorizadas, establecidas para cada sector en la Carta de Aproximación Visual MMQT.
- 6.2 Prohibido el sobrevuelo con plan de vuelo VFR de aeronaves turboreactores en la TMA MMMX y TMA MMTO.
- 6.3 Se requiere autorización previa de MMQT TWR para para volar en la zona de control del aeródromo señalado en la carta visual.
- 6.4 A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeródromo previamente autorizadas por la Comandancia AFAC, los vuelos locales de las aeronaves se efectuarán dentro de las rutas visuales publicadas para tales efectos, para las aeronaves de salida, de requerir algún área específica deberá notificarlo a MMQT SMC en la frecuencia 121.75 MHZ, durante el primer contacto.
- 6.5 No se permite la operación de dirigibles, globos, planeadores y ultraligeros sin la autorización de la autoridad aeronáutica y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas específicas y la emisión del NOTAM correspondiente.
- 6.6 Las operaciones de RPAS deberán ajustarse a lo prescrito en la NORMA Oficial Mexicana NOM-107-SCT3-2019, que establece los requerimientos para operar un sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) en el espacio aéreo mexicano y contar con autorización de la AFAC y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas dentro de la MMQT CTR.
- 6.7 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDO) que operen dentro de las 25 NM del ARP de MMQT, deberán ajustarse a lo previsto en la fracción 3.3 "Señales para el tránsito de aeródromo" contenido en la sección ENR 1.1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. REGLAS GENERALES.
- 6.8 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas y prohibidas denominadas como MMR y MMP.
- 6.9 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas temporales.
- 6.10 Queda prohibido volar dentro de las áreas definidas como "Alertas para la Navegación" (Ver ENR 5.1).
- 6.11 Se restringen los vuelos de adiestramiento dentro de un radio de 15 NM del MMQT ARP y en las trayectorias y altitudes de los procedimientos IFR, excepto aquellos que requieran efectuar maniobras en el aeropuerto o en la pista designada como "Quinta Palos" todo esto con autorización expresa del ATC (p.ej. toques y despegues, prácticas de intercepción de circuitos de tránsito, etc.).
- 6.12 Se restringen los vuelos para efectuar maniobras de toques y despegues de las 18:00 a las 20:00 horas tiempo local, debido a los vuelos de itinerario IFR y vuelos de llegada VFR antes de la puesta del sol.
- 6.13 La operación de los vuelos de adiestramiento IFR (Condiciones simuladas por instrumentos) se ajustará a lo previsto en la fracción 1.6 contenida en la sección ENR 1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. Se restringe la operación en estas condiciones de una aeronave a la vez.

## 7. Zona de Control Querétaro (MMQT CTR)

- 7.1 Este tipo de espacio aéreo está designado principalmente para las aeronaves que vayan a despegar, aterrizar o realizar alguna clase de entrenamiento en los aeropuertos, debiendo sujetarse a los ATS suministrados en los espacios aéreos Clase "D" y los procedimientos locales de operación del aeropuerto Clase "D"; las dimensiones de la MMQT CTR están descritas en la sección AD 2.17.
- 7.2 Se establecen RUTAS VISUALES con el propósito de sobrevolar el aeródromo, así mismo para integrarse al circuito de tránsito aéreo acorde a las instrucciones del ATC.

**8. Procedimientos de vuelo.**

- 8.1 Las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo de acuerdo a las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual dentro de las 40 MN que comprenden la MMQT TMA, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino un aeródromo dentro de la MMQT TMA y deseen mantener una altitud mayor a las descritas en la carta, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 25 NM del MMQT ARP, notificando su posición y altitud en la frecuencia de MMQT APP en 127.2 MHZ, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMQT TMA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de MMQT APP en 127.2 MHZ, antes de penetrar el espacio o altitud solicitada, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.4 Todas las aeronaves con Plan de Vuelo VFR que requieran sobrevolar o cruzar las rutas publicadas dentro de la MMQT CTR, deberán establecer contacto con MMQT TWR en 118.95 MHZ.
- 8.5 Las tripulaciones de vuelo de todas las aeronaves que operen en el Aeropuerto Internacional de Querétaro o sus inmediaciones, deberán sintonizar la frecuencia MMQT ATIS en 132.150 MHZ para recabar la información y condiciones del aeropuerto y notificar al ATC en primer contacto el designador de la información ATIS recibida.

**9. Transpondedor**

- 9.1 Todas las aeronaves VFR deberán portar transpondedor Modo A/C o S y código de conspicuidad conforme ENR 1.6 o el asignado por ATC durante toda la operación
- 9.2 Todas las aeronaves de ala rotativa deberán contar con equipo Transpondedor en modo 3 A/C o modo S a bordo y activar código en 1500 o el asignado por el ATC durante todo el tiempo de vuelo.

**10. Comunicaciones**

- 10.1 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMQT CTR a/o por debajo de las altitudes máximas VFR publicadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán mantener comunicación con MMQT TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMQT, notificarán su posición e intenciones a Torre de Control Querétaro (MMQT TWR), antes de penetrar la MMQT CTR.
- 10.3 Utilizarán la frecuencia CTAF 122.5 MHZ para monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo en el Área de Control Terminal.
- 10.4 Las aeronaves en sobrevuelo o con destino a MMQT, o algún helipuerto o aeródromo ubicado dentro de la MMQT CTR, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMQT CTR, al sobrevolar algún punto de notificación visual equivalente o tan pronto como sea posible, en la frecuencia de MMQT TWR, donde recibirán información e instrucciones para proseguir a su destino mediante las rutas visuales publicadas.
- 10.5 Todas las aeronaves que vuelen en las rutas visuales publicadas dentro de la MMQT CTR deberán mantener comunicación en la frecuencia de MMQT TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.

**11. Puntos de Notificación VFR**

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMQT	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
AGRO PARK	061°	11.0	20 41 15	100 00 16
ALVAREZ	140°	4.8	20 33 01	100 08 23
AMAZCALA	312°	6.6	20 42 00	100 15 46
ANTIGUO AEROPUERTO	265°	10.4	20 37 25	100 22 15
ARKANSAS	048°	5.1	20 39 57	100 06 39
BEGOÑA	308°	10.7	20 44 42	100 19 11
BORDO	222°	17.5	20 25 35	100 25 15
CORREGIDORA (ESTADIO)	250°	10.4	20 34 40	100 21 59
HIPICO AJUCH	184°	8.5	20 28 41	100 12 51
ITURBIDE	327°	25.5	21 00 01	100 23 09
JIMENEZ	223°	26.8	20 19 42	100 32 58
LOBO	345°	6.7	20 43 42	100 12 05
PARQUE INDUSTRIAL	226°	5.7	20 33 34	100 16 02
PISTA CADEREYTA	067°	23.9	20 43 45	099 46 37
PISTA QUINTA PALOS	139°	9.6	20 29 03	100 05 25
PRESA	298°	18.6	20 47 48	100 27 19
PUERTA REAL	250°	14.6	20 33 38	100 26 17
PURÍSIMA	283°	25.7	20 46 04	100 36 50
SAN JUAN DEL RIO	135°	17.3	20 23 20	099 59 47
SAN PEDRO	190°	18.6	20 19 14	100 17 05
SANTA CRUZ	304°	8.8	20 42 53	100 18 11
TEQUISQUIAPAN	102°	17.5	20 31 21	099 53 30
TOLIMÁN	033°	22.6	20 54 30	099 55 49

**12. Rutas VFR****12.1 Llegadas a MMQT**

- 12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMQT TWR en la frecuencia 118.95MHz, antes de penetrar la MMQT CTR.
- 12.1.2 MMQT TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el aeródromo por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita.

**12.2 Aeronaves en adiestramiento práctica de toques y despegues (dentro de la CTR)**

- 12.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.2.2 Mantener comunicación con MMQT TWR 118.95.
- 12.2.3 Mantenerse dentro de la MMQT CTR a o por debajo de las altitudes máximas establecidas en la Carta de Aproximación Visual.
- 12.2.4 Las aeronaves en vuelo local de Práctica de Toques y Despegues, estarán sujetas al tráfico prevaleciente en las inmediaciones del aeropuerto, MMQT TWR podrá autorizar el número de operaciones en estas condiciones que considere seguro en concordancia con las condiciones operacionales al momento.
- 12.2.5 Antes del último aterrizaje notificar a MMQT TWR el término del vuelo.

**12.3 Salidas de MMQT con plan de vuelo de ruta o local (fuera de la CTR)**

- 12.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.3.2 Mantener comunicación con MMQT TWR.
- 12.3.3 Establecer comunicación con MMQT TWR para identificación e instrucciones.
- 12.3.4 Al abandonar la frecuencia de MMQT TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha de la frecuencia designada por los STA, hasta encontrarse a 40 NM del aeropuerto o en el límite de sus comunicaciones.

---

## 12.4 Aeronaves de ala rotativa

12.4.1 Además de lo establecido en los subíndices 12.2.1 al 12.2.4;

12.4.2 Los helicópteros de llegada o salida evitarán sobrevolar las plataformas de aviación comercial, general, instalaciones militares, otras aeronaves, depósitos de combustible, etc. El despegue o aterrizaje se realizará dentro de las trayectorias establecidas para el aeródromo utilizando alguna calle de rodaje designada por el ATC o la pista en uso.

12.4.3 Los helicópteros que operen dentro de la MMQT CTR deberán:

### 12.4.3.1 Aproximación y aterrizaje.

a) Las aeronaves procedentes del área metropolitana de Querétaro deberán:

- Escuchar el ATIS en 132.150 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Notificar su posición a MMQT TWR, antes de 15 NM del aeropuerto MMQT, manteniendo 1000 pies AGL.
- Conforme a las instrucciones de MMQT TWR, deberán volar hacia el punto de notificación visual SANTA CRUZ y continuar hacia el aeropuerto.
- Mantenerse a la escucha de la frecuencia de MMQT TWR para información de tránsito operando en las inmediateces.
- Completar la aproximación y el aterrizaje conforme a las instrucciones de MMQT TWR, si la entrada al aeropuerto tiene la necesidad de cruzar el campo deberá asegurarse de sobrevolar los puntos especificados por MMQT TWR de manera que la maniobra sea lo más expedita posible.

b) Las aeronaves que tengan otra procedencia deberán:

- Escuchar el ATIS en 132.150 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Notificar su posición a MMQT TWR, al menos a 20 NM del aeropuerto MMQT, manteniendo 1000 pies AGL. Conforme a las instrucciones de MMQT TWR, deberán volar a interceptar el punto visual más cercano y continuar hacia el aeropuerto.
- Mantenerse a la escucha de la frecuencia de MMQT TWR para información de tránsito operando en las inmediateces.
- Completar la aproximación y el aterrizaje conforme a las instrucciones de MMQT TWR, si la entrada al aeropuerto tiene la necesidad de cruzar el campo deberá asegurarse de sobrevolar los puntos especificados por MMQT TWR de manera que la maniobra sea lo más expedita posible.

### 12.4.3.2 Despegue y salida:

a) Los helicópteros con destino a la ciudad deberán:

- Escuchar el ATIS en 132.150 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Comunicarse en la frecuencia de MMQT TWR en 118.95 MHz para notificar el arranque de motores y constatar la existencia y vigencia del plan de vuelo.
- Informar a MMQT TWR cuando esté listo para iniciar el rodaje aéreo o rodaje.
- Conforme a las instrucciones de MMQT TWR, iniciar el vuelo hacia el punto de notificación visual SANTA CRUZ para continuar hacia el Helipuerto de destino en la zona metropolitana de Querétaro.
- Una vez aterrizado en el helipuerto de destino, reportar la llegada a MMQT OSIV al teléfono 442-314 20 07.

b) Los helicópteros con plan de vuelo a otro destino deberán:

- Escuchar el ATIS en 132.150 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Comunicarse en la frecuencia de MMQT TWR en 118.95 MHz para notificar el arranque de motores y constatar la existencia y vigencia del plan de vuelo.
- Informar a MMQT TWR cuando esté listo para iniciar el rodaje aéreo o rodaje.
- Conforme a las instrucciones de MMQT TWR, iniciar el vuelo hacia el punto de reporte visual publicado que lo acerque a la derrota de vuelo propuesta para continuar hacia el destino.
- Notificar la posición en el punto solicitado o a la salida de una ruta VFR.
- Mantener a la escucha en la CTAF 122.50 MHz para conocimiento de tránsito operando en las inmediateces.

- 12.4.4 Para efectos de identificación, deberán mantener el transpondedor encendido en modo C durante todo el tiempo de operación desde el encendido hasta el corte del motor.

### 13. Rutas VFR de salida y de llegada

- 13.1 Para indicar cada una de las Rutas VFR se deberá referir, en radiotelefonía, por su identificador. Ejemplo: Ruta Visual SAN JUAN, etc.
- 13.2 Rutas Bidireccionales aeronaves ALA FIJA y ROTATIVA.

IDENTIFICADOR	RUTA
SAN JUAN	ÁLVAREZ – PISTA QUINTA PALOS – SAN JUAN DEL RIO
BORDO	PARQUE INDUSTRIAL – BORDO
PRESA	AMAZCALA – SANTA CRUZ – PRESA

### 14. Operación en el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (MMQT).

- 14.1 MMQT TWR proporciona el servicio de control de aeródromo a todas las aeronaves que se encuentren dentro del circuito de tránsito de aeródromo y con base en las condiciones de tránsito conocidas u observadas.
- 14.2 Circuitos de tránsito
- 14.2.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMQT TWR para integrarse a ellos y efectuando las piernas acordes a lo siguiente:
- a) RWY 09: Circuito de tránsito por la derecha/izquierda.
  - b) RWY 27: Circuito de tránsito por la izquierda/derecha.

### 15. Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado a MMQT.

- 15.1 Ala fija
- 15.1.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto MMQT y su destino sea el mismo, deberá cumplir con lo indicado en la sección ENR 1.1 numeral 3.5 de la AIP DE MÉXICO.
- 15.1.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 15.1.3 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista
- 15.1.4 Reportar su llegada a la OSIV y a la Comandancia AFAC por el medio más expedito posible.

### 16. Procedimientos para Aeronaves en asistencia de emergencias.

- 16.1 Se define como Área de Emergencia aquella porción del espacio aéreo establecido por la Autoridad Aeronáutica, en la cual participan aeronaves en operaciones de rescate, búsqueda y salvamento. Esta área tiene como dimensiones desde la superficie del terreno hasta 500 FT y 2 NM de radio en la horizontal desde el punto en el que se desarrolla la emergencia. No se permite el vuelo dentro de esta área a operaciones de helicópteros o drones con fines diferentes.
- 16.2 Las autorizaciones para entrar en apoyo a un Área de Emergencia, se coordinan a través de la Autoridad Aeronáutica en la frecuencia CTAF 122.5 MHZ o la asignada para este fin acorde al NOTAM que se emita para este fin previa coordinación con el ATCO MMQT TWR.
- 16.3 El inicio y terminación de las operaciones en un Área de Emergencia se hará a través de la frecuencia CTAF 122.5 MHZ, la cancelación del NOTAM correspondiente y coordinación directa con el ATCO MMQT TWR.

- 16.4 Las aeronaves que operen dentro de un Área de Emergencia deberán:
- 16.4.1 Antes de penetrar el Área de Emergencia; reportar en la frecuencia CTAF 122.5 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitos en el área.
  - 16.4.2 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
  - 16.4.3 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 16.5 Las aeronaves que no estén relacionados con la actividad de rescate, búsqueda y salvamento, y/o vigilancia y pretendan sobrevolar el área de la emergencia, deberán hacerlo con virajes por la derecha y a una altura no menor de 800 F, siempre y cuando tengan autorización de la AFAC.

### 17. Planeación de los Vuelos.

- 17.1 Todo Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo que opere o pretenda operar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar para su aprobación ante la Autoridad Aeronáutica previo al vuelo, un plan de vuelo de la forma y contenido expresados en la AIP de México y la normatividad vigente.
- 17.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 17.3 Para mantener vigente el Plan de Vuelo presentado FPL, se deberá notificar cualquier cambio al mismo para conocimiento de la Autoridad Aeronáutica y los ATS, si el plan de vuelo fue presentado a la MMQT OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma, antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido.
- 17.4 Si el vuelo no se inicia dentro del periodo de vigencia, el ATS cancelará automáticamente el Plan de Vuelo debiéndose presentar un nuevo Plan de Vuelo antes de la salida. Los Planes de Vuelo se mantendrán activos siempre y cuando se notifique al ATS la nueva hora de salida.
- 17.5 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente al nuevo ETD.
- 17.6 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino durante el vuelo dentro de la zona de control, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMQT TWR. Fuera de la MMQT CTR deberá notificar dicha modificación en la frecuencia ATS en la que se encuentre siendo controlado.

### 18. Vértices de áreas restringidas para vuelos VFR.

VÉRTICE	COORDENADAS	
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
Q1	20 37 51	100 09 57
Q2	20 37 47	100 01 42
Q3	20 32 51	100 02 43
Q4	20 35 52	100 10 21
Q5	20 36 14	100 12 20
Q6	20 36 07	100 20 30
Q7	20 41 03	100 19 29
Q8	20 38 13	100 11 55

---

## RULES AND OPERATING PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE MMQT TMA AND MMQT CTR

This procedure shall be strictly observed by any fixed-wing and rotary-wing aircraft operating under a VFR flight plan within the Querétaro Terminal Control Area and the Querétaro Control Zone, except when in an emergency situation requiring deviation from it.

### 1. Airspace

- 1.1 Querétaro Terminal Control Area (MMQT TMA) – Class “D”.
- 1.2 Querétaro Control Zone (MMQT CTR) – Class “D”.

### 2. Airport Restricted Area

- 2.1 VFR flight is restricted within the area defined by a parallelogram limited by the following points:
  - 2.1.1 To the SE, within the polygon limited by points Q1, Q2, Q3 and Q4.
  - 2.1.2 To the NW, within the polygon limited by points Q5, Q6, Q7 and Q8, whose coordinates are described in paragraph 18 and depicted on the MMQT Visual Approach Chart.

### 3. Meteorological Minima

- 3.1 En-route:
  - 3.1.1 Distance from cloud:
    - a) 1 600 m (1 SM) horizontally
    - b) 305 m (1 000 FT) vertically
  - 3.1.2 Flight visibility:
    - a) 8 km (5 SM) at and above 3 050 m (10 000 FT) AMSL
    - b) 5 km (3 SM) below 3 050 m (10 000 FT) AMSL
- 3.2 Within or in the vicinity of the aerodrome:
  - 3.2.1 Ceiling: 457 m (1 500 FT)
  - 3.2.2 Visibility: 5 km (3 SM)
- 3.3 Helicopters, in addition to complying with the ceiling specified above, prior to commencing flight within controlled airspace, when operating at and/or below 457 m (1 500 FT) height above ground or water, shall:
  - 3.3.1 Have visibility not less than 1 600 m (1 SM) by day.
  - 3.3.2 Have visibility not less than 3 200 m (2 SM) by night.
  - 3.3.3 Remain clear of cloud and maintain visual reference with the surface.

### 4. Separation Provided

- 4.1 Separation provided to VFR flights is in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.6, TABLE 1 — Classification of ATS Airspace Class “D”.

### 5. Service Provided

- 5.1 Services provided to VFR flights are in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.5, Class “D”.

---

**6. Restrictions**

- 6.1 VFR flight is restricted above the maximum authorized altitudes established for each sector on the MMQT Visual Approach Chart.
- 6.2 Overflight by turbojet aircraft under a VFR flight plan is prohibited within the MMMX TMA and MMTO TMA.
- 6.3 Prior authorization from MMQT TWR is required to fly within the aerodrome control zone depicted on the visual chart.
- 6.4 Except for training maneuvers at the aerodrome previously authorized by the AFAC Airport Command Office, local flights shall be conducted along the published visual routes. For departing aircraft requiring a specific area, this shall be notified to MMQT SMC on frequency 121.75 MHz on first contact.
- 6.5 Operation of airships, balloons, gliders and ultralights is not permitted without authorization from the Aeronautical Authority and prior coordination with ATC to operate in specific areas, as well as issuance of the corresponding NOTAM.
- 6.6 RPAS operations shall comply with Mexican Official Standard NOM-107-SCT3-2019 and shall have AFAC authorization and prior coordination with ATC to operate within the MMQT CTR.
- 6.7 NORDO flights operating within 25 NM of the MMQT ARP shall comply with subsection 3.3 "Signals for Aerodrome Traffic" contained in section ENR 1.1 — General Rules and Procedures.
- 6.8 It is the pilot's responsibility to verify the activity of restricted and prohibited areas designated MMR and MMP.
- 6.9 It is the pilot's responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas.
- 6.10 Flight within areas defined as "Navigation Alerts" is prohibited (see ENR 5.1).
- 6.11 Training flights are restricted within a radius of 15 NM from the MMQT ARP and within IFR procedure trajectories and altitudes, except when maneuvers are required at the airport or at the runway designated "Quinta Palos", with express ATC authorization (e.g. touch-and-go operations, traffic circuit interception practice, etc.).
- 6.12 Touch-and-go training flights are restricted from 18:00 to 20:00 local time due to scheduled IFR flights and VFR arrival traffic prior to sunset.
- 6.13 IFR training flights (simulated instrument conditions) shall comply with paragraph 1.6 contained in section ENR 1 — General Rules and Procedures. Operation under these conditions is restricted to one aircraft at a time.

**7. Querétaro Control Zone (MMQT CTR)**

- 7.1 This airspace is primarily designated for aircraft that will take off, land, or conduct training at the aerodrome and shall comply with ATS provided in Class "D" airspace and with local operating procedures for a Class "D" aerodrome. The dimensions of the MMQT CTR are described in section AD 2.17.
- 7.2 Visual routes are established for the purpose of overflying the aerodrome and integrating into the aerodrome traffic circuit in accordance with ATC instructions.

---

**8. Flight Procedures.**

- 8.1 Departing and arriving VFR aircraft shall plan their flight in accordance with the Visual Routes published on the Visual Approach Chart within 40 NM covering the MMQT TMA, respecting the maximum visual altitudes specified for each sector.
- 8.2 Flights not destined for an aerodrome within the MMQT TMA and wishing to maintain an altitude higher than those depicted on the chart shall circumnavigate the airport at least 25 NM from the MMQT ARP, reporting position and altitude on MMQT APP frequency 127.2 MHz and being equipped with appropriate radio navigation equipment.
- 8.3 Flights requiring penetration of the MMQT TMA while maintaining altitudes higher than those depicted on the chart shall report their position and obtain authorization on MMQT APP frequency 127.2 MHz prior to entering the requested airspace or altitude and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment.
- 8.4 All aircraft operating under a VFR flight plan requiring to overfly or cross the published routes within the MMQT CTR shall establish contact with MMQT TWR on frequency 118.95 MHz.
- 8.5 Flight crews operating at Querétaro International Airport or its vicinity shall monitor MMQT ATIS frequency 132.150 MHz and report to ATC on first contact the ATIS information designator received.

**9. Transponder**

- 9.1 All VFR aircraft shall carry a Mode A/C or Mode S transponder and a conspicuity code in accordance with ENR 1.6 or as assigned by ATC throughout the entire operation.
- 9.2 All rotary-wing aircraft shall carry a Mode 3 A/C or Mode S transponder on board and set code 1500, or as assigned by ATC, throughout the entire flight.

**10. Communications**

- 10.1 All aircraft flying within the MMQT CTR at and/or below the maximum VFR altitudes published on the Visual Approach Chart shall maintain communication with MMQT TWR until authorized to leave the frequency.
- 10.2 Flights inbound to MMQT shall report their position and intentions to Querétaro Control Tower (MMQT TWR) before entering the MMQT CTR.
- 10.3 CTAF frequency 122.5 MHz shall be used for monitoring and information exchange between pilots in flight within the Terminal Control Area.
- 10.4 Aircraft overflying or inbound to MMQT, or to any heliport or aerodrome located within the MMQT CTR, shall report their position and intentions before entering the MMQT CTR, when overflying a visual reporting point or as soon as practicable, on MMQT TWR frequency, where they will receive information and instructions to proceed to their destination via the published visual routes.
- 10.5 All aircraft flying along the published visual routes within the MMQT CTR shall maintain communication on MMQT TWR frequency until authorized to leave the frequency.

**11. VFR Reporting Points**

DESIGNATION	AZIMUTH ARP/MMQT	DISTANCE (NM)	COORDINATES	
			LAT (N)	LONG (W)
AGRO PARK	061°	11.0	20 41 15	100 00 16
ALVAREZ	140°	4.8	20 33 01	100 08 23
AMAZCALA	312°	6.6	20 42 00	100 15 46
ANTIGUO AEROPUERTO	265°	10.4	20 37 25	100 22 15
ARKANSAS	048°	5.1	20 39 57	100 06 39
BEGOÑA	308°	10.7	20 44 42	100 19 11
BORDO	222°	17.5	20 25 35	100 25 15
CORREGIDORA (ESTADIO)	250°	10.4	20 34 40	100 21 59
HIPICO AJUCH	184°	8.5	20 28 41	100 12 51
ITURBIDE	327°	25.5	21 00 01	100 23 09
JIMENEZ	223°	26.8	20 19 42	100 32 58
LOBO	345°	6.7	20 43 42	100 12 05
PARQUE INDUSTRIAL	226°	5.7	20 33 34	100 16 02
PISTA CADEREYTA	067°	23.9	20 43 45	099 46 37
PISTA QUINTA PALOS	139°	9.6	20 29 03	100 05 25
PRESA	298°	18.6	20 47 48	100 27 19
PUERTA REAL	250°	14.6	20 33 38	100 26 17
PURÍSIMA	283°	25.7	20 46 04	100 36 50
SAN JUAN DEL RIO	135°	17.3	20 23 20	099 59 47
SAN PEDRO	190°	18.6	20 19 14	100 17 05
SANTA CRUZ	304°	8.8	20 42 53	100 18 11
TEQUISQUIAPAN	102°	17.5	20 31 21	099 53 30
TOLIMÁN	033°	22.6	20 54 30	099 55 49

**12. VFR Routes****12.1 Arrivals to MMQT**

- 12.1.1 Aircraft with a VFR flight plan shall report their position and intentions to MMQT TWR on frequency 118.95 MHz before entering the MMQT CTR.
- 12.1.2 MMQT TWR may instruct VFR aircraft to proceed toward the aerodrome via routes other than the published Visual Routes when considered operationally beneficial and when traffic permits.

**12.2 Training Aircraft — Touch-and-Go Practice (within the CTR)**

- 12.2.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.2.2 Maintain communication with MMQT TWR on frequency 118.95 MHz.
- 12.2.3 Remain within the MMQT CTR at and/or below the maximum altitudes published on the Visual Approach Chart.
- 12.2.4 Aircraft engaged in local touch-and-go training flights shall be subject to prevailing traffic conditions; MMQT TWR may authorize the number of such operations considered safe in accordance with current operational conditions.
- 12.2.5 Prior to the final landing, notify MMQT TWR of termination of the flight.

**12.3 Departures from MMQT with Route or Local Flight Plan (outside the CTR)**

- 12.3.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.3.2 Maintain communication with MMQT TWR.
- 12.3.3 Establish communication with MMQT TWR for identification and instructions.
- 12.3.4 Upon leaving MMQT TWR frequency and in accordance with ATC instructions, maintain listening watch on the frequency designated by ATS until reaching 40 NM from the aerodrome or the limit of communications..

---

## 12.4 Rotary-Wing Aircraft

12.4.1 In addition to the provisions of subparagraphs 12.2.1 through 12.2.4;

12.4.2 Arriving or departing helicopters shall avoid overflying commercial and general aviation aprons, military installations, other aircraft, fuel storage areas, etc. Takeoff or landing shall be conducted within the established aerodrome trajectories, using a taxiway designated by ATC or the runway in use.

12.4.3 Helicopters operating within the MMQT CTR shall:

12.4.3.1 Approach and landing.

a) Aircraft arriving from the Querétaro metropolitan area shall:

- Monitor ATIS on 132.150 MHz to obtain aerodrome data and conditions.
- Report position to MMQT TWR before 15 NM from MMQT aerodrome, maintaining 1 000 FT AGL.
- In accordance with MMQT TWR instructions, fly to the visual reporting point SANTA CRUZ and continue toward the aerodrome.
- Maintain listening watch on MMQT TWR frequency for information on traffic operating in the vicinity.
- Complete the approach and landing in accordance with MMQT TWR instructions; if entry to the aerodrome requires crossing the aerodrome, ensure overflight of the points specified by MMQT TWR so that the maneuver is completed as quickly as possible.

b) Aircraft arriving from other directions shall:

- Monitor ATIS on 132.150 MHz to obtain aerodrome data and conditions.
- Report position to MMQT TWR at least 20 NM from MMQT aerodrome, maintaining 1 000 FT AGL. In accordance with MMQT TWR instructions, proceed to intercept the nearest visual point and continue toward the aerodrome.
- Maintain listening watch on MMQT TWR frequency for information on traffic operating in the vicinity.
- Complete the approach and landing in accordance with MMQT TWR instructions; if entry to the aerodrome requires crossing the aerodrome, ensure overflight of the points specified by MMQT TWR so that the maneuver is completed as quickly as possible.

12.4.3.2 Takeoff and departure:

a) Helicopters destined for the city shall:

- Monitor ATIS on 132.150 MHz to obtain aerodrome data and conditions.
- Contact MMQT TWR on 118.95 MHz to report engine start and confirm the existence and validity of the flight plan.
- Inform MMQT TWR when ready to commence air taxi or taxi.
- In accordance with MMQT TWR instructions, proceed to the visual reporting point SANTA CRUZ and continue to the destination heliport within the Querétaro metropolitan area.
- Once landed at the destination heliport, report arrival to MMQT OSIV by telephone 442-314 20 07.

b) Helicopters with a flight plan to another destination shall:

- Monitor ATIS on 132.150 MHz to obtain aerodrome data and conditions.
- Contact MMQT TWR on 118.95 MHz to report engine start and confirm the existence and validity of the flight plan.
- Inform MMQT TWR when ready to commence air taxi or taxi.
- In accordance with MMQT TWR instructions, proceed to the published visual reporting point that will lead the aircraft to the proposed track to continue toward the destination.
- Report position at the requested point or upon leaving a VFR route.
- Maintain listening watch on CTAF 122.50 MHz for awareness of traffic operating in the vicinity.

12.4.4 For identification purposes, helicopters shall keep the transponder ON in Mode C throughout the entire operation, from engine start until engine shutdown

**13.VFR Arrival and Departure Routes**

13.1 Each VFR route shall be referred to in radiotelephony by its identifier. Example: Visual Route SAN JUAN, etc.

13.2 Bidirectional Routes for Fixed-Wing and Rotary-Wing Aircraft.

<b>IDENTIFIER</b>	<b>ROUTE</b>
SAN JUAN	ÁLVAREZ – PISTA QUINTA PALOS – SAN JUAN DEL RIO
BORDO	PARQUE INDUSTRIAL – BORDO
PRESA	AMAZCALA – SANTA CRUZ – PRESA

**14.Operation at Querétaro Intercontinental Airport (MMQT).**

14.1 MMQT TWR provides aerodrome control service to all aircraft within the aerodrome traffic circuit based on known or observed traffic conditions.

14.2 Traffic Circuits

14.2.1 All aircraft shall avoid the traffic circuits unless they have authorization from MMQT TWR to join them and shall fly the legs as follows:

- a) RWY 09: Right-hand / left-hand traffic circuit.
- b) RWY 27: Left-hand / right-hand traffic circuit.

**15.Communication Failure — Aircraft with VFR Flight Plan Authorized to MMQT.**

15.1 Fixed-Wing Aircraft

15.1.1 15.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of MMQT Airport and MMQT is its destination, it shall comply with section ENR 1.1, paragraph 3.5 of the AIP Mexico.

15.1.2 15.1.2 Set transponder code 7600 (RCF).

15.1.3 15.1.3 After landing, vacate the runway completely.

15.1.4 15.1.4 Report arrival to OSIV and the AFAC Airport Command Office by the quickest means possible.

**16.Procedure for Aircraft Assisting Emergencies.**

16.1 An Emergency Area is defined as that portion of airspace established by the Aeronautical Authority in which aircraft participate in rescue, search and salvage operations. This area extends from the surface up to 500 FT and 2 NM radius horizontally from the point where the emergency is occurring. Flight within this area by helicopters or drones for purposes other than these is not permitted.

16.2 Authorizations to enter and assist in an Emergency Area are coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.5 MHz or the frequency assigned by NOTAM, with prior coordination with the MMQT TWR ATCO.

16.3 Commencement and termination of operations within an Emergency Area shall be conducted on CTAF frequency 122.5 MHz, cancellation of the corresponding NOTAM, and direct coordination with the MMQT TWR ATCO.

16.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:

- 16.4.1 Prior to entering the Emergency Area, report position and intentions on CTAF 122.5 MHz or the assigned frequency and determine the position and altitude of other traffic.
- 16.4.2 Fly 360-degree orbits around the emergency point with right turns at a distance not less than 1 NM.
- 16.4.3 Except for takeoff or landing, maintain an altitude not less than 500 FT above the area.

16.5 Aircraft not involved in rescue, search, salvage and/or surveillance operations intending to overfly the Emergency Area shall do so with right turns at an altitude not less than 800 FT, provided AFAC authorization has been obtained.

**17. Flight Planning.**

- 17.1 Any Concessionaire, Permit Holder or Air Operator operating or intending to operate within the airspace of the United Mexican States shall submit, for approval by the Aeronautical Authority prior to flight, a flight plan in the form and content specified in the AIP Mexico and applicable regulations.
- 17.2 The validity of FPL flight plans is 1 hour 30 minutes from the ETD indicated in the flight plan.
- 17.3 To maintain the validity of the filed FPL, any change shall be notified to the Aeronautical Authority and ATS. If the flight plan was filed with MMQT OSIV, the change shall be notified to MMQT OSIV before expiration of the validity period.
- 17.4 If the flight does not commence within the validity period, ATS shall automatically cancel the flight plan. A new flight plan shall be filed prior to departure. Flight plans shall remain active provided the new departure time is notified to ATS.
- 17.5 When requesting an extension of the flight plan, obtain the meteorological and operational information corresponding to the new ETD.
- 17.6 When modification of route or destination is required during flight within the control zone, authorization shall be requested on MMQT TWR frequency. Outside the MMQT CTR, such modification shall be notified on the ATS frequency providing control.

**18. Vertices of Restricted Areas for VFR Flights.**

VERTEX	COORDINATES	
	LAT (N)	LONG (W)
Q1	20 37 51	100 09 57
Q2	20 37 47	100 01 42
Q3	20 32 51	100 02 43
Q4	20 35 52	100 10 21
Q5	20 36 14	100 12 20
Q6	20 36 07	100 20 30
Q7	20 41 03	100 19 29
Q8	20 38 13	100 11 55

**CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL**  
**VISUAL APPROACH CHART**

ALTITUD DE TRANSICIÓN  
 Transition Altitude  
**18500FT**

**COMUNICACIONES**  
 Communications

TWR	118.950
APP	127.200
SMC	121.750
ATIS	132.150

**QUERETARO**  
**AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT**  
**INTERCONTINENTAL DE QUERETARO**  
 AD ELEV 6296 FT



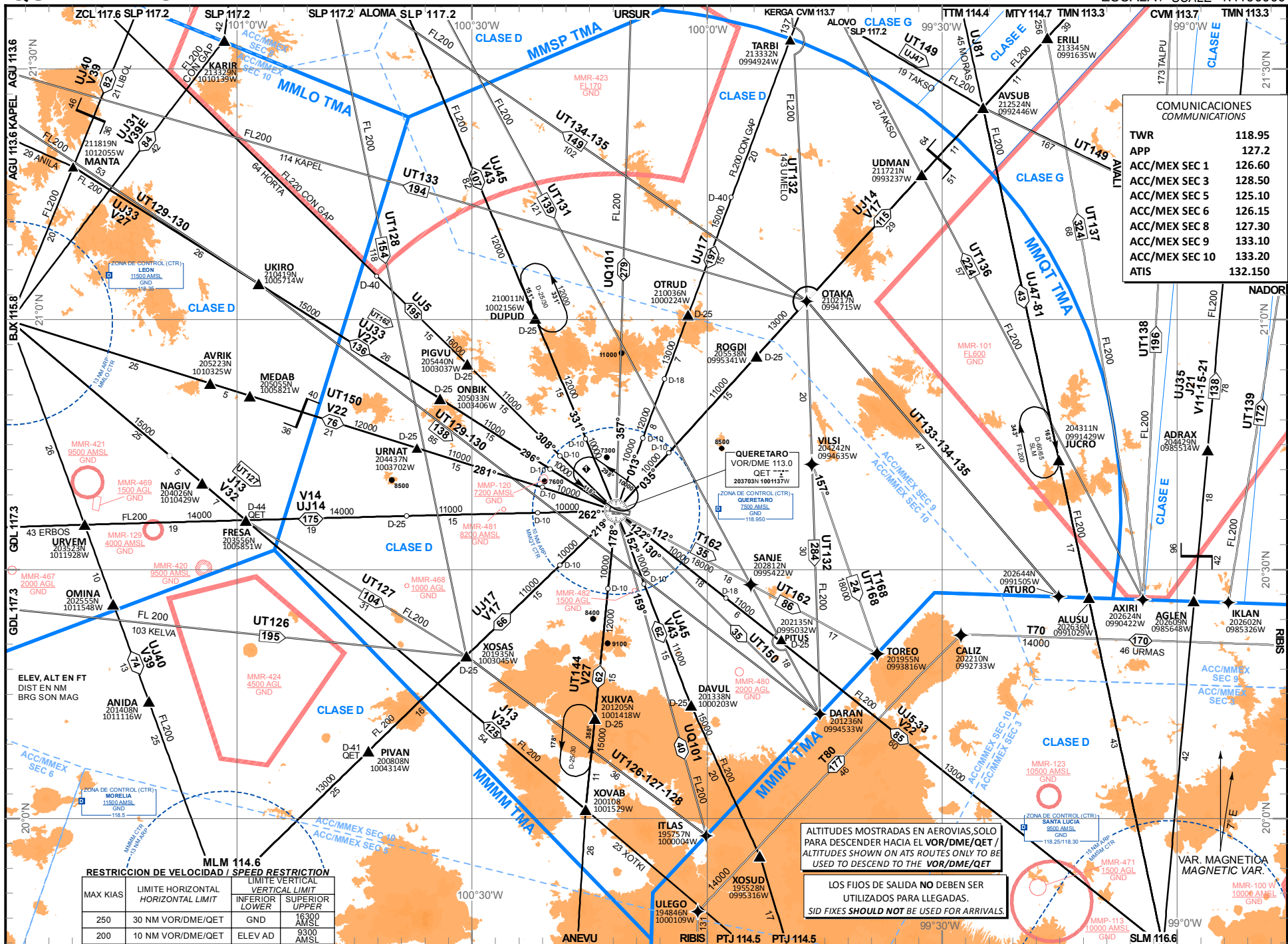
CAMBIOS/CHG : CTR, AREAS RESTRINGIDAS / CTR, RESTRICTED AREAS

ESCALA / scale 1:600,000

# QUERETARO



ESCALA / SCALE 1:1190000



COMUNICACIONES  
COMMUNICATIONS

TWR	118.95
APP	127.2
ACC/MEX SEC 1	126.60
ACC/MEX SEC 3	128.50
ACC/MEX SEC 5	125.10
ACC/MEX SEC 6	126.15
ACC/MEX SEC 8	127.30
ACC/MEX SEC 9	133.10
ACC/MEX SEC 10	133.20
ATIS	132.150

MLM 114.6  
RESTRICCIÓN DE VELOCIDAD / SPEED RESTRICTION

MAX KIAS	LIMITE HORIZONTAL HORIZONTAL LIMIT	LIMITE VERTICAL VERTICAL LIMIT	
		INFERIOR LOWER	SUPERIOR UPPER
250	30 NM VOR/DME/QET	GND	15300 AMSL
200	10 NM VOR/DME/QET	ELEV AD	9300 AMSL

ALTITUDES MOSTRADAS EN AEROVÍAS, SOLO PARA DESCENDER HACIA EL VOR/DME/QET / ALTITUDES SHOWN ON ATS ROUTES ONLY TO BE USED TO DESCEND TO THE VOR/DME/QET

LOS FIJOS DE SALIDA NO DEBEN SER UTILIZADOS PARA LLEGADAS. SID FIXES SHOULD NOT BE USED FOR ARRIVALS.

CAMBIOS: CTR.

# CARTA DE ALTITUD MINIMA DE VIGILANCIA ATC

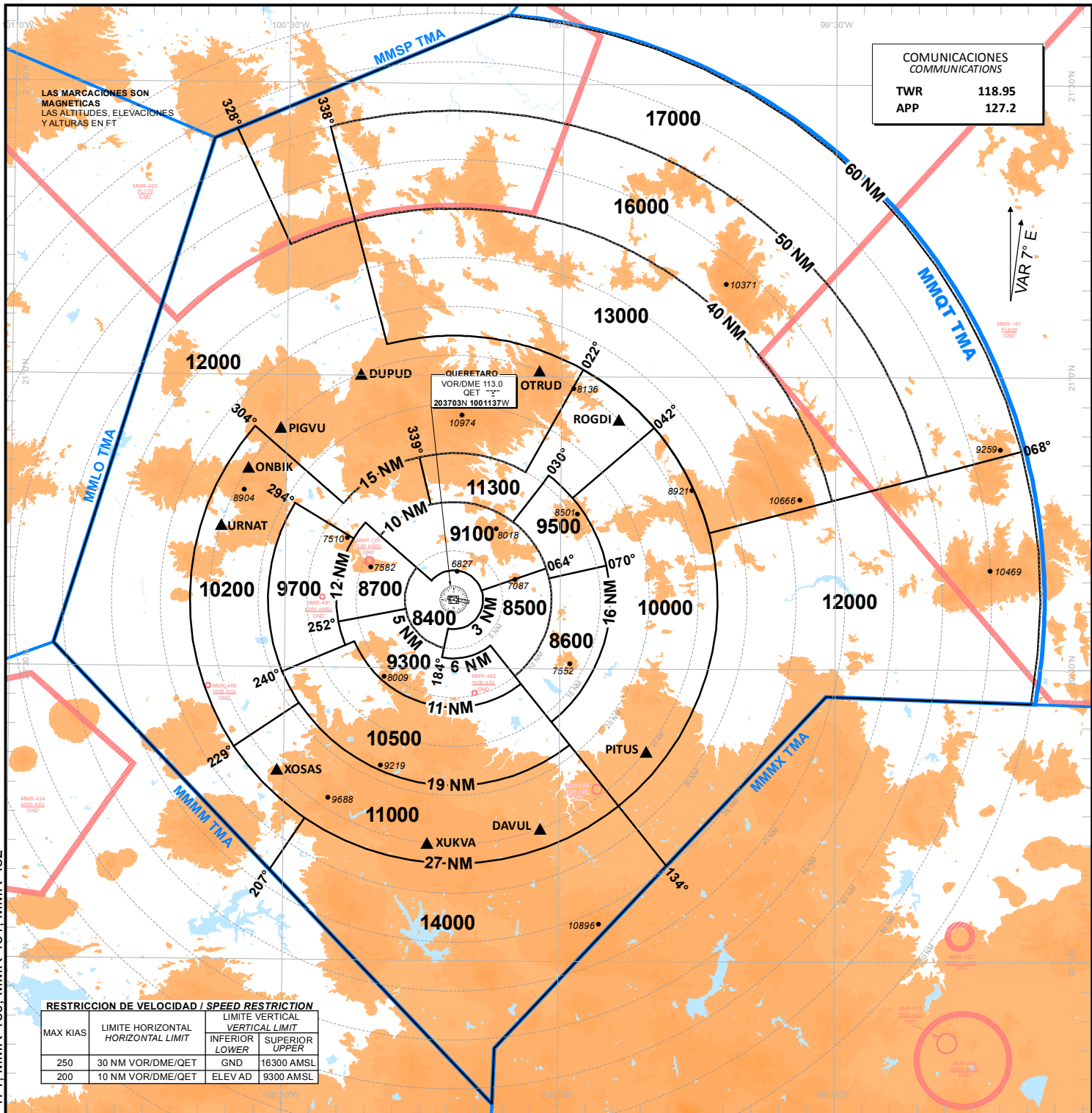
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART

# QUERETARO AEROPUERTO INTERNACIONAL / INTERNATIONAL AIRPORT INTERCONTINENTAL DE QUERETARO ELEV AD 6296FT

ALTITUD DE TRANSICION  
TRANSITION ALTITUDE  
18500 FT

LAS MARCACIONES SON  
MAGNETICAS  
LAS ALTITUDES, ELEVACIONES  
Y ALTURAS EN FT

COMUNICACIONES  
COMMUNICATIONS  
TWR 118.95  
APP 127.2



**RESTRICCIÓN DE VELOCIDAD / SPEED RESTRICTION**

MAX KIAS	LIMITE HORIZONTAL HORIZONTAL LIMIT	LIMITE VERTICAL VERTICAL LIMIT	
		INFERIOR LOWER	SUPERIOR UPPER
250	30 NM VOR/DME/QET	GND	16300 AMSL
200	10 NM VOR/DME/QET	ELEV AD	9300 AMSL

**TAR /SSR/ QET**

ALTITUDES MINIMAS DE VECTOREO IFR (MVA)  
RADAR MINIMUM ALTITUDES MVA

ESTAS MVA SON LAS ALTITUDES MAS BAJAS QUE PODRAN SER ASIGNADAS POR EL CONTROLADOR EN UN SECTOR CUANDO APLIQUE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL RADAR (VECTORES), SIN AFECTAR RUTAS Y PROCEDIMIENTOS CON MINIMOS INFERIORES.

THESE ARE THE LOWEST MVA THAT CAN BE ASSIGNED BY THE CONTROLLER IN A SECTION WHEN RADAR CONTROL PROCEDURES (VECTORS) ARE APPLIED, WITHOUT AFFECTING ROUTES AND PROCEDURES WITH LOWER MINIMUMS.

**NOTA / REMARK**

TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPERAN CON PLAN DE VUELO VFR EN EL AREA TERMINAL DE ... DEBERAN CONTAR CON EQUIPO TRANSPONDER EN MODO 3 A/C Y CON CAPACIDAD DE 4096 CODIGOS.

ALL AIRCRAFT OPERATING UNDER VFR WITHIN THIS TMA SHOULD HAVE TRANSPONDER MODE 3 A/C WITH 4096 CODE CAPABILITIES.

**FALLA DE COMUNICACIONES  
COM FAILURE**

- 1.- AJUSTAR TRANSPONDER 7600 Y SET TRANSPONDER CODE 7600 AND
  - 2.- EJECUTAR EN FALLA DE COMUNICACIONES PROCEDIMIENTO IAC APROPIADO
- FOLLOW COM FAILURE PROCEDURE ON RELEVANT IAC

**NOTA / REMARK**

CARTA DE USO EXCLUSIVO PARA VERIFICAR LAS ALTITUDES ASIGNADAS A AERONAVES IDENTIFICADAS. / EXCLUSIVE USE CHART TO VERIFY ASSIGNED ALTITUDES TO IDENTIFIED AIRCRAFT.

CAMBIOS: MMR-468, MMR-471, MMR-480, MMR-481, MMR-482

ESCALA / SCALE 1:1050000

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA -  
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)  
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID)

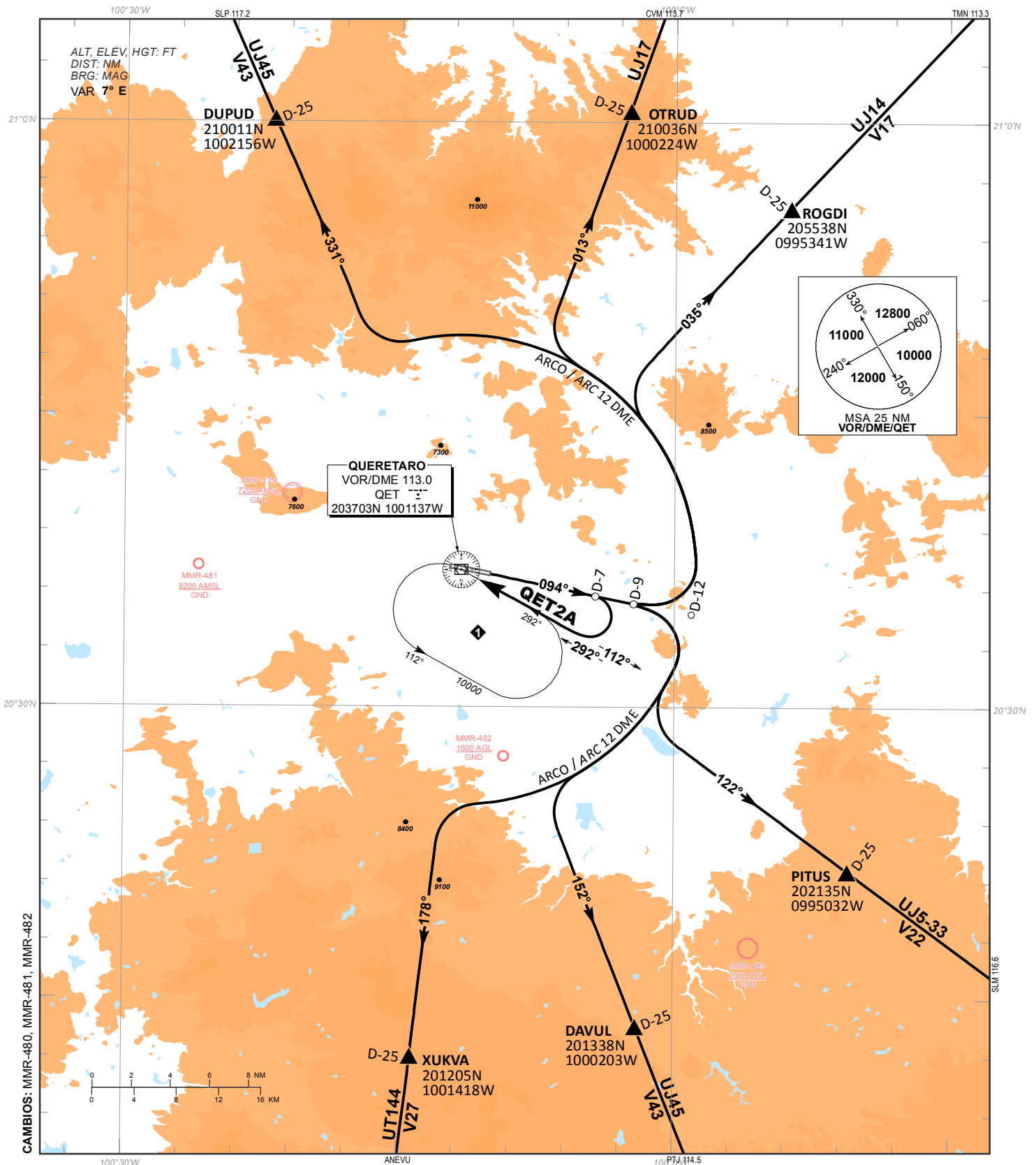
QUERETARO / INTERCONTINENTAL DE QUERETARO INTL (MMQT)

RWY 09

DUPUD1A, OTRUD1A, ROGDI1, PITUS1,  
DAVUL1, XUKVA1A, QET2A

TA 18500	TWR 118.95	APP 127.2	ATIS 132.150	AD ELEV 6296 FT
----------	---------------	--------------	-----------------	-----------------

RMK:



CAMBIOS: MMR-480, MMR-481, MMR-482

**SALIDAS PISTA 09:**

**SALIDAS:** DUPUD UNO ALFA (DUPUD1A)  
 OTRUD UNO ALFA (OTRUD1A)  
 ROGDI UNO (ROGDI1)

ASCIENDA POR **RADIAL 094°** HASTA **D-9**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/QET** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **DUPUD, OTRUD O ROGDI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**SALIDAS:** PITUS UNO (PITUS1)  
 DAVUL UNO (DAVUL1)  
 XUKVA UNO ALFA (XUKVA1A)

ASCIENDA POR **RADIAL 094°** HASTA **D-9**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/QET** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **PITUS, DAVUL, O XUKVA** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**SALIDA:** QUERETARO DOS (QET2A)  
 ALFA

ASCIENDA POR **RADIAL 094°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 7500 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **10 NM** INTERCEPTE EL RADIAL **112°** HACIA EL **VOR/DME/QET** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**DEPARTURES RWY 09:**

**DEPARTURES:** DUPUD ONE ALFA (DUPUD1A)  
 OTRUD-ONE ALFA (OTRUD1A)  
 ROGDI ONE (ROGDI1)

CLIMB VIA **QET R-094°** TO **D-9 QET**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **QET 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/QET** TO **DUPUD, OTRUD OR ROGDI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

**DEPARTURES:** PITUS ONE (PITUS1)  
 DAVUL ONE (DAVUL1)  
 XUKVA ONE ALFA (XUKVA1A)

CLIMB VIA **QET R-094°** TO **D-9 QET**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **QET 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/QET** TO **PITUS, DAVUL, OR XUKVA**. AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

**DEPARTURE:** QUERETARO TWO (QET2A)  
 ALFA

CLIMB VIA **QET R-094°** TO **D-7 QET (OR 7500 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **RIGHT** WITHIN **10 NM** TO **QET**. AND INTERCEPT **QET R-112°** TO **VOR/DME/QET** AND DEPART **QET** AT THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

**(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/QET:**  
**(1) MINIMUM CROSSING ALTITUDE AT VOR/DME/QET:**

A/TO	CVM		UJ-17	11100
A/TO	TMN	V-17	UJ-14	9000
A/TO	SLM	V-22	UJ-5-33	9000
A/TO	PTJ	V-43	UJ-45	9500
A/TO	ANEVU	V-27	UT-144	10000
A/TO	MLM	V-17	UJ-17	9500
A/TO	GDL	V-14	UJ-14	9200
A/TO	BJX	V-22	UT-150	8500
A/TO	AGU	V-27	UJ-33	10000
A/TO	ZCL		UJ-5	9500
A/TO	SLP	V-43	UJ-45	10000

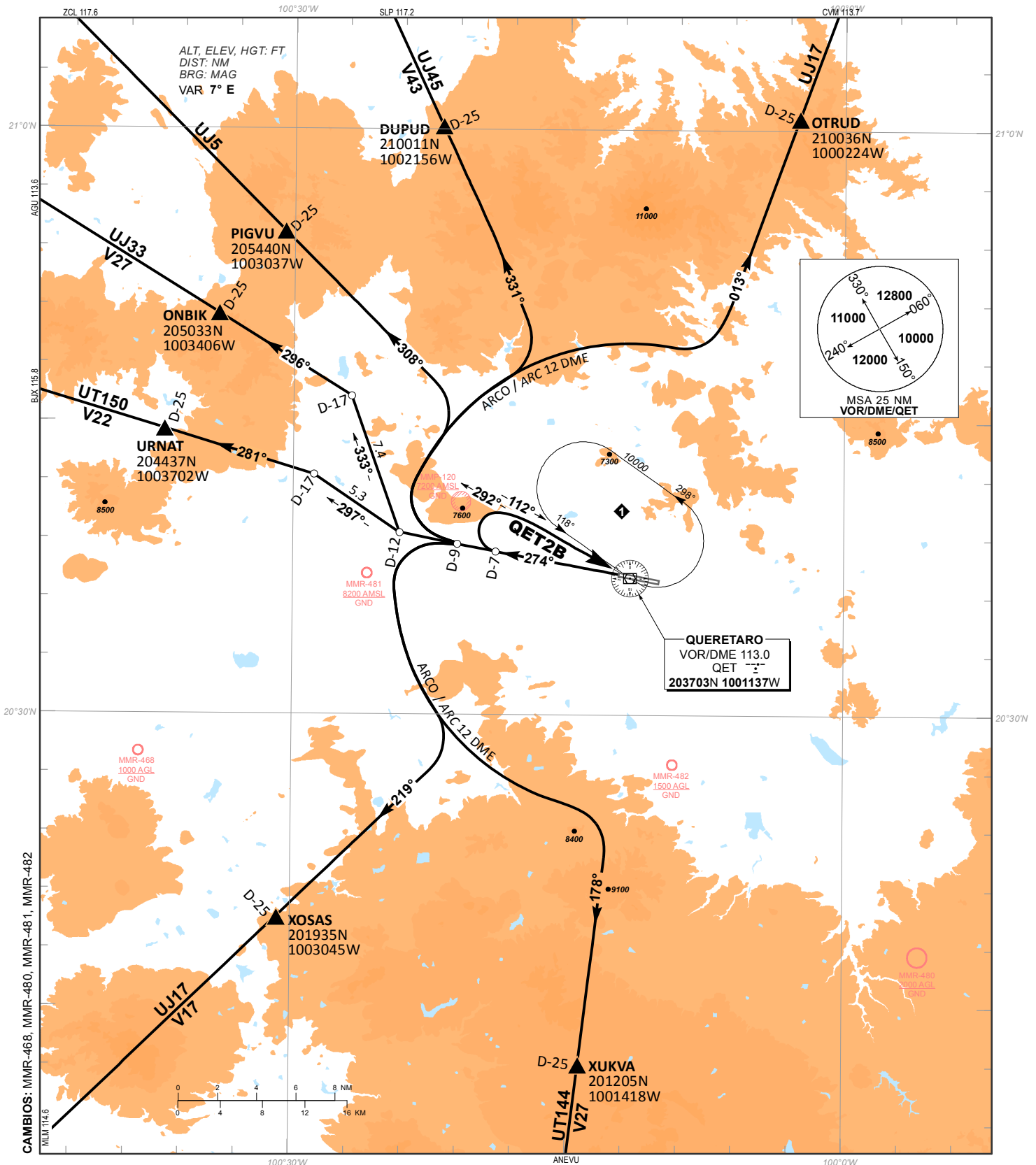
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA -  
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)  
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID)

QUERETARO / INTERCONTINENTAL DE QUERETARO INTL (MMQT)

RWY 27

OTRUD1B, DUPUD1B, PIGVU1, ONBIK1,  
URNAT1, XOSAS1, XUKVA1B, QET2B

TA 18500	TWR 118.95	APP 127.2	ATIS 132.150	AD ELEV 6296 FT
RMK:				



**SALIDAS PISTA 27:**

**SALIDA:**    **OTRUD UNO BRAVO**    **(OTRUD1B)**  
                  **DUPUD UNO BRAVO**    **(DUPUD1B)**  
                  **PIGVU UNO**                    **(PIGVU1)**

ASCIENDA EN **RADIAL 274°** HASTA **D-9**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/QET** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **OTRUD, DUPUD** O **PIGVU** CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**SALIDA:**    **ONBIK UNO**                    **(ONBIK1)**

ASCIENDA POR **RADIAL 274°** HASTA **D-12**, VIRE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 333°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 296°** DEL **VOR/DME/QET** HACIA EL FIJO **ONBIK** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**SALIDA:**    **URNAT UNO**                    **(URNAT1)**

ASCIENDA POR **RADIAL 274°** HASTA **D-12**, VIRE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 297°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 281°** DEL **VOR/DME/QET** HACIA EL FIJO **URNAT** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**SALIDAS:**    **XOSAS UNO**                    **(XOSAS1)**  
                  **XUKVA UNO BRAVO**    **(XUKVA1B)**

ASCIENDA EN **RADIAL 274°** HASTA **D-9**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/QET** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **XOSAS, O XUKVA** CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

**DEPARTURES RWY 27:**

**DEPARTURES:**    **OTRUD ONE**    **(OTRUD1B)**  
                          **BRAVO**  
                          **DUPUD ONE**    **(DUPUD1B)**  
                          **BRAVO**  
                          **PIGVU ONE**    **(PIGVU1)**

*CLIMB VIA **QET R-274°** TO **D-9 QET**, TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **QET 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/QET** TO **OTRUD, DUPUD** OR **PIGVU** AND CONTINUE ON ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

**DEPARTURE:**    **ONBIK ONE**    **(ONBIK1)**

*CLIMB VIA **QET R-274°** TO **D-12 QET**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON A **333° HEADING** TO INTERCEPT **QET R-296°** TO **ONBIK** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

**DEPARTURE:**    **URNAT**                    **(URNAT1)**  
                          **ONE**

*CLIMB VIA **QET R-274°** TO **D-12 QET**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON A **297° HEADING** TO INTERCEPT **QET R-281°** TO **URNAT** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

**DEPARTURES:**    **XOSAS ONE**    **(XOSAS1)**  
                          **XUKVA ONE**    **(XUKVA1B)**  
                          **BRAVO**

*CLIMB VIA **QET R-274°** TO **D-9 QET**, TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **QET 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/QET** TO **XOSAS, OR XUKVA** AND CONTINUE ON ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

**SALIDA: QUERETARO DOS (QET2B)  
BRAVO**

**DEPARTURE: QUERETARO (QET2B)  
TWO BRAVO**

ASCIENDA POR **RADIAL 274°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 7900 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/QET** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1) ALTITUD MINIMA** DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

CLIMB VIA **QET R-274°** TO **D-7 QET (OR 7900 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **RIGHT WITHIN 10 NM** TO **QET** AND INTERCEPT **QET R-292°** TO **VOR/DME/QET** AND DEPART **QET** AT THE **(1) MINIMUM CROSSING ALTITUDE** OR ATC INSTRUCTIONS

ESTAS SALIDAS REQUIEREN UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **240 FT/NM** HASTA ALCANZAR:

THESE SID's REQUIRE A MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **240 FT/NM** UNTIL CROSSING:

<b>OTRUD UNO / ONE BRAVO</b>	<b>12000FT</b>
<b>DUPUD UNO / ONE BRAVO</b>	<b>11000 FT</b>
<b>PIGVU UNO / ONE</b>	<b>10000 FT</b>
<b>ONBIK UNO / ONE</b>	<b>10000 FT</b>
<b>URNAT UNO / ONE</b>	<b>10000 FT</b>
<b>XOSAS UNO / ONE</b>	<b>11000 FT</b>
<b>XUKVA UNO / ONE BRAVO</b>	<b>12000FT</b>
<b>QUERETARO DOS / TWO BRAVO</b>	<b>10000 FT</b>

**REGIMEN DE ASCENSO/ CLIMB REGIME**

**\*PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT**

<b>*PDG VEL (GS) KTS</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>120</b>	<b>140</b>	<b>160</b>	<b>180</b>	<b>200</b>
<b>3.9% (FT/MIN)</b>	<b>320</b>	<b>400</b>	<b>480</b>	<b>560</b>	<b>640</b>	<b>720</b>	<b>800</b>

**(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/QET:**

**(1) MINIMUM CROSSING ALTITUDE AT VOR/DME/QET:**

A/TO	CVM		UJ-17	11100
A/TO	TMN	V-17	UJ-14	9000
A/TO	SLM	V-22	UJ-5-33	9000
A/TO	PTJ	V-43	UJ-45	9500
A/TO	ANEVU	V-27	UT-144	10000
A/TO	MLM	V-17	UJ-17	9500
A/TO	GDL	V-14	UJ-14	9200
A/TO	BJX	V-22	UT-150	8500
A/TO	AGU	V-27	UJ-33	10000
A/TO	ZCL		UJ-5	9500
A/TO	SLP	V-43	UJ-45	10000

CARTA DE APROXIMACION  
POR INSTRUMENTOS (IAC)

QUERETARO / INTERCONTINENTAL DE QUERETARO INTL (MMQT)

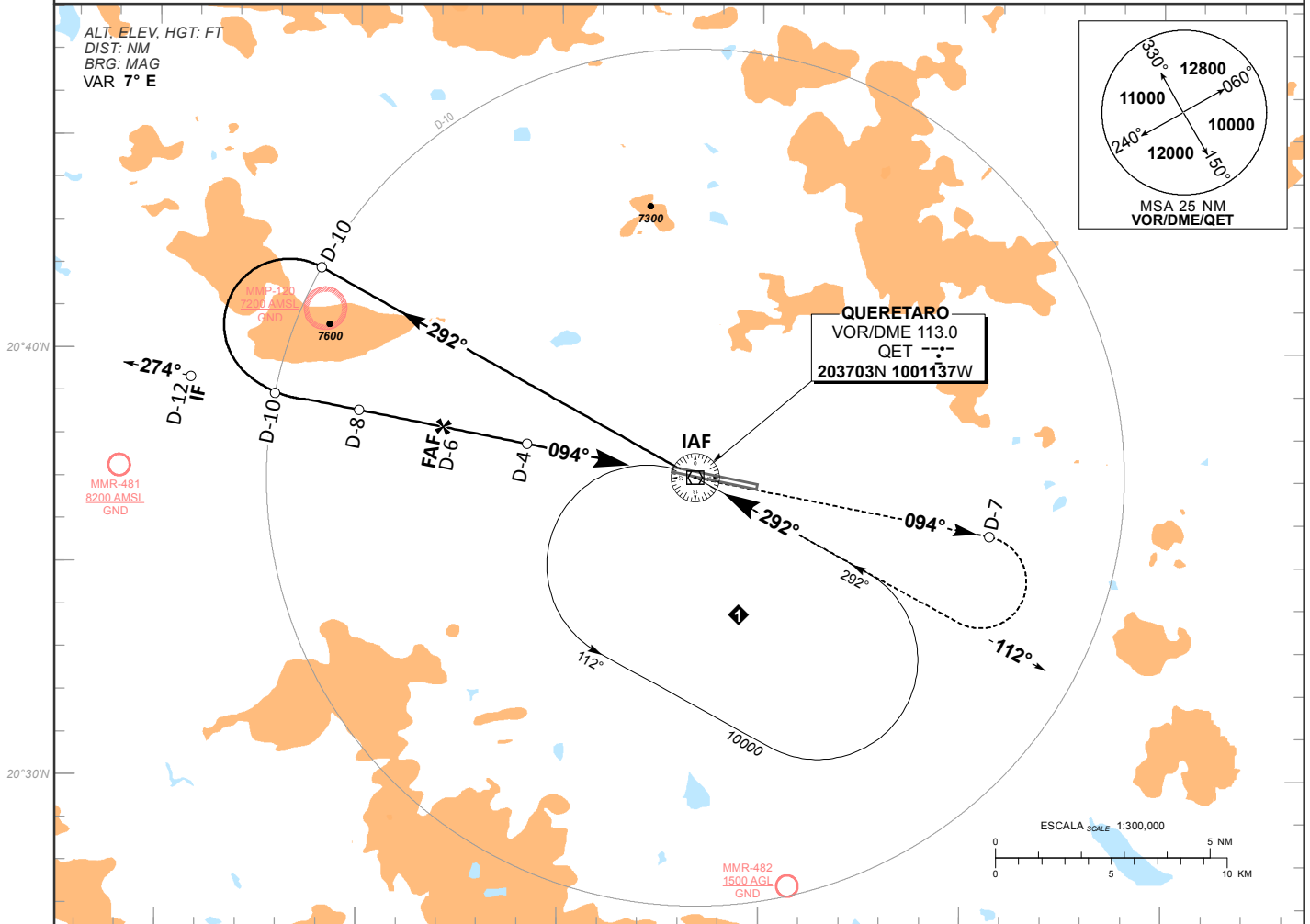
INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)

VOR Z RWY 09

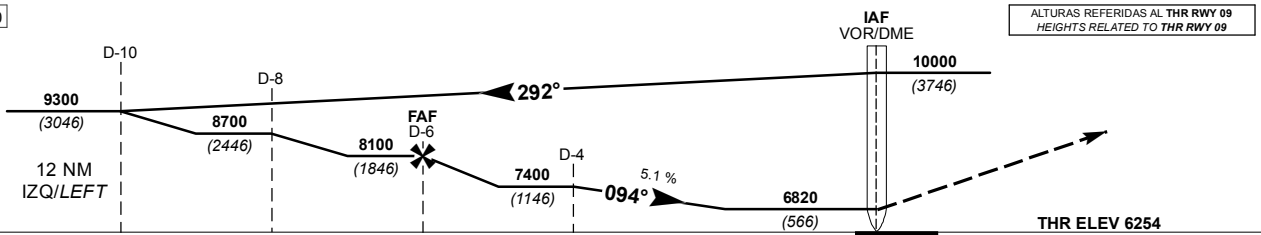
TWR <b>118.95</b>	APP <b>127.2</b>	ATIS <b>132.150</b>	AD ELEV <b>6296 FT</b>
----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**APCH FRUSTRADA:** ASCIENDA EN RADIAL 094° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA DERECHA DENTRO DE 10 NM E INTERCEPTE EL RADIAL 112° HACIA EL VOR/DME/QET HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.  
**MISSED APCH:** CLIMB OUTBOUND ON QET VOR R-094° TO D-7, TURN RIGHT WITHIN 10 NM AND INTERCEPT QET VOR R-112° INBOUND TO VOR/DME/QET TO THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

RMK: - DME REQUERIDO DME REQUIRED



TA 18500



APROXIMACION FRUSTRADA: DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE EL MAPT

MISSED APPROACH: MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAPT

GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
MIN : SEC	5:15	4:12	3:30	3:00	2:37	2:20	2:06

GRADIENTE DE DESCENSO RATE OF DESCENT	D-4 - MAPT 4				5.1 %				ALTIMUD MINIMA SEGUN DISTANCIA MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE	ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY 09 HEIGHTS RELATED TO THR RWY 09				
	GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200		NM	4	3	2	-
FT / MIN	416	520	624	728	832	936	1040	FT	7400	7090	6780	-	-	
MIN : SEC	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20	1:12		(1146)	(836)	(526)	-	-	

CAMBIOS: MMR-481, MMR-482

CAT	DIRECTO STRAIGHT-IN	CIRCULANDO CIRCLING
	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>6820 (566)</b>	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>7040 (744)</b>
A	<b>1 (1600 M)</b>	<b>1 (1600 M)</b>
B	<b>1 (1600 M)</b>	<b>1 (1600 M)</b>
C	<b>1 5/8 (2600 M)</b>	<b>2 1/4 (3600 M)</b>
D	<b>1 5/8 (2600 M)</b>	<b>2 1/2 (4000 M)</b>

CARTA DE APROXIMACION  
POR INSTRUMENTOS (IAC)

QUERETARO / INTERCONTINENTAL DE QUERETARO INTL (MMQT)

INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)

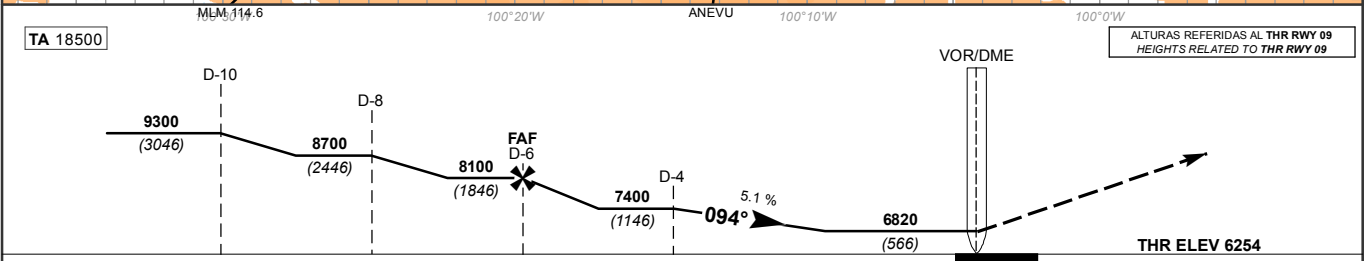
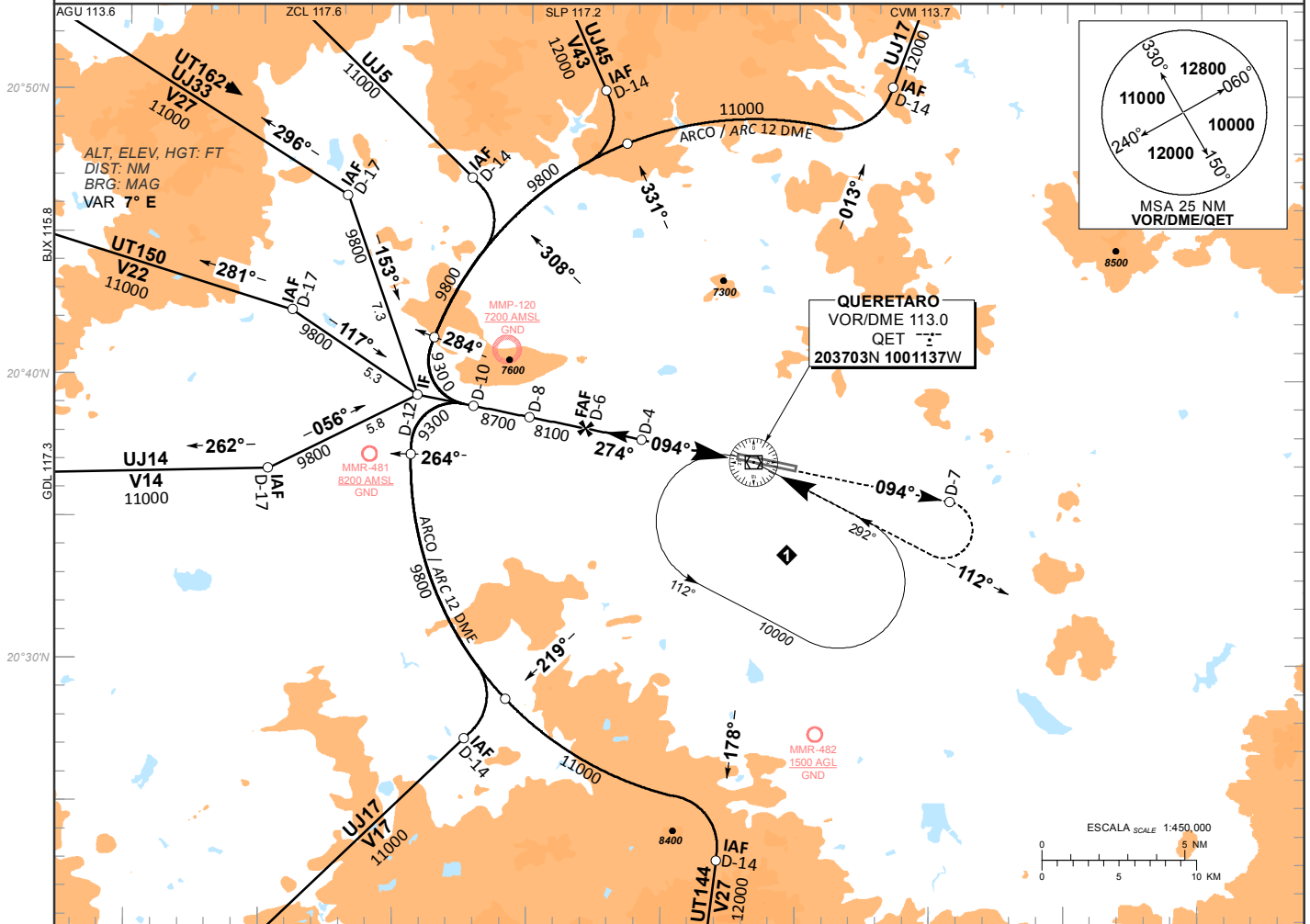
VOR Y RWY 09

TWR <b>118.95</b>	APP <b>127.2</b>	ATIS <b>132.150</b>	AD ELEV <b>6296 FT</b>
----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**APCH FRUSTRADA:** ASCIENDA EN RADIAL 094° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA DERECHA DENTRO DE 10 NM E INTERCEPTE EL RADIAL 112° HACIA EL VOR/DME/QET HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

**MISSED APCH:** CLIMB OUTBOUND ON QET VOR R-094° TO D-7, TURN RIGHT WITHIN 10 NM AND INTERCEPT QET VOR R-112° INBOUND TO VOR/DME/QET TO THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

RMK: - DME REQUERIDO DME REQUIRED



<b>APROXIMACION FRUSTRADA:</b> DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE EL MAPT <b>MISSED APPROACH:</b> MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAPT								GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200	
								MIN : SEC	5:15	4:12	3:30	3:00	2:37	2:20	2:06	
GRADIENTE DE DESCENSO RATE OF DESCENT	D-4 - MAPT 4				5.1%				ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE	NM	4	3	2	-	-	
	GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200		FT	7400 (1146)	7090 (836)	6780 (526)	-	-	
	FT / MIN	416	520	624	728	832	936	1040								
								MIN : SEC	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20	1:12	

CAMBIOS: DISTANCIA; RUMBO

CAT	DIRECTO STRAIGHT-IN		CIRCULANDO CIRCLING	
	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>6820 (566)</b>		OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>7040 (744)</b>	
	1 (1600 M)		1 (1600 M)	
	1 5/8 (2600 M)		2 1/4 (3600 M)	
D			2 1/2 (4000 M)	

CARTA DE APROXIMACION  
POR INSTRUMENTOS (IAC)

QUERETARO / INTERCONTINENTAL DE QUERETARO INTL (MMQT)

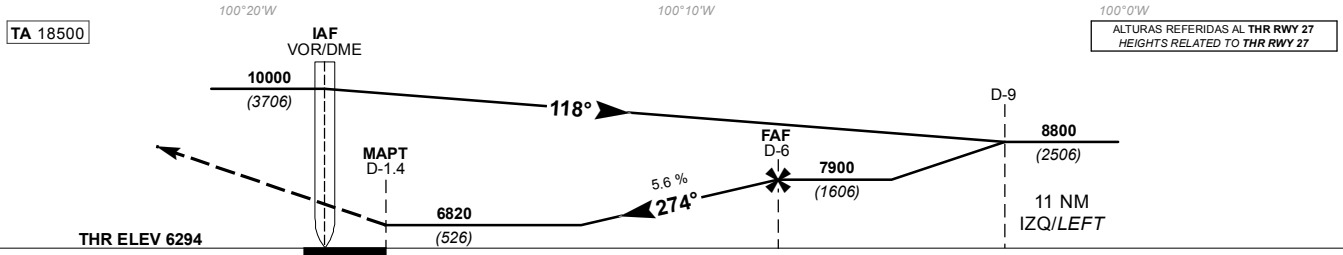
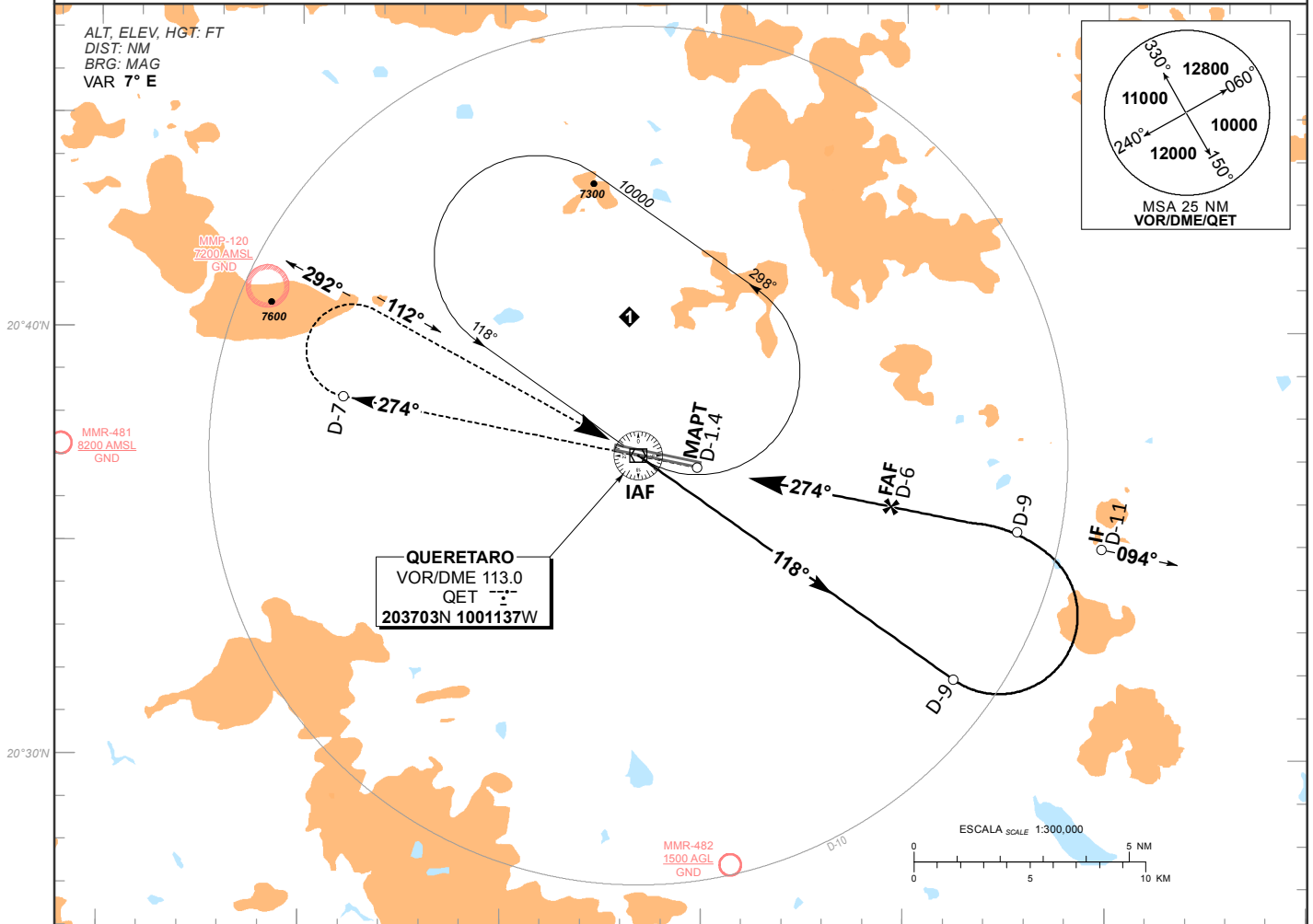
INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)

VOR Z RWY 27

TWR <b>118.95</b>	APP <b>127.2</b>	ATIS <b>132.150</b>	AD ELEV <b>6296 FT</b>
----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**APCH FRUSTRADA:** ASCIENDA EN RADIAL 274° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA DERECHA DENTRO DE 10 NM E INTERCEPTE EL RADIAL 292° HACIA EL VOR/DME/QET HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.  
**MISSED APCH:** CLIMB OUTBOUND ON QET VOR R-274° TO D-7, TURN RIGHT WITHIN 10 NM AND INTERCEPT QET VOR R-292° INBOUND TO VOR/DME/QET TO THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

RMK: - DME REQUERIDO DME REQUIRED



<b>APROXIMACION FRUSTRADA:</b> DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 8.4 NM DESDE EL MAPT <b>MISSED APPROACH:</b> MAXIMUM DISTANCE TO TURN 8.4 NM FROM MAPT								GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
								MIN : SEC	6:18	5:02	4:12	3:36	3:09	2:48	2:31
GRADIENTE DE DESCENSO RATE OF DESCENT	FAF - MAPT 4.61				5.6%				ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE	NM	6	5	4	3	
	GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200		FT	7900 (1606)	7560 (1266)	7220 (926)	6890 (596)	
	FT / MIN	450	563	675	788	900	1013	1125							
	MIN : SEC	3:27	2:46	2:18	1:59	1:44	1:32	1:23							

CAMBIOS: MMR-481, MMR-482

CAT	DIRECTO STRAIGHT-IN	CIRCULANDO CIRCLING
	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>6820</b> (526)	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>7040</b> (744)
	<b>1</b> (1600 M)	<b>1</b> (1600 M)
	<b>1 1/2</b> (2400 M)	<b>2 1/4</b> (3600 M)
D		<b>2 1/2</b> (4000 M)

CARTA DE APROXIMACION  
POR INSTRUMENTOS (IAC)

QUERETARO / INTERCONTINENTAL DE QUERETARO INTL (MMQT)

INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)

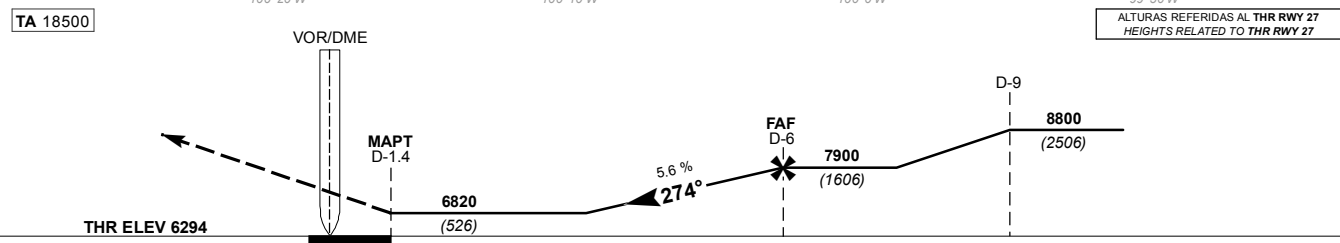
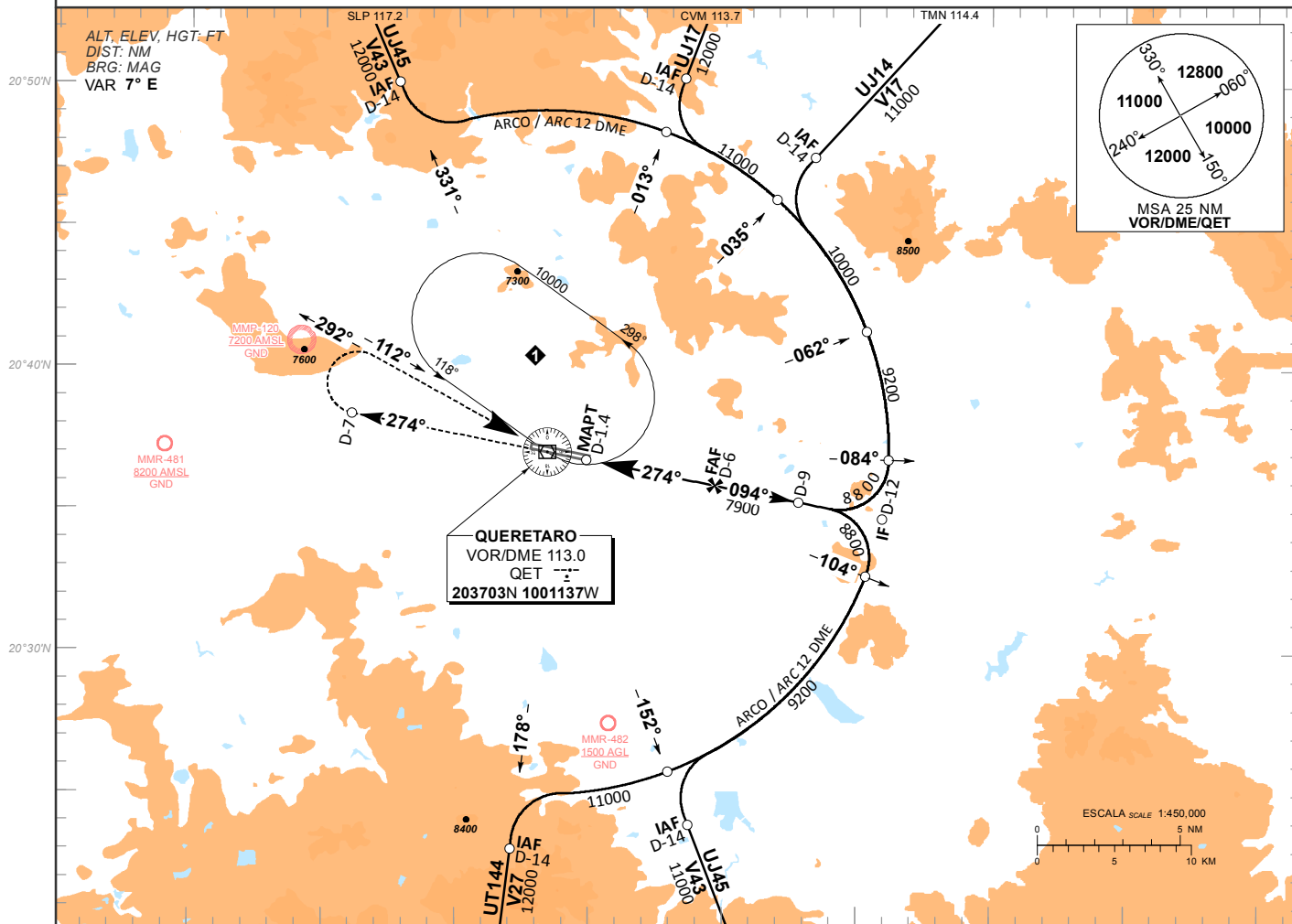
VOR Y RWY 27

TWR <b>118.95</b>	APP <b>127.2</b>	ATIS <b>132.150</b>	AD ELEV <b>6296 FT</b>
----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**APCH FRUSTRADA:** ASCIENDA EN RADIAL 274° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA DERECHA DENTRO DE 10 NM E INTERCEPTE EL RADIAL 292° HACIA EL VOR/DME/QET HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

**MISSED APCH:** CLIMB OUTBOUND ON QET VOR R-274° TO D-7, TURN RIGHT WITHIN 10 NM AND INTERCEPT QET VOR R-292° INBOUND TO VOR/DME/QET TO THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

RMK: - DME REQUERIDO DME REQUIRED



<b>APROXIMACION FRUSTRADA:</b> DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 8.4 NM DESDE EL MAPT								GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
<b>MISSED APPROACH:</b> MAXIMUM DISTANCE TO TURN 8.4 NM FROM MAPT								MIN : SEC	6:18	5:02	4:12	3:36	3:09	2:48	2:31
GRADIENTE DE DESCENSO RATE OF DESCENT	FAF - MAPT 4.61							5.6%							
	GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200	ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE	NM	6	5	4	3	
	FT / MIN	450	563	675	788	900	1013	1125		FT	7900 (1606)	7560 (1266)	7220 (926)	6890 (596)	

CAMBIOS: MMR-481, MMR-482

CAT	DIRECTO STRAIGHT-IN	CIRCULANDO CIRCLING
	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>6820</b> (526)	OCA (OCH) / MDA (MDH) <b>7040</b> (744)
	<b>1</b> (1600 M)	<b>1</b> (1600 M)
	<b>1 1/2</b> (2400 M)	<b>2 1/4</b> (3600 M)
D		<b>2 1/2</b> (4000 M)