

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERÓDROMOMMSD - SAN JOSE DEL CABO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
LOS CABOS

MMSD AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD: | 230907.46N 1094314.69W Al centro de la pista 16-34 |
| 2 | Dirección y distancia desde la ciudad: | 14 KM al NW |
| 3 | Elevación/temperatura de referencia: | 116 M (381 FT) / 36° C |
| 4 | Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV: | NIL |
| 5 | Variación magnética/Cambio anual: | 8° E / 2017 |
| 6 | Administración: Dirección: Teléfono: Fax: e-mail: | Aeropuerto de San José del Cabo, S. A. de C. V. Carretera Transpeninsular s/n San José del Cabo km. 43.5 Tramo San José Vía Larga Los Cabos, Baja California Sur C. P. 23420 01 (624) 1 46 51 11 administracionsjd@aerpuertosgap.com.mx |
| 7 | Tipo de tránsito permitido: | IFR / VFR |
| 8 | Observaciones: | NIL |

MMSD AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

| | | |
|----|------------------------------------|---|
| 1 | AD: | 1400/0400 |
| 2 | Aduanas e inmigración: | 1400/0400 |
| 3 | Dependencias de Sanidad: | 1400/0400 |
| 4 | Oficina de notificación AIS: | 1400/0400 |
| 5 | Oficina de notificación ATS (ARO): | 1400/0400 |
| 6 | Oficina de notificación MET: | 1400/0400 |
| 7 | ATS: | 1400/0400 |
| 8 | Abastecimiento de combustible: | 1400/0400 |
| 9 | Servicios de escala: | 1400/0400 |
| 10 | Seguridad: | H24 |
| 11 | Descongelamiento: | NIL |
| 12 | Observaciones: | Las extensiones de servicios fuera del horario de operación ordinario, serán autorizadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos Artículo 91. |

MMSD AD 2.4 –SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Instalaciones de manipulación de la carga: | No disponible |
| 2 | Tipos de combustible/lubricante: | GASAVION 100/130 / TURBOSINA JET-A1 En el FBO se tienen los siguientes lubricantes: JET OIL 254, AEROSHELL TURBINE OIL 555, AEROSHELL TURBINE OIL 500, SKYDROL 500 B-4, AERO RED BAND SAE 50 (piston). |
| 3 | Instalaciones/capacidad de abastecimiento: | Sistema contra incendio: Sistema de inyección a base de agua ligera, 200 000 L de agua, 1 200 L de agua ligera, 5 monitores, bombas de 60 y 15 HP, 6 depósitos de almacenamiento para Turbosina y 2 depósitos de almacenamiento para Gasavión con capacidad de: GASAVION: 90,000 L TURBOSINA: 2300,000 L 5 autotanques para turbosina, capacidad: 115,000 L, flujo de 700 a 800 L por minuto. 5 unidades de servicio con conexión a hidrantes. 1 unidad para gasavión capacidad 2,200 flujo 200 L/MIN Sistema contra incendio tanque de agua 200,000 L, agua ligera 2,000 L y 5 cañones monitores. |
| 4 | Instalaciones de descongelamiento: | NIL |
| 5 | Espacio de hangar para aeronaves visitantes: | NIL |
| 6 | Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes: | NIL |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMSD AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

| | | |
|---|------------------------------------|--|
| 1 | Hoteles: | En las ciudades de San José del Cabo y Cabo San Lucas. |
| 2 | Restaurantes: | Si |
| 3 | Transporte: | Taxis, transportadoras turísticas y arrendadoras de autos. |
| 4 | Instalaciones y servicios médicos: | Se cuenta con servicio de atención de urgencias medicas |
| 5 | Oficinas Bancarias y de correos: | ATM en Terminal 1 y 2 Bancos y Oficina de Turismo en las ciudades de San José del Cabo y Cabo San Lucas |
| 6 | Oficina de turismo: | NIL |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMSD AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

| 1 | Categoría del AD para la extinción de incendios: | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|----------------------|--|------------|-------|------------|-----|--------------------|-------|-----------|-----|----------------------------------|--|------------|--------|------------|-------|--------------------|-------|-----------|-----|-----------------------------|--|------------|-------|------------|-----|--------------------|-------|-----------|-----|-----------------|--|------------|--------|--------------------------|--|---|--|----------------|--|-------------------------|-------|
| 2 | Equipo de salvamento: | <table border="1"> <tr> <th colspan="2">ITURRI TORO 4x4 2020</th> </tr> <tr> <td>Agua (Lts)</td> <td>5,678</td> </tr> <tr> <td>AFFF (Lts)</td> <td>795</td> </tr> <tr> <td>Descarga (Lts/min)</td> <td>2,839</td> </tr> <tr> <td>PQS (Kgs)</td> <td>250</td> </tr> <tr> <th colspan="2">OSHKOSH GLOBAL STRIKER HRET 3000</th> </tr> <tr> <td>Agua (Lts)</td> <td>11,356</td> </tr> <tr> <td>AFFF (Lts)</td> <td>1,590</td> </tr> <tr> <td>Descarga (Lts/min)</td> <td>4,732</td> </tr> <tr> <td>PQS (Kgs)</td> <td>227</td> </tr> <tr> <th colspan="2">OSHKOSH GLOBAL STRIKER 1500</th> </tr> <tr> <td>Agua (Lts)</td> <td>5,678</td> </tr> <tr> <td>AFFF (Lts)</td> <td>794</td> </tr> <tr> <td>Descarga (Lts/min)</td> <td>2,800</td> </tr> <tr> <td>PQS (Kgs)</td> <td>250</td> </tr> <tr> <th colspan="2">CISTERNA (C-01)</th> </tr> <tr> <td>Agua (Lts)</td> <td>10,000</td> </tr> <tr> <th colspan="2">VEHICULO DE APOYO (A-01)</th> </tr> <tr> <td colspan="2">Vehículo VAN para transporte de equipo médico</td> </tr> <tr> <th colspan="2">RESCATE (R-01)</th> </tr> <tr> <td>Capacidad de carga (Kg)</td> <td>4,000</td> </tr> </table> | ITURRI TORO 4x4 2020 | | Agua (Lts) | 5,678 | AFFF (Lts) | 795 | Descarga (Lts/min) | 2,839 | PQS (Kgs) | 250 | OSHKOSH GLOBAL STRIKER HRET 3000 | | Agua (Lts) | 11,356 | AFFF (Lts) | 1,590 | Descarga (Lts/min) | 4,732 | PQS (Kgs) | 227 | OSHKOSH GLOBAL STRIKER 1500 | | Agua (Lts) | 5,678 | AFFF (Lts) | 794 | Descarga (Lts/min) | 2,800 | PQS (Kgs) | 250 | CISTERNA (C-01) | | Agua (Lts) | 10,000 | VEHICULO DE APOYO (A-01) | | Vehículo VAN para transporte de equipo médico | | RESCATE (R-01) | | Capacidad de carga (Kg) | 4,000 |
| ITURRI TORO 4x4 2020 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Agua (Lts) | 5,678 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AFFF (Lts) | 795 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Descarga (Lts/min) | 2,839 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PQS (Kgs) | 250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OSHKOSH GLOBAL STRIKER HRET 3000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Agua (Lts) | 11,356 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AFFF (Lts) | 1,590 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Descarga (Lts/min) | 4,732 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PQS (Kgs) | 227 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OSHKOSH GLOBAL STRIKER 1500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Agua (Lts) | 5,678 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AFFF (Lts) | 794 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Descarga (Lts/min) | 2,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PQS (Kgs) | 250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CISTERNA (C-01) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Agua (Lts) | 10,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEHICULO DE APOYO (A-01) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vehículo VAN para transporte de equipo médico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RESCATE (R-01) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Capacidad de carga (Kg) | 4,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: | NIL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Observaciones: | NIL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

MMSD AD 2.7 – DISPONIBILIDAD SEGUN LAS ESTACIONES DEL AÑO – REMOCION DE OBSTACULOS EN LA SUPERFICIE.

| | | |
|---|------------------------------|---|
| 1 | Tipos de equipo de limpieza: | Desbaradora y barredora. |
| 2 | Prioridades de limpieza: | 1.Pista 2.Calles de rodajes 3.Plataforma Comercial 4.Plataforma General |
| 3 | Observaciones: | Aeropuerto disponible todo el año. Trabajos de desyerbe (eventuales) en franjas de seguridad del área de movimiento |

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

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|------------|--------------------|-------------------|-------------|-------------------|--|--|------|-------------|--|------|------|------------|--------------------|--|--|------|------------|-----|------|------|------------|--|---|------|------|------------|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|---|------|------|------------|--|
| 1 | Superficie y resistencia de la plataforma: | Aviación Comercial PSN 2 a 7 CONC 53 R/A/W/T PSN 8 a 11 CONC 50 R/B/W/T PSN 12 a 15 CONC 61 R/B/W/T PSN 16 a 19 CONC 60 R/B/W/T PSN 20 a 23 CONC 62 R/B/W/T Aviación General PSN 1,3 y 5 a 48 ASPH 30 F/A/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje | <table border="1"> <tr> <td rowspan="2">A</td> <td>23 M</td> <td>CONC</td> <td>106/R/B/W/T</td> <td>THR 16 TO TWY "G"</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>ASPH</td> <td>149/F/A/X/T</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td>24 M</td> <td>CONC</td> <td>61/R/B/W/T</td> <td>TWY "J" TO TWY "K"</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>ASPH</td> <td>53/F/B/X/T</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">A-1</td> <td>18 M</td> <td>ASPH</td> <td>46 F/B/X/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>23 M</td> <td>ASPH</td> <td>84 F/B/X/T</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>18 M</td> <td>ASPH</td> <td>74 F/B/X/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>18 M</td> <td>ASPH</td> <td>71 F/A/X/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>23 M</td> <td>CONC</td> <td>53 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>28 M</td> <td>CONC</td> <td>59 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>30 M</td> <td>CONC</td> <td>52 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>36 M</td> <td>CONC</td> <td>63 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>J</td> <td>33 M</td> <td>CONC</td> <td>72 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>33 M</td> <td>CONC</td> <td>73 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>52 M</td> <td>CONC</td> <td>75 R/B/W/T</td> <td></td> </tr> </table> | A | 23 M | CONC | 106/R/B/W/T | THR 16 TO TWY "G" | | | ASPH | 149/F/A/X/T | | 24 M | CONC | 61/R/B/W/T | TWY "J" TO TWY "K" | | | ASPH | 53/F/B/X/T | A-1 | 18 M | ASPH | 46 F/B/X/T | | B | 23 M | ASPH | 84 F/B/X/T | C | 18 M | ASPH | 74 F/B/X/T | | D | 18 M | ASPH | 71 F/A/X/T | | E | 23 M | CONC | 53 R/B/W/T | | F | 28 M | CONC | 59 R/B/W/T | | G | 30 M | CONC | 52 R/B/W/T | | H | 36 M | CONC | 63 R/B/W/T | | J | 33 M | CONC | 72 R/B/W/T | | K | 33 M | CONC | 73 R/B/W/T | | L | 52 M | CONC | 75 R/B/W/T | |
| A | 23 M | CONC | | 106/R/B/W/T | THR 16 TO TWY "G" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | ASPH | 149/F/A/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 24 M | CONC | 61/R/B/W/T | TWY "J" TO TWY "K" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | ASPH | 53/F/B/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A-1 | 18 M | ASPH | 46 F/B/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B | 23 M | ASPH | 84 F/B/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | 18 M | ASPH | 74 F/B/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | 18 M | ASPH | 71 F/A/X/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E | 23 M | CONC | 53 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F | 28 M | CONC | 59 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| G | 30 M | CONC | 52 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H | 36 M | CONC | 63 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| J | 33 M | CONC | 72 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| K | 33 M | CONC | 73 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| L | 52 M | CONC | 75 R/B/W/T | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Emplazamiento y elevación ACL: | Plataforma de Aviación Comercial/ 114 M (374 FT) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Puntos de verificación VOR/INS: | NIL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Observaciones: | NIL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves | En puesto de estacionamiento, identificación del puesto en la línea de entrada y al final de la barra de alineamiento, línea de entrada, barra de alineamiento, barra de parada, sobre de restricción de equipos para el puesto de estacionamiento. |
| 2 | Señales y LGT de RWY y TWY: | RWY SGL: THR, TDZ, RCL, NR RWY, Faja lateral de pista, Punto de visada. LGT: RTHL, RENL, REDL, WBAR RWY 34, PAPI. TWY SGL: CL TWY, Doble faja lateral, Punto de espera de pista y punto de espera intermedio. LGT: Borde de rodaje, Protección RWY |
| 3 | Barras de parada: | NIL |
| 4 | Observaciones: | NIL |

MMSD AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En Superficies Limitadoras de Obstáculos / In Obstacle Limitation Surfaces

| ID del OBST/designación OBST ID / Designation | Tipo de OBST OBST type | Posición del OBST OBST position | | Altitud (M) | Señales / tipo, color Markings / Type, color | Observaciones Remarks |
|--|---------------------------|------------------------------------|-------------|-------------|---|--------------------------|
| a | b | c | | d | e | f |
| MMSD1001 | ANTENNA | 230614.48N | 1094441.22W | 190 | NIL | CONICAL |
| MMSD1002 | TERRAIN | 230724.75N | 1094631.45W | 740 | NIL | CONICAL |
| MMSD1004 | TERRAIN | 230904.79N | 1094618.06W | 210 | NIL | CONICAL |
| MMSD1006 | TERRAIN | 230937.61N | 1094635.52W | 370 | NIL | CONICAL |
| MMSD1007 | TERRAIN | 230941.83N | 1094614.73W | 200 | NIL | CONICAL |
| MMSD1008 | TERRAIN | 230959.52N | 1094651.49W | 370 | NIL | CONICAL |
| MMSD1009 | TERRAIN | 231002.47N | 1094634.41W | 220 | NIL | CONICAL |
| MMSD1010 | TERRAIN | 231004.68N | 1094625.60W | 210 | NIL | CONICAL |
| MMSD1011 | TERRAIN | 231012.98N | 1094626.75W | 210 | NIL | CONICAL |
| MMSD1012 | TERRAIN | 231018.98N | 1094624.94W | 210 | NIL | CONICAL |
| MMSD1013 | TERRAIN | 231033.21N | 1094614.61W | 200 | NIL | CONICAL |
| MMSD1015 | TERRAIN | 231056.29N | 1094554.00W | 180 | NIL | CONICAL |
| MMSD1017 | TERRAIN | 231133.99N | 1094457.01W | 170 | NIL | CONICAL |
| MMSD1023 | TERRAIN | 230825.69N | 1094045.46W | 230 | NIL | CONICAL |
| MMSD1024 | TERRAIN | 230809.40N | 1094048.95W | 200 | NIL | CONICAL |
| MMSD1025 | TERRAIN | 230759.82N | 1094050.09W | 151 | NIL | CONICAL |
| MMSD1026 | TERRAIN | 230741.46N | 1093946.13W | 270 | NIL | CONICAL |
| MMSD1027 | TERRAIN | 230730.23N | 1094042.84W | 350 | NIL | CONICAL |
| MMSD1028 | TERRAIN | 230707.81N | 1094111.87W | 260 | NIL | CONICAL |
| MMSD1029 | TERRAIN | 230641.51N | 1094049.12W | 210 | NIL | CONICAL |
| MMSD1030 | TERRAIN | 230639.61N | 1094054.58W | 210 | NIL | CONICAL |
| MMSD1003 | TERRAIN | 230750.35N | 1094526.34W | 422 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1005 | TERRAIN | 230911.88N | 1094536.49W | 150 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1014 | TERRAIN | 231027.64N | 1094535.97W | 160 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1016 | TERRAIN | 231046.03N | 1094517.86W | 160 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1018 | TERRAIN | 230937.59N | 1094118.50W | 150 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1019 | TERRAIN | 230927.26N | 1094106.82W | 160 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1020 | ANTENNA | 230857.60N | 1094121.42W | 145 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1021 | TERRAIN | 230845.85N | 1094112.32W | 160 | NIL | INNER HORIZONTAL |
| MMSD1022 | TERRAIN | 230826.14N | 1094048.78W | 204 | NIL | INNER HORIZONTAL |

MMSD 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: | 1400/0400 |
| 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 Tropopausa, Mapa Nivel de Congelación. |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información: | Imágenes de Satélite |
| 9 | Dependencias ATS que reciben información: | TWR APP |
| 10 | Información adicional (limitación de servicio, etc.): | CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) H24 Ciudad de México Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520 |

MMSD AD 2.12 – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS

| Designadores NR RWY | BRG GEO y MAG | Dimensiones de RWY (M) | Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY | Coordenadas THR | Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión |
|----------------------|----------------------|------------------------|---|---------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16 | 173° GEO 165° MAG | 3004 x 45 | ASPH / 83 F/B/X/T | 230956.02N 1094320.21W | THR 116 M (381 FT) |
| 34 | 353 GEO 345 MAG | 3004 x 45 | ASPH / 83 F/B/X/T | 230818.90N 1094309.17W | THR 97 M (318 FT) |
| Pendiente de RWY-SWY | Dimensiones SWY (M) | Dimensiones CWY (M) | Dimensiones de franja (M) | OFZ | Observaciones |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| NIL | NIL | NIL | 3124 x 150 | NIL | RESA 90 X 90 M |

MMSD AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS

| Designador RWY | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Observaciones |
|----------------|----------|----------|----------|---------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16 | 3004 | 3004 | 3004 | 3004 | NIL |
| 34 | 3004 | 3004 | 3004 | 3004 | |

MMSD AD 2.14 – LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

| Designador RWY | Tipo LGT APCH LEN INTST | Color LGT THR WBAR | PAPI AVASIS 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 |
| 16 | NIL | Verdes | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 3004 M 60 M Blanca LIH | Rojas | NIL | NIL |
| 34 | NIL | Verdes | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 3004 M 60 M Blanca LIH | Rojas | NIL | NIL |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN: | ABN NIL IBN NIL |
| 2 | Emplazamiento WDI y LGT: | 1 cerca de THR 16 iluminado 1 cerca de TWY C no iluminado 1 cerca de THR 34 iluminado |
| 3 | Luces de borde de TWY: | Borde TWY: B EV 60M Eje TWY: NIL |
| 4 | Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación: | 115 KW / 12 SEC |
| 5 | Observaciones: | NIL |

MMSD 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: | Se cuenta con un puesto de estacionamiento de helicópteros ubicados en la plataforma del FBO.TWR SENEAM coordina accesos y salidas |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Designación y límites laterales: | CTR San Jose, 23 13 18N 110 01 15W, 23 19 17N 109 54 56W, Arco horario de 15NM con centro en 23 08 46N 109 43 18W, 22 58 14N 109 31 40W, 22 52 16N 109 37 59W, 23 13 18N 110 01 15W |
| 2 | Límites verticales: | GND / 3000 FT AMSL |
| 3 | Clasificación del espacio aéreo: | D |
| 4 | Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s): | San José Torre Español / Inglés |
| 5 | Altitud de transición: | 18500 FT |
| 6 | Observaciones: | NIL |

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

| Designación del servicio | Distintivo de llamada | Frecuencia | Horas de funcionamiento | Observaciones |
|--------------------------|-----------------------|-------------|-------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| RMP | San José Plataforma | 134.10 MHZ | 1400/0400 | Dirección de plataforma comercial y general. |
| TWR | San José Torre | 118.90 MHZ | 1400/0400 | NIL |
| TWR | San José Terrestre | 118.45 MHZ | 1700/2300 | Horario variable, indicado en ATIS. |
| TWR | San José Entrega | 118.175 MHZ | - | Horario variable, indicado en ATIS. |
| APP | San José Aproximación | 120.90 MHZ | 1300/0400 | NIL |
| APP | San José Aproximación | 128.95 MHZ | 1700/2300 | Horario variable. |
| APP | San José Aproximación | 119.25 MHZ | - | Horario variable. |
| ATIS | San José Información | 127.60 MHZ | 1400/0400 | NIL |

MMSD 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 8° E / 2017 | SJD | 114.0 | H24 | 230846.18 N 1094317.54 W | 109 M | 100W |

MMSD AD 2.20 REGLAMENTO DE TRANSITO LOCALES

PROCEDIMIENTO PARA LLEGADAS Y SALIDAS DE AERONAVES DE PLATAFORMA COMERCIAL Y PLATAFORMA AVIACION GENERAL

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

Todos los movimientos de aeronaves por propio impulso, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa de Control de Tránsito Aéreo. Todos los movimientos de aeronaves en la Plataforma Comercial y Plataforma de Aviación General están sujetos a autorización previa del CCO GAP/SJD.

CONSIDERACIONES GENERALES CCO GAP/SJD

- Las aeronaves en Plataforma deberán acatar las disposiciones y las instrucciones proporcionadas por el CCO/SJD para rodar o ser remolcadas a su llegada o salida de Plataforma. Aeronave iniciando rodaje, tendrá prioridad sobre otra que este próxima a iniciarlo.
- La línea aérea o el prestador de servicios informara al CCO/SJD cuando prevea demora a la llegada o a la salida.
- La colocación de las aeronaves para iniciar el rodaje será en los puntos establecidos (puntos de transferencia).
- La línea aérea o el operador de rampa será responsable de estacionar sus aeronaves en la posición que el CCO/SJD haya asignado previamente.
- En Plataforma Comercial no se permite la salida de aeronaves de posición por propio impulso.

FRECUENCIA CONTROL DE RAMPA LOS CABOS

134.100 MHz para Plataforma Comercial y Plataforma Aviación General.

DEFINICIÓN

Punto de transferencia / Hand off point. Punto señalado en tierra para transferencia de aeronaves entre el área de maniobras y las plataformas.

P1. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 1 a la 6 por TWY Foxtrot.

Situación geográfica: 23°09'47.40" N 109°43'08.75" W

P2. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 1 a la 8 por TWY Foxtrot.

Situación geográfica: 23°09'44.55" N 109°43'08.43" W

P3. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 1 a la 8 por TWY Golf.

Situación geográfica: 23°09'42.70" N 109°43'08.22" W

P4. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 9 a la 11 por TWY Golf.

Situación geográfica: 23°09'39.36" N 109°43'07.84" W

P5. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 9 a la 11 por TWY Hotel.

Situación geográfica: 23°09'32.76" N 109°43'07.11" W

P6. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 12 a la 19 por TWY Hotel.

Situación geográfica: 23°09'29.78" N 109°43'06.78" W

P7. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 12 a la 19 por TWY Juliet.

Situación geográfica: 23°09'27.14" N 109°43'06.48" W

P8. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 12 a la 19 por TWY Juliet.

Situación geográfica: 23°09'24.73" N 109°43'06.21" W

P9. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 12 a la 19 por TWY Kilo.

Situación geográfica: 23°09'23.13" N 109°43'06.03" W

P10. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 12 a la 19 por TWY Kilo.

Situación geográfica: 23°09'20.73" N 109°43'05.75" W

P11. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 20 a la 23 por TWY Lima.

Situación geográfica: 23°09'19.04" N 109°43'05.56" W

P12. En Plataforma Comercial, punto de salida de posiciones de la 20 a la 23 por TWY Lima.

Situación geográfica: 23°09'15.81" N 109°43'05.19" W

AG1. En Plataforma Aviación General, punto de entrada a plataforma por TWY Alfa-1.

Situación geográfica: 23°10'03.14" N 109°43'12.15" W

AG2. En Plataforma Aviación General, punto de salida de posición AG36 a AG48.

Situación geográfica: 23°10'03.34" N 109°43'10.11" W

AG3. En Plataforma Aviación General punto de salida de posición AG5 a AG35.

Situación geográfica: 23°10'02.32" N 109°43'10.60" W

PROCEDIMIENTO DE ENTRADA A PLATAFORMA COMERCIAL

PROCEDIMIENTOS DE LLEGADAS POR PISTA 16

La **TWR SJD** instruirá a las aeronaves a proseguir de la siguiente manera:

•Tráfico que se dirija a la T2 será ingresado preferentemente vía rodaje LIMA y/o JULIET.

•Tráfico que se dirija a la T1 será ingresado preferentemente vía rodaje GOLF.

La transferencia de comunicaciones de tráfico de Aviación comercial se hará de **TWR SJD** a **CCO SJD** en frecuencia **134.1 MHz** en rodaje **ALPHA** sobre el punto de espera del rodaje asignado para su ingreso (T2 "L" y/o "J" y T1 "G") asegurándose que se encuentre libre de conflicto.

PROCEDIMIENTO DE LLEGADA POR PISTA 34

La **TWR SJD** instruirá a las aeronaves a proseguir de la siguiente manera:

•Tráfico que se dirija a la T2 será ingresado preferentemente vía rodaje **JULIET y/o KILO**

•Tráfico que se dirija a la T1 será ingresado preferentemente vía rodaje **GOLF**.

La transferencia de comunicaciones de tráfico de Aviación comercial se hará de **TWR SJD** a **CCO SJD** en frecuencia **134.1 MHz** en rodaje **ALPHA** sobre el punto de espera del rodaje asignado para su ingreso (T2 "L" y/o "J" y T1 "G") asegurándose que se encuentre libre de conflicto.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA DE PLATAFORMA COMERCIAL

CONSIDERACIONES GENERALES

1. Los pilotos de las aeronaves de salida, previo a efectuar contacto con los servicios de ATC, deberán monitorear la frecuencia ATIS (127.600 MHz).
2. Las aeronaves de salida con plan de vuelo IFR deberán establecer contacto con TWR/SJD (Frecuencia 135.200 MHz o 118.900 MHz) con 20 minutos de antelación a su Tiempo Estimado de Salida (ETD) para solicitar su autorización de vuelo e información de demora a su salida.
3. Los pilotos después de haber recibido la autorización por parte de ATC deberán hacer contacto con CCO/SJD (frecuencia 134.100 MHz) para recibir instrucciones de retroceso y arranque de motores.
4. El CCO/SJD determinará el número de la secuencia de salida de posición en base a las circunstancias del momento y considerando el tiempo estimado de salida (ETD).
5. Cuando existan demoras que excedan 10 minutos, TWR/SJD informará de esta situación a CCO/SJD para que este a su vez notifique al piloto: Estimado de demora, motivo de demora y número de secuencia para salida de posición.
6. Cuando exista una demora indefinida, CCO/SJD instruirá a los pilotos que se mantengan a la escucha de la frecuencia hasta determinada la duración y término de la demora.
7. Para el caso de vuelos de salida Nacional con flujo hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad México (MMMX) es responsabilidad del piloto dar cumplimiento al Tiempo Estimado de Salida (ETD) asignado por ATC, en el caso de no dar cumplimiento y una vez posicionada la aeronave en el punto de transferencia, TWR/SJD le instruirá mantener en la posición hasta recabar un nuevo slot de llegada a MMMX.

Consideración: En caso de que el nuevo Tiempo Estimado de Salida (ETD) sea mayor a 10 minutos, TWR/SJD notificará a CCO/SJD y este último dará instrucciones al piloto al mando de la aeronave para permanecer o ingresar a una nueva posición.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA DE PLATAFORMA COMERCIAL POR PISTA 16

•Los tráficos de salida de la T2 serán entregados en los puntos de transferencia próximos a los rodajes KILO y/o HOTEL.

•Los tráficos de salida de la T1 serán entregados en los puntos de transferencia próximos al rodaje FOXTROT.

La transferencia de comunicaciones de tráfico de Aviación comercial se hará de **CCO SJD** a **TWR SJD** en frecuencia **118.9 MHz** en los puntos de transferencia próximos a los rodajes asignados asegurándose que no ingresen a ninguna calle de rodaje.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA DE PLATAFORMA COMERCIAL POR PISTA 34

- Los tráficos de salida de la T2 serán entregados en los puntos de transferencia próximos a los rodajes LIMA y/o HOTEL.
- Los tráficos de salida de la T1 serán entregados en los puntos de transferencia próximos al rodaje FOXTROT.

La transferencia de comunicaciones de tráfico de Aviación comercial se hará de **CCO SJD** a **TWR SJD** en frecuencia **118.9 MHz** en los puntos de transferencia próximos a los rodajes asignados, asegurándose que no ingresen a ninguna calle de rodaje.

PROCEDIMIENTO DE LLEGADA A PLATAFORMA AVIACION GENERAL POR PISTA 16 Y 34

1. Las aeronaves de aviación general que se dirijan a Plataforma de Aviación General serán instruidas por TWR/SJD para ingresar a plataforma vía TWY ALFA UNO hasta el punto de transferencia AG1 o vía TWY FOXTROT hasta el punto de transferencia P1, en ambos puntos se deberá de establecer contacto con CCO/SJD en la frecuencia 134.100 MHz donde recibirá instrucciones para la entrada a la posición asignada.

CONSIDERACIÓN 1: Aeronaves de envergadura mayor a 24 m que se les asigne posición de estacionamiento AG1 a AG4 solo podrán ingresar a Plataforma de Aviación General vía TWY FOXTROT siguiendo el mismo procedimiento de comunicación.

CONSIDERACIÓN 2: Aeronaves de envergadura mayor a 24 m que se les asigne posición de estacionamiento AG36 a AG48 solo podrán ingresar a Plataforma Aviación General vía TWY ALFA UNO siguiendo el mismo procedimiento de comunicación.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA DE PLATAFORMA AVIACION GENERAL POR PISTA 16 Y 34

1. Las aeronaves estacionadas en la Plataforma de Aviación General, serán remolcadas por personal de rampa del FBO o serán instruidas por CCO/SJD a rodar hasta el punto de transferencia P1, AG1, AG2 o AG3, una vez realizada la maniobra, deberán contactar a TWR/SJD (Frecuencia 118.900 MHz) para recibir instrucciones para su rodaje.

CONSIDERACIÓN 1: Las aeronaves de envergadura mayor a 24 m ubicadas en posición AG1 a AG4 deberán de colocarse en el punto de transferencia P1 con nariz hacia el SUR.

CONSIDERACIÓN 2: Las aeronaves de envergadura mayor a 24 m ubicadas en posición AG36 a AG48 deberán de colocarse en el punto de transferencia AG1 o AG3 con nariz hacia el OESTE.

CONSIDERACIÓN 3: Las aeronaves de envergadura menor a 24 m ubicadas en las posiciones 5 a 13 podrán ser instruidas de colocarse en el punto de transferencia P1 con nariz hacia el SUR o al punto de transferencia AG3 con nariz hacia el NORTE.

CONSIDERACIÓN 4: Las aeronaves de envergadura menor a 15 m ubicadas en las posiciones 14 a 35 serán instruidas de colocarse en los puntos de transferencia AG1 o AG2 con nariz hacia el OESTE.

CONSIDERACIÓN 5: En condiciones de bajo tráfico, TWR/SJD y CCO/SJD podrán coordinar la salida de aeronaves de Plataforma de Aviación General vía TWY ALFA UNO a través del punto de transferencia AG1.

PROCEDIMIENTO DE LLEGADAS Y SALIDAS DE AERONAVES DE ALA ROTATIVA

1. La llegada y salida de aeronaves de ala rotativa a posición H1 de Plataforma de Aviación General se realizará vía rodaje aéreo por TWY ALFA UNO. TWR/SJD gestionara las llegadas y salidas en coordinación con CCO/SJD.

MMSD AD 2.21 PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DE RUIDO

NIL