



Buscar

AD 2 SEQM - QUITO

Contents

- SEQM AD 2.1 INDICADOR LOCALIZACIÓN Y NOMBRE DEL AERÓDROMO
- SEQM AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO
- SEQM AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO
- SEQM AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA
- SEQM AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
- SEQM AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS
- SEQM AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO - REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE
- SEQM AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN
- SEQM AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y DE CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES
- SEQM AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO
- SEQM AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA
- SEQM AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS
- SEQM AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS
- SEQM AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA
- SEQM AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA
- SEQM AD 2.16 AREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS
- SEQM AD 2.17 ESPACIO AEREO ATS
- SEQM AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS
- SEQM AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE
- SEQM AD 2.20 REGLAMENTOS DE TRÁNSITO LOCALES
- SEQM AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO
- SEQM AD 2.23 INFORMACIÓN ADICIONAL
- SEQM AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

SEQM AD 2.1 INDICADOR LOCALIZACIÓN Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

SEQM – QUITO / Mariscal Sucre Intl.

SEQM AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD	000727S 0782116W Centro de RWY 18/36
2	Dirección y distancia desde (ciudad)	060°, 20.5 KM del centro de la ciudad de Quito
3	Elevación / temperatura de referencia	2411 M / 25°C
4	Ondulación geoidal en AD PSN ELEV	26 M
5	MAG VAR / Cambio anual	3°W (2016) / 0,16° en aumento
6	Administración, dirección, teléfono, telefax, Telex, AFS del AD	Corporación Quiport S.A. Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" Casilla: 17-10-7032-QUITO Teléfono: 593 2 3954200 - 3954300 Telefax: NIL Web: www.aeropuertoquito/aero/quiport AFS: SEQMYDYX Comercial: Jefatura Aeropuerto Quito
7	Tipos de tránsito permitido (IFR / VFR)	IFR / VFR
8	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Horas funcionamiento del AD	H24
2	Administración del AD	MON-FRI 1300-2130
3	Aduanas e inmigración	H24
4	Dependencias de sanidad	H24
5	Sala AIS - AD	H24
6	Oficina de notificación ATS (ARO)	H24
7	Oficina de notificación MET	H24
8	ATS	H24
9	Abastecimiento de combustible	H24
10	Servicios de escala	H24
11	Seguridad	H24
12	Descongelamiento	NIL
13	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

1	Instalaciones de manipulación de la carga	EMSA, ANDES con equipos necesarios para el servicio en rampa.
2	Tipos de combustible / lubricante	JET A - 1
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento	Refuelers
4	Instalaciones de descongelamiento	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes	No disponible. Reparaciones menores previo acuerdo con compañías locales.
7	Observaciones	Ecuacentaire atiende aviación general.

SEQM AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	Hoteles	En la ciudad de Quito
2	Restaurantes	Servicio de restaurantes y snack bar
3	Transporte	Autobuses y taxis desde y hacia la ciudad de Quito.
4	Instalaciones y servicios médicos	Tratamiento de primeros auxilios, dos ambulancias, clínicas y hospitales cercanos y en la ciudad de Quito
5	Oficinas bancarias y de correos	Cajeros Automáticos H24, correos 1300-2100
6	Oficina de turismo	En el aeródromo y en la ciudad de Quito
7	Observaciones	Servicio médico de la Cia. Quiport

SEQM AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Horas de funcionamiento	H24
2	Categoría del AD para la extinción de incendios	CAT 9
3	Equipo de salvamento	1 OSHKOSH STRYKER 4500 4500 galones de agua natural, 630 galones de espuma AFFF y 500 libras de P.Q.S. 2 ROSEMBAUER 3000 6000 galones de agua, 800 galones de espuma AFFF y 1000 libras de P.Q.S. 1 VEHICULO DE INTERVENCIÓN RÁPIDA 94 galones de agua, 6 galones de espuma AFFF y 500 libras de P.Q.S.
4	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas	La responsabilidad y el retiro de una aeronave inutilizada corresponden al propietario registrado o al explotador afectado por medios propios o convenio con compañías locales.
5	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO - REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

1	Tipos de equipo de limpieza	Barredoras y grupos de limpieza
2	Prioridades de limpieza	Pista, calles de rodaje, plataformas y franjas de seguridad
3	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN

1	Superficie y resistencia de la plataforma	Plataforma de Pasajeros y de Carga Superficie: Pavimento Resistencia: PCN: 57/R/A/W/T Plataforma Aviación General Superficie: Pavimento Resistencia: PCN: 53/F/A/X/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calle de rodaje	Anchura: 23 M Superficie: Pavimento Resistencia: TWY A, A1 Y A2 PCN: 76/F/B/W/T TWY A3 PCN: 84/R/B/W/T
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro	Emplazamiento: NIL Elevación: NIL
4	Puntos de verificación VOR	VOR: NIL
5	Puntos de verificación INS	INS: NIL
6	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y DE 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	Marcas de guía en TWY, en todas las intersecciones con TWY y RWY y en todas las posiciones de espera. Guía visual de signos en los puestos de aeronaves
2	Señales y LGT de RWY y TWY	RWY: Designación, TDZ, CL, señalados. THR, borde, extremos de pista señalados e iluminados. TWY: CL y puntos de espera en todas las intersecciones TWY / RWY señalados. Bordes señalados e iluminados
3	Barras de parada	NIL
4	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En las áreas de aproximación / TKOF			En el área de circuito y en el AD		Observaciones	
1			2		3	
RWY área afectada		Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT	Coordenadas	Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT	Coordenadas	
a	b	c	a	b		
1	18 APCH 36 TKOF	Cubierta de copas 2586 M NIL	000035,13N 0782218,13W	Cubierta de copas 2499 M NIL	000859,92S 0782042,52W	
2	18 APCH 36 TKOF	Cubierta de copas 2553 M NIL	000043,37N 0782127,23W	Cubierta de copas 2479 M NIL	000826,39S 0782025,32W	
3	18 APCH 36 TKOF	Cubierta de copas 2575 M NIL	000058,51N 0782138,56W	Cubierta de copas 2562 M NIL	000822,89S 0781907,39W	
4	18 APCH 36 TKOF	Cubierta de copas 2611 M NIL	000114,31N 0782218,49W	Cubierta de copas 2509 M NIL	000653,42S 0781922,47W	
1	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2515 M NIL	001207,10S 0782128,23W	Cubierta de copas 2492 M NIL	000600,68S 0781927,24W	
2	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2609 M NIL	001327,58S 0782052,17W	Cubierta de copas 2576 M NIL	000614,00S 0781839,00W	
3	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2630 M NIL	001408,89S 0782055,88W	Cubierta de copas 2625 M NIL	000621,00S 0781816,00W	
4	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2627 M NIL	001434,46S 0782116,77W	Cubierta de copas 2564 M NIL	000639,00S 0781843,00W	
5	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2649 M NIL	001443,93S 0782049,44W	Cubierta de copas 2625 M NIL	000710,00S 0781817,00W	
6	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2675 M NIL	001557,10S 0782035,63W	Cubierta de copas 2625 M NIL	000835,00S 0781836,00W	
7	36 APCH 18 TKOF	Cubierta de copas 2812 M NIL	001625,67S 0781941,87W	Cubierta de copas 2777 M NIL	000901,00S 0781809,00W	
				Cubierta de copas 2594 M NIL	001032,00S 0781916,00W	
				Poste 2419 M LGTD	000814,46S 0782124,07W	Postes de iluminación en plataformas de Pasajeros, Carga y Aviación General
				Poste 2419 M LGTD	000813,19S 0782124,13W	

				Poste 2419 M LGTD	000810,87S 0782127,02W
				Poste 2418 M LGTD	000812,22S 0782126,96W
				Poste 2419 M LGTD	000812,83S 0782126,41W
				Poste 2419 M LGTD	000814,56S 0782126,33W
				Poste 2419 M LGTD	000816,33S 0782126,33W
				Poste 2408 M LGTD	000748,84S 0782128,28W
				Poste 2408 M LGTD	000746,72S 0782128,37W
				Poste 2407 M LGTD	000744,39S 0782128,47W
				Poste 2406 M LGTD	000742,45S 0782128,55W
				Poste 2415 M LGTD	000739,93S 0782126,17W
				Poste 2414 M LGTD	000740,02S 0782128,41W
				Poste 2414 M LGTD	000740,13S 0782130,84W
				Poste 2414 M LGTD	000740,23S 0782133,28W
				Poste 2413 M LGTD	000737,81S 0782133,96W
				Poste 2413 M LGTD	000736,02S 0782134,03W
				Poste 2412 M LGTD	000733,60S 0782134,14W

				Poste 2412 M LGTD	000731,33S 0782134,24W
				Poste 2412 M LGTD	000729,23S 0782134,33W
				Poste 2412 M LGTD	000727,20S 0782134,41W
				Poste 2412 M LGTD	000724,88S 0782134,51W
				Poste 2412 M LGTD	000722,93S 0782134,59W
				Poste 2412 M LGTD	000720,60S 0782134,70W
				Poste 2413 M LGTD	000734,77S 0782126,38W
				Poste 2413 M LGTD	000732,90S 0782126,48W
				Poste 2412 M LGTD	000731,06S 0782126,56W
				Poste 2412 M LGTD	000728,97S 0782126,65W
				Poste 2412 M LGTD	000726,90S 0782126,74W
				Poste 2411 M LGTD	000722,65S 0782127,42W
				Poste 2411 M LGTD	000720,47S 0782127,51W

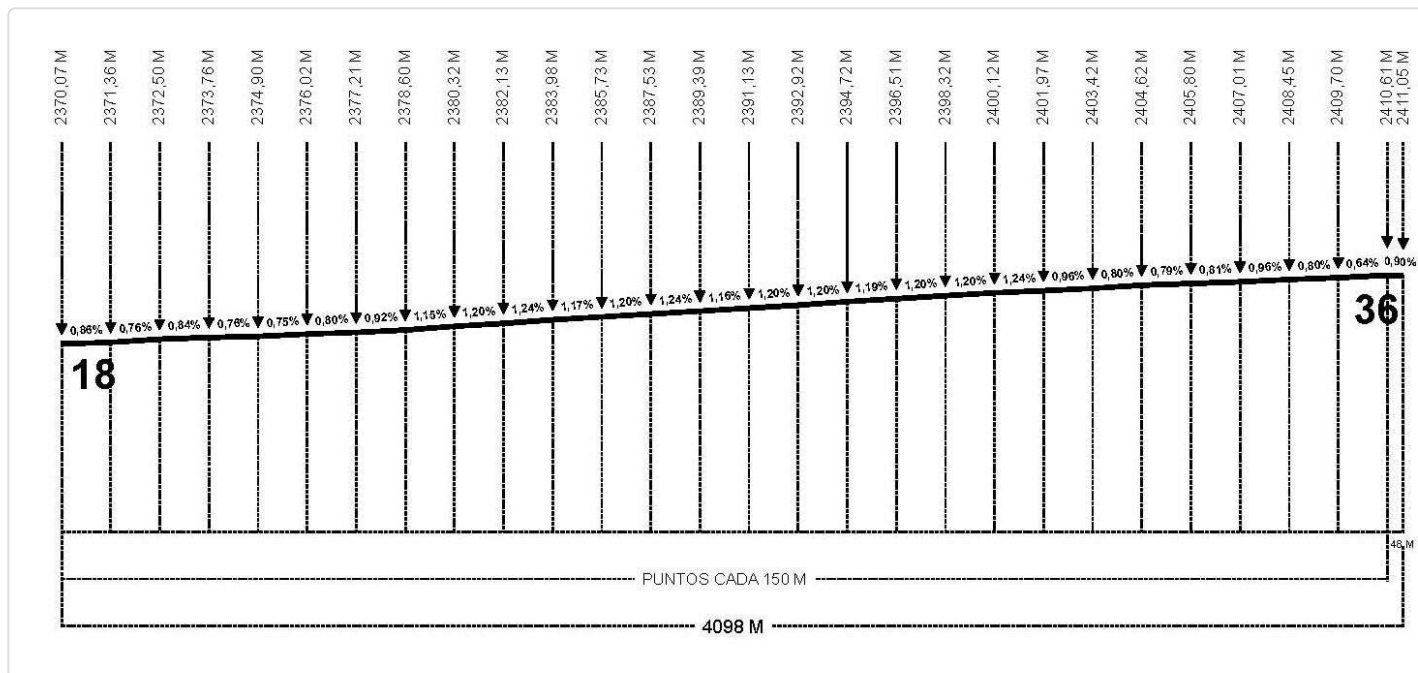
SEQM AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA

1	Oficina MET asociada	QUITO
2	Horas de servicio Oficina MET fuera de horario	H24 NIL
3	Oficina responsable para preparación TAF Períodos de validez	QUITO 24 HR
4	Pronóstico de aterrizaje Intervalo de emisión	TREND 01:00 HR
5	Aleccionamiento / consulta proporcionados	Personal
6	Documentación de vuelo Idiomas utilizados	Carpetas Español e Inglés
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta	METAR, SPECI, MET REPORT, SPECIAL, TAF, Cartas de viento y temperatura en altura, SIGWX, SYNOP,AD WRNG (aviso de aeródromo), WS WRNG (aviso de cizalladura del viento)
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información	Teléfono: 593 2 3947255
9	Dependencias ATS que reciben información	Quito APP / Quito TWR
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.)	NIL

SEQM AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS

Designadores número de pista	BRG GEO BRG 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 precisión APP RWY
1	2	3	4	5	6
18	177,54° 180,89°	4098 x 45	76/F/B/W/T Pavimento	000620,22S 0782118,75W ----- GUND 26 M	THR 2370 M / 7776 FT TDZ 2371 M / 7779 FT
36	357,54° 000,89°	4098 x 45	76/F/B/W/T Pavimento	000833,54S 0782113,05W ----- GUND 26 M	THR 2411 M / 7910 FT TDZ 2410 M / 7905 FT
Pendiente de RWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de Franja(M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
1,00%	NIL	NIL	4218 x 300	NIL	RESA 240 x 150 M
- 1,00%	NIL	NIL	4218 x 300	NIL	RESA 240 x 150 M

PERFIL LONGITUDINAL DE PISTA



SEQM AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

<i>Designador RWY</i>	<i>TORA (M)</i>	<i>TODA (M)</i>	<i>ASDA (M)</i>	<i>LDA (M)</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6
18	4098	4098	4098	4098	NIL
36	4098	4098	4098	4098	NIL

SEQM AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

<i>Designador RWY</i>	<i>Tipo LGT APCH LEN INTST</i>	<i>Color LGT THR WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>LEN LGT TDZ</i>	<i>Longitud, espaciado, color, INTST LGT ele RWY</i>	<i>Longitud, espaciado, color, INTST LGT borde RWY</i>	<i>Color WBAR LGT extremo RWY</i>	<i>LEN (M) Color LGT SWY</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18	SALS 420 M LIH	Verde	PAPI Izquierda 3.2° 2374 M / 7788 FT	NIL	4098 M 15 M Blancas FST 3198 M, Blanca/Roja FM 3198 M a 3798M, Roja FM 3798 M a 4098 M LIH	4098 M 60 M Blanca LIH	Rojas	NIL	RETIL TWY A1
36	ALS CAT 1 900 M LIH Dos filas laterales de luces de 270 M Rojas LIH Dos barras transversales una a 150 M otra a 300 M Blancas LIH	Verde	PAPI Izquierda 3.2° 2407 M / 7897 FT	900 M	4098 M 15 M Blancas FST 3198 M, Blanca/Roja FM 3198 M a 3798M, Roja FM 3798 M a 4098 M LIH	4098 M 60 M Blanca LIH	Rojas	NIL	RETIL TWY A2 y A3 Luces de barra de parada en TWY A THR 36, A1, A2, A3 y A THR 18

SEQM AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN / IBN	ABN: Sobre la Torre de control, ALTN G/W / IBN:NIL H24
2	Emplazamiento LDI y LGT Emplazamiento anemómetro LGT	LDI: NIL Anemómetro: NIL
3	Luces de borde y eje de TWY	Borde: Todas las TWY Eje: TWY A THR 36, A1, A2, A3 y TWY A THR 18
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación	AP con planta auxiliar de EMERG AUTO. Tiempo máximo de conexión 12 SEC. Sistemas UPS que se utilizan para entregar 50% de energía ininterrumpida a los circuitos de ayudas visuales. Tiempo de autonomía 30 MIN.
5	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.16 AREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO Ondulación geoidal	1.000825,93S 0782122,85W 26 M / 84,5 FT 2.000825,35S 0782123,30W 26 M / 84,5 FT 3.000827,85S 0782122,32W 26 M / 84,5 FT
2	Elevación de TLOF y/o FATO M / FT	1.2405 M / 7981 FT 2.2405 M / 7981 FT 3.2406 M / 7982 FT
3	Dimensiones, superficie, resistencia, Señales de las áreas TLOF y FATO	1.Circulo de 8,02 M de radio, pavimento flexible, 5307 KG, bordes blancos 2.Circulo de 8,02 M de radio, pavimento flexible, 5307 KG, bordes blancos 3.Cuadrado 22,8 x 22,8 M, concreto, 5307 KG, bordes blancos con un círculo de 10 M de radio.
4	Marcación verdadera de FATO	NIL
5	Distancia declarada disponible	NIL
6	Luces APP y FATO	NIL
7	Observaciones	1. 2. 3. Son puestos de estacionamiento de helicópteros.

SEQM AD 2.17 ESPACIO AEREO ATS

1	Designación y límites laterales	QUITO CTR Semicírculo hacia el Oeste de 15 NM con centro en ARP COORD 000727S 0782116W. QUITO ATZ Semicírculo al Oeste de 5 NM con centro en ARP COORD 000727S 0782116W.
2	Límites verticales	CTR: GND a 11000 FT AMSL ATZ: GND a 10500 FT AMSL
3	Clasificación del espacio aéreo	CTR: C ATZ: D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idiomas	CTR: Quito aproximación ATZ: Quito torre Español e Inglés
5	Altitud de transición	18000 FT AMSL
6	Observaciones	NIL

SEQM AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Distintivo del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
APP	Quito aproximación	119.7 MHZ 121.2 MHZ	H24 H24	Principal Alternativa
TWR	Quito torre	118.1 MHZ 118.35	H24 H24	Principal Alternativa
	Quito terrestre	121.9 MHZ 121.725	H24 H24	Principal Alternativa Control terrestre
ATIS (DEP / ARR)	Información de salida y llegada de Quito	118.9 MHZ	H24	Información transmitida a través de frecuencia VHF

SEQM AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

<i>Tipo de ayuda, MAG VAR tipo de OPS respaldadas (para VOR/ILS/ MLS, se indica declinación)</i>	<i>ID</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora</i>	<i>Elevación de la antena transmisora del DME</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME (3°W/2016)	QIT	115.3 MHZ CH100X	H24	000218,5S 0783040,5W	3590 M	
VOR/DME (3°W/2016)	QSV	116.8 MHZ CH115X	H24	001806,1S 0782037,7W	2849 M	
VOR/DME (3°W/2016)	QNV	117.4 MHZ CH121X	H24	000101,7N 0782137,7W	2580 M	
NDB	OLM	400 KHZ	H24	001025,7N 0780534,4W		227° MAG / 42,5 KM a RWY 18
LOC 18 3°W/2016) ILS CAT I (3°W o 357°)	IQN	111.1 MHZ	H24	000843,1S 0782112,6W		
GP 18 DME		331.7 MHZ CH48X	H24	000630,2S 0782114,4W		GPA 3,2° RDH 65 FT
LOC 36 (3°W/2016) ILS CAT I (3°W o 357°)	IQS	109.3 MHZ	H24	000609,9S 0782119,2W		
GP 36 DME		332.0 MHZ CH30X	H24	000822,0S 0782109,7W		GPA 3,2° RDH 55 FT

SEQM AD 2.20 REGLAMENTOS DE TRÁNSITO LOCALES

A. Despegues desde intersecciones.

PROCEDIMIENTO PARA DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN ALPHA 1

1. Objetivo

Con el fin de agilizar el tránsito aéreo, optimizar la capacidad operacional y disminuir, en cuanto sea posible, los tiempos de rodaje de los diversos tipos de aeronave, se permite al personal de Controladores de Tránsito Aéreo autorizar la maniobra de despegue de aeronaves desde la intersección A1 (Alpha 1) de la pista 36, a solicitud de la tripulación.

2. Procedimientos

2.1 OPERADORES DE AERONAVES

2.1.1 Los Operadores de Aeronaves que requieran efectuar despegues desde la intersección A1, deberán realizar y presentar para su aprobación por parte de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica de la DGAC, los correspondientes análisis de pista para las distancias de despegue.

2.1.2 El Piloto al Mando, de las aeronaves certificadas, es el único que basado en la información contenida en los correspondientes Manuales de Despacho, de Peso y Balance o Guías de Despacho del Operador, podrá determinar la viabilidad o no, del despegue desde la intersección, en consecuencia, el Piloto al Mando es el absoluto responsable de la SEGURIDAD operacional de la aeronave, determinándose así que el Controlador de Tránsito Aéreo, queda eximido de toda responsabilidad que dicha operación conlleva.

2.1.3 En este contexto, será responsabilidad del piloto al mando el cumplimiento de las cartas de performance de la aeronave para el recorrido de pista disponible (TORA), asimismo, el piloto deberá completar sus procedimientos previos al despegue y acatar las rutas normalizadas de salida (SID) y las restricciones al ascenso que instruya el Control de Tránsito Aéreo.

2.2 EL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO DEBE:

2.2.1 Autorizar el despegue desde la intersección Alpha1 siempre y cuando sea solicitado por la tripulación de vuelo.

2.2.2 La autorización de Torre no conlleva ninguna preferencia para la aeronave solicitante, por lo tanto autorizar esta maniobra de despegue, se efectuará siempre y cuando las condiciones de tránsito del momento lo permitan, y en su criterio la ventaja operacional no comprometa los parámetros de seguridad.

2.2.3 Aplicar la correspondiente separación por turbulencia de estela para los casos en que una segunda aeronave despegue desde una intersección.

2.2.4 Informar a las tripulaciones de las aeronaves involucradas, respecto de la presencia y posición de cualquier otro tránsito sobre la misma pista o próximo a ingresar a ella.

2.2.5 El Control de Tránsito Aéreo NO autorizará a ninguna aeronave, en rodaje a la cabecera de la pista 36, a cruzar por detrás de aeronave que se encuentre en posición de espera en la intersección Alpha1.

2.2.6 El Controlador de Tránsito Aéreo no tiene la competencia para determinar si un operador se encuentra o NO autorizado para efectuar despegues desde las intersecciones de pista, por lo que el absoluto responsable de dicha maniobra es el Piloto al mando, tal como quedo establecido en el numeral 2.1.2.

2.2.7 Abstenerse de expedir autorizaciones para despegues condicionadas a la presencia de otra aeronave en final cuando, a su juicio, la aeronave que se alista para despegar desde una intersección NO tiene suficiente visibilidad para identificar la aeronave reportada.

3. Fraseología

Se deberá utilizar la fraseología que se indica continuación:

PILOTO : Quito Torre, HCDAC (Identificación de la aeronave) solicita despegue de pista 36, intersección ALPHA 1.

ATC : HCDAC (Identificación de la aeronave), pista 36, intersección ALPHA 1, remanente de pista; tres mil metros, autorizado a despegar.

INGLÉS

PILOT : Quito Tower, HCDAC (Call Sign) requesting departure from runway 36 intersection ALPHA 1.

ATC : HCDAC (Call Sign) runway 36, ALPHA 1 intersection, runway distance remaining three thousand meters, cleared for take-off.

4. Intersección autorizada

PISTA	INTERSECCIÓN	LONGITUD DISPONIBLE
36	Alpha 1 (A1)	3000 M

5. Este procedimiento NO aplicará en presencia de:

Fenómenos meteorológicos que impidan la rápida y segura evaluación de las condiciones de tránsito sobre la pista o cuando el Controlador de Aeródromo, por cualquier motivo, sea meteorológico o no, NO logre apreciar la longitud total de la pista.

B. Operaciones de Helicópteros

El ATC proporcionará instrucciones para que los helicópteros realicen el rodaje aéreo a los sitios de estacionamiento.

Los helicópteros de Categoría H2 y H3 deben utilizar las calles de rodaje hacia y desde los sitios de estacionamiento; los de Categoría H1 deben ir directamente a los puestos de estacionamiento.

SEQM AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

1. Procedimientos para los vuelos IFR dentro de la TMA Quito

Las rutas de llegada, de tránsito y de salida indicadas en las cartas pueden modificarse a criterio del ATS. Si es necesario, en caso de congestión, puede darse instrucciones a las aeronaves en llegada de que esperen en uno de los puntos de notificación de aerovía designados.

2. Servicio por Vigilancia

Ver ENR 1.6

3. Pista en Uso

Todas las llegadas y salidas del Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" se realizarán normalmente utilizando la pista 36, excepto cuando las condiciones de viento sean procedentes de los cuadrantes SSW a SSE con una intensidad igual o superior a 08 KT que determine el uso de la pista 18.

4. Salidas

Todas las salidas de la pista 36 y 18 serán restringidas el ascenso hasta 17000 pies para incrementar seguridad en la administración de tránsito, se utilizarán las salidas publicadas en la AIP o guía vectorial para interceptar la aerovía.

Normalmente no se autorizará, a las aeronaves cuya ruta sean las aerovías W9 y W20, para que después del despegue realicen viraje a la derecha a menos que:

- a) el piloto lo solicite;
- b) existan condiciones de vuelo VFR; o
- c) la aeronave haya cruzado el VOR/DME QNV.

En cuyos casos la responsabilidad de mantener la separación con el terreno es del piloto al mando.

Las aeronaves que despeguen de la pista 36, en condiciones normales, no podrán iniciar virajes a la derecha antes del VOR/DME QNV, salvo en casos de emergencia y bajo la responsabilidad del piloto al mando.

Las aeronaves que despeguen de la pista 18 bajo ninguna circunstancia realizarán viraje a la izquierda.

5. Llegadas

Para vuelos IFR al ingreso al TMA o antes de ingresar a dicha área, las tripulaciones deberán escuchar la frecuencia del Servicio Automático de Información Terminal (ATIS) respectiva, de no tener dicha información podrán solicitarla a los servicios ATS.

Para la guía vectorial se deben tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Toda interceptación del localizador o el curso final de pista 36 será de oeste a este; bajo ninguna circunstancia se lo realizará de este a oeste.
- b) Las aeronaves podrá recibir vectores al localizador vía radial 220 (R 220) del VOR QSV, en caso de no recibir señal del VOR QSV o por congestión de la frecuencia, las aeronaves interceptarán el localizador.
- c) Las aeronaves próximas al tramo de interceptación del ILS, en caso de experimentar falla de comunicaciones o congestión de la frecuencia tienen la obligación de interceptar el localizador y completar la aproximación.

6. Utilización de pista contraria para despegues y aterrizajes

El uso de la pista contraria para despegues y aterrizajes, a solicitud de la tripulación es una operación altamente compleja para los servicios de Control de Tránsito Aéreo, por lo que su autorización se otorgará únicamente cuando las condiciones de tránsito lo permitan.

La tripulación deberá asumir la demora establecida, dicha demora podrá ser renovada por situaciones de tránsito que en el momento de dar la primera demora se desconocían.

7. Restricciones operacionales

Queda estrictamente prohibido, realizar circuito de tránsito derecho para la pista 36 y circuito de tránsito izquierdo para la pista 18, a excepción de:

- Helicópteros y ultraligeros.
- La aeronave de Inspección al Vuelo de la Dirección General de Aviación Civil cuando esté realizando trabajos de verificación de radioayudas.

8. Falla en las comunicaciones

En caso de falla en las comunicaciones, el piloto actuará de conformidad con los procedimientos para falla de comunicaciones expuestos en el anexo 2 de la OACI y la Normativa 11 "Servicios de Tránsito Aéreo" del Ecuador, nueva edición 2014 y con lo expuesto en SEQM AD 2.22, numeral 5 inciso c).

PROCEDIMIENTOS PARA OPERAR EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

1. Propósito

Establecer los procedimientos para suministrar guía y control a las aeronaves y vehículos en el área de maniobras del Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" en condiciones de visibilidad reducida, con la finalidad de incrementar la seguridad de las operaciones aéreas.

2. Aplicación

2.1 Los procedimientos LVP se aplicarán a todo el tránsito de aeródromo que circule por el área de maniobras del Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" cuando:

- a) El RVR TDZ sea de 550 metros o inferior, pero mayor a 350 metros.
- b) Para efectos de determinar la operatividad en el Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre", el valor del RVR prevalecerá sobre el valor de la visibilidad.

3. Contenido

3.1 Disposiciones generales

3.1.1 Los procedimientos de visibilidad reducida para el Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" han sido diseñados para suministrar guía y control a las aeronaves en el área de maniobras debido a que no se dispone de radar en superficie.

3.1.2 El Aeropuerto Internacional "Mariscal Sucre" cuenta con un sistema automático de medición RVR RWY 36 integrado por dos transmisómetros, identificados como se indica:

NOMBRE	UBICACIÓN		PISTA
RVR TDZ	Toma de contacto	Touchdown	RWY 36
RVR MID	Medio	Middle	RWY 36
RVR ROLLOUT	NO DISPONIBLE		

3.1.3 Los Servicios de Tránsito Aéreo requerirán de las tripulaciones de vuelo, una serie de notificaciones que permitan determinar con certeza la posición de las aeronaves, razón por la cual se hace fundamental el estricto acatamiento de las instrucciones impartidas con la finalidad de otorgar la respectiva guía y control al tránsito de aeronaves en el área de maniobras.

3.1.4 No se permitirá la circulación de personas en el área de maniobras, mientras se encuentre activado el LVP.

3.1.5 No se utilizará fraseología condicional como: “DETRÁS DE o AL PASO DE...” con la finalidad de reducir incidentes o accidentes ligados a: incursiones en pista o ingresos a calles de rodaje sin autorización.

3.1.6 Este procedimiento se aplicará únicamente para la Pista 36 debido a la configuración técnica y operativa del Aeropuerto Internacional “Mariscal Sucre”.

3.1.7 Para la planificación de operación en LVP se empleará el valor RVR TDZ RWY 36 del MET REPORT.

3.1.8 Para efectos de autorizaciones de control se usará la lectura instantánea del RVR TDZ RWY 36.

3.2 **Activación del procedimiento de visibilidad reducida**

3.2.1 *Fase preparatoria LVP*

3.2.1.1 Cuando la visibilidad o el valor del RVR sea de 800 metros con tendencia a reducirse, el Supervisor o controlador responsable del turno, emitirá una advertencia preliminar de inicio de LVP por medio de la siguiente expresión: “**ADVERTENCIA PRELIMINAR DE LVP QUITO**” al personal operativo de las siguientes dependencias:

- a) Control de Aproximación Quito,
- b) Servicio de Extinción de Incendios - SSEI,
- c) CNS – AIMS,
- d) Operaciones QUIPORT,
- e) Oficina ARO / AIS.

3.2.1.2 Se considera ésta fase como una condición de operación normal; sin embargo se tomará la precaución necesaria en preparación para la siguiente fase.

3.2.2 Inicio LVP

3.2.2.1 Cuando el RVR TDZ esté entre 550 y 350 metros, el Supervisor o controlador responsable del turno dispondrá el inicio del procedimiento LVP por medio de la siguiente expresión: **“PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA ACTIVO”**, y notificará a las dependencias mencionadas en 3.2.1.1.

3.2.2.2 El inicio LVP deberá ser difundido a través del sistema ATIS (frecuencia 118.9 MHZ), ingresando el siguiente mensaje: **“LOW VISIBILITY PROCEDURE ACTIVE”**.

3.2.2.3 El Control Terrestre realizará un llamado general en frecuencia (121.9 MHZ) a las aeronaves en tierra, informando la activación del LVP, emitiendo el siguiente mensaje: **“PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA ACTIVO” / “LOW VISIBILITY PROCEDURE ACTIVE”**.

3.2.3 Suspensión de operaciones en LVP

3.2.3.1 Durante la ejecución de procedimientos LVP se suspenderá toda operación cuando:

- a) Se sepa, o se sospeche, que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, falla de comunicaciones, emergencia o ante una amenaza de bomba.
- b) Exista desorientación o duda respecto a la posición de una aeronave o vehículo en el área de maniobras. Esta medida deberá mantenerse vigente hasta que se verifique la posición de la aeronave o vehículo extraviado, y se determine que ésta no genera riesgo para el desarrollo de las operaciones.
- c) El supervisor o controlador responsable de turno notificará a Quito Aproximación, Operaciones QUIPORT, y a todas las aeronaves el siguiente mensaje: **“PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA TEMPORALMENTE SUSPENDIDO DEBIDO A (motivo)” / “LOW VISIBILITY PROCEDURE TEMPORARILY SUSPENDED DUE TO (reason)”**.

3.2.4 Cancelación LVP

3.2.4.1 Los procedimientos de visibilidad reducida serán cancelados por los Servicios de Tránsito Aéreo cuando se reporte un RVR de 550 metros o superior con tendencia a mejorar en el MET REPORT.

3.2.4.2 En caso de que el RVR TDZ sea inferior a 350 metros en el MET REPORT, el Supervisor o controlador responsable del turno cancelará el LVP y declarará al aeropuerto bajo mínimos meteorológicos.

3.2.4.3 En cualquier caso, el Control Terrestre realizará un llamado general en frecuencia (121.9 MHZ) a las aeronaves en tierra, informando la cancelación del LVP, emitiendo el

siguiente mensaje: “**PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA CANCELADO DEBIDO A (motivo)**” / “**LOW VISIBILITY PROCEDURE CANCELED DUE TO (reason)**”.

3.2.4.4 El supervisor o responsable del turno notificará a las dependencias descritas en 3.2.1.1. la cancelación del LVP y en caso de haber declarado el aeropuerto bajo mínimos meteorológicos notificará la activación del procedimiento según se describe en 3.2.2.

3.3 *Procedimientos de tránsito aéreo*

3.3.1 *Low visibility taxi and takeoff - RWY 36*

3.3.1.1 Mínimos meteorológicos

El mínimo meteorológico para despegar es:

- RVR TDZ: 350 metros

3.3.1.2 Disposiciones para el Control Terrestre

3.3.1.2.1 Limitará las operaciones de retroceso y rodaje a una sola aeronave a la vez, informando de las demoras o secuencia de inicio de operaciones si es el caso.

3.3.1.2.2 Solicitará a las aeronaves en rodaje la notificación de uno o varios de los siguientes puntos de referencia:

- Calle de rodaje ALPHA / TAXIWAY ALPHA,
- Lateral ALPHA UNO / ABEAM ALPHA ONE,
- Punto de espera pista 36 / HOLDING POINT RWY 36.

3.3.1.2.3 La autorización para iniciar el retroceso, el encendido o el rodaje de una aeronave en plataforma será concedida cuando la aeronave precedente notifique que ha alcanzado un punto de referencia especificado en 3.3.1.2.2.

3.3.1.2.4 Todos los rodajes desde plataforma de pasajeros y carga hacia el punto de espera RWY 36, normalmente se realizarán vía HOTEL - ALFA. Esta operación será supervisada por un vehículo de operaciones QUIPORT ubicado en la calle de rodaje vehicular detrás del puesto de estacionamiento UNO o en la calle de rodaje ALFA dependiendo del caso, a solicitud de Torre de Control.

3.3.1.2.5 El rodaje de aeronaves vía JULIET – ALFA será concedido únicamente en casos especiales que impidan el rodaje vía HOTEL. Esta operación será supervisada por un vehículo de operaciones QUIPORT ubicado en calle de rodaje BRAVO o en la calle de rodaje ALFA dependiendo del caso, a solicitud de Torre de Control.

3.3.1.2.6 El cambio de frecuencia terrestre a torre se realizará en el punto de espera RWY 36 utilizando la siguiente fraseología:

PUNTO DE ESPERA PISTA 36 MANTENGA FUERA DE PISTA CONTACTE QUITO TORRE EN 118.1

HOLDING POINT RUNWAY 36 HOLD SHORT OF RUNWAY CONTACT QUITO TOWER ON 118.1

3.3.1.2.7 El controlador terrestre aprobará traslados de aeronaves en una misma plataforma si no se prevé operaciones con fines de despegue o aterrizaje.

3.3.1.2.8 No se autorizará el ingreso a calle de rodaje APLHA para pruebas de motores. Estas operaciones se suspenderán mientras el LVP se encuentre activo.

3.3.1.2.9 El ingreso a calle de rodaje ALPHA para el traslado de aeronaves se ejecutará bajo estricta autorización del Control Terrestre.

3.3.1.3 Disposiciones para el Control de Aeródromo

3.3.1.3.1 Autorizará el despegue de un aeronave utilizando la siguiente fraseología:

**VIENTO...RVR PISTA 36 ZONA TOMA DE CONTACTO (distancia en metros)
[ZONA DEL PUNTO CENTRAL (distancia en metros)] AUTORIZADO A
DESPEGAR, NOTIFIQUE EN EL AIRE**

**WIND... RVR RUNWAY 36 TOUCHDOWN ZONE (distance in meters)
[MIDPOINT ZONE (distance in meters)] CLEARED FOR TAKE OFF, REPORT
AIRBORNE**

3.3.1.3.2 Si el RVR reporta un valor inferior a 350 metros durante el rodaje de la aeronave y antes de la autorización de despegue, se transmitirá inmediatamente esta información a la tripulación y se brindará instrucciones de espera o retorno a plataforma.

3.4 *Tripulaciones de vuelo*

Las tripulaciones de vuelo deberán:

3.4.1 Abstenerse de cruzar la barra de parada en luz roja, hasta que reciban por parte del Control de Aeródromo la autorización de ingreso a pista y la confirmación visual de las luces de barra de parada en color verde.

3.4.2 Detener inmediatamente la aeronave y solicitar instrucciones adicionales al recibir una instrucción ambigua o confusa.

3.4.3 Requerir al Servicio de Control de Tránsito Aéreo la asistencia del vehículo FOLLOW ME cuando las condiciones de visibilidad le impidan continuar de manera segura el rodaje, exista desorientación o duda respecto a su posición en el aeródromo.

3.4.4 Mantener contacto permanente con la Torre de Control cuando la aeronave se encuentre bajo guía FOLLOW ME.

3.4.5 Notificar al Servicio de Control de Tránsito Aéreo cuando:

- La aeronave ha ingresado a pista;
- La aeronave ha despegado o esté en el aire;
- Ha iniciado procedimiento de aproximación frustrada;
- Se encuentre en tierra después de un aterrizaje;

- Ha abandonado pista y se encuentra en calle de rodaje ALPHA;
- Pierdan de vista al vehículo FOLLOW ME , en cuyo caso detendrán inmediatamente su rodaje y encenderán todas las luces exteriores;
- Observe algún movimiento irregular de algún vehículo o aeronave en el área de maniobras que, a su juicio, ponga en riesgo el desarrollo de las operaciones;
- Exista alguna discrepancia entre los valores RVR reportados por la Torre de Control y el alcance visual que se tenga desde la cabina de pilotos; y
- Se encuentre establecido en plataforma.

3.5 **Operador de aeropuerto**

3.5.1 El personal de los vehículos de operaciones QUIPORT serán los responsables de supervisar las operaciones de las aeronaves en Plataformas.

3.5.2 Al recibir el aviso preliminar de operaciones LVP, el vehículo de operaciones QUIPORT deberá realizar una inspección del circuito de iluminación del aeródromo y notificar su total operatividad o la deficiencia específica detectada durante la inspección.

3.5.3 El uso de vehículos FOLLOW ME, será a solicitud de las tripulaciones de vuelo, o cuando el Servicio de Control de Tránsito Aéreo lo estime necesario.

3.5.4 En caso necesario, las aeronaves podrán ser guiadas por el Inspector del Área de Movimiento, desde el desenganche del remolque hasta la calle de rodaje HOTEL o JULIET antes del ingreso a la calle de rodaje ALFA, desde donde continuarán hasta el punto de espera, según la autorización del controlador.

3.5.5 La comunicación de los vehículos será directa y en ambos sentidos con la Torre de Control.

3.5.6 En caso de emergencia los vehículos de asistencia tendrán prioridad sobre otros vehículos y tendrán un desplazamiento preferencial.

3.6 **Condiciones meteorológicas especiales**

3.6.1 El mínimo meteorológico para aterrizar RWY 36 CAT I es:

- RVR TDZ: 550 metros

3.6.2 Si la línea de vista desde la Torre de Control no permite visualizar total o parcialmente el aeródromo por condiciones meteorológicas:

3.6.2.1 Torre de Control notificará al Control de Aproximación el fenómeno meteorológico que impiden la visualización del aeródromo y solicitará una separación mínima entre llegadas de 10 NM.

3.6.2.2 Si una aeronave realizando un procedimiento de aproximación publicado notifica que inició la aproximación a RWY 36 y el RVR TDZ reporta un valor inferior a 550 metros, el Servicio de Tránsito Aéreo transmitirá esta información inmediatamente y el piloto decidirá si continúa la aproximación o inicia el procedimiento de aproximación frustrada publicado.

3.6.2.3 Si una aeronave con guía vectorial ha cruzado el Punto de aproximación final (FAP) a RWY 36 y el RVR TDZ reporta un valor inferior a 550 metros, el Servicio de Tránsito Aéreo transmitirá esta información inmediatamente y el piloto decidirá si continúa la aproximación o inicia el procedimiento de aproximación frustrada publicada.

3.6.2.4 El control de aeródromo autorizará el aterrizaje de una aeronave en la fase final de aproximación utilizando la siguiente fraseología:

VIENTO... QNH... RVR PISTA 36 ZONA TOMA DE CONTACTO (distancia en metros) [ZONA DEL PUNTO CENTRAL (distancia en metros)] AUTORIZADO PARA ATERRIZAR, NOTIFIQUE EN TIERRA.

WIND... QNH... RVR RUNWAY 36 TOUCHDOWN ZONE (distance in meters) [MIDPOINT ZONE (distance in meters)] CLEARED TO LAND, REPORT ON GROUND.

3.6.2.5 El Control de Aeródromo autorizará a la aeronave que ha notificado EN TIERRA, a continuar con instrucciones de rodaje utilizando la siguiente fraseología:

ABANDONE PISTA VÍA (intersección específica) NOTIQUE EN CALLE DE RODAJE ALPHA.

VACATED RUNWAY VIA (specific intersection) REPORT ON TAXIWAY ALPHA.

3.6.2.6 Si es necesario, el Control de Aeródromo solicitará reportes de posición a las aeronaves para determinar la ubicación exacta de la aeronave, antes de abandonar pista.

3.6.2.7 Se considerará que una aeronave arribada se encuentra fuera de pista, una vez que el piloto notifique que se encuentra en calle de rodaje ALPHA.

3.6.2.8 Una vez que la aeronave haya notificado en ALPHA, se autorizará el cambio de frecuencia a Quito Terrestre 121,9 MHZ para instrucciones de rodaje a plataforma.

3.6.2.9 Finalizada la condición meteorológica que limita las operaciones aéreas se notificará al Control de Aproximación el retorno a las operaciones normales y la aplicación de la mínima de separación estándar.

3.7 **Falla de comunicaciones**

3.7.1 *Falla de Comunicaciones de Aeronaves o Vehículos*

3.7.1.1. En el caso de que una aeronave o un vehículo operando en el área de maniobras experimenten un fallo en las comunicaciones, se procederá de la siguiente manera:

- **Aeronaves en tierra:** mantendrán posición, encenderán todas las luces exteriores y esperarán la llegada de un vehículo FOLLOW ME.
- **Vehículos:** mantendrán posición y esperarán la llegada de un vehículo FOLLOW ME.

- En cualquier caso, deberán tratar de comunicarse con las dependencias de control por cualquier medio posible para recibir instrucciones alternas.

3.7.2 *Falla de Comunicaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo*

3.7.2.1 En caso de producirse una falla en las frecuencias de comunicación del Servicio ATS, se aplicará el procedimiento de falla de comunicaciones del Plan de Contingencia de la Torre de Control de Quito, vigente.

3.7.2.2 La información sobre la frecuencia alterna a la que deberán comunicarse las aeronaves, se transmitirá por el sistema ATIS del AIMS (118.9 MHZ).

3.7.2.3 En caso de una falla total de comunicaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo, se cancelarán todas las operaciones, y se coordinará con operaciones de la concesionaria, la asistencia a aeronaves para su traslado a plataforma, de ser necesario.

3.8 **Falla de sistemas**

3.8.1 En caso de reportarse falla total o de algún componente del sistema ILS, las operaciones de aterrizaje, bajo procedimientos de precisión, se cancelarán hasta superar la contingencia y, la operación será bajo los parámetros establecidos para operaciones de no precisión, si las condiciones meteorológicas lo permiten.

3.8.2 En caso de reportarse falla total del sistema de iluminación terrestre o falla de las luces de borde de pista, todas las operaciones en salidas y llegadas serán canceladas hasta superar la contingencia.

3.8.3 En caso de reportarse falla del sistema RVR se aplicarán los mínimos de visibilidad publicados en las cartas de aproximación y salida.

3.9 **Accidentes o incidentes en el aeródromo**

Al producirse un incidente o accidente en el aeródromo se cancelarán todas las operaciones y se procederá de acuerdo al plan de emergencias publicado.

SEQM AD 2.23 INFORMACIÓN ADICIONAL

CONCENTRACIÓN DE AVES EN LAS PROXIMIDADES DEL AERÓDROMO

Concentración de aves en el cono de aproximación a la pista 36 del Aeropuerto Internacional “Mariscal Sucre”, tener precaución y contactar a torre de control para instrucciones.

SEQM AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

Plano de aeródromo/helipuerto - OACI.....	AD 2 SEQM 15
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI (Plataforma Comercial).....	AD 2 SEQM 17.1
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI (Plataforma de Carga).....	AD 2 SEQM 17.2
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI (Plataforma Avc. General)	AD 2 SEQM 17.3
Plano de aeródromo para movimientos en tierra - OACI.....	AD 2 SEQM 19
Plano de obstáculos de aeródromo - OACI Tipo A.....	AD 2 SEQM 21
Carta de área - OACI - rutas de salida VOR/DME/QIT.....	AD 2 SEQM 25
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - SID 1.....	AD 2 SEQM 27.1
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - SID 2.....	AD 2 SEQM 27.2
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - SID 3.....	AD 2 SEQM 27.3
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - SID 4.....	AD 2 SEQM 27.4
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - SID 5.....	AD 2 SEQM 27.5
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - SID 6.....	AD 2 SEQM 27.6
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 1.....	AD 2 SEQM 28.1
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 2.....	AD 2 SEQM 28.2
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 3.....	AD 2 SEQM 28.3
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 4.....	AD 2 SEQM 28.4
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 5.....	AD 2 SEQM 28.5
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 6.....	AD 2 SEQM 28.6
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 7.....	AD 2 SEQM 28.7
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 8.....	AD 2 SEQM 28.8
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 9.....	AD 2 SEQM 28.9
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 10.....	AD 2 SEQM 28.10
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 11.....	AD 2 SEQM 28.11
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 12.....	AD 2 SEQM 28.12
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 13.....	AD 2 SEQM 28.13
Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV SID 14.....	AD 2 SEQM 28.14
Carta de área - OACI - rutas de llegada VOR/DME/QIT.....	AD 2 SEQM 31
Carta de llegada normalizada – Vuelo por instrumentos - OACI - RNAV STAR 1.....	AD 2 SEQM 34.1
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 1.....	AD 2 SEQM 35.1
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 2.....	AD 2 SEQM 35.2
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 3.....	AD 2 SEQM 35.3
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 4.....	AD 2 SEQM 35.4
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 5.....	AD 2 SEQM 35.5
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 6.....	AD 2 SEQM 35.6
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 7.....	AD 2 SEQM 35.7
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 8.....	AD 2 SEQM 35.8
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 9.....	AD 2 SEQM 35.9
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - IAC 10.....	AD 2 SEQM 35.10
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 1.....	AD 2 SEQM 36.1
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 2.....	AD 2 SEQM 36.2
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 3.....	AD 2 SEQM 36.3

Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 4.....	AD 2 SEQM 36.4
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 5.....	AD 2 SEQM 36.5
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 6.....	AD 2 SEQM 36.6
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 7.....	AD 2 SEQM 36.7
Carta de aproximación por instrumentos - OACI - RNAV IAC 8.....	AD 2 SEQM 36.8
Carta de altitud mínima de vigilancia ATC – OACI.....	AD 2 SEQM 41

© Via56