

ARR 18R/DEP 36L	118.080	C
ARR 32L/DEP 14R	118.155	C
ARR 18L/DEP 36R	118.680	C
ARR 32R/DEP 14L	118.980	C

CLR EAST	130.080 C
CLR WEST	130.355 C

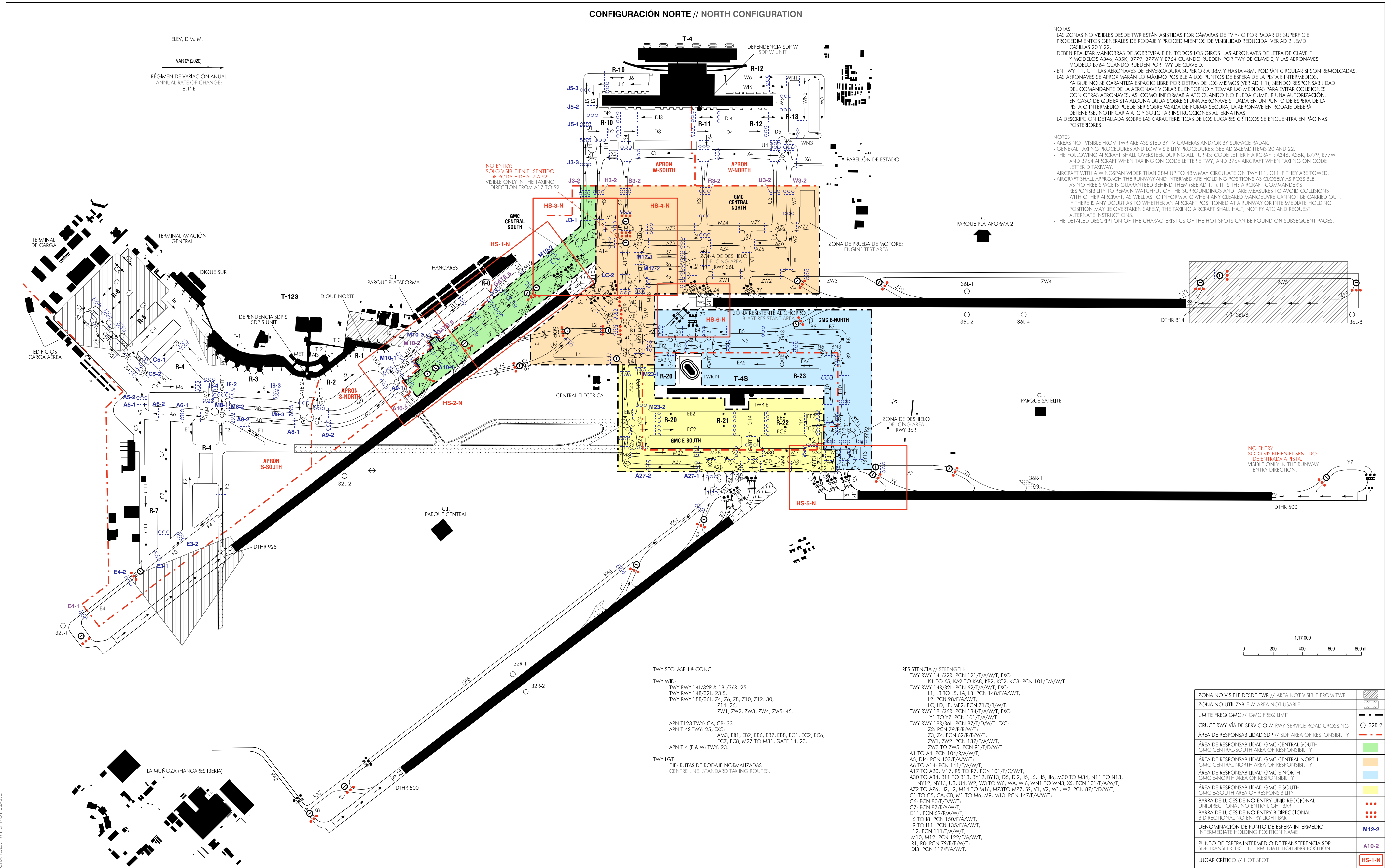
ATIS ARR	118.255 C
ATIS DEP	130.855 C

GMC E-SOUTH	121.630 C
GMC E-NORTH	121.755 C
GMC CENTRAL-SOUTH	121.980 C
GMC CENTRAL-NORTH	123.155 C

APRON S-SOUTH	121.705	C
APRON S-NORTH	121.855	C
APRON W-SOUTH	123.005	C
APRON W-NORTH	123.255	C

NOTAS

- LAS ZONAS NO VISIBLES DESDE TWR ESTÁN ASISTIDAS POR CÁMARAS DE TV Y/O POR RADAR DE SUPERFICIE.
- PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA- VER ADJ. ZENL-
CASILLAS 20 Y 22.
- DEBEN REALIZAR MANIOBRAS DE SOBREVUELAJE EN TODOS LOS GIROS: LAS AERONEAVES DE LETRA DE CLAVE F
Y MODELOS A346, A358, B777, B787, E777, B794 CUANDO RECORREN POR TWY DE CLAVE I; Y LAS AERONEAVES
MODELO B744 CUANDO RECORREN POR TWY DE CLAVE D.
- EN TWY 111, C11 LAS AERONEAVES DE ENVERGADURA SUPERIOR A 38M Y HASTA 48M, PODRÁN CIRULAR SI SON REMOLCADAS.
- LAS AERONEAVES SE APROXIMARAN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS.
QUE NO SE GARANTIZA QUÉ LIBRE POR DETRAS DE LOS MEDIOS (VER ADJ. 1) SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAWE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES
CON OTRAS AERONEAVES, ASI COMO INFORMAR A ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR UNA AUTORIZACION
POR CASO DE QUE ENTRE EN CONTACTO CON UNA AERONAWE EN UN ENTORNO DONDE LA PISTA O INTERMEDIO PUEDEN SER SOBREPASADA DE FORMA SEGUNDA, LA AERONAWE EN RODAJE DEBERA
DETENERSE, NOTIFICAR A ATC Y SOLICITAR INSTRUCCIONES ALTERNATIVAS.
- LA DESCRIPCION DETALLADA SOBRE LAS CARACTERISTICAS DE LOS LUGARES CRITICOS SE ENCUENTRA EN PAGINAS
POSTERIORES.

[illegible]

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZONA NO UTILIZABLE // AREA NOT USABLE	
LÍMITE FREQ GMC // GMC FREQ LIMIT	
CRUCE RWY-VIA DE SERVICIO // RWY-SERVICE ROAD CROSSING	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP // SDP AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL SOUTH GMC CENTRAL SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL NORTH GMC CENTRAL NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-NORTH GMC E-NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-SOUTH GMC E-SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
BARRA DE LUCES DE NO ENTRY UNIDIRECCIONAL UNIDIRECTIONAL NO ENTRY LIGHT BAR	
BARRA DE LUCES DE NO ENTRY BIDIRECCIONAL BIDIRECTIONAL NO ENTRY LIGHT BAR	
DENOMINACIÓN DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO INTERMEDIATE HOLDING POSITION NAME	
PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE TRANSFERENCIA SDP SDP TRANSFERENCE INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
LUGAR CRÍTICO // HOT SPOT	

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

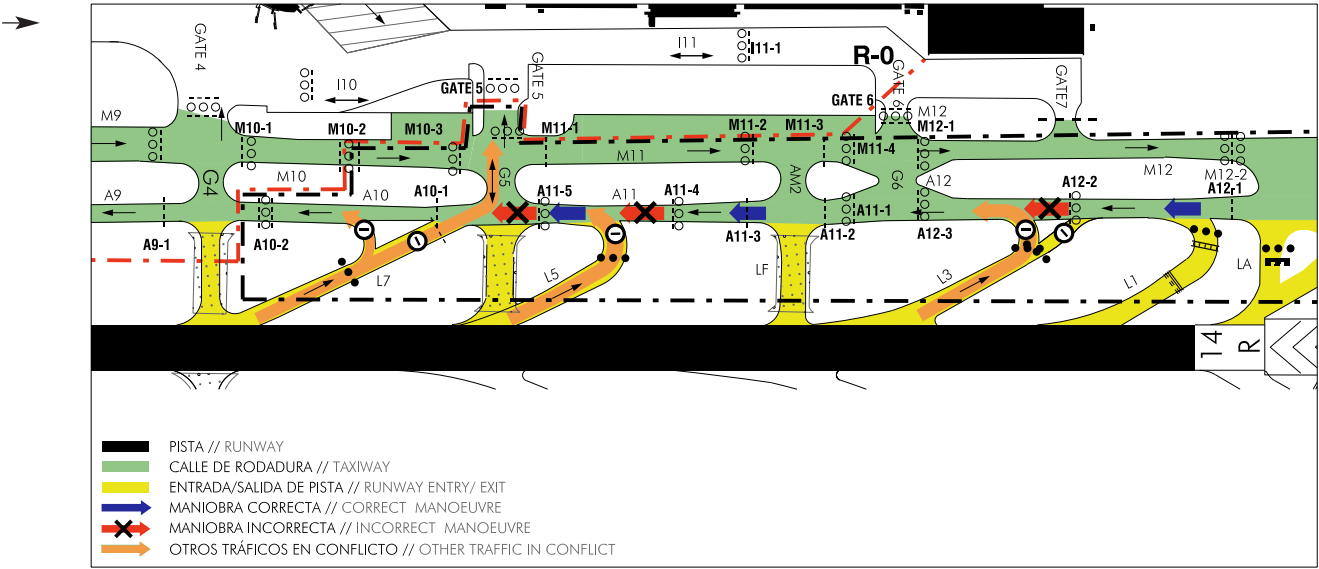
LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

LUGARES CRÍTICOS EN CONFIGURACIÓN NORTE

HOT SPOTS ON NORTH CONFIGURATION

1. HS-1-NORTE: Zona Oeste RWY 14R/32L. TWY M10-M11 y TWY A10, A11 y A12.

1. HS-1-NORTH: West area RWY 14R/32L. TWY M10-M11 and TWY A10, A11 and A12.

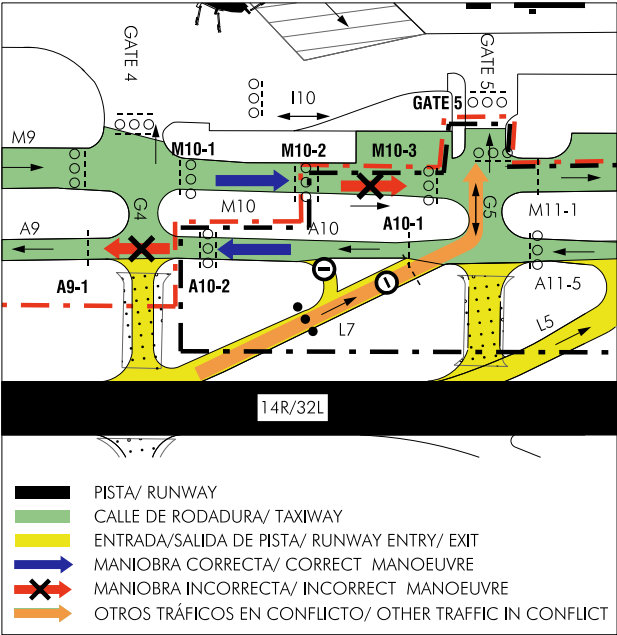


Aeronaves siguiendo la calle de rodaje “A” **DEBEN CEDER EL PASO** a las aeronaves que abandonan pista por las salidas rápidas L3, L5 y L7.

Aircraft along taxiway “A” **MUST GIVE WAY** to aircraft vacating runway by rapid exits L3, L5 and L7.

2. HS-2-NORTE: Zona Oeste RWY 14R/32L. Puntos de transferencia SDP-ATC (A10-2 y M10-2).

2. HS-2-NORTH: West area RWY 14R/32L. SDP-ATC transfer points (A10-2 and M10-2).

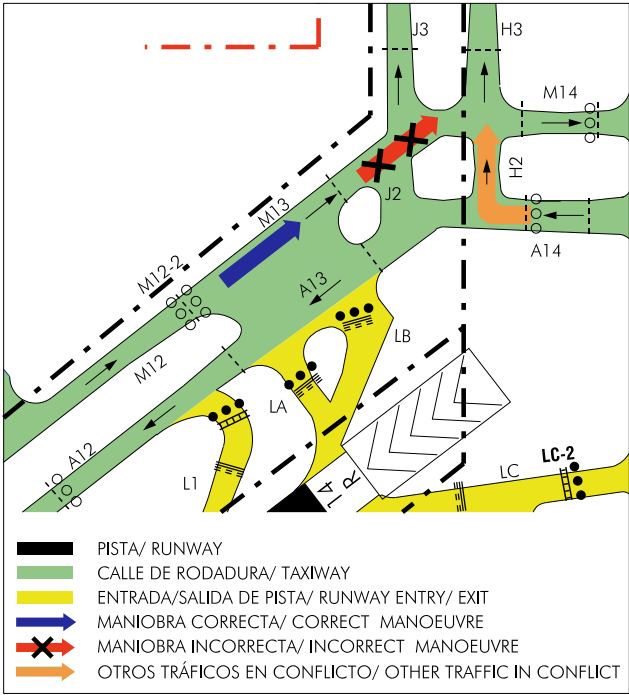


Aeronaves que circulan por M10 y A10, sin contacto con la siguiente dependencia, **DEBEN DETENERSE** en puntos de transferencia M10-2 y A10-2.

Aircraft taxiing by M10 and A10, without contact with the next unit, **MUST STOP** at transfer points M10-2 and A10-2.

3. HS-3-NORTE: Zona Oeste próxima al umbral RWY 14R/32L. TWY M13.

3. HS-3-NORTH: West area near threshold RWY 14R/32L. TWY M13.

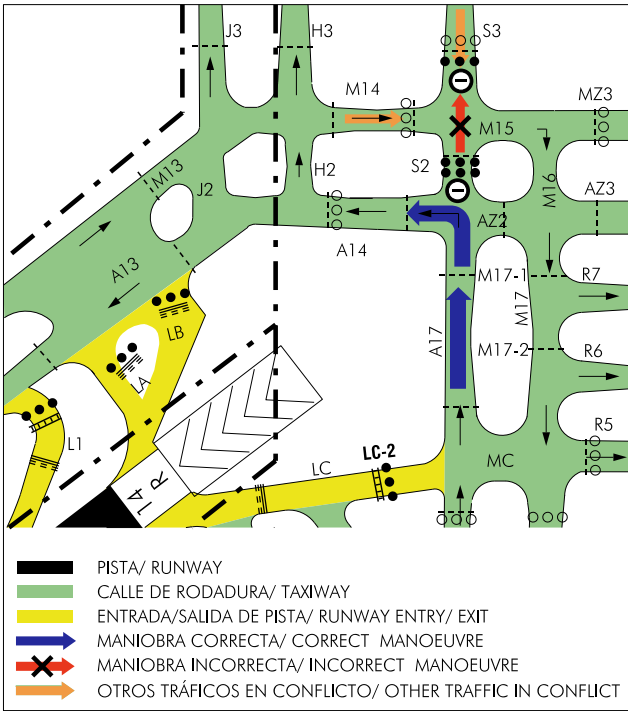


Aeronaves rodando por M13 instruidas a detenerse deben realizarlo **EN EL PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE M13**, para evitar conflictos con tráficos rodando por la calle de rodaje “H” hacia la terminal T4.

Aircraft taxiing by M13 instructed to stop must do so **AT THE INTERMEDIATE HOLDING POINT OF M13**, to avoid conflicts with traffic taxiing by taxiway “H” towards terminal T4.

4. HS-4-NORTE: Zona Noroeste próxima al umbral RWY 14R/32L. Cercana a TWY A17 y S2.

4. HS-4-NORTH: North-west area near threshold RWY 14R/32L. Close to TWY A17 and S2.

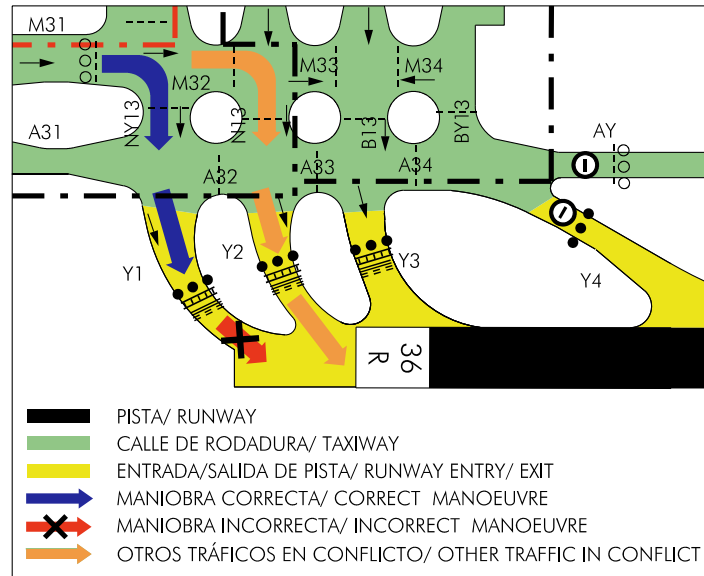


Aeronaves rodando por A17 **DEBEN GIRAR A LA IZQUIERDA EN A14** y no continuar de frente, para evitar conflicto con aeronaves en rodaje provenientes de S3 y “M”.

Aircraft taxiing by A17 **MUST TURN LEFT ON A14** and not go straight ahead, to avoid conflict with aircraft taxiing from S3 and “M”.

5. HS-5-NORTE: Zona próxima al umbral RWY 36R. TWY Y1, Y2 y Y3.

5. HS-5-NORTH: Area near threshold RWY 36R. TWY Y1, Y2 and Y3.

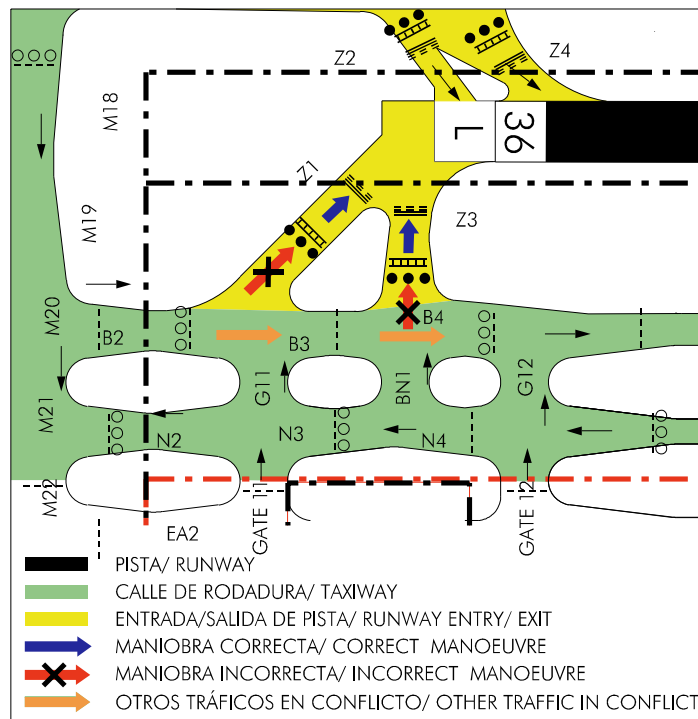


→ Se recomienda el uso del idioma inglés cuando se expidan autorizaciones **condicionales de entrada en pista** para aeronaves situadas o alcanzando los puntos de espera Y1, Y2 o Y3 indicando el **MODELO DE AERONAVE Y/O LIBREA Y/O POSICIÓN**. En caso de duda mantener posición y preguntar siempre a ATC para aclaración.

The use of the **English language** is recommended when issuing **conditional runway entry clearances** for aircraft located at or reaching holding points Y1, Y2 or Y3 indicating the **AIRCRAFT MODEL AND/OR LIVERY AND/OR POSITION**. In case of doubt maintain position and always request clarification from ATC.

6. HS-6-NORTE: Zona próxima al umbral RWY 36L y TWY Z3 y Z1.

6. HS-6-NORTH: Area near threshold RWY 36L and TWY Z3 and Z1.



Aeronaves posicionándose en los puntos de espera de la pista, deben pararse LO MÁS PRÓXIMO POSIBLE AL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA para permitir la mayor distancia libre tras ella para la circulación de tráfico por TWY B.

Aeronaves circulando por TWY B con aeronaves en los puntos de espera de la pista en TWY Z3 deben asegurarse estar libres de conflicto antes de superarlos por detrás; ante la duda deben esperar cerca de TWY Z1 o Z3.

NOTA: Imagen ejemplo con el punto de espera de la pista CAT I.

Aircraft positioning themselves at the runway holding positions must stop AS CLOSE TO THE RUNWAY HOLDING POSITION AS POSSIBLE to permit the maximum clear distance behind for traffic taxiing via TWY B.

Aircraft taxiing via TWY B with aircraft at the runway holding positions of TWY Z3 must ensure that there is no conflict before overtaking from behind; if in doubt, they must hold short of TWY Z1 or Z3.

NOTE: Example picture with the CAT I runway holding position.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK