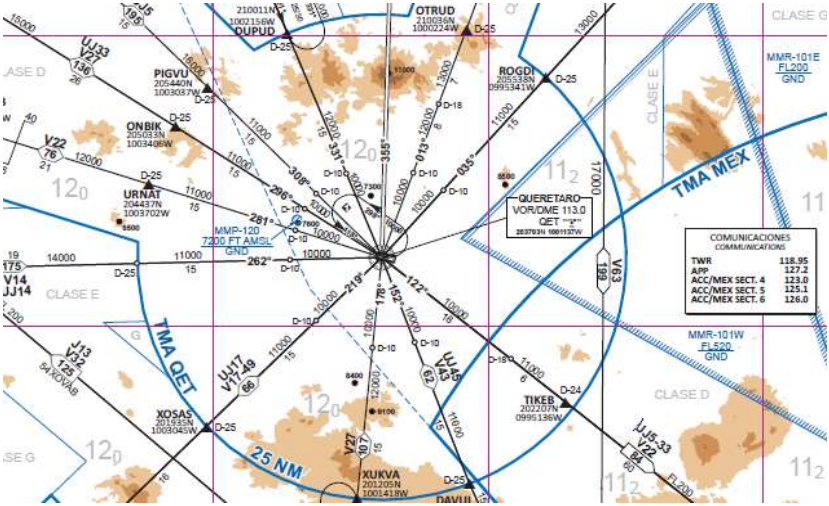


Guía del Piloto

Publicación Oficial

Gerencia de Operaciones

Sección de Operaciones Aéreas

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco

G u í a d e l P i l o t o

<u>P i l o t o s</u>:

Este documento está **dirigido principalmente a las y los Pilotos Aviadores Civiles y Militares, y directivas y directivos** de las empresas que participarán y realizarán vuelos en el **Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (AIQ)**, como parte del evento denominado: **Feria Aeroespacial México 2021 (FAMEX-2021)**, conteniendo la información indispensable para llevar a cabo operaciones aéreas bajo las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I./I.C.A.O.), Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (F.A.A.), Agencia Federal de Aviación Civil (A.F.A.C.) y el propio Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, a efecto de **lograr la disciplina y seguridad inherentes al ambiente aeronáutico**.

Las y los Pilotos Aviadores y Personal Técnico de la Fuerza Aérea Mexicana continuarán rigiendo sus operaciones con apego a las directivas giradas por la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana (A-3, Ops. E.M.F.A.) y los procedimientos del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, debiendo sin embargo conocer la presente guía para aplicar los procedimientos a que se sujetarán las tripulaciones de vuelo y de apoyo en tierra (Civiles y Militares) que participarán en la FAMEX-2021.

Es imperativo que cada piloto conozca al detalle la información e instrucciones contenidas en este documento.

"……Volar con seguridad es una labor de equipo……"

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco

Í n d i c e.

¿Qué es la FAMEX?

A. El Comité Organizador.
B. La Gerencia de Operaciones.

I. Definiciones.

A. Vuelo Ferry.
B. Vuelo de Exhibición.
C. Vuelo de Demostración.
D. Vuelo de Enlace.
E. Área para Vuelo de Exhibición.
F. Área para Vuelo de Demostración.
G. Área de Seguridad.
H. Categoría de Aeronaves.
   a. Aeronaves de Bajo desempeño (Performance).
   b. Aeronaves de Alto desempeño (Performance).
I. Rutina de Vuelo.

II. Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (MMQT) y su entorno.

A. Descripción General.
B. Información Aeronáutica.
C. Facilidades para las Tripulaciones de Vuelo.
D. Servicios de Control de Tránsito Aéreo (C.T.A.).
E. Servicio Médico y Rescate.
F. Sistema de Extinción de Incendios (S.E.I.).
G. Procedimientos de Operación.
   a. Procedimiento de entrada al Territorio Mexicano para Aeronaves Extranjeras.
      1. Aeronaves de Estado.
      2. Aeronaves Civiles.
   b. Protocolo de Arribo y Recepción de Tripulaciones.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco

c. Procedimiento para Programar Actividades Aéreas Diarias.
d. Reuniones Prevuelo y Postvuelo, Obligatorias para Pilotos y/o Tripulaciones (Cuando Aplique).
e. Procedimiento para el remolque y Estacionamiento de Aeronaves de Categoría Pesada.
f. Procedimiento para Movimiento de Aeronaves en Plataforma.
g. Procedimiento para Operaciones en Tierra.
h. Procedimiento para Pruebas de Motores y otros Equipos.
i. Procedimientos Operacionales en Vuelo.

H. Zonas de Vuelo y Áreas de Trabajo.
   a. Zonas de Vuelo de:
      1. Exhibición.
      2. Demostración.
   b. Áreas de trabajo para vuelo de demostración
      1. Vuelos de demostración de Ala Fija.
      2. Vuelos de demostración de Ala Rotativa.
      3. Vuelos de UAV´S.
   c. Circuito de espera VFR.

I. Disposiciones para Saltos de Paracaidismo.

J. Procedimientos de Emergencia.
   a. Generalidades.
   b. Fases de Emergencia.
   c. Señales de Socorro y Urgencia.
   d. Acciones del “C.T.A. MMQT” al presentarse una Emergencia o una llamada de Auxilio.
      1. Reporte de Emergencia.
      2. Falla de Comunicaciones.
      3. Combustible.
      4. Frenos Calientes.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco

Anexos.

“A” Áreas de vuelo de exhibición y demostración del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

“B” Procedimientos del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (IAC, SID Y STAR).

“C” Extracto de la Publicación de Información Aeronáutica (P.I.A.) GEN. 1.2.

“D” Formato de Solicitud de participación al Comité FAMEX.

“E” Procedimientos de Salto de Paracaidistas.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco

¿Qué es la FAMEX?

La Feria Aeroespacial México, es un evento internacional que surge en el 2014 por iniciativa del entonces Secretario de la Defensa Nacional, General Salvador Cienfuegos Zepeda, quien en una amplia visión de Estado para apoyar el desarrollo económico del país a través de las crecientes expresiones de la Industria Aeronáutica Mexicana, instruye a la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana para que organice una Feria Aeroespacial, empleando la infraestructura, experiencia y capacidad de convocatoria de las Fuerzas Armadas Mexicanas, presentando su primera edición en abril de 2015.

Su misión es establecer en México una Feria Aeroespacial internacional, sustentable, con prestigio y liderazgo, que genere atracción de Inversión Extranjera Directa, empleos en la comunidad aeronáutica nacional, que promueva la industria aeroespacial de México, la aviación civil y militar, la tecnología y productos de defensa, teniendo como sede el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco

A. El Comité Organizador.

El Comité Organizador está conformado por personal militar profesional, que constituye un equipo altamente especializado en el ámbito de las operaciones aéreas y administrativas.

Bajo la dirección de su Presidente, el C. General de Ala Piloto Aviador, Diplomado de Estado Mayor Aéreo Rodolfo Rodríguez Quezada y la coordinación del Director Ejecutivo, C. Coronel de Fuerza Aérea Abastecedor de Material Aéreo Diplomado de Estado Mayor Aéreo Antonio Bravo Álvarez, este Comité se Organiza en seis Gerencias: de Operaciones, de Relaciones Públicas, Logística, Comercial, Protocolo y de Finanzas.

B. La Gerencia de Operaciones.

La Gerencia de Operaciones tiene a su cargo la planeación, supervisión y organización de las operaciones aéreas y actividades conexas y velar por el cumplimiento de las normas de seguridad relacionadas con la operación de las aeronaves tanto en vuelo como en tierra; así como la materialización de todas las actividades de prevención de accidentes aéreos en los espacios en que se llevará a cabo la Feria Aeroespacial México 2021.

I. **Definiciones**.

A. Vuelo Ferry.

Vuelos de aeronaves sin pasajeros o carga comercial, que arriban/salen, hacia/desde el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (AIQ), tanto nacionales como extranjeras, que tengan relación con la FAMEX-2021 para exhibición o demostración.

B. Vuelos de Exhibición.

Vuelos que realizan aeronaves dentro del espacio aéreo controlado del AIQ para exhibir al público las características y desempeño (performance) de vuelo de acuerdo a lo establecido por el fabricante en el manual de vuelo del avión y rutina de vuelo aprobada por la Gerencia de Operaciones.

C. Vuelo de Demostración.

Es aquel que realiza una aeronave dentro del espacio aéreo controlado del AIQ, en zonas especialmente establecidas y reservadas para ello, donde puede demostrar las características de una aeronave en particular o equipos aeronáuticos especializados, asociados con dicha aeronave.

Ver anexo “A” Áreas de vuelo de exhibición y demostración del AIQ.

D. Vuelos de Enlace.

Operaciones Aéreas realizadas por aviones y/o Helicópteros desde o hacia el AIQ y que tiene como propósito el traslado de expositores, invitados u otras personalidades al área de la FAMEX-2021; antes, durante y posterior al evento.

E. Área para Vuelo de Exhibición.

Espacio Aéreo debidamente delimitado dentro del espacio aéreo del AIQ, para los vuelos de exhibición, tanto geográficamente como en niveles de vuelo.

F. Área para Vuelo de Demostración.

Espacio Aéreo debidamente delimitado, tanto geográficamente como en niveles de vuelo y periodo de tiempo, ubicado dentro del espacio aéreo del AIQ, la cual será perfectamente definida y asignada para cada operación en la autorización que reciba por parte de la Gerencia de Operaciones a través del Grupo de Operaciones y Seguridad.

G. Área de Seguridad.

Área que comprende un Semi-Círculo de 10 M.N. con centro en el VOR/DME QET, para asegurar el sobrevuelo de las aeronaves ajenas a la FAMEX-2021.

H. Categoría de Aeronaves.

Las aeronaves que participan en la FAMEX-2021 serán divididas en cinco categorías, como sigue:

CATEGORÍA	**VELOCIDAD**
“A”	Hasta 90 Kt.
“B”	De 91 a 120 Kt.
“C”	De 121 a 140 Kt.
“D”	De 141 a 165 Kt.
“E”	De 166 Kt en adelante.

I. Rutina de Vuelo.

Serie de maniobras predeterminadas que realiza una aeronave durante su vuelo de exhibición, de acuerdo con las limitaciones en el manual de vuelo o el permiso provisional de la aeronave remitidas con previa anticipación a la Gerencia de Operaciones, para su aprobación.

II. Aeropuerto Intercontinental de Querétaro AIQ (MMQT) y su entorno.

A. Descripción General.

El AIQ está ubicado, en el centro del país a 33 km de la capital del Estado de Querétaro:

a. Coordenadas 20°37’02.5485’ ’N y 100°11’08.3827’’ W.

b. Orientación 09-27.

c. Elevación 1919 m (6296 ft) sobre el nivel del mar.

d. Pista de Concreto Hidráulico, 3,500 m (11,483 ft) de largo y 45 m (196 ft) de ancho (adicionalmente 7.5 m a cada lado de la pista libre de obstrucciones y compactado de arcilla) con un total de 60 m.

e. Sistema de luces de aproximación PAPI-VASIS (MEHT).

f. VOR/DME QET, frecuencia 113.0 Mhz. (20˚37´02” N – 100˚11´37” W).

g. Horario de operación: 24 hrs.

B. Información Aeronáutica.

a. El AIQ cuenta con procedimientos de salida y llegada certificados por la Agencia Federal de Aviación Civil (A.F.A.C.), difundidos en la “**Publicación de Información Aeronáutica (P.I.A.)**, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.), con la finalidad de cubrir las necesidades de información requerida, para garantizar la seguridad de las Operaciones Aéreas.

Ver anexo “B” Procedimientos del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (IAC, SID y STAR).

b. Información del AIQ es la que a continuación se indica:

1. Plano de Áreas de Rodaje y Pista
2. Carta de Área de Control Terminal.
3. Carta de salidas por instrumentos a la pista 09.
4. Carta de salidas por instrumentos a la pista 27.
5. VOR/DME 1 Pista 09.
6. VOR/DME 2 Pista 09.
7. VOR/DME 1 Pista 27.
8. VOR/DME 2 Pista 27.

Ver anexo “B” Procedimientos del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

C. Facilidades para las tripulaciones de vuelo.

a. Sala de Breafing.
b. Información Aeronáutica y Meteorológica.
c. Sala de Descanso con acceso a internet.

D. Servicios de Control de Tránsito Aéreo.

a. Frecuencia TWR “MMQT”: 118.95 Mhz.
b. VOR/DME QET: 113.0 Mhz.

E. Servicio Médico y Rescate.

a. Brinda asistencia de Primeros Auxilios.

b. Todas las tripulaciones deben contar con un Seguro de Gastos Médicos Mayores.

c. Servicio de Ambulancia Aérea.

F. Sistema de Extinción de Incendios (S.E.I.).

a. Nivel de Protección de Aeródromo para el evento, Nivel 6 (incrementándose a Nivel 8 en los días de la Feria).

b. Horario de servicio: 24 hrs.

G. Procedimientos de Operación.

a. Procedimiento de entrada al Territorio Mexicano para Aeronaves Extranjeras.

1. Aeronaves de Estado.

Las Aeronaves de Estado deberán realizar la solicitud de Internación al Territorio Mexicano, por conducto de la Agregaduría de su país en México, en caso de no contar con dicha agregaduría, la solicitud deberá dirigirse a la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

2. Aeronaves Civiles.

Este tipo de aeronaves al solicitar la autorización de internación al territorio Mexicano deberán apegarse al Anexo “C” Extracto de la Publicación de Información Aeronáutica (P.I.A.) Gen. 1.2.

b. Protocolo de arribo y recepción de Tripulaciones.

1. Requisitar el Anexo “D” Formato de Solicitud de participación al Comité FAMEX, enviando el mismo y anexando la documentación que se menciona en la solicitud, al correo electrónico operaciones@f-airmexico.com.mx para atención de la Gerencia de Operaciones.

2. A su arribo al AIQ deberá dirigirse a las oficinas de información de Vuelo, Migración, Aduanas y Servicios Terrestres, para los trámites necesarios de internación temporal de tripulaciones y aeronaves.

3. Una vez completados los trámites anteriores, la Gerencia de Relaciones Públicas canalizará a cada tripulación a donde corresponda en coordinación con la entidad correspondiente.

c. Procedimiento para programar actividades aéreas diarias.

1. Las y los expositores deberán designar un punto de contacto a la Gerencia de Operaciones con atribuciones para coordinar la programación o reprogramación de un vuelo de exhibición o demostrativo, así como movimientos en tierra y equipos de apoyo.

2. Las y los expositores que realizarán vuelos de exhibición y/o demostración deberán remitir a la Gerencia de Operaciones con veinte días de antelación, el patrón y tiempo de vuelo a los que se sujetará la aeronave durante citado vuelo, para su aprobación correspondiente.

3. En caso de no apegarse a los patrones y maniobras propuestos serán sancionados administrativa y económicamente.

4. Todo vuelo que se realice deberá acompañarse del plan de vuelo correspondiente.

5. Los vuelos de exhibición y/o de demostración deberán de programarse o cancelarse hasta las 17:00 Hrs. del día anterior a la operación.

6. Se podrá incluir un vuelo de demostración en las operaciones del día en curso hasta con tres horas de antelación, sujeto a la disponibilidad de horario.

d. Reuniones obligatorias Prevuelo y Postvuelo para Pilotos y/o Tripulaciones (Cuando aplique).

1. A su arribo cada tripulación que participe en los vuelos de exhibición y/o demostración, recibirá un Briefing de familiarización por parte de la Oficina de Información de Vuelo.

2. Cada tripulación deberá llevar a cabo su reunión prevuelo particular para la operación aérea que tenga prevista con la presencia de un representante de la Gerencia de Operaciones, al menos con 01:00 hr. de anticipación, debiendo recabar la información meteorológica, de operación (área, zona o ruta a seguir), altitudes, notams, Etc.

e. Procedimiento para el remolque y estacionamiento de Aeronaves de categoría pesada.

1. La aeronave aterrizará y realizará el desfogue de la pista, previa instrucción de la TWR MMQT.

2. Después del desfogue de la pista, hará alto y corte de motores, de acuerdo a las instrucciones de TWR MMQT, para posteriormente ser remolcado por el vehículo de arrastre (TOW) correspondiente y previamente contratado por el usuario.

3. Para la salida, las aeronaves serán remolcadas desde el área de estacionamiento hacia la calle de rodaje ECO.

f. Procedimiento para el movimiento de Aeronaves en Plataforma.

1. Las y los propietarios de aeronaves que se encuentren estacionadas en la plataforma de operaciones y de exhibición, deberán llenar un formato a la Gerencia de Operaciones, con un contacto (aeronave, matrícula, nombre del contacto y teléfono), para atender necesidades urgentes de reubicación de su aeronave por causas de fuerza mayor.

No apegarse a la disposición anterior exime de toda responsabilidad al Comité organizador de la FAMEX-2021, por daños que le puedan ocasionar a su aeronave.

Asimismo, será responsabilidad del propietario de la aeronave los daños que ocasione a terceros.

2. Antes de realizar cualquier movimiento de aeronaves en plataforma o en el área de exposición estática se deberá solicitar autorización a la Gerencia de Operaciones.

3. Durante la exhibición estática y movimiento de aeronaves en la plataforma de servicios, las y los expositores deberán mantener en todo momento un representante responsable en cada aeronave.

4. Los movimientos de aeronaves en la plataforma de exhibición estática deberán ser efectuados por un vehículo de arrastre (TOW) con su respectiva barra, acompañado de personal de seguridad en los aleros, cono de cola (Aviones), palas de rotor principal y del rotor de cola (Helicópteros).

g. Procedimiento para Operaciones en Tierra.

1. Las y los expositores deberán coordinar con la Gerencia de Operaciones los movimientos terrestres con 04:00 horas de antelación, a fin de no producir retraso en la calendarización de los vuelos.

2. Las aeronaves en exhibición estática con vuelo programado, se establecerán cerca de las calles de rodaje.

3. Las aeronaves que se encuentren en exhibición estática y que requieran efectuar Vuelos de Demostración, podrán solicitarlo con 02:00 hs. de anticipación a la Gerencia de Operaciones y solo serán autorizados en caso de no afectar el dispositivo y a otras aeronaves.

4. La puesta en marcha se hará en los lugares designados para tal efecto y estará sujeta a la confirmación de la hora de despegue, dicho procedimiento se efectuará con la antelación suficiente para que la aeronave esté lista al despegue a la hora planeada.

5. El encendido de los motores deberá efectuarse orientando el flujo de aire en sentido opuesto al público, verificando que no haya personas o equipos detrás de la aeronave y empleando el equipo de seguridad apoyado con extintores.

6. El rodaje se realizará conforme a las instrucciones de la TWR MMQT.

7. La velocidad de rodaje será conforme a lo establecen los manuales respectivos y que permita evitar en todo momento un incidente o accidente.

8. El despegue y aterrizaje de la aeronave se realizará conforme a las instrucciones de la TWR MMQT, debiendo ajustarse a las instrucciones proporcionadas para seguridad de la operación.

9. Deberá mantenerse a la escucha en forma permanente en la frecuencia de la TWR MMQT, para recibir las instrucciones correspondientes.

h. Procedimiento para prueba de motores y otros equipos.

1. En caso de requerir realizar un vuelo de prueba, se deberá, coordinar con la Gerencia de Operaciones para que se gestione la autorización correspondiente.

2. Las pruebas de motor deberán realizarse antes de ingresar a la pista y previa coordinación con la Gerencia de Operaciones para su autorización correspondiente.

3. En el caso de requerir una prueba de motor alineado con el eje de la pista, antes de iniciar la carrera de despegue, esta deberá ser expedita para no ocasionar congestión de tráfico.

4. Otro tipo de pruebas estáticas funcionales de motores por razones de mantenimiento, se deberán coordinar con la Gerencia de Operaciones, para designar el área correspondiente.

i. Procedimientos Operacionales en Vuelo.

1. Los vuelos serán suspendidos si las condiciones meteorológicas son menores a:

   i. IFR: 500 ft – 1 S.M.
   ii. VFR:
      (A) Ala Fija 1500 ft – 3 S.M.
      (B) Ala Rotativa 1000 ft – 1 S.M.

2. Los vuelos de exhibición y/o demostración, deben mantener un carácter profesional y de presentación técnica de las aeronaves, evitando todo riesgo innecesario, debiendo regirse estrictamente a las condiciones y restricciones estipuladas por su Certificado de Vuelo, Manual de Vuelo y/o Manual de Procedimientos de la Compañía o Empresa que presenta la aeronave.

3. Las maniobras de los vuelos de exhibición y de demostración serán realizadas bajo la responsabilidad del piloto al mando.

4. El esquema de maniobra de vuelo (Rutina de vuelo) deberá ser autorizado por la Gerencia de Operaciones y queda prohibida cualquier modificación.

5. Cualquier aeronave que realice un vuelo individual o colectivo (Equipos Acrobáticos) o lanzamiento de paracaídas, deberá ajustarse a las instrucciones de la TWR MMQT, y mantenerse a la escucha en la frecuencia 118.95 Mhz.

6. Las maniobras deberán realizarse en el área o zona asignada previamente, respetando el espacio geográfico delimitado, alturas mínimas y máximas, así como velocidad máxima establecida en cada una de ellas.

7. No se efectuarán virajes hacia el público y está estrictamente prohibido sobrevolar el área de exposición estática.

8. Durante el vuelo, se prohíbe detener en forma voluntaria uno o más motores, asimismo, realizar la práctica de cualquier maniobra de emergencia, sin encontrarse en esta situación.

9. El tiempo asignado para llevar a cabo la Exhibición/Demostración será estricto, solicitado, aprobado y deberá respetarse, ello no significa ni motiva agilizar su vuelo en una carrera contra reloj para el piloto y que por ello se pueda poner en riesgo la operación.

10. La autonomía de las aeronaves deberá ser suficiente para permitir el vuelo programado y dirigirse a un aeródromo alterno designado por las autoridades y mantenerse en vuelo el tiempo adicional necesario.

H. Zonas de Vuelo y Áreas de Trabajo.

Para la realización de las operaciones aéreas a efectuarse durante la FAMEX- 2021 se emplearán las zonas y áreas de trabajo bajo la autorización y supervisión de la Gerencia de Operaciones, en la forma siguiente:

a. Zonas de Vuelo de:

1. Exhibición.

Para la realización de los vuelos de exhibición a instrucciones de la TWR MMQT.

i. Área de exhibición: delimitada en un rectángulo de 7 M.N. por 3 M.N. al sur de la pista de aterrizaje.

ii. Altitud: del terreno hasta 16,000 pies de altitud.

2. Demostración.

Para la realización de los vuelos demostrativos **que no requieran** salir más allá de 5 millas del VOR/DME QET, se empleará el área de vuelos de exhibición, bajo las instrucciones de TWR MMQT, en caso de requerir salir más allá de esta distancia emplearan las áreas de trabajo designadas.

Ver anexo “Áreas de Exhibición y demostración de vuelo del AIQ”.

b. Áreas de trabajo para vuelo de demostración.

Para la ejecución de estos vuelos, se emplearán las áreas de trabajo designadas por la Gerencia de Operaciones para cada caso específico de acuerdo a la programación y autorizaciones que esta Gerencia emita.

1. Vuelos de demostración de Ala Fija.

   Tendrán disponibles para la realización de sus vuelos las áreas de trabajo, debiendo recabar la autorización de la Gerencia de Operaciones Aéreas para su empleo, quien las asignara previo análisis de las características de la aeronave y de la operación a efectuar.

2. Vuelos de demostración de Ala Rotativa.

   Tendrán disponibles para la realización de sus vuelos el área de trabajo, debiendo recabar la autorización de la Gerencia de Operaciones Aéreas para su empleo, quien las asignara previo análisis de las características de la aeronave y de la operación a efectuar.

3. Vuelos de UAV´S.

   Para la realización de sus vuelos se empleará, debiendo recabar la autorización de la Gerencia de Operaciones Aéreas.

   i. Área de vuelo para UAV´S de Ala Fija. Serán tratadas como una aeronave tripulada y el área será la misma para ambas aeronaves, asimismo, se ajustarán a las instrucciones de TWR MMQT.

ii. Área de vuelo para UAV'S de Ala Rotativa (VTOL), el área de operaciones para éstas aeronaves se encuentra en el área verde frente al recinto ferial, teniendo como límites verticales del terreno hasta 10,000 pies de altitud.

iii. El Piloto u Operador de la aeronave no tripulada, deberá tener conocimiento de la fraseología aeronáutica, área de operaciones e información Meteorológica, asimismo, se ajustará a las instrucciones de TWR MMQT.

c. Circuito de espera VFR.

Las aeronaves que por alguna circunstancia particular se canalicen a los circuitos de espera VFR lo harán a instrucciones detalladas de la Torre de Control Querétaro de acuerdo a la ubicación del punto de apoyo del patrón asignado y con virajes estándar.

I. Disposiciones para saltos de paracaidismo.

a. Estas actividades deberán coordinarse con la Gerencia de Operaciones para su programación.

b. Las personas que realicen los Saltos, deben poseer licencia y examen médico vigentes.

c. Los paracaídas deben cumplir con las características de diseño del fabricante y ser certificados por el jefe de salto responsable para el evento de esta actividad.

d. Las fallas de componentes o elementos de los equipos serán catalogados como emergencia y los procedimientos serán aplicados por las y los paracaidistas de acuerdo a sus regulaciones.

e. El Jefe de salto será el responsable de que las y los participantes en estas actividades estén entrenadas o entrenados en la ejecución de los procedimientos de emergencia.

f. En caso que una o un paracaidista aterrice fuera de los límites del AIQ, se enviará un vehículo y personal para su recuperación.

g. Los Aviones o Helicópteros empleados para el lanzamiento de paracaidistas, deberán ascender hasta la altitud de lanzamiento de acuerdo a las instrucciones de la Torre de Control del AIQ y Plan de Lanzamiento autorizado.

h. Cualquier modificación a la rutina o ejercicio de salto, así como a los procedimientos establecidos, solo podrán ser autorizados por la Gerencia de Operaciones a petición del jefe de salto con plena justificación y sin poner en riesgo las operaciones.

i. No se realizarán operaciones de lanzamiento de paracaidistas cuando la intensidad del viento sea superior a 12 Kts.

Ver anexo “E” procedimientos de salto de paracaidismo.

J. Procedimientos de Emergencia.

a. Generalidades.

Emergencia Aérea es una condición en la cual una aeronave se encuentra amenazada por un grave y/o inminente peligro y requiere auxilio inmediato.

b. Fases de Emergencia.

1. Incerfa.

   Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

2. Alerfa.

   Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y sus ocupantes, se inicia terminada la fase de incerfa.

3. Detresfa.

   Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes estén amenazados por un peligro inminente y necesitan auxilio, se inicia transcurrida la fase de alerfa.

c. Señales de Socorro y Urgencia.

1. Socorro.

   Las siguientes señales utilizadas conjuntamente o por separado, significan que existe una amenaza grave e inminente y que se pide ayuda inmediata.

   i. El grupo S.O.S. (… - - - …) del Código Morse, transmitido por Radiotelegrafía o cualquier otro medio para hacer señales.

   ii. La palabra Mayday transmitida tres veces por radiotelefonía.

   iii. Cohetes o Bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos.

   iv. Una luz de bengala roja con paracaídas.

2. Urgencia.

   Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata.

   i. El grupo “XXX” del Código Morse, Transmitido por Radiotelegrafía o por cualquier otro medio para hacer señales.

   ii. La palabra Pan transmitida tres veces por radiotelefonía.

d. Acciones del “C.T.A. MMQT” al presentarse una Emergencia o una llamada de Auxilio.

   1. Reporte de Emergencia.

      Las y los pilotos deberán notificar lo más pronto posible a TWR MMQT la clase de emergencia que se le haya presentado para facilitarle la prioridad y ayuda posible, debiendo notificar la emergencia de la siguiente manera:

      i. Identificación de la aeronave.
      ii. Posición.
      iii. Naturaleza de la Emergencia.
      iv. Combustible.
      v. Intenciones del Piloto.

   2. Falla de Comunicaciones:

      i. Durante el despegue en coordinación con TWR MMQT, si la aeronave sufre pérdida de comunicación después del despegue o en ruta al área de trabajo, retornará al AIQ para ajustarse al código de luces de la torre de control y activando código 7600.

ii. Aire/Tierra.

(A). Aeronaves de Salida.

(a). Si no se establece comunicación con el control de la autoridad correspondiente una vez que haya abandonado la zona de control del AIQ, deberán de proceder de acuerdo con las instrucciones expedidas previamente por el CTA y de las que haya recibido, debiendo apegarse a lo establecido en el Reglamento de Tránsito Aéreo en su parte correspondiente a "Procedimientos de Falla de Comunicación".

(b). Toda aeronave operando dentro de la zona de control AIQ, que experimente falla de comunicación Aire/Tierra no deberá penetrar al espacio aéreo controlado de otra jurisdicción.

(B). Aeronaves de llegada.

De no establecer comunicación con los sectores y/o autoridad correspondiente antes de abandonar las áreas de operación:

(a). Activarán el Código Transponder 7600 o efectuarán un patrón de vuelo de emergencia para falla de comunicación.
(b). Proseguirán al VOR/DME QET por la trayectoria y a la altitud establecida.
(c). Efectuarán su descenso sobre el VOR/DME QET, de acuerdo al procedimiento establecido para la pista 09.

3. Combustible.

   i. Si durante el vuelo en el área de trabajo, cualquier aeronave que reporte "combustible mínimo" se considera que requiere prioridad por parte del CTA.

   ii. Si se estima que el avión difícilmente llegará a AIQ pondrá en el transponder el código 7700, con lo cual se declarará en emergencia, debiendo aterrizar en la pista más próxima y adecuada para el tipo de material.

   iii. En caso de requerir un área para consumo de combustible en vuelo, por alguna condición de emergencia, las y los pilotos coordinarán con TWR MMQT, a fin de que se les otorgue un área específica para efectuar la maniobra.

4. Frenos Calientes.

   i. El área de seguridad es la plataforma de viraje del umbral 09.

   ii. Cuando alguna aeronave reporte a Torre de Control una emergencia por frenos calientes, esta activa al S.E.I. quien a su vez apoya con personal y un vehículo de ataque rápido.

   iii. El S.E.I. acude a donde se encuentra la aeronave, verifica y en su caso extingue el fuego que pudiera tener el tren de aterrizaje.

   iv. En caso de que la aeronave pueda continuar el rodaje por su propio impulso, como medida precautoria el S.E.I. acompaña hasta la posición de estacionamiento de la aeronave.

v. En caso contrario al anterior, la aeronave será remolcada a la plataforma de viraje en pista o a su posición de estacionamiento.

5. Procedimientos de emergencia en coordinación con ACC/MEX, APP/MMQT y TWR/MMQT.

i. Generalidades

(A). El ACC/MEX informará de la situación de emergencia inmediatamente, a APP/MMQT y esta a TWR/MMQT, cuando no se tenga información de las intenciones del piloto, en caso contrario avisará únicamente de la emergencia a las dependencias ATS que el piloto notifique que utilizará.

(B) Las dependencias ATS actuarán de acuerdo a los procedimientos establecidos para los casos de emergencia.

(C) La TWR MMQT hará del conocimiento a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que se encuentren dentro de la jurisdicción afectada en caso de cualquier situación de emergencia e intenciones del piloto, cuando por dicha situación se viera afectado el espacio aéreo bajo la responsabilidad de citada dependencia.

ii. Reporte de Emergencia.

Las y los pilotos deberán notificar lo más pronto posible a TWR MMQT la clase de emergencia que se le haya presentado para facilitarle la prioridad y ayuda posible, debiendo notificar la emergencia de la siguiente manera:

(A) Identificación de la Aeronave.

(B) Posición.

(C) Naturaleza de la Emergencia.

(D) Combustible.

(E) Intenciones del Piloto.

iii. Falla de comunicaciones durante el despegue, si la aeronave sufre pérdida de comunicación después del despegue o hacia el Área de Demostración, retornará al AIQ para ajustarse al código de luces de la Torre de Control y activando código 7600.

iv. Falla de Comunicaciones Aire/Tierra.

(A) Aeronaves de Salida.

(a) Si no se establece comunicación con el control ACC/MEX una vez que haya abandonado la Zona de Control MMQT deberán de proceder de acuerdo con las instrucciones expedidas previamente por el CTA y de las que haya recibido, debiendo apegarse a lo establecido en el reglamento de tránsito aéreo en su parte correspondiente a "Procedimientos de Falla de Comunicación"

(b) Toda aeronave operando dentro de la Zona de Control MMQT, que experimente falla de comunicación Aire/Tierra no deberá penetrar al espacio aéreo controlado de ACC/MEX.

(c) En caso de falla de la comunicación dependencia a dependencia; para recabar la autorización, para un vuelo de ruta, la aeronave deberá establecer comunicación con ACC/MEX en las frecuencias 123.0, 125.1 y 126.0 Mhz. de los Sectores 4, 5 y 6 respectivamente, antes de abandonar la Zona de Control MMQT.

(B) Aeronaves de Llegada.

De no establecer comunicación con ACC/MEX antes de entrar a la Zona de Control MMQT:

(a) Activarán el código Transponder 7600 ó efectuarán un patrón de vuelo de emergencia para falla de comunicación.

(b) Proseguirán al VOR/DME QET por la trayectoria y a la altitud establecida.

(c) Efectuarán su descenso sobre el VOR/DME QET, de acuerdo al procedimiento establecido para la pista 09.

Espacio

intencionalmente

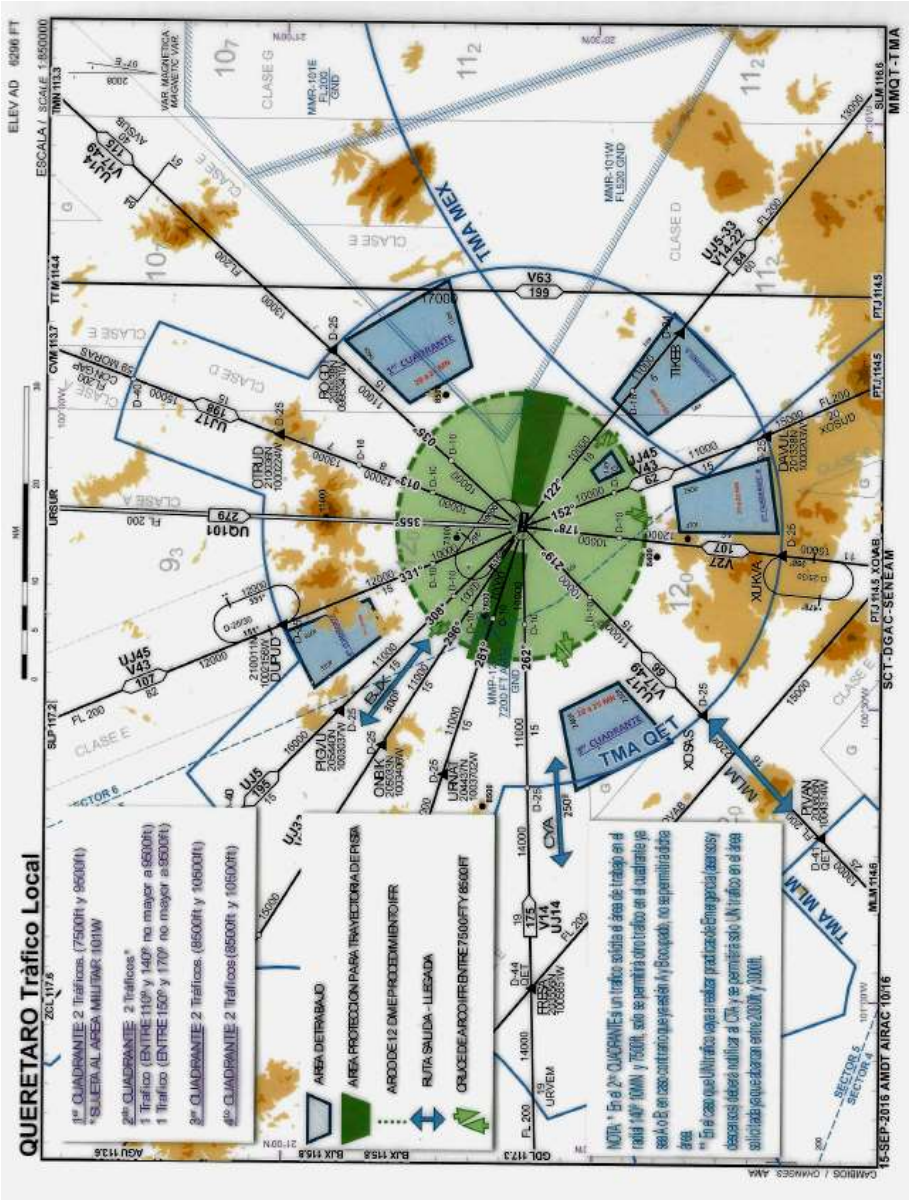
dejado

en

blanco.

Anexo “A”

Áreas de vuelo de exhibición y demostración del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (AIQ).



Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Anexo “B”

Procedimientos del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (IAC, SID Y STAR).

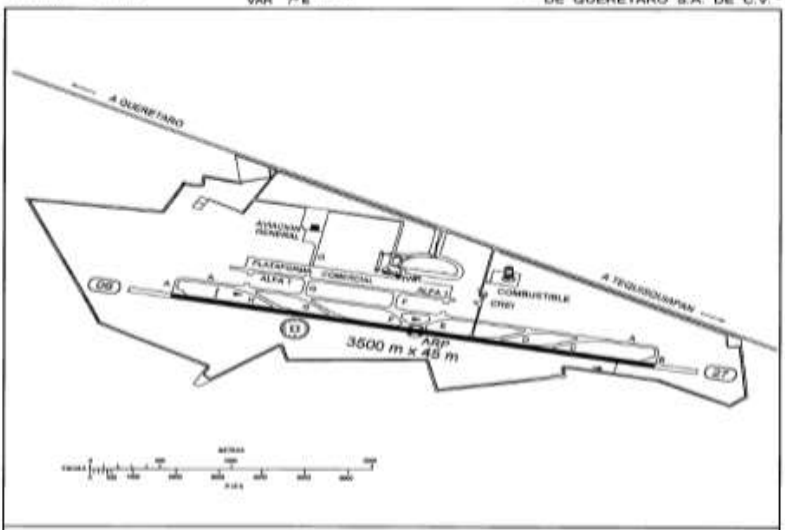
Plano de áreas de rodaje y pistas del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

FEB-16-2006 01/06 (349)

TWR 118.55
VOR/DME 113.0

ELEV AD 6296 FT 1919 m
VAR 7° E

QUERETARO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
" AEROPUERTO INTERCONTINENTAL
DE QUERETARO S.A. DE C.V. "



INFORMACION ADICIONAL DE PISTAS

PISTA	ILUMINACION	DISTANCIAS DECLARADAS TORA m	TORA FT	ASDA m	ASDA FT	TODA m	TODA FT	LDA m	LDA FT	ANCHO m	ANCHO FT
09	HIRL-PAPI (3.0°)	3500	11483	3500	11483	3500	11483	3500	11483	45	148
27	HIRL-PAPI (3.0°)	3500	11483	3500	11483	3500	11483	3500	11483		

MINIMOS METEOROLOGICOS
TECHO EN FT Y VISIBILIDAD EN SM Y (m)

EQUIPO	DESPEGUE DIA Y NOCHE PISTA 09	PISTA 27
1 Y 2 MOTORES	200-1 (1 600 m)	600-1 (1 600 m)
3 O MAS MOTORES	200- 1/ 2 (800 m)	600- 1/ 2 (800 m)

RWY	THR
09	20° 37' 13.4139" N 100° 12' 07.3416" W
27	20° 36' 51.0600" N 100° 10' 08.7900" W
ARP: 20°37'02.5485" N 100°11'08.3927" W	

ALTERNO
800-2 V 2 (4000m)

NOTAS: DISPONIBILIDAD DE COMBUSTIBLE GASAVION 100/130 Y TURBOSINA JP-1
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE UNICAMENTE POR CARRO-BOMBA

CAMBIOS : DETALLES MENORES — SCT-DGAC-SENEAM — MMQT-0

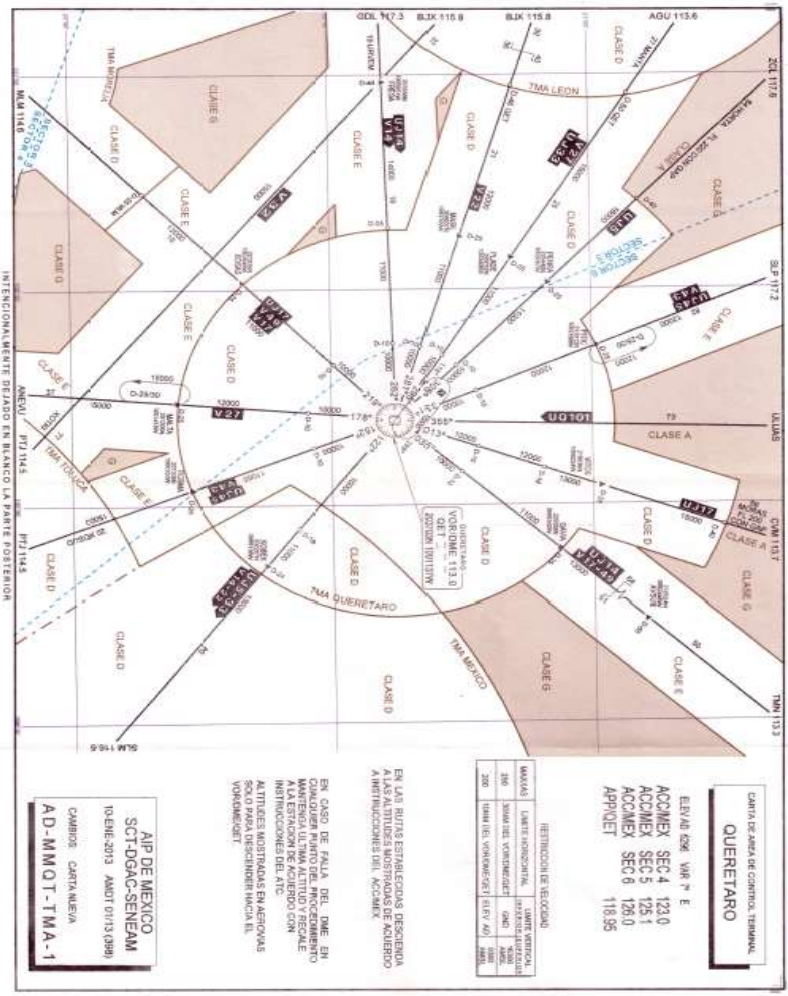
Espacio

intencionalmente

dejado

en
blanco.

Carta de Área de Control Terminal.



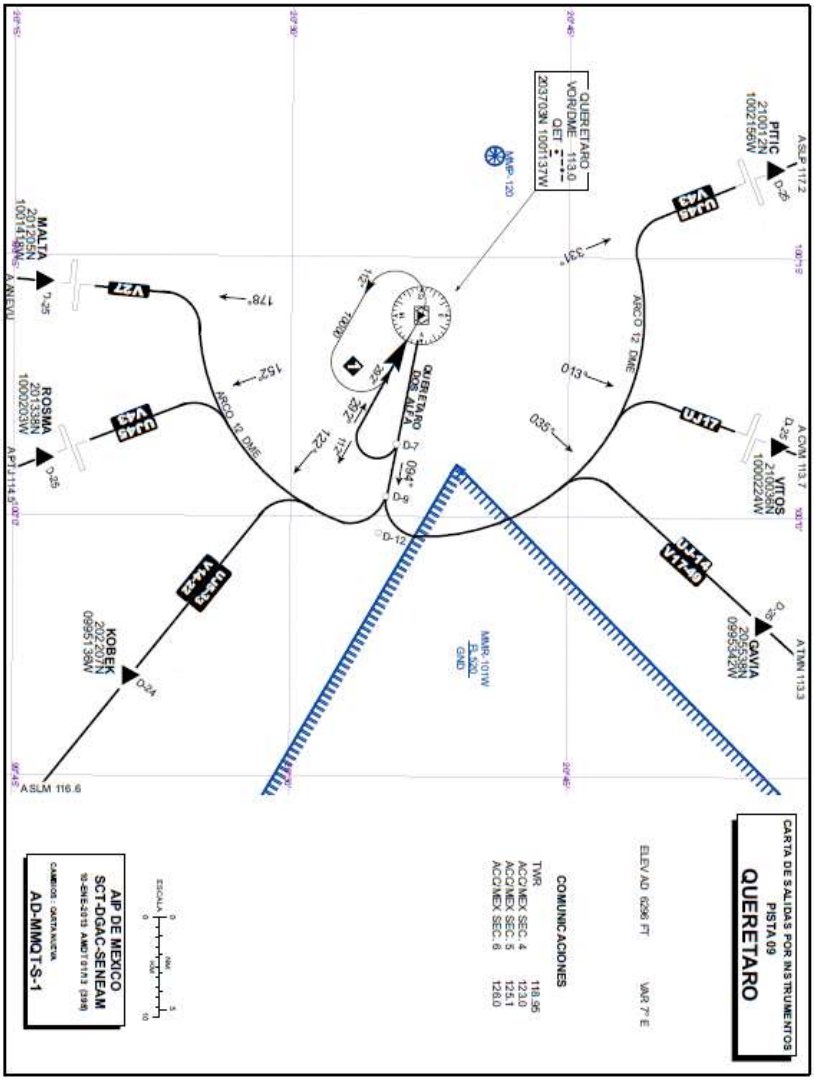
Espacio

intencionalmente

dejado

en
blanco.

Carta de Salidas por instrumentos a la Pista 09



Espacio

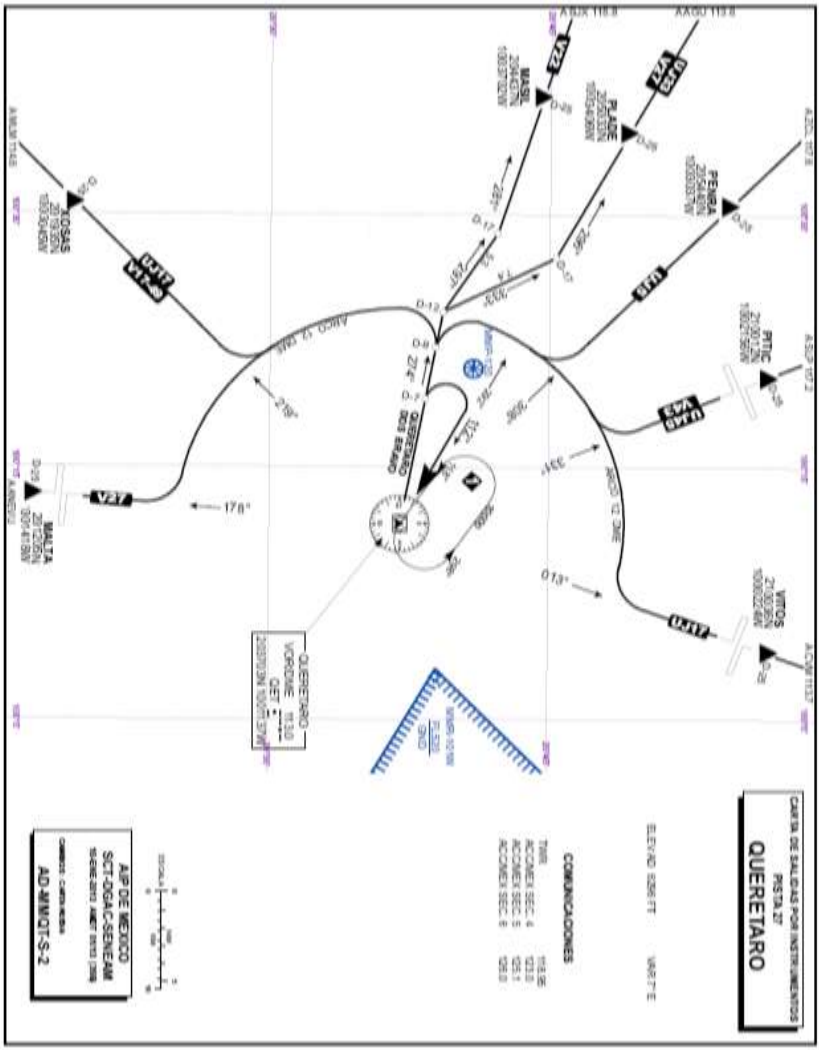
intencionalmente

dejado

en

blanco.

Carta de Salidas por instrumentos de la Pista 27


CARTA DE SALIDAS POR INSTRUMENTOS
PISTA 27
QUERETARO
ELEVAD 5284 FT
VAR 7°E
COMUNICACIONES
TWR 118.5R
ACOMEX SEC 4 123.0
ACOMEX SEC 5 125.1
ACOMEX SEC 6 126.0
AIRPORT
RWY 10-28
2100X30 M
ASPH
OUT
OUT
OUT

Espacio

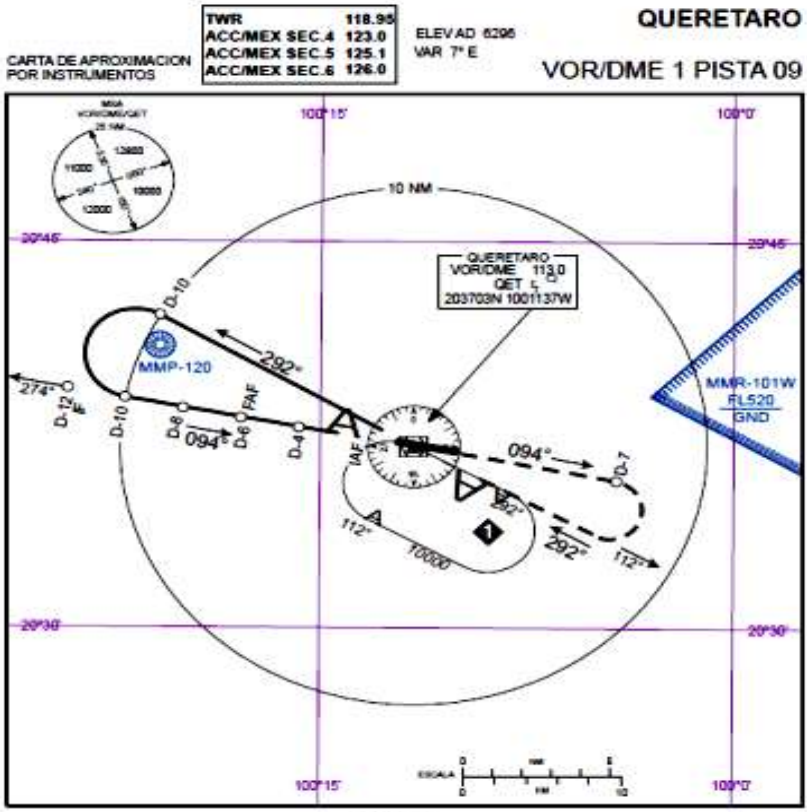
intencionalmente

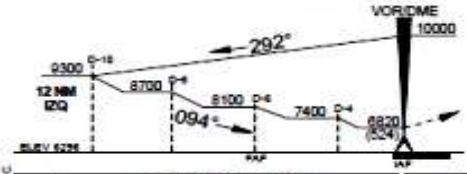
dejado

en

blanco.

Carta de Aproximación por Instrumentos VOR/DME 1 Pista 09





APROXIMACION 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.

CAT	DIRECTO PISTA 09 MDA (MDH) 6820 (524)		CAT	CIRCULANDO MDA (MDH)	
A	1	(1600 M)	A	7040 (744) - 1	(1600 M)
B			B	7040 (744) - 1 1/4	(2000 M)
C	1 1/2	(2400 M)	C	7040 (744) - 2 1/4	(3600 M)
D	1 3/4	(2800 M)	D	7040 (744) - 2 1/2	(4000 M)

CAMBIOS: DISEÑADOR PROC

10-ENE-2013 AMDT 01/13 (398) SCT-DGAC-SENEAM AD-MMQT-VD-1

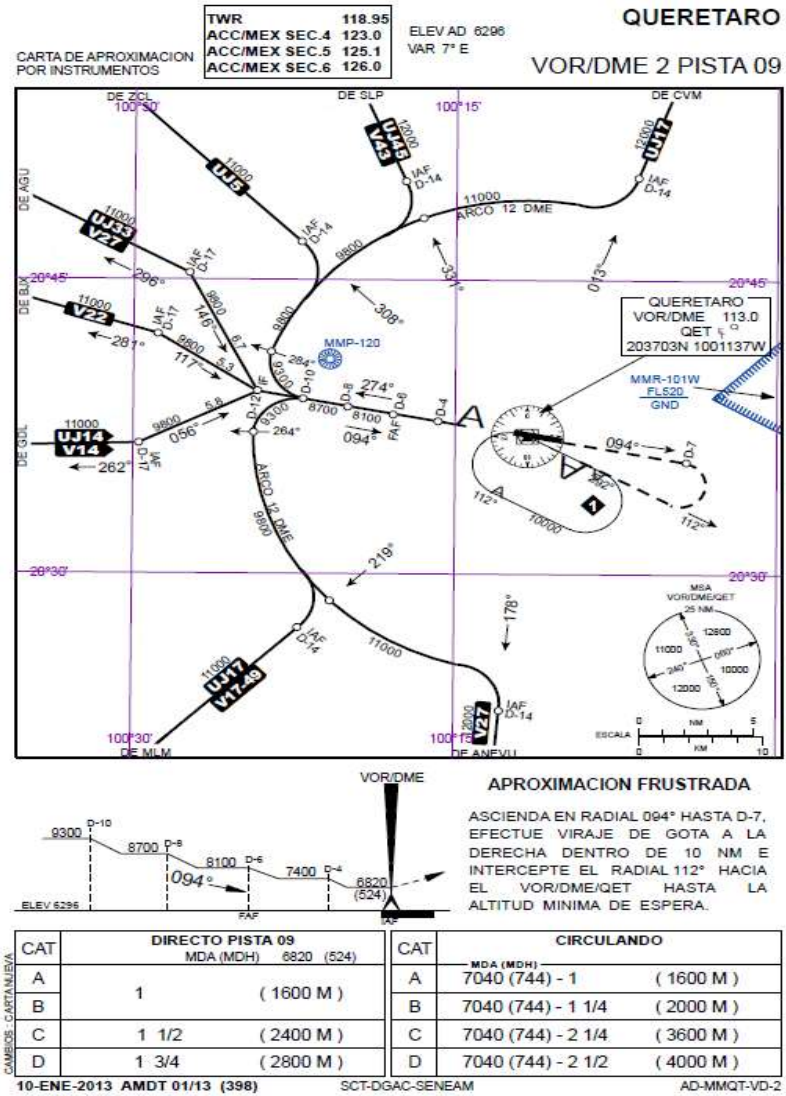
Espacio

intencionalmente

dejado

en
blanco.

Carta de Aproximación por Instrumentos VOR/DME 2 Pista 09



CAT	DIRECTO PISTA 09 MDA (MDH) 6820 (524)	
A	1	(1600 M)
B		
C	1 1/2	(2400 M)
D	1 3/4	(2800 M)

CAT	CIRCULANDO MDA (MDH)	
A	7040 (744) - 1	(1600 M)
B	7040 (744) - 1 1/4	(2000 M)
C	7040 (744) - 2 1/4	(3600 M)
D	7040 (744) - 2 1/2	(4000 M)

CAMBIOS - CARTA NUEVA

10-ENE-2013 AMDT 01/13 (398) SCT-DGAC-SENEAM AD-MMQT-VD-2

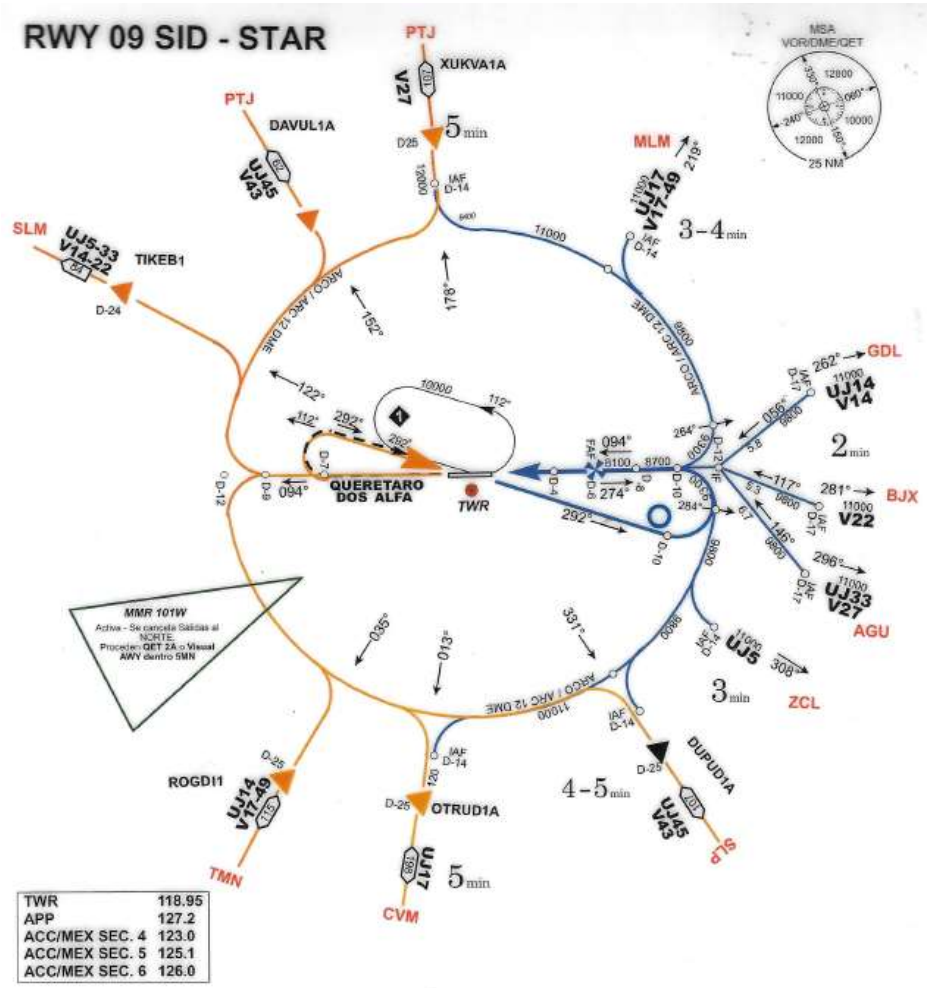
Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.



MINIMOS DESPEGUE

EQUIPO / *AIRCRAFT*	DESPEGUE / *TAKE OFF* DIA Y NOCHE / *DAY AND NIGHT* RWY 09	RWY 27	ALTERNO MINIMOS / *ALTERNATE MINIMUMS*
1 Y 2 MOTORES / *1 AND 2 ENGINES*	200 -1 (1600 M)	600 -1 (1600 M)	800 – 2 ½ (4000 M)
3 O MAS MOTORES / *3 OR MORE ENGINES*	200 – ½ (600 M)	600 – ½ (600)	

MINIMOS ATERRIZAJE

CAT	A	B	C	D
DIRECT MDA (MDH) 6620 (524')	1 (1600 M)		1 1/2 (2400 M)	1 3/4 (2800 M)
CIRCLING MDA (MDH)	7040 (744) - 1 (1600 M)	7040 (744) - 1 1/4 (2000 M)	7040 (744) - 2 1/4 (3600 M)	7040 (744) - 2 1/2 (4000 M)

Espacio

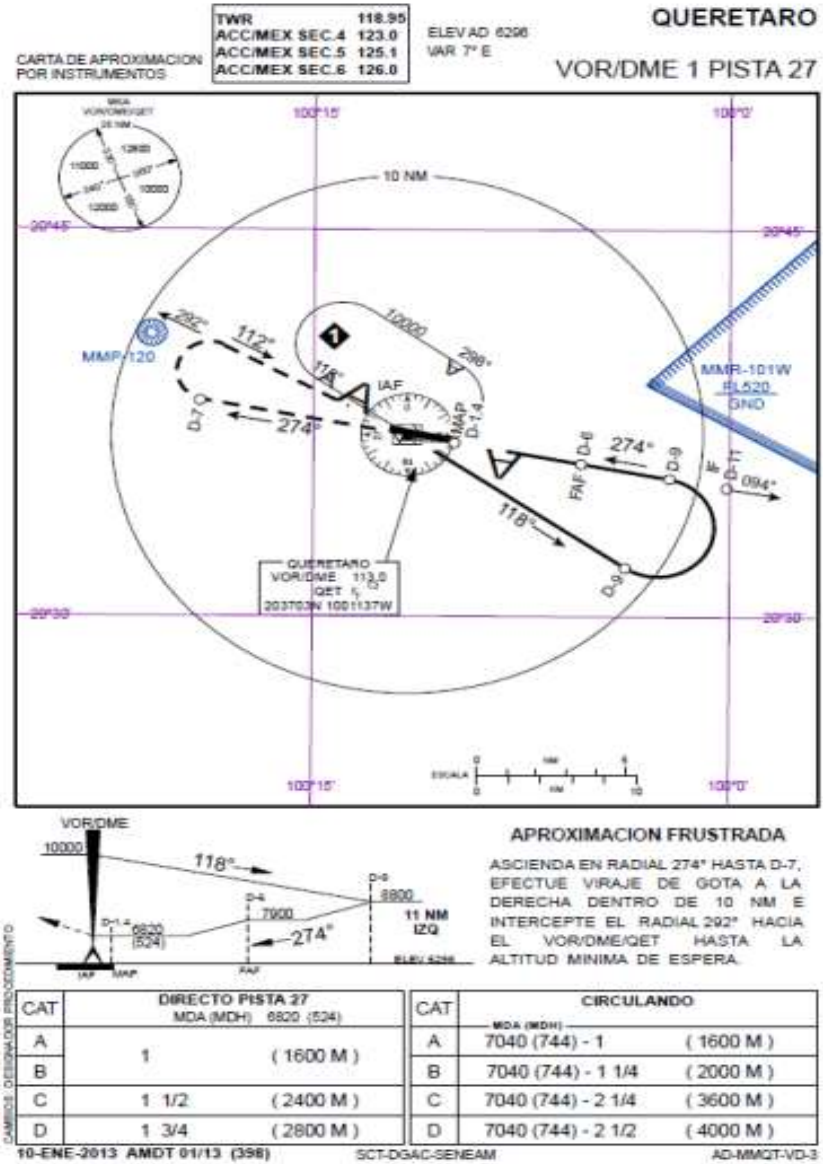
intencionalmente

dejado

en

blanco.

Carta de Aproximación por Instrumentos VOR/DME 1 Pista 27



CAT	DIRECTO PISTA 27 MDA (MDH) 6800 (524)	
A	1	(1600 M)
B		
C	1 1/2	(2400 M)
D	1 3/4	(2800 M)

CAT	CIRCULANDO MDA (MDH)	
A	7040 (744) - 1	(1600 M)
B	7040 (744) - 1 1/4	(2000 M)
C	7040 (744) - 2 1/4	(3600 M)
D	7040 (744) - 2 1/2	(4000 M)

Espacio

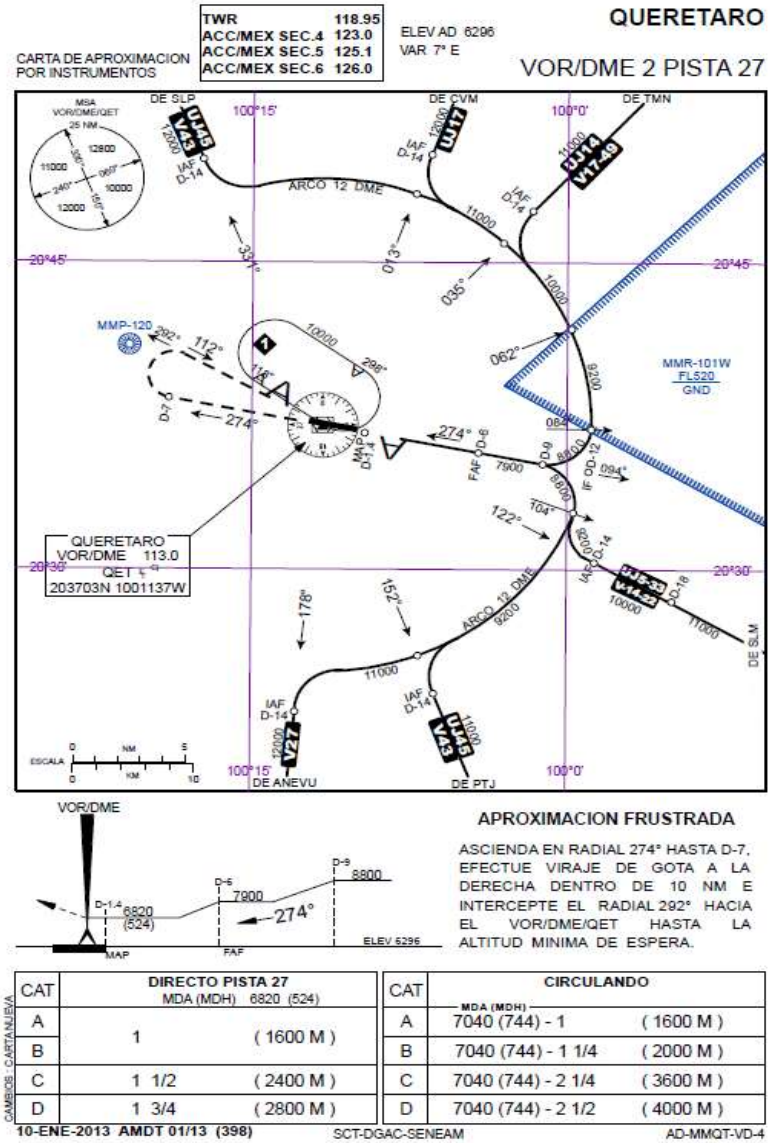
intencionalmente

dejado

en

blanco.

Carta de Aproximación por Instrumentos VOR/DME 2 Pista 27



CAT	DIRECTO PISTA 27 MDA (MDH) 6820 (524)	
A	1	(1600 M)
B		
C	1 1/2	(2400 M)
D	1 3/4	(2800 M)

CAT	CIRCULANDO MDA (MDH)	
A	7040 (744) - 1	(1600 M)
B	7040 (744) - 1 1/4	(2000 M)
C	7040 (744) - 2 1/4	(3600 M)
D	7040 (744) - 2 1/2	(4000 M)

CAMBIOS : CARTA NUEVA

10-ENE-2013 AMDT 01/13 (398) SCT-DGAC-SENEAM AD-MMQT-VD-4

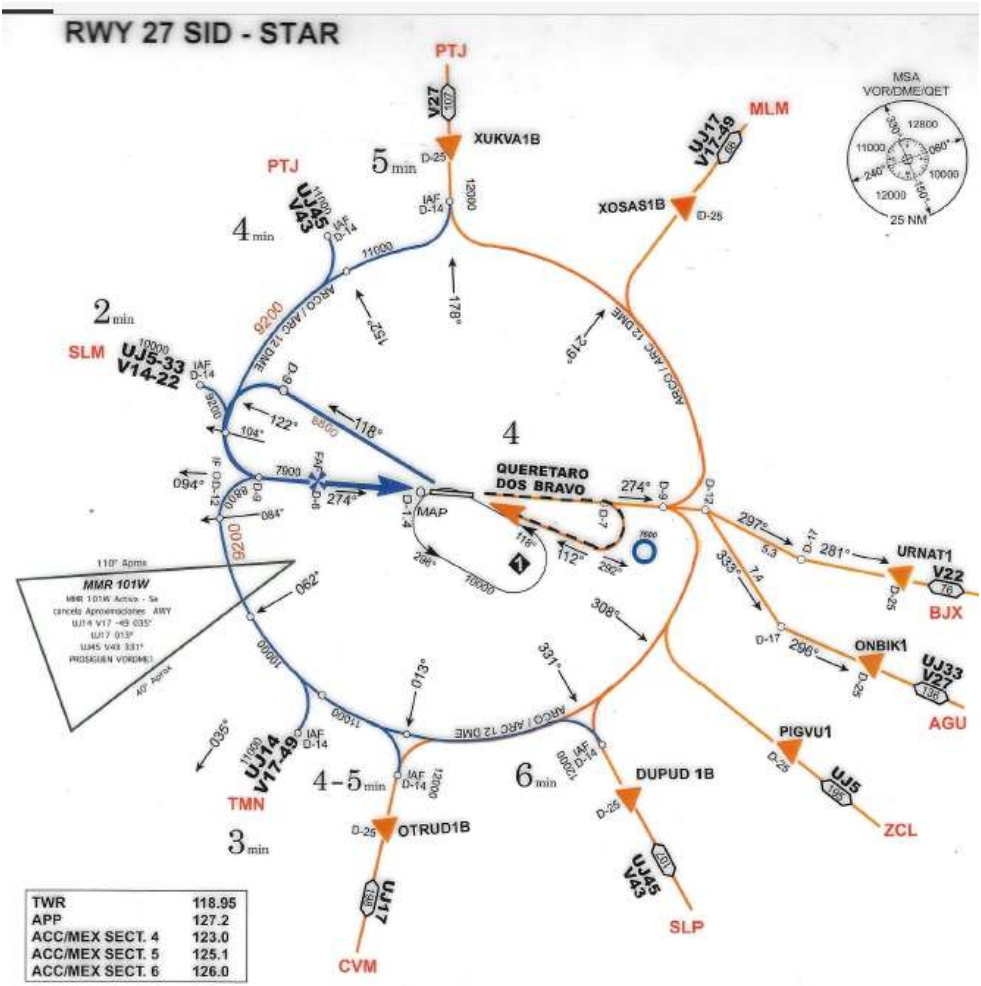
Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.



MINIMOS DESPEGUE

EQUIPO / AIRCRAFT	DESPEGUE / TAKE OFF DIA Y NOCHE / DAY AND NIGHT RWY 09	RWY 27	ALTERNO MINIMOS / ALTERNATE MINIMUMS
1 Y 2 MOTORES / 1 AND 2 ENGINES	200 -1 (1600 M)	600 -1 (1600 M)	600 – 2 ½ (4000 M)
3 O MAS MOTORES / 3 OR MORE ENGINES	200 – ½ (800 M)	600 – ½ (800)	

MINIMOS ATERRIZAJE

CAT	A	B	C	D
DIRECT MDA (MDH) 6820 (524)	1 (1600 M)		1 1/2 (2400 M)	1 3/4 (2800 M)
CIRCLING MDA (MDH)	7040 (744) - 1 (1600 M)	7040 (744) - 1 1/4 (2000 M)	7040 (744) - 2 1/4 (3600 M)	7040 (744) - 2 1/2 (4000 M)

Espacio

intencionalmente

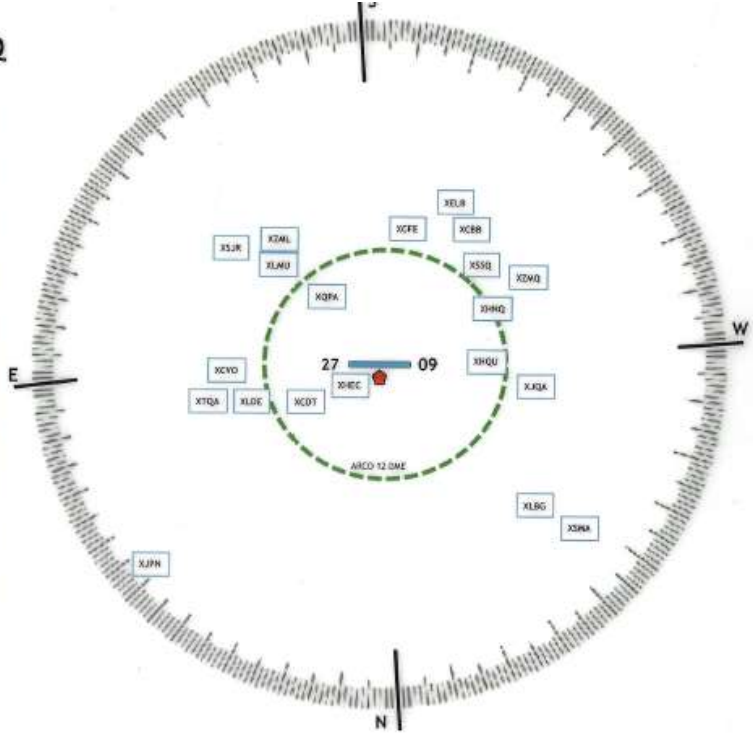
dejado

en

blanco.

AERODROMOS Y HELIPUERTOS CERCANOS AL AIQ

ANTIGUO AEREPUERTO	XHQU	267° 11MN
EL BATAN	XELB	235° 20MN
CLUB BALBANERA	XCBB	240° 16MN
LA BEGOÑA	XLBG	292° 26MN
CADEREYTA	XCDT	070° 10MN
CFE	XCFE	200° 14MN
EL CIERVO	XCVO	090° 15MN
CORPORATIVO NIETO	XHNQ	252° 12MN
EUROCOPTER	XHEC	030° 2MN
JALPAN	XJPN	045° 40MN
JURIQUILLA	XJQA	285° 16MN
LA MURALLA	XLMU	135° 14MN
QUINTA PALOS	XQPA	140° 10MN
LA REDONDA	XLDE	070° 12MN
SAN JUAN DEL RIO	XSJR	120° 20MN
SAN MIGUEL DE ALLENDE	XSMA	290° 37MN
SEGURO SOCIAL QET	XSSQ	230° 15MN
TEQUISQUIAPAN	XTQA	080° 15MN
ZONA MILITAR LA LLAVE	XZML	120° 14MN
ZONA MILITAR QET	XZMQ	252° 14MN



Las distancias y radiales son estimadas.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Anexo "C"

Extracto de la Publicación de Información Aeronáutica (P.I.A.) Gen. 1.2.

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA TMA QUERÉTARO

Todas las aeronaves que operen con plan de vuelo VFR dentro de la TMA MMQT deben observar los procedimientos que aquí se establecen, así como las altitudes y corredores VFR de salida y llegada, y de conformidad con los mínimos meteorológicos publicados en el AIP de México sección ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR).

1. Restricciones

Se restringe el vuelo VFR arriba de las altitudes máximas establecidas para cada sector, dentro de un radio de 20 NM con centro en el VOR/DME/QET. Cuando los vuelos VFR de salida o llegada deseen una altitud mayor a las especificadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán solicitar autorización a la Torre de Control o a la Unidad de Control de Aproximación Querétaro.

Se restringe el vuelo VFR dentro de las áreas restringidas al E, delimitada por el arco DME a 8 NM ente los radiales 076° y 125° del VOR/DME/QET, y al W, delimitada por el arco DME a 8 NM entre los radiales 255° y 295° del VOR/DME/QET.

Los vuelos sin radiocomunicación (NORDOS) que aterricen o despeguen en MMQT deberán ajustarse a lo previsto en la fracción 3.3 "Señales para el Tránsito de Aeródromo" contenido en la sección ENR
1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. Las aeronaves en vuelo que operen sin radiocomunicación en las inmediaciones de MMQT y tengan un aeropuerto de destino diferente, deberán circunnavegar MMQT fuera de 15 NM del VOR/DME/QET.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Se restringe a helicópteros sobrevolar las plataformas de aviación comercial y general. El despegue o aterrizaje se realizará utilizando la pista en uso, rodaje Alfa o rodaje Alfa Uno en el sentido de las pistas, o rodaje Golf cuando el despegue sea hacia el norte o sur, o de acuerdo a las instrucciones del ATC.

Se restringen los vuelos de adiestramiento dentro de un radio de 15 NM del VOR/DME/QET y en las trayectorias y altitudes de los procedimientos IFR, excepto aquellos que requieran efectuar maniobras en el aeropuerto (p.ej. toques y despegues, prácticas de intercepción de circuitos de tránsito, etc.).

Se restringen los vuelos para efectuar maniobras de toques y despegues en los períodos de las 13:00 a las 15:00 y de las 18:00 a las 20:00 horas local, debido a los vuelos de itinerario IFR y vuelos de llegada VFR, antes de la puesta del sol.

La operación de los vuelos de adiestramiento IFR (Condiciones simuladas por instrumentos) se ajustará a lo previsto en la fracción 1.6 contenido en la sección ENR 1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. Se restringe la operación en estas condiciones de una aeronave a la vez.

Es responsabilidad de las y los pilotos operando VFR verificar la activación del área **MMR-101 W** y evitar sobrevolar el área **MMP-120**.

2. Zona de Control Querétaro (CTR MMQT)

Este espacio aéreo se reserva para las aeronaves que despeguen o aterricen en el aeropuerto MMQT y sólo podrá ingresar a este espacio con autorización de la TWR.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Se establecen 3 Corredores VFR bidireccionales con el propósito de sobrevolar el aeropuerto o integrarse al circuito de tránsito de aeródromo. En estos corredores se deberá operar a una altitud no menor a 1000 ft AGL, ni mayor a 8300 ft AMSL, todos ellos inician en el punto indicado entre 15 y 20 NM del VOR/DME/QET como sigue:

a) Desde y hacia el sureste, corredor visual **DEL RÍO** en radial 135°

b) Desde y hacia el suroeste, corredor visual **BORDO** en radial 220°

c) Desde y hacia el noroeste, corredor visual **PRESA** en radial 300

3. Procedimientos de vuelo VFR

Las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo de acuerdo a los Corredores publicados en la Carta de Aproximación Visual, dentro de las 20 MN de la TMA QUERÉTARO, respetando las altitudes especificadas para cada sector.

Llegadas.

a) La TWR MMQT podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el Aeropuerto por vías diferentes al corredor VFR, cuando se considere una ventaja operacional y el tránsito aéreo lo permita.

Salidas.

a) Las aeronaves VFR planearán su salida del Aeropuerto por el corredor VFR, o en caso necesario solicitarán la autorización de la TWR MMQT, en la frecuencia 118.95 MHz para proceder por otra vía.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Al abandonar la frecuencia de TWR MMQT y de conformidad con los procedimientos de ésta continuará a instrucciones de APP MMQT en la frecuencia de 118.95 MHz, hasta alejarse
25 NM del aeropuerto.

Sobrevuelos.

a) Las aeronaves con plan de vuelo VFR que deseen mantener altitudes mayores a las especificadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán circunnavegar el Aeropuerto, cuando menos a 20 NM de distancia, notificando su posición y altitud a APP MMQT en la frecuencia 118.95 MHz.

b) Las aeronaves con plan de vuelo VFR que requieran ingresar al área de 20 NM, manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán notificar su posición e intenciones en la frecuencia 118.95 MHz. de APP MMQT.

4. Puntos de notificación visual

DENOMINACIÓN	RUMBO DESDE VOR/DME/QET	DISTANCIA (NM)
ARKANSAS	039°	5.8
AIRBUS	060°	2.0
TEQUISQUIAPAN	101°	17.9
SAN JUAN	133°	18.6
GALINDO	153°	15.5
BORDO	220°	19.1
VIBORILLAS	234º	0.7
CORREGIDORA (ESTADIO)	250°	10.0
ANTIGUO (AEROPUERTO)	266º	9.8
ZIBATA	289°	8.7
SANTA CRUZ	303º	8.4
PRESA	300º	18.3

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

5. Rutas VFR de Salida y de Llegada

Las aeronaves VFR que requieran ingresar a la TMA QUERÉTARO deberán contar con el equipo de radionavegación apropiado para operar en este espacio aéreo.

Para indicar cada uno de los corredores y/o rutas VFR se deberá referir, en radiotelefonía, por su identificador. Ejemplo: Corredor VFR **DEL RÍO**, etc. Corredores VFR (Ala fija o rotativa).

IDENTIFICADOR	**CORREDOR**
DEL RÍO	QUERÉTARO - SAN JUAN DEL RIO
BORDO	QUERETARO – BORDO
PRESA	QUERETARO – PRESA

6. Helicópteros

Aproximación y aterrizaje.

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

- Escuchar el ATIS en 128.70 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Notificar su posición a TWR MMQT, antes de 15 NM del aeropuerto MMQT, manteniendo 1000 pies AGL.
- Conforme a las instrucciones de TWR MMQT, deberán volar hacia el punto de notificación visual SANTA CRUZ y continuar hacia el aeropuerto.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Mantenerse a la escucha de la frecuencia de TWR MMQT para información de tránsito operando en las inmediaciones.

b) Las aeronaves que tengan otra procedencia deberán:

- Escuchar el ATIS en 128.70 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Notificar su posición a TWR MMQT, al menos a 20 NM del aeropuerto MMQT, manteniendo 1000 pies AGL.
- Conforme a las instrucciones de TWR MMQT, deberán volar a interceptar el punto de entrada publicado del corredor VFR más cercana y continuar hacia el aeropuerto.
- Mantenerse a la escucha de la frecuencia de TWR MMQT para información de tránsito operando en las inmediaciones.

Completar la aproximación y el aterrizaje conforme a las instrucciones de TWR MMQT, si la entrada al aeropuerto tiene la necesidad de cruzar el campo deberá asegurarse de mantener en los puntos especificados por TWR MMQT de manera que la maniobra sea lo más expedita posible.

Despegue y salida:

a) Los helicópteros con destino a la ciudad deberán:

- Escuchar el ATIS en 128.70 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Comunicarse en la frecuencia de TWR MMQT en 118.95 MHz para notificar el arranque de motores y constatar la existencia y vigencia del plan de vuelo.
- Informar a TWR MMQT cuando esté listo para iniciar el rodaje aéreo o rodaje.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

- Conforme a las instrucciones de TWR MMQT, 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 OSIV MMQT al Número Telefónico 442-314 20 07.

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

- Escuchar el ATIS en 128.70 MHz para recabar los datos y condiciones del aeropuerto.
- Comunicarse en la frecuencia de TWR MMQT en 118.95 MHz para notificar el arranque de motores y constatar la existencia y vigencia del plan de vuelo.
- Informar a TWR MMQT cuando esté listo para iniciar el rodaje aéreo o rodaje.
- Conforme a las instrucciones de TWR MMQT, 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 un corredor VFR.
- Mantener a la escucha en la CTAF 122.50 MHz para conocimiento de tránsito operando en las inmediaciones.

7. Transpondedor

Las aeronaves de ala fija activarán su equipo transpondedor en Modo 3 A/C con código 1200, o el que asigne el ATC.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Los helicópteros activarán su transpondedor en Modo 3 A/C con código 1500 o el que asigne el ATC durante todo el tiempo de vuelo.

8. Comunicaciones

Todas las aeronaves VFR que operen dentro de un radio de 20 NM del VOR/DME/QET a o por debajo de las altitudes máximas publicadas en la Carta de Aproximación Visual, deben mantener comunicación con TWR MMQT en la frecuencia 118.95 MHz, y las aeronaves de salida permanecerán en comunicación hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.

Los vuelos con destino al aeropuerto MMQT deben notificar su posición e intenciones a APP MMQT en la frecuencia 118.95 MHz, al entrar a la TMA MMQT.

Afuera de las 20 NM del VOR/DME/QET, todas las aeronaves que operen bajo las Reglas de Vuelos Visual (VFR), deben utilizar la frecuencia para vuelos no controlados (CTAF), 122.50 MHz, para que se realice el monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo.

Todas las aeronaves de centros de adiestramiento usaran la frecuencia 122.50 MHz para coordinar entre ellas el regreso al aeropuerto desde las áreas de trabajo o intenciones para entrar a la TMA MMQT procedentes de vuelo en ruta, a modo de hacerlo de una manera ordenada.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

En caso de que, por cuestiones orográficas o de cobertura de frecuencias, cualquier aeronave en vuelo de adiestramiento no pueda mantener a la escucha la frecuencia de la Torre de Control o del Control de Aproximación, deberá utilizar la frecuencia 122.50 MHz para reportar (TIBA) su posición al aire e intenciones para conocimiento de otros tránsitos.

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

CARTA DE APROXIMACION VISUAL

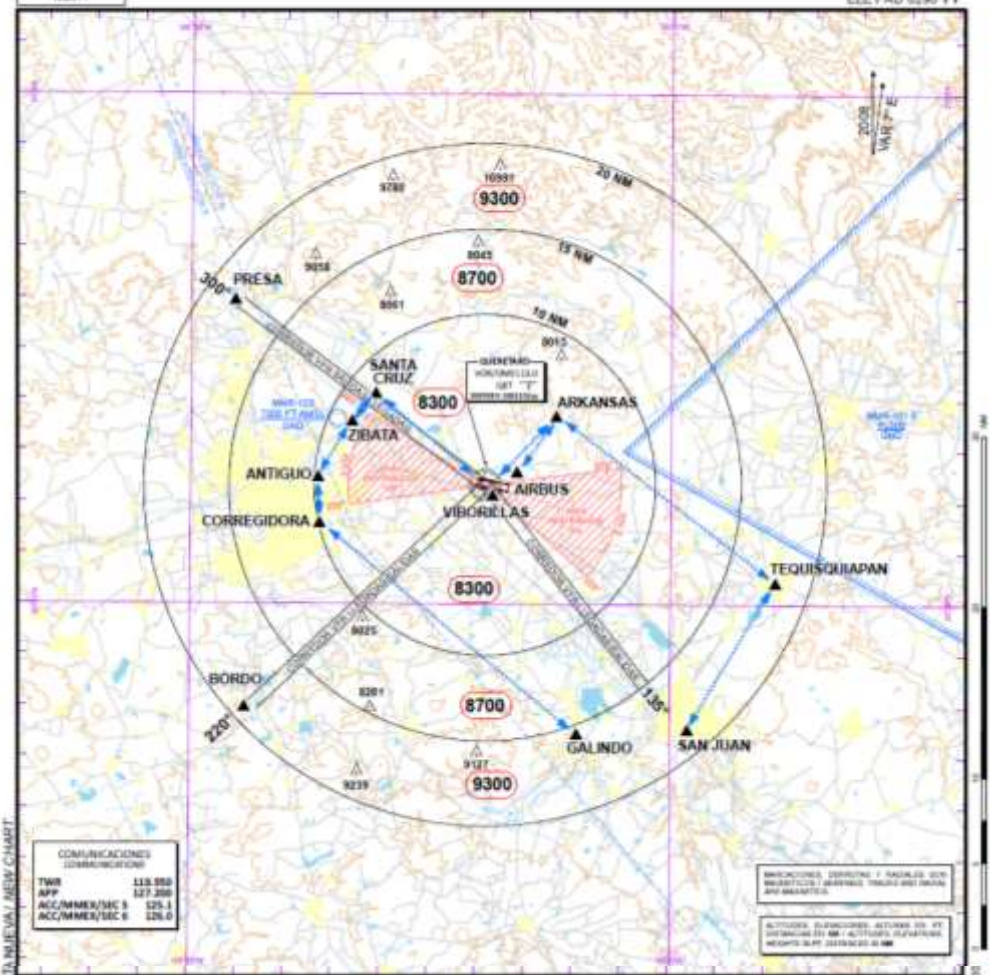
VISUAL APPROACH CHART

QUERETARO

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*

INTERCONTINENTAL DE QUERETARO

ELEVAD 6296 FT



PUNTOS DE NOTIFICACION VFR		
ARANSAS		
GALINDO		
CORREGIDORA		
AIRBUS		
ANTIGUO		
SAN JUAN		
TEQUISQUIAPAN		
ZIBATA		
SANTA CRUZ		

PUNTOS DE NOTIFICACION VFR		
PRESA		
BORDO		
VIBORILLAS		

RUTAS VFR / VFR ROUTES

ALTITUD MAXIMA VFR / MAXIMUM VFR ALTITUDE

CAMBIOS / CHANGES: CARTA NUEVA / NEW CHART

ESCALA / SCALE 1:525,000

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

ANEXO I

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

INTERNACION DE AERONAVES
AIRCRAFT ENTRANCE

1089

FECHA - DATE		VIGENCIA PERMISO EXPIRATION DATE
ENTRADA - ARRIVAL	SALIDA - DEPARTURE	

MARCA Y TIPO DE AERONAVE TRADEMARK AND TYPE OF AIRCRAFT	PROPIETARIO - OWNER	BASE - BASE

MATRICULA REGISTRATION	COLOR - COLOR	No. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD AIRWORTHINESS CERTIFICATE NUMBER	No. DE LICENCIA LICENCE No.	NACIONALIDAD NATIONALITY

NOMBRE DEL PILOTO - PILOT'S NAME	DOMICILIO - ADDRESS

AEROPUERTO AIRPORTS			No. DE PERSONAS A BORDO - No. PERSONS ABOARD	
DE ORIGEN - ORIGIN	DE ENTRADA - ARRIVAL	DE SALIDA - DEPARTURE	A LA ENTRADA ENTRANCE	A LA SALIDA DEPARTURE

SHCP FOR OFFICIAL USE ONLY	SCT FOR OFFICIAL USE ONLY	SG FOR OFFICIAL USE ONLY
(Permiso temporal de importación) (Temporary import permit)	(Permiso operar la aeronave en territorio mexicano) (Permit to operate the aircraft in mexican territory)	

FIRMA DEL PILOTO - SIGNATURE OF PILOT

T.S.N.

FORMA S - H - C -001

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

ANEXO II

Lineamientos para la entrada de las aeronaves privadas a Territorio Mexicano

DIRECTOR DE TRANSPORTE Y CONTROL AERONÁUTICO.
Cd. de México, D.F.

Número de FAX en la Cd. de México (+521) 55-23-34-19. (El FAX está apagado en la noche y los fines de semana).

Este documento ampara únicamente el vuelo solicitado, si se desea obtener una autorización anual, favor de indicarlo y omitir los puntos 1 y 2.

Autorización Anual SI_____ NO_____

Datos requeridos para ingresar a México

1.- Fecha de llegada y salida: _____

2.- Ruta: _____

3.- Registro:

4.- Características de la aeronave: _____

5.- Marca: _____

6.- Modelo: _____

7.- Color: _____

8.- Propietario: _____

9.- Teléfono: _____

10.- Número de FAX: _____

11.- Compañía de seguros: _____

12.- Número de póliza: _____

13.- Vigencia: _____

Nombre: _____

Firma: _____ Fecha: _____

Espacio

intencionalmente

dejado

en

blanco.

Anexo “D”
Formato de Solicitud de participación al Comité FAMEX

AERONAVE	
MARCA Y MODELO	MATRICULA
PROPIETARIO O EMPRESA A LA QUE PERTENECE	
MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	
CARGO	NOMBRE.
NOMBRE DE LOS PASAJEROS (SI APLICA)	
AEROPUERTO DE PROCEDENCIA	
RUTA	
HORA Y FECHA	
INGRESO	**SALIDA**
COMBUSTIBLE (TIPO, **CANTIDAD Y FORMA** DE PAGO).	

NOTAS:

- ADJUNTO A LA SOLITUD DE ATERRIZAJE Y PERNOCTA DEBERÁ ANEXAR COPIA FOTOSTÁTICA LEGIBLE DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS:
  - CERTIFICADODEAERONAVEGABILIDADY/OAUTORIZACIÓNCORRESPONDIENTEDEVUELO.
  - CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRICULA.
  - LICENCIAS DE CAPACIDAD DE LA TRIPULACIÓN.
  - PÓLIZA DE SEGURO.
  - SOLICITUD DE INTERNACIÓN (PARA AERONAVES EXTRANJERAS, CUANDO APLIQUE)
- ES OBLIGACIÓN DE LOS EXPOSITORES COORDINAR LA AUTORIZACIÓN CON LA GERENCIA DE OPERACIONES DEL COMITÉ AL TEL. DE OFICINA: +52 (55) 71 60 31 63/65, Y
- CORREO ELECTRÓNICO: operaciones@f-airmexico.com.mx
- EL HORARIO DE OPERACIÓN DEL AIQ ES PERMANENTE.
- LAS AERONAVES: ASÍ CÓMO LAS , TRIPULACIÓN, ESTARÁN ·SUJETAS A UNA REVISIÓN POR PARTE· DE· LAS AUTORIDADES MILITARES Y AERONÁUTICAS CORRESPONDIENTES.
- DEBERÁ INFORMAR EL NOMBRE DE LA EMPRESA QUE LE PROPORCIONARÁ SERVICIOS AEROPORTUARIOS, DENTRO DE LOS CUALES DEBERÁ INCLUIR LA BARRA DE ARRASTRE.
- PARA LA ACLARACIÓN DE CUALQUIER DUDA O COORDINACIÓN; CONTACTE CON LA GERENCIA DE OPERACIONES A LOS TELÉFONOS Y CORREOS ELECTRÓNICOS ARRIBA CITADOS.

FIRMA Y SELLO DE LA EMPRESA.

Espacio

intencionalmente

dejado

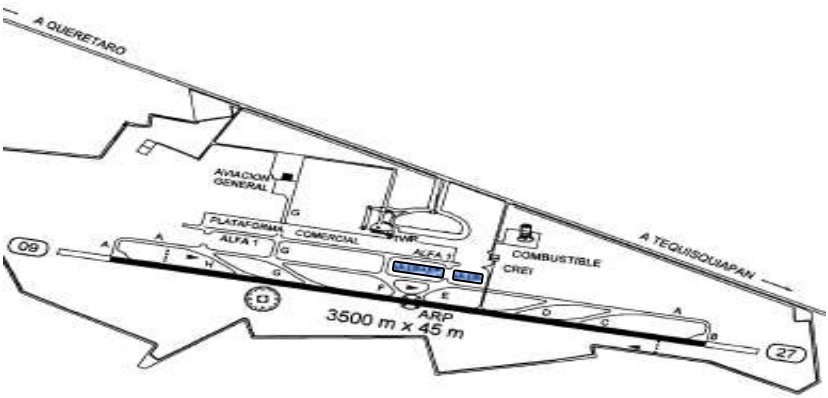
en

blanco.

Anexo “E”
Procedimientos de Salto de paracaidistas.

MMQT — Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

Apt. Elev. 6296 ft. — ARP: 20° 37’ 02.5485” N 100° 11’ 06.3027” W

Frecuencia TWR MMQT 118.95 Mhz.
Área de lanzamiento de aerotropas salto estático y libre. 
Notas: • Al despegar por pistas 09 y 27, virar por la izquierda para interceptar el tramo inicial del patrón de lanzamiento de aerotropas. • Para ascender a altitudes mayores a 16,500 ft y efectuar salto libre, solicitarlo al Sector 6 de ACC MEX en la frecuencia 126.0. • Comandante de la Nave avisará al maestro de carga 10 y 6 minutos antes del inicio del lanzamiento. Salto estático: patrón a 8,900 ft. Salto libre: patrón a 18,000 ft.