



COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



SENEAM
SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL
ESPACIO AÉREO MEXICANO

SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO

DIRECCIÓN DE ÁREA DE SERVICIOS AERONÁUTICOS

MANUAL DE OPERACIÓN ATMCMX (CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO MEXICO)

Vigencia: 10 de marzo de 2021

**RESOLUCIÓN RESPECTO A LA ACTUALIZACIÓN Y PUBLICACIÓN DEL MANUAL DE OPERACIÓN
DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO MÉXICO**

Fundamento.

Con fundamento en el Artículo 7 fracción XXIII Y 32 fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como a lo establecido en el Artículo 19 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se revisó la propuesta del Manual de Operación del Centro de Gestión de Tránsito Aéreo México.

Descripción de la propuesta.

La elaboración del citado documento, obedece al compromiso de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano para regular la operación de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo.

Opinión de la Dirección de Sistemas Organizacionales.

Con base en la revisión efectuada al Manual, se determinó procedente el registro solicitado toda vez que se considera actualizado por el área correspondiente, además de atender los requisitos de contenido y forma establecidos en los Lineamientos para la Elaboración y Actualización de Manuales.

Conclusión.

Se determina favorablemente el establecimiento del Manual de Operación del Centro de Gestión de Tránsito Aéreo México; por lo que la Dirección de Sistemas Organizacionales, registrará y entregará el citado documento al personal interesado y procederá a su publicación en la Normateca Interna de SENEAM.

Ciudad de México, a 10 de marzo de 2021.

ELABORÓ



ATCO Mario S. Dávalos Solís
Director de Tránsito Aéreo

AUTORIZÓ



ATCO Mario A. Hernández Ramos
Director de Área de Servicios
Aeronáuticos

APROBÓ



Ing. Javier A. Vega Dour
Director de Área Técnica

C. USUARIO:

Este Manual de Operación del Centro de Gestión del Tránsito Aéreo México es propiedad de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, su contenido es aplicable específicamente a los Servicios de Tránsito Aéreo.



PRESENTACIÓN

El Órgano Desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), ha integrado el presente **Manual de Operación del ATMCMX**, como un documento interno complementario de apoyo normativo para los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, que desarrolla el personal técnico en el ámbito nacional.

El ATMCMX tiene el propósito de balancear la demanda de tránsito aéreo tomando en cuenta el AAR (Airport Arrival Rate), cualquier condición que afecte o que reduzca la capacidad de gestión de tránsito aéreo en un espacio aéreo determinado y la separación requerida por cada uno de los flujos de entrada para el adecuado secuenciamiento de las llegadas a un aeropuerto asegurando así, la óptima utilización de los espacios y, así, evitar al máximo posible el vectoreo dentro de las áreas terminales.

La elaboración del presente Manual es resultado de la Mejora Continua en que estamos permanentemente comprometidos los que integramos la Dirección de Tránsito Aéreo; por lo que los exhorto a continuar y cumplir con la Calidad y Seguridad de los servicios requeridos por los usuarios.

El Director de Área de Servicios Aeronáuticos



ATCO MARIO A. HERNÁNDEZ RAMOS

INDICE

| | |
|--|-----------|
| PRESENTACIÓN..... | 3 |
| CONTROL DE CAMBIOS..... | 4 |
| INDICE | 5 |
| OBJETIVO | 7 |
| INTRODUCCIÓN..... | 7 |
| REFERENCIAS | 7 |
| FECHA DE EFECTIVIDAD..... | 7 |
| 1. ABREVIATURAS Y SIGLAS..... | 8 |
| 2. OBJETIVOS DEL ATMCMX: | 12 |
| 3. RESPONSABILIDADES | 12 |
| 3.1 LA JEFATURA DEL ATMCMX..... | 12 |
| 3.2 SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA UNO | 13 |
| 3.3 SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DOS..... | 14 |
| 3.4 SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL AICM..... | 15 |
| 3.5 LOS SUPERVISORES DE LOS ACC's | 15 |
| 3.6 LOS SUPERVISORES DE LAS TMA's/APP's..... | 15 |
| 3.7 SUPERVISOR DE MMMX TWR | 16 |
| 3.8 ESTACIONES CON SISTEMA TOPSKY | 16 |
| 3.9 ESTACIONES QUE CUENTAN CON SIAAT, SIAAT X: | 17 |
| 3.10 COORDINACIÓN DE LAS ESTACIONES CON EL SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA UNO | 17 |
| 3.11 COORDINACION DE VUELOS INTERNACIONALES CON DESTINO AL AICM..... | 17 |
| 3.12 COORDINACIÓN DE LAS OSIV..... | 17 |
| 3.13 MODIFICACIÓN DEL ETD POR PARTE DEL ATMCMX..... | 17 |
| 4. COMPONENTES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO | 18 |
| 5. ÍNDICE DE LLEGADAS DE AEROPUERTO (AAR: AIRPORT ARRIVAL RATE) | 19 |
| 6. REQUERIMIENTOS DE ANÁLISIS | 19 |
| 7. MEDIDAS ATFM..... | 19 |
| 7.1 IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS ATFM | 19 |
| 7.2 MEDIDA DE SECUENCIAMIENTO | 20 |
| 7.3 MEDIDA DE SECUENCIAMIENTO DE LLEGADAS | 20 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 7.4 | PROGRAMA DE DEMORAS EN TIERRA (GDP: GROUND DELAY PROGRAMME) | 20 |
| 7.5 | PARADA EN TIERRA (GST: GROUND STOP) | 22 |
| 8. | REQUERIMIENTOS ADICIONALES | 23 |
| 8.1 | PROCEDIMIENTO DE VIGILANCIA | 23 |
| 8.2 | REQUERIMIENTO DE REGISTRO | 23 |
| 9. | REINCORPORACIÓN DE TRÁNSITOS DESVIADOS HACIA AEROPUERTOS ALTERNOS | 23 |
| 10. | MANEJO DEL TRÁNSITO EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS | 24 |

OBJETIVO

El objetivo del presente Manual de Operación del ATMCMX, es establecer los procedimientos de operación, coordinación y ejecución de las medidas de gestión de afluencia de tránsito aéreo sobre el territorio nacional siempre que no se opongan a las reglas dictadas por la autoridad aeronáutica, las cuales en conjunto con el Manual de los Servicios de Tránsito Aéreo y Manual de Gestión de Tránsito Aéreo, deben ser aplicadas cuando se proporcionen los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, en las Unidades establecidas por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, SENEAM, S.C.T., con la finalidad de garantizar la seguridad y mantener la regularidad de las operaciones que se realicen en el espacio aéreo mexicano.

INTRODUCCIÓN

El presente Manual de Operación del AMTCMX, es un documento complementario al Manual de Gestión de Tránsito Aéreo (MGTAM), el cual está integrado por los procedimientos de operación que tienen aplicación en alta mar sin excepción y sobre territorio nacional siempre que no se opongan a las reglas dictadas por la autoridad aeronáutica y que debe utilizar el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo al desarrollar sus funciones y proporcionar dichos servicios en el espacio aéreo mexicano.

REFERENCIAS

El presente Manual es un documento que se elaboró con base a la normatividad de la Organización de Aviación Civil Internacional, que México ha adoptado como país contratante de la OACI, que a continuación se menciona:

| | |
|-----------|--|
| Anexo 2 | Reglamento del Aire |
| Anexo 11 | Servicios de Tránsito Aéreo |
| Doc. 9971 | Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) |

FECHA DE EFECTIVIDAD

El presente Manual entra en vigor a partir del 10 de marzo de 2021 y se debe mantener vigente hasta que se genere cualquier actualización o modificación que afecte la actual normatividad nacional o internacional, y que haga necesario revisar e incorporar dichos cambios al presente Manual mediante una enmienda numerada, la cual será difundida al personal de los servicios ATS para su conocimiento y aplicación.

1. ABREVIATURAS Y SIGLAS

| Abrev: | Significado en español: | Significado en inglés: |
|---------------|--|--|
| AAR | Índice de llegadas de aeropuerto | Airport arrival rate |
| ACARS | Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves | Aircraft Communication Addressing and Reporting System |
| ACC | Centro de control de área | Area control centre |
| A-CDM | Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto | Airport collaborative decision-making |
| ACIS | Intercambio de información sobre A-CDM | A-CDM information sharing |
| ACISP | Plataforma de intercambio de información sobre A-CDM | A-CDM information sharing platform |
| ADEP | Aeropuerto de salida | Departure airport |
| ADES | Aeropuerto de destino | Destination airport |
| ADEXP | Presentación del intercambio de datos ATS | ATS data exchange presentation |
| ADP | Plan diario de ATFM | ATFM daily plan |
| ADR | Índice de salidas aeroportuarias | Airport departure rate |
| AFP | Programa de afluencia en el espacio aéreo | Airspace flow programme |
| AFTN | Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas | Aeronautical fixed telecommunication network |
| AIP | Publicación de información aeronáutica | Aeronautical information publication |
| ALDT | Hora real de aterrizaje | Actual landing time |
| ANSP | Proveedor de servicios de navegación aérea | Air navigation services provider |
| AO | Explotador de aeronaves | Aircraft operator |
| AOP | Explotador de aeropuerto | Airport operator |
| AP | Proveedor de espacio aéreo | Airspace provider |
| APP | Servicio de control de aproximación | Approach control service |
| ARCID | Identificación de aeronave (Distintivo de llamada) | Aircraft identification (Call sign) |
| ARCTYP | Tipo de aeronave | Aircraft type |
| ARR | Mensaje de llegada | Arrival message |
| ASBU | Mejoras por bloques del sistema de aviación | Aviation system block upgrade |

| Abrev: | Significado en español: | Significado en inglés: |
|---------------|--|--|
| ASM | Gestión del espacio aéreo | Airspace management |
| ASP | Proveedor de servicios ATM | ATM service provider |
| ATA | Hora real de llegada | Actual time of arrival |
| ATC | Control de tránsito aéreo | Air traffic control |
| ATCO | Controlador de tránsito aéreo | Air traffic controller |
| ATCSCC | Centro de Comando del Sistema de Control de Tránsito Aéreo de FAA | FAA Air Traffic Control System Command Center |
| ATD | Hora real de salida | Actual time of departure |
| ATFCM | Gestión de la afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad | Air traffic flow and capacity management |
| ATFM | Gestión de la afluencia del tránsito aéreo | Air traffic flow management |
| ATM | Gestión del tránsito aéreo | Air traffic management |
| ATMC | Centro de gestión de tránsito aéreo | Air traffic management centre |
| ATS | Servicios de tránsito aéreo | Air traffic services |
| AU | Usuario del espacio aéreo | Airspace user |
| CDM | Toma de decisiones en colaboración | Collaborative decision-making |
| CEF | Función de ampliación de la capacidad | Capacity enhancement function |
| CFMU | Dependencia central de gestión de afluencia | Central flow management unit |
| CHG | Mensaje de modificación | Modification message |
| CLDT | Hora de aterrizaje calculada | Calculated landing time |
| CNS/ATM | Comunicaciones, navegación y vigilancia/Gestión del tránsito aéreo | Communications, navigation and surveillance/air traffic management |
| CNL | Mensaje de cancelación de plan de vuelo | Flight plan cancellation message |
| CPL | Plan de vuelo actualizado | Current flight plan |
| DCB | Equilibrio entre demanda y capacidad | Demand and capacity balancing |
| DCL | Mensaje de autorización de salida (por medio de enlace de datos) | Departure clearance message (via data link) |
| DCPC | Comunicaciones directas controlador-piloto | Departure clearance message (via data link) |

| Abrev: | Significado en español: | Significado en inglés: |
|---------------|---|---|
| DEP | Mensaje de salida | Departure clearance message (via data link) |
| DLA | Mensaje de demora | Delay message |
| DMAN | Gestor de salidas | Departure manager |
| DPI | Mensaje de información de planificación de salidas | Departure planning information message |
| EDCT | Hora esperada de autorización de salida | Expected departure clearance time |
| ERTD | Primera hora de salida de la pista | Earliest runway time of departure |
| ESP | Proveedor de servicios de emergencia | Emergency service provider |
| EST | Mensaje previsto (de estimación) | Estimated message |
| ETD | Hora prevista de salida | Estimated time of departure |
| FAP | Perfil ATM del futuro | Future ATM profile |
| FCA | Zona de afluencia restringida | Flow constrained area |
| FDPS | Sistema de procesamiento de datos de vuelo | Flight data processing system |
| FDP | Procesador de datos de vuelo | Flight data processor |
| FIR | Región de información de vuelo | Flight information region |
| FMP | Puesto de gestión de la afluencia | Flow management position |
| FMU | Dependencia de gestión de afluencia | Flow management unit |
| FPL | Plan de vuelo presentado | Filed flight plan |
| GDP | Programa de demora en tierra | Ground delay programme |
| GSt | Parada en tierra | Ground stop |
| IATA | Asociación del Transporte Aéreo Internacional | International Air Transport Association |
| IFR | Reglas de vuelo por instrumentos | Instrument flight rules |
| IWXXM | Modelo OACI de intercambio de información meteorológica | ICAO weather information exchange model |
| LDT | Hora de aterrizaje | Landing time |
| LoA | Carta de acuerdo | Letter of agreement |
| MDI | Intervalo mínimo de salida | Minimum departure interval |
| MET | Meteorología | Meteorology |
| MINIT | Minutos en cola (fila) | Minutes-in-trail |
| MIT | Millas en cola (fila) | Miles-in-trail |

| Abrev: | Significado en español: | Significado en inglés: |
|---------------|--|---|
| MLAT | Multilateración | Multilateration |
| NAVAID | Ayuda para la navegación aérea | Aid to air navigation |
| NOTAM | Información para aviadores | Notice to airmen |
| OACI/ICAO | Organización de Aviación Civil Internacional | International Civil Aviation Organization |
| RDPS | Sistema de procesamiento de datos radar | Radar data processing system |
| RVR | Alcance visual en la pista | Runway visual range |
| RWY | Pista | Runway |
| SAR | Búsqueda y salvamento | Search and rescue |
| SID | Salida normalizada por instrumentos | Standard instrument departure |
| SSR | Radar secundario de vigilancia | Secondary surveillance radar |
| STAM | Medidas ATFCM de corto plazo | Short-term ATFM measure |
| STAR | Llegada normalizada por instrumentos | Standard instrument arrival |
| SUB | Intercambio de turno (de slot) | Slot swapping |
| SWIM | Gestión de la información de todo el sistema | System-wide information management |
| TAF | Pronóstico de aeródromo | Aerodrome forecast |
| TFM | Gestión de la afluencia del tránsito | Traffic flow management |
| TMA | Área de control terminal | Terminal control area |
| TWR | Torre de control de aeródromo | Aerodrome control tower |
| VAAC | Centro de avisos de cenizas volcánicas | Volcanic Ash Advisory Centre |
| VMC | Condiciones meteorológicas de vuelo visual | Visual meteorological conditions |
| WAFC | Centro mundial de pronósticos de área | World Area Forecast Centre |
| WAM | Multilateración de área amplia | Wide área multilateration |
| WXXM | Modelo de intercambio de información meteorológica | Weather information exchange model |

2. OBJETIVOS DEL ATMCMX:

Los objetivos del ATMCMX consisten en:

- A. Aumentar la seguridad operacional del sistema ATM, garantizando densidades de tránsito seguras al reducir al mínimo los aumentos de volúmenes de tránsito en horas pico;
- B. Garantizar una afluencia óptima de tránsito aéreo en todas las fases de la operación de un vuelo equilibrando la demanda y la capacidad;
- C. Facilitar la colaboración entre las partes interesadas del sistema para alcanzar una afluencia eficiente del tránsito aéreo a través de múltiples volúmenes de espacio aéreo de una manera oportuna y flexible que respalde el logro de los objetivos de la actividad o la misión de los AU (Airspace Users) y ofrezca opciones operacionales óptimas;
- D. Equilibrar los requisitos legítimos pero, en ocasiones, opuestos de todos los AU, promoviendo así el trato equitativo;
- E. Conciliar las limitaciones de recursos del sistema ATM con las prioridades económicas y ambientales;
- F. Facilitar, mediante la colaboración con todas las partes interesadas, la gestión de las limitaciones, ineficiencias y eventos imprevistos que afectan la capacidad del sistema para reducir al mínimo los impactos negativos de las interrupciones y las condiciones cambiantes; y
- G. Facilitar el logro de un sistema ATM armonizado y sin discontinuidades mientras se garantiza la compatibilidad con los avances internacionales.

3. RESPONSABILIDADES

3.1 LA JEFATURA DEL ATMCMX

Deberá:

- A. En coordinación con la DTA (Dirección de Tránsito Aéreo), organizar, planear, desarrollar y evaluar programas de gestión de afluencia de tránsito aéreo.
- B. Revisar y evaluar periódicamente los programas de gestión de afluencia de tránsito aéreo implementados, para determinar su efectividad.
- C. Coordinar las necesidades de procedimientos especiales con las diferentes unidades de Control de Tránsito Aéreo.
- D. Coordinar con los Puestos de Control de Afluencia o con los Jefes de las Unidades de Control sobre planes, procedimientos y operaciones que afecten los flujos de tránsito entre dependencias.
- E. Para fines estadísticos y para tener la posibilidad de elaborar reportes para la alta dirección, recolectar y analizar todos los datos concernientes a:
 - Demanda de tránsito por sectores.
 - Demanda de tránsito en puntos de entrada (FEEDER POINTS).

- Análisis de flujos de tránsito.
- Análisis de iniciativas tomadas para prevenir saturación de sectores y/o áreas terminales.
- Localización de demoras (aeropuerto y usuario).
- Coordinar con Dirección y/o Jefatura de Meteorología lo requerimientos de información necesaria para el ATMCMX (FACA, TAF, METAR, TREND).

3.2 SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA UNO

Sus responsabilidades son:

- A. Vigilar que el volumen de tránsito con destino a cualquier aeropuerto, en donde se aplique alguna medida ATFM, no rebase el AAR (Airport Arrival Rate) establecido en el momento de aplicarla.
- B. Determinar, utilizando las herramientas disponibles, en qué momento el AAR se verá rebasado a tal grado que justifique la implementación de alguna medida ATFM.
- C. Distribuir el número de operaciones en bloques de 15 minutos, cuando se esté utilizando la capacidad máxima del aeropuerto.
- D. Capturar en el sistema la información de todos los vuelos internacionales con destino al AICM utilizando las herramientas que tenga disponibles para este fin (ETMS o equivalente).
- E. Crear diariamente las FLOW EVALUATION AREAS (FEA'S) de los aeropuertos en donde pudiera presentarse saturación de tránsito.
- F. Convocar a la conferencia telefónica de información operacional, al menos una vez por cada turno diurno, en las que deberán participar los supervisores de los ACC's, TMA's y TWR's involucrados en medidas ATFM. Entre los puntos a tratar, se deberán abordar: las condiciones meteorológicas presentes y previstas, restricciones en los aeropuertos, el estado de equipos, radioayudas, y las medidas de gestión de afluencia de tránsito aéreo en los aeropuertos afectados por estas medidas.
- G. Participar diariamente en la teleconferencia con el ATCSCC (FAA Virginia Air Traffic Control System Command Center) para exponer las medidas ATFM en los aeropuertos sujetos a la gestión de afluencia de conformidad con la LOA (Carta de Acuerdo) vigente, establecida con el ATCSCC.
- H. Registrar los acuerdos sobre medidas ATFM durante la teleconferencia.
- I. Elaborar diariamente y por turno, un reporte de las aeronaves afectadas por medidas ATFM, utilizando el formato para dicho propósito y enviarlo a la jefatura del ATMCMX al finalizar el turno.
- J. Operar, como mínimo de 07:00 a 21:00 horas tiempo local de la CDMX, para cubrir los periodos de altos volúmenes de tránsito.
- K. Hacer actualizaciones al sistema (añadir la información obtenida del ETMS o equivalente) cada 15 minutos.

3.3 SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DOS

Deberá:

- A. Decidir, en coordinación con el Supervisor de Gestión de Afluencia uno, con base en las herramientas y condiciones del tránsito aéreo, la estrategia a seguir con respecto a la gestión del volumen de llegadas al AICM o aeropuertos en los que se esté aplicando alguna medida ATFM.
- B. Coordinar con las otras Unidades de Gestión de Tránsito o Supervisores de los ACC's, las estrategias de afluencia para los aeropuertos que requieran de la aplicación de medidas ATFM (Ejem, MMTO, MMPR)
- C. Mantener una coordinación estrecha con el CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) para tener información actualizada de las condiciones meteorológicas y de ceniza volcánica, se deberá contar con pronósticos al menos cada 6 horas y con anticipación de dos horas cuando se prevean cambios que afecten el AAR
- D. Aplicar, de acuerdo a los lineamientos establecidos, medidas ATFM tales como:
 - Programa de demora en tierra (GDP)
 - Programa de parada en Tierra (GST)
 - Separación basada en el tiempo o la distancia en un único flujo de tránsito (MIT/MINIT)
 - Cambio de ruta
 - Separación basada en el tiempo de las salidas del mismo aeródromo (MDI)
- E. Transmitir medidas ATFM a los Supervisores de los ACC's y TMA's involucrados en la gestión de afluencia de tránsito aéreo.
- F. Vigilar la correcta implementación de medidas ATFM, su progreso y su efectividad
- G. Supervisar la efectividad de las medidas de gestión de afluencia emitidas por el ATMCMX e iniciar las acciones para cancelarlas o modificarlas.
- H. Operar, como mínimo de 07:00 a 21:00 horas tiempo local de la CDMX, para cubrir los períodos de altos volúmenes de tránsito.
- I. Evaluar las medidas ATFM propuestas, para asegurar que son apropiadas y apegadas a los procedimientos establecidos.
- J. Mantener vigilancia permanente en los puntos de entrada al SAM (Sistema Aeroportuario Metropolitano), para determinar la separación necesaria entre tránsitos para evitar el uso desmedido de vectores en la MMMX TMA.
- K. Coordinará con el personal de los ATCO de los sectores del MMEX ACC, la separación con la que deberán transferir el tránsito aéreo a la MMMX APP. Para esto utilizará el programa del Anexo 1 para mantener el flujo constante de llegadas dentro del área terminal MMMX.
- L. Mantendrá coordinación estrecha con el Supervisor de Gestión de Afluencia AICM para que el uso de los puntos de entrada a MMMX TMA sea el óptimo.

3.4 SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL AICM

- A. Mantendrá coordinación estrecha con el Supervisor de Gestión de Afluencia Dos para que el uso de los puntos de entrada al área terminal sea el óptimo.
- B. Mantendrá coordinación permanente con el personal de los ATCO del MMMX APP para que las transferencias entre llegadas y aproximación sean siempre con las millas necesarias para el aprovechamiento óptimo del ARR.
- C. Mantendrá vigilancia permanente en los *Merge Points* para que su ocupación se mantenga con un máximo de 40%.
- D. Cuando la ocupación de los *Merge Points* llegue al 40% deberá de coordinar las iniciativas pertinentes con los Supervisores de Gestión de Afluencia Uno y Dos, para evitar la saturación de este espacio.
- E. Mantener coordinación permanente con los Supervisores de MMMX APP y MMMX TWR para atender cualquier contingencia relacionada con la secuencia y/o separaciones al AICM.
- F. Mantener coordinación estrecha con el CAPMA para tener información actualizada de las condiciones meteorológicas y de condiciones de ceniza volcánica, se deberá contar con pronósticos al menos cada 6 horas y con anticipación de dos horas cuando se prevean cambios significativos que afecten el AAR.

3.5 LOS SUPERVISORES DE LOS ACC's

Deberán:

- A. Analizar y revisar periódicamente las medidas ATFM impuestas por el ATMCMX para asegurar su efectividad, y cuando sea necesario, hacerle ajustes.
- B. Avisar al ATMCMX sobre situaciones o condiciones que pudieran justificar la implementación de alguna iniciativa de gestión del tránsito.
- C. Notificar al ATMCMX de cualquier causal de demora en llegada, o en ruta que se prevea pudiera generar demoras de 15 o más minutos.
- D. Solicitar la cancelación de las medidas ATFM tan pronto resulten innecesarias.

3.6 LOS SUPERVISORES DE LAS TMA's/APP's

Deberán:

- A. Coordinar, confirmar o en su caso actualizar con las TWR's adyacentes a su espacio aéreo, el AAR e informarlo al ATMCMX.
- B. Apoyar a los supervisores de los ACC involucrados en las medidas ATFM para que con el desarrollo de las mismas se mantengan los flujos de aeronaves por debajo de los AAR.
- C. Coordinar las acciones pertinentes con las TWR's adyacentes a su espacio aéreo para que los cierres de pista, rodajes y otras facilidades de los aeropuertos tengan el mínimo impacto operacional.

- D. Analizar y revisar periódicamente los procedimientos, para asegurar su efectividad y adhesión a los programas o iniciativas, y ajustarlos cuando sea necesario.
- E. Coordinar con el Supervisor de Gestión de Afluencia del AICM y el Supervisor del MMEX ACC, las situaciones y condiciones que pudieran requerir la implementación de alguna iniciativa ATFM.
- F. Notificar al Supervisor de Gestión de Afluencia del AICM, Supervisor de Gestión de Afluencia Uno y al Supervisor del ACC respectivo, cuando se prevea que las demoras de llegada alcancen los 15 minutos.

3.7 SUPERVISOR DE MMMX TWR

Deberán:

- A. Coordinar con el supervisor de MMMX TMA, Supervisor de Gestión de Afluencia del AICM y Supervisor de Gestión de Afluencia Uno para confirmar o en su caso actualizar el AAR.
- B. Coordinar con el Supervisor de MMMX TMA, para lograr que los cierres de pista, rodajes y otras facilidades del aeropuerto tengan el mínimo impacto operacional.
- C. Analizar y revisar periódicamente los procedimientos, para asegurar su efectividad y adhesión a los programas o iniciativas, y cuando sea necesario hacerles ajustes.
- D. Coordinar con el Supervisor de Gestión de Afluencia del AICM y el Supervisor de MMMX TMA, sobre situaciones y condiciones que pudieran requerir la implantación de alguna iniciativa de gestión del tránsito.
- E. Notificar al Supervisor de Gestión de Afluencia del AICM y al Supervisor del MMMX TMA, cuando se prevea que las demoras de llegada alcancen los 15 minutos.
- F. Cancelar las iniciativas de manejo de flujo tan pronto resulten innecesario

3.8 ESTACIONES CON SISTEMA TOPSKY

Deberán:

- A. Coordinar el ETD actualizado al ATMCMX en la dirección MMMXRDXS, de las aeronaves con destino a los aeropuertos en donde se esté dando el servicio de gestión de afluencia, por lo menos 30 minutos antes de su salida.
 - Esta coordinación se realizará a través de los sistemas automatizados de procesamiento radar y de plan de vuelo, con la herramienta que para tal caso tienen estos sistemas.
 - Una vez enviada la solicitud de SLOT, deberá llamar al ATMCMX para confirmar el ETD
 - En caso de existir alguna falla técnica que impidiera que este procedimiento se lleve a cabo, se coordinará con el Supervisor de Control de Afluencia vía los circuitos orales.
- B. Se deberá apegar lo más posible al ETD autorizado y no se debe anticipar la hora de despegue, si existiera un atraso de 5 minutos o más en éste, deberá solicitar un nuevo ETD.

- C. En caso de que la estación TOPSKY cuente con sistema SIAAT X deberá seguir el procedimiento descrito en 3.9

3.9 ESTACIONES QUE CUENTAN CON SIAAT, SIAAT X:

Deberán:

- A. Efectuar una solicitud de SLOT (SSL) a través del SIAAT al ATMCMX, para las aeronaves con destino a los aeropuertos en donde se esté dando el servicio de gestión de afluencia, por lo menos 30 minutos antes de su salida.
- B. El SICOF (Sistema de Control de Flujo) responderá de manera automática en caso de que la solicitud de slot sea aceptada.
- C. Si el SLOT solicitado no fuera aceptado por SICOF, éste enviará un mensaje de STAND BY, en cuyo caso el Supervisor de Gestión de Afluencia asignará el SLOT requerido.
- D. Coordinar con el Sistema de Control de Afluencia vía los circuitos orales cualquier otra información necesaria.
- E. Se deberá apegar lo más posible al ETD autorizado y no se debe anticipar la hora de despegue, si existiera un atraso de 5 minutos o más en este, deberá solicitar un nuevo ETD.

3.10 COORDINACIÓN DE LAS ESTACIONES CON EL SUPERVISOR DE GESTIÓN DE AFLUENCIA UNO

El personal de los ATCO deberán: coordinar, con cuando menos 30 minutos antes del ETD, la hora estimada de despegue actualizada por medio del sistema automatizado que dispongan y si esto no fuese posible, utilizarán líneas de comunicación oral. En caso de que haya una variación en la hora estimada de despegue de cinco minutos o más, es necesario enviar un ETD revisado.

3.11 COORDINACION DE VUELOS INTERNACIONALES CON DESTINO AL AICM.

El Supervisor de Gestión de Afluencia Uno, capturará en el sistema la información de todos los vuelos internacionales con destino al AICM utilizando las herramientas que tenga disponibles para este fin (ETMS o equivalente).

3.12 COORDINACIÓN DE LAS OSIV.

En caso de modificación del ETD por parte de los usuarios, las OSIV deberán de informarlo vía oral a la TWR de su estación.

3.13 MODIFICACIÓN DEL ETD POR PARTE DEL ATMCMX.

Si el ATMCMX requiere cambiar el ETD propuesto, lo coordinará directamente con el ATCO de la TWR involucrada, la cual deberá de informar de este cambio, con oportunidad, al ACC, a la APP correspondiente y a la tripulación involucrada.

4. COMPONENTES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO

- A. Personal de supervisores encargados de operar el ATMCMX.
- B. Estaciones de trabajo compuestas por:
 - 1) Equipo de comunicación con capacidad para establecer comunicación directa con todas las TWR's operadas por SENEAM y con las comandancias del AICM Terminales 1 y 2, con Autoridades de Seguridad Nacional que la alta dirección de SENEAM determine y con el FAA ATCSCC.
 - 2) Al menos una línea telefónica para hacer coordinaciones con usuarios o dependencias ATS.
 - 3) Sistema de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo, precargado con programas que permitan visualizar estimados al AICM y a los fijos de entrada al Área Terminal MMMX en bloques de 15 minutos.
 - 4) Una función de alerta visual con código de colores para determinar con anticipación cuando el AAR se está alcanzando, determinado en lapsos de 15 minutos.
 - 5) Una computadora del Sistema de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo que debe recibir actualizaciones del sistema TOPSKY en forma automática y de información que los Supervisores de Gestión de Afluencia extraen del ETMS o equivalente a los planes de vuelo actualizados.
 - 6) La función de alerta visual de colores auxilia al Supervisor de Gestión de Afluencia para la mejor utilización del espacio aéreo. Esta función usa información del Sistema de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo para comparar la demanda de tránsito de llegada al AICM con el AAR. Cada vez que la demanda de tránsito prevista sea igual al AAR menos una aeronave en un lapso de 15 minutos, deberá emitir una alerta de color amarillo y cuando la demanda de llegadas sea igual o mayor al AAR, la alerta será en rojo.
 - 7) Sistema de Información Aeronáutica Automatizada para Torres de Control (SIAAT). Permite el intercambio de información de datos de vuelo en las TWR's que no cuentan con un sistema automatizado con otras dependencias ATS. (TOPSKY)
 - 8) ETMS (*Enhanced Traffic Management System*) Este sistema hace funciones de recolección, vigilancia, administración, análisis, pronóstico, distribución, conservación, exhibición y reporte de datos de vuelo. Es la principal fuente de información de vuelos procedentes del extranjero con destino al AICM.
 - 9) Monitores que faciliten la observación del ETMS, las ventanas de 15 minutos con estimados al AICM y fijos de entrada y monitor para el equivalente al ETMS.

5. ÍNDICE DE LLEGADAS DE AEROPUERTO (AAR: AIRPORT ARRIVAL RATE)

El AAR es el número de aeronaves de ala fija que pueden aterrizar en un aeropuerto por unidad de tiempo. (El AAR para un aeropuerto es igual al número de aeronaves que pueden aterrizar ahí en una hora). Cuando este valor pudiera excederse, deberá implementarse alguna medida ATFM.

El AAR puede verse afectado por una variedad de factores (p. ej. radioayudas fuera de servicio, infraestructura aeroportuaria reducida, condiciones de frenado en pista contaminada, condiciones de tiempo presente, capacidad de comunicación, etc.), y que lo hacen un valor cambiante, ajustable en proporción a la capacidad del aeropuerto.

Para el AICM se ha establecido un AAR de 36 aterrizajes por hora en pista 05 y 29 para pista 23 en condiciones óptimas de operación.

Se debe establecer el AAR para cada aeropuerto, con el fin de que el Supervisor de Gestión de Afluencia de Tránsito responsable determine las medidas ATFM pertinentes.

La eficiencia para proveer servicios de Control Tránsito de Aéreo a los aeropuertos que sean objeto de alguna medida ATFM son responsabilidad compartida del equipo formado entre los Supervisores Operacionales de TWR, de ACC, de APP y Supervisores de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo. Este equipo debe vigilar, evaluar y actuar cuando se observe que la demanda de llegadas podría exceder el AAR.

6. REQUERIMIENTOS DE ANÁLISIS

Toda alerta generada por la función “Alertas del Sistema de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo” deberá ser reevaluada y analizada después del suceso. Con este análisis se debe evaluar la efectividad y el impacto, tanto en las Unidades de Control como con los usuarios, de las acciones tomadas o no tomadas a raíz de la alerta recibida, lo que permitirá elaborar un reporte que será utilizado para el análisis del impacto de las acciones tomadas, en el marco de tiempo en alerta.

7. MEDIDAS ATFM.

Las Medidas ATFM, implementadas y coordinadas correctamente, son una herramienta importante para la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo. Estas medidas contribuyen al movimiento seguro y ordenado del tránsito aéreo.

Cualquier medida ATFM impacta a los usuarios. Es imperativo tomarlos en cuenta, e implementar únicamente aquellas medidas tendientes a mantener la integridad del sistema.

7.1 IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS ATFM

Para mantener la integridad del sistema ATC, los Supervisores de Gestión de Afluencia, deberán emplear la medida menos restrictiva de las siguientes con el fin de minimizar demoras:

- a) Separación longitudinal por tiempo (MINIT) o distancia (MIT)
- b) Ajustes de velocidad
- c) Equilibrio en un punto de referencia hacia la TMA/APP
- d) Patrones de espera

- e) Secuenciamiento
- f) Programa de demoras en tierra (GDP)
- g) Parada en tierra (suspensión de operaciones de despegue).

7.2 MEDIDA DE SECUENCIAMIENTO

El propósito de los programas de secuenciamiento es ayudar al personal de los ATCO a obtener un intervalo específico y regulado entre aeronaves, y así ajustar el flujo de llegada al aeropuerto de destino al valor del AAR vigente.

7.3 MEDIDA DE SECUENCIAMIENTO DE LLEGADAS

El ASP (ATM Service Provider) permite al Supervisor de Gestión de Afluencia reenrutar al tránsito de llegada a los aeropuertos en los que se esté aplicando alguna medida ATFM con el fin de evitar o aliviar la sobrecarga de algún sector, y en todo caso para balancear la carga de trabajo entre los sectores del ACC respectivo, a la vez permite secuenciar al tránsito de llegada con mayor anticipación, permitiendo una mayor libertad de planeación.

EL ATMCMX deberá:

- a) Informar al Supervisor del ACC respectivo, de la acumulación prevista de tránsito en algún fijo de entrada al área Terminal/Aproximación de cualquier aeropuerto sujeto a gestión del tránsito.
- b) Evaluar la situación, y en caso de ser necesario, reenrutar al tránsito de llegada subsecuente, dentro de la ventana de quince minutos, a otro fijo de entrada al Área Terminal con el fin de evitar la espera en el fijo saturado.
- c) Coordinar los tránsitos que serían reenrutados y a qué punto.
- d) Determinar hasta qué momento sea necesario reenrutar al tránsito. Cuando ya no sea necesario, coordinar con la unidad ATC correspondiente.

Se deberá preferir este programa de secuenciamiento por sobre el de espera sobre fijos, con el objetivo de evitar la saturación del espacio aéreo.

7.4 PROGRAMA DE DEMORAS EN TIERRA (GDP: GROUND DELAY PROGRAMME)

GENERALIDADES

El programa de demoras en tierra es una medida ATFM que se implementa con el objetivo de que las aeronaves se mantengan en tierra hasta que se garantice su lugar en la secuencia de llegada en el aeropuerto de destino. El propósito del programa es reducir los patrones de espera al mínimo. Es un programa flexible y puede ser implementado de varias formas dependiendo de las necesidades de la gestión de afluencia. Los programas de demoras en tierra buscan proveer asignación equitativa de las demoras a todos los usuarios del sistema.

Existen los siguientes métodos:

- A. Selectivo: Programa de Demoras en Tierra Limitado, en el cual el ATMC MX asigna horas de despegue controladas a vuelos previamente seleccionados. Este programa deberá aplicarse a vuelos que ya hayan sufrido demora previa (vuelos que se fueron al alterno)
- B. General: En este Programa de Demoras en Tierra, el ATMC MX asigna horas de despegues a grupos de aeronaves hacia el aeropuerto sujeto a medidas ATFM, en la medida que la capacidad de llegadas de éste lo va permitiendo.

PROCEDIMIENTO DE IMPLEMENTACIÓN

Para la implementación del Programa de Demoras en Tierra, se deberán considerar condiciones de aeropuerto tales como pistas cerradas, restricciones en el área de movimiento, otras medidas ATFM, fallas de equipo o radioayudas, fenómenos climatológicos, demanda de llegadas y de salidas, saturación del Control de Aproximación, etc., tan pronto como se tenga noticia de que el flujo de tránsito ha sido, o será impactado originando demoras significativas.

El Supervisor de Gestión de Afluencia deberá:

- A. Coordinar con los Supervisores del ACC y de TMA correspondientes, según se requiera, para determinar el AAR del aeropuerto de destino, tomando en cuenta los factores conocidos que influyen en la capacidad del aeropuerto, para ajustar la demanda de llegadas con el AAR establecido para ese aeropuerto.
- B. Determinar el régimen de gestión de tránsito requerido, cuando sea necesario implementar un programa de demora en tierra. Debe considerarse el impacto que estas medidas tendrán en otras dependencias ATS, aeropuertos y grupos de usuarios.
- C. Informar a las dependencias ATC de la implementación de un programa de demora en tierra, que contenga lo siguiente:
 - 1) El aeropuerto sujeto a un programa de demora en tierra.
 - 2) El motivo que origina la demora.
 - 3) Duración prevista de la demora.
- D. Avisar a todas las TWR's y las APP's en la jurisdicción del ACC correspondiente, que deberán obtener una Hora Estimada de Despegue antes de autorizar a las aeronaves con destino a un aeropuerto sujeto a un programa de demora en tierra

Las APP's y las TWR's deberán:

- A. Obtener del ATMC MX el motivo de la demora, y la hora estimada de despegue para tránsito que solicite autorización hacia el aeropuerto objeto de alguna medida ATFM.
- B. Informar el motivo de la demora a cualquier aeronave que solicite autorización en el aire, que tenga como destino algún aeropuerto objeto de alguna medida ATFM.

Cualquier aeronave desviada a su aeropuerto alterno, con destino a esos aeropuertos.

Asegurarse que la Hora Estimada de Despegue se incluya en la autorización de salida cuando un programa de demoras en tierra esté en efecto. Si una Hora Estimada de Despegue no es recibida y hay un programa de demoras en efecto, contactar con el ATMC MX para obtenerla.

- C. Dentro de lo posible, planear el movimiento en tierra de las aeronaves con destino a aeropuertos sujetos a gestión del tránsito para que se apeguen lo más posible a la Hora Estimada de Despegue asignada. Si una aeronave no es capaz de cumplir con estos parámetros, deberá contactar con el ATMCMX para obtener nueva autorización.
- D. Avisar al CFMU (Control Flow Management Unit) de cualquier aeronave que cancele plan de vuelo, o que modifique su ETD con destino a aeropuertos sujetos a gestión del tránsito.

CANCELACIÓN

Cuando las condiciones ya no hagan necesario la aplicación de esta medida ATFM, el Supervisor de Gestión de Afluencia deberá llamar a todas las estaciones afectadas, para informar de la cancelación del programa

7.5 PARADA EN TIERRA (GST: GROUND STOP)

GENERALIDADES

La parada en tierra es una medida ATFM que implementa el ATFCMX para reducir la demanda de llegadas a los aeropuertos objeto de alguna medida ATFM. Se utiliza cuando una dependencia ATC, o aeropuerto sufre una reducción drástica en su capacidad para proporcionar el servicio. La reducción en la capacidad puede ser resultado de condiciones atmosféricas adversas, de pistas cerradas, de fallas masivas de equipos/sistemas o cualquier otro evento en el que una dependencia ATC o aeropuerto resulte inapropiado para proporcionar Servicio de Control de Tránsito Aéreo.

PROCEDIMIENTO DE IMPLEMENTACIÓN

Se utilizará para:

- A. Situaciones en que se reduzca severamente la capacidad de un aeropuerto (p.ej. en cierres imprevistos de pista, aeronaves accidentadas, aeropuertos bajo mínimos, etc.).
- B. Prevenir periodos extendidos de patrones de espera.
- C. Prevenir saturación de sectores, Centros de Control o aeropuertos alternos congestionados.
- D. Cuando una dependencia sea incapaz o parcialmente incapaz de proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo debido a circunstancias no previstas.

CANCELACIÓN

Cuando las condiciones ya no hagan necesario la aplicación de esta medida ATFM, el Supervisor de Gestión de Afluencia deberá llamar a todas las estaciones afectadas para informar de la cancelación del programa.

8. REQUERIMIENTOS ADICIONALES

8.1 PROCEDIMIENTO DE VIGILANCIA.

EL Supervisor de Gestión de Afluencia deberá:

- A. Coordinar con el Supervisor de la TMA/APP respectiva, para determinar si la demanda ha sido balanceada con la capacidad del aeropuerto respectivo.
- B. Obtener el número de aeronaves demoradas de las estaciones afectadas.
- C. Obtener información sobre demoras en salidas, en los aeropuertos afectados por el programa.
- D. Ajustar o cancelar el programa e informar a las Unidades ATC afectadas.

8.2 REQUERIMIENTO DE REGISTRO

El Supervisor de Gestión de Afluencia deberá completar el registro de MEDIDAS ATFM, con la siguiente información:

- A. Hora de inicio del Programa de Demoras en Tierra.
- B. Hora en que finaliza el Programa de Demoras en Tierra.
- C. El motivo para implementar el Programa de Demoras en Tierra.
- D. Aeropuertos afectados.
- E. Tránsitos afectados.
- F. Cualquier otra información relevante.

9. REINCORPORACIÓN DE TRÁNSITOS DESVIADOS HACIA AEROPUERTOS ALTERNOS.

La finalidad de esta medida ATFM es la de asegurar que los tránsitos afectados con este tipo de demora, no reciban afectaciones o demoras adicionales. La reincorporación de estos tránsitos es una medida para minimizar la afectación a los usuarios. La reincorporación de tránsito deberá efectuarse después de periodos de condiciones meteorológicas graves o de otro tipo de fenómenos que hayan impactado adversamente y que tuvieran por consecuencia la desviación del tránsito a su aeropuerto alternativo. Los vuelos que estén en esta condición, deberán recibir preferencia en su manejo por sobre otros vuelos que salgan hacia el aeropuerto objeto de alguna medida ATFM; para llevarla a cabo:

- A. El Supervisor de Gestión de Afluencia en coordinación con el Supervisor del ACC correspondiente, deberá:
 - 1) Registrar los tránsitos que hubieran sido desviados.
 - 2) Implementar la reincorporación de tránsitos desviados a sus destinos originales.
 - 3) Transmitir un aviso para informar a las Unidades de Control, que se ha implementado una iniciativa de reincorporación de tránsitos desviados a sus destinos originales.

- B. Los ACC's deberán:
- 1) Implementar la reincorporación de tránsito como lo especifique el ATMCMX.
 - 2) Proveer un manejo expedito, en la reincorporación y enrutamiento de aquellos vuelos que hayan sido Identificados por el ATMCMX como tránsitos desviados.
- C. Las APP's y las TWR's deberán proveer un manejo expedito, en la reincorporación de aquellos vuelos que:
- 1) Hayan sido identificados por el ACC como tránsitos desviados, o
 - 2) Hayan aterrizado en su aeropuerto a causa de alguna desviación.

10. MANEJO DEL TRÁNSITO EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

Cuando se detecten o se prevean áreas de tormenta o condiciones meteorológicas adversas:

- A. El Supervisor del ACC respectivo, deberá:
- 1) Coordinar con el Supervisor de Gestión de Afluencia la información recibida.
 - 2) Coordinar iniciativas ATFM y rutas alternas con las dependencias afectadas.
 - 3) Coordinar con las dependencias ATC, la información sobre condiciones meteorológicas adversas que se prevean y las áreas o rutas que resultarán afectadas.
 - 4) Coordinar con las dependencias apropiadas, la necesidad de emplear rutas alternas e implementar otras medidas para evitar las áreas con condiciones meteorológicas adversas.
- B. EL ATMCMX deberá:
- 1) Ajustar su listado cronológico de Llegadas de acuerdo a las condiciones y coordinar directamente con el Supervisor del ACC respectivo.
 - 2) Generar y coordinar las Horas Estimadas de Despegue con las Unidades ATC, en caso de que se implementen medidas ATFM (GDO o GST), para el tránsito con destino a aeropuertos sujetos a estas medidas.
 - 3) Modificar la secuencia de Llegada a los aeropuertos sujetos a control de afluencia, si las condiciones meteorológicas u otro imprevisto no permite cumplir con lo planeado originalmente.

ANEXO 1

MMAA

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 06 | 35 | 36 | <u>37</u> | 40 | 46 |
| B | 24 | 97 | 75 | <u>65</u> | 55 | 45 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMAA | 51 |

MMAA

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 61 | 68 | <u>73</u> | 76 | 80 |
| B | 28 | 61 | 60 | <u>59</u> | 57 | 53 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMAA | 66 |

MMAN

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 88 | 75 | <u>67</u> | 59 | 50 |
| B | 20 | 82 | 77 | <u>74</u> | 68 | 60 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 80% |
| B | 20% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMAN | 68 |

MMAN

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 11 | 62 | 67 | <u>70</u> | 69 | 68 |
| B | 29 | 78 | 60 | <u>52</u> | 45 | 37 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 20% |
| B | 80% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMAN | 56 |

MMAS

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 17 | 23 | 25 | <u>27</u> | 35 | 64 |
| B | 35 | 21 | 23 | <u>25</u> | 32 | 60 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 70% |
| B | 30% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMAS | 26 |

MMBT

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 07 | 20 | 22 | <u>24</u> | 29 | 47 |
| B | 25 | 22 | 24 | <u>26</u> | 32 | 49 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 30% |
| B | 70% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMBT | 25 |

MMCB

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 72 | 59 | <u>52</u> | 46 | 38 |
| B | 20 | 51 | 40 | <u>35</u> | 30 | 25 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCB | 44 |

MMCE

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 13 | 78 | 75 | <u>72</u> | 67 | 60 |
| B | 31 | 40 | 41 | <u>41</u> | 40 | 38 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCE | 57 |

MMCL

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 27 | 28 | <u>30</u> | 37 | 60 |
| B | 20 | 86 | 49 | <u>38</u> | 30 | 23 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCL | 34 |

MMCM

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 27 | 27 | <u>27</u> | 28 | 29 |
| B | 28 | 36 | 33 | <u>31</u> | 28 | 24 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCM | 29 |

MMCN

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 13 | 51 | 41 | <u>36</u> | 31 | 25 |
| B | 31 | 33 | 34 | <u>35</u> | 40 | 51 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCN | 36 |

MMCP

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 16 | 25 | 27 | <u>29</u> | 37 | 62 |
| B | 34 | 34 | 28 | <u>24</u> | 21 | 18 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCP | 27 |

MMCS

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 03 | 31 | 21 | <u>17</u> | 14 | 11 |
| B | 21 | 15 | 16 | <u>17</u> | 23 | 44 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCS | 17 |

MMCS

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 15 | 97 | 75 | <u>65</u> | 55 | 44 |
| B | 33 | 56 | 60 | <u>62</u> | 64 | 67 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCS | 64 |

MMCT

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 77 | 71 | <u>68</u> | 63 | 55 |
| B | 28 | 92 | 63 | <u>52</u> | 44 | 36 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCT | 60 |

MMCU

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 18 | 67 | 47 | <u>41</u> | 42 | 46 |
| B | 36 | 51 | 46 | <u>43</u> | 39 | 33 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCU | 42 |

MMCV

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 15 | 88 | 64 | <u>53</u> | 45 | 36 |
| B | 33 | 33 | 33 | <u>34</u> | 36 | 41 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 30% |
| B | 70% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMCV | 40 |

MM CZ

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 12 | 39 | 33 | <u>30</u> | 27 | 23 |
| B | 30 | 34 | 35 | <u>36</u> | 40 | 50 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MM CZ | 33 |

MMDO

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 03 | 69 | 53 | <u>46</u> | 40 | 32 |
| B | 21 | 82 | 60 | <u>50</u> | 42 | 34 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMDO | 48 |

MMEP

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 54 | 49 | <u>46</u> | 42 | 36 |
| B | 20 | 56 | 56 | <u>55</u> | 52 | 47 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMEP | 51 |

MMGL

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 73 | 80 | <u>85</u> | 85 | 84 |
| B | 20 | 109 | 100 | <u>94</u> | 86 | 75 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 20% |
| B | 80% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMGL | 92 |

MMGL

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 55 | 62 | <u>68</u> | 71 | 77 |
| B | 28 | 55 | 49 | <u>45</u> | 41 | 36 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 25% |
| B | 75% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMGL | 51 |

MMGM

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 68 | 71 | <u>72</u> | 73 | 73 |
| B | 20 | 97 | 79 | <u>70</u> | 61 | 50 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMGM | 71 |

MMHO

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 05 | 86 | 61 | <u>51</u> | 43 | 34 |
| B | 23 | 82 | 82 | <u>82</u> | 79 | 73 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMHO | 67 |

MMIA

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 07 | 57 | 57 | <u>58</u> | 60 | 64 |
| B | 25 | 67 | 57 | <u>52</u> | 46 | 38 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMIA | 55 |

MMLM

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 09 | 54 | 45 | <u>40</u> | 35 | 29 |
| B | 27 | 42 | 45 | <u>48</u> | 58 | 86 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMLM | 44 |

MMLO

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 13 | 20 | 22 | <u>23</u> | 29 | 47 |
| B | 31 | 22 | 24 | <u>25</u> | 28 | 35 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMLO | 24 |

MMLP

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 18 | 42 | 35 | <u>31</u> | 27 | 23 |
| B | 36 | 31 | 33 | <u>35</u> | 40 | 55 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMLP | 33 |

MMLT

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 16 | 47 | 40 | <u>36</u> | 32 | 27 |
| B | 34 | 31 | 30 | <u>30</u> | 29 | 28 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMLT | 33 |

MMMA

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 15 | 43 | 36 | <u>32</u> | 29 | 24 |
| B | 33 | 33 | 35 | <u>37</u> | 43 | 58 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMA | 35 |

MMMD

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 72 | 34 | <u>26</u> | 20 | 15 |
| B | 28 | 24 | 26 | <u>27</u> | 32 | 45 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMD | 27 |

MMMD

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 18 | 84 | 42 | <u>32</u> | 25 | 19 |
| B | 36 | 29 | 31 | <u>33</u> | 39 | 61 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMD | 33 |

MMML

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 32 | 28 | <u>26</u> | 23 | 20 |
| B | 28 | 24 | 25 | <u>27</u> | 32 | 51 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMML | 27 |

MMMM

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 05 | 24 | 19 | <u>17</u> | 15 | 12 |
| B | 23 | 18 | 19 | <u>20</u> | 24 | 39 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMMM | 19 |

MMMT

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 01 | 32 | 30 | <u>29</u> | 26 | 24 |
| B | 19 | 32 | 30 | <u>29</u> | 26 | 23 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMT | 29 |

MMMY

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 11 | 64 | 46 | <u>39</u> | 33 | 27 |
| B | 29 | 64 | 57 | <u>52</u> | 47 | 41 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMY | 46 |

MMMZ

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 08 | 69 | 28 | <u>20</u> | 16 | 11 |
| B | 26 | 16 | 17 | <u>18</u> | 23 | 40 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMMZ | 19 |

MMNL

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 14 | 90 | 53 | <u>41</u> | 33 | 25 |
| B | 32 | 28 | 29 | <u>31</u> | 35 | 45 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMNL | 36 |

MMOX

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 01 | 32 | 31 | <u>30</u> | 28 | 25 |
| B | 19 | 38 | 33 | <u>30</u> | 27 | 23 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 80% |
| B | 20% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMOX | 30 |

MMPA

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 08 | 63 | 57 | <u>53</u> | 48 | 42 |
| B | 26 | 61 | 58 | <u>55</u> | 51 | 44 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 80% |
| B | 20% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPA | 53 |

MMPB

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 17 | 31 | 22 | <u>18</u> | 15 | 12 |
| B | 35 | 17 | 17 | <u>18</u> | 21 | 28 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPB | 18 |

MMPE

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 18 | 84 | 82 | <u>80</u> | 75 | 67 |
| B | 36 | 84 | 81 | <u>78</u> | 72 | 63 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPE | 79 |

MMPN

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 35 | 33 | <u>31</u> | 29 | 26 |
| B | 20 | 60 | 51 | <u>46</u> | 41 | 34 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPN | 39 |

MMPQ

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 27 | 24 | <u>22</u> | 20 | 17 |
| B | 28 | 23 | 22 | <u>21</u> | 20 | 18 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPQ | 22 |

MMPR

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 04 | 65 | 70 | <u>74</u> | 75 | 75 |
| B | 22 | 65 | 61 | <u>58</u> | 54 | 48 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPR | 66 |

MMPS

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 09 | 54 | 44 | <u>39</u> | 35 | 29 |
| B | 27 | 30 | 31 | <u>33</u> | 37 | 49 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMPS | 36 |

MMQT

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 09 | 67 | 61 | <u>57</u> | 52 | 46 |
| B | 27 | 72 | 65 | <u>60</u> | 54 | 47 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMQT | 59 |

MMRX

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 13 | 38 | 37 | <u>37</u> | 34 | 31 |
| B | 31 | 41 | 38 | <u>37</u> | 34 | 30 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMRX | 37 |

MMSD

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 16 | 64 | 53 | <u>47</u> | 41 | 35 |
| B | 34 | 64 | 64 | <u>63</u> | 60 | 56 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMSD | 55 |

MMSL

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 11 | 26 | 26 | <u>27</u> | 29 | 32 |
| B | 29 | 49 | 37 | <u>31</u> | 27 | 22 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMSL | 29 |

MMSP

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 14 | 19 | 20 | <u>21</u> | 25 | 36 |
| B | 32 | 35 | 30 | <u>28</u> | 25 | 21 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMSP | 25 |

MMTC

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 13 | 17 | 18 | <u>19</u> | 24 | 48 |
| B | 31 | 29 | 22 | <u>19</u> | 16 | 13 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMTC | 19 |

MMTG

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 14 | 21 | 29 | <u>39</u> | 59 | 277 |
| B | 32 | 75 | 36 | <u>26</u> | 21 | 16 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMTG | 33 |

MMTJ

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 09 | 67 | 53 | <u>47</u> | 41 | 34 |
| B | 27 | 67 | 65 | <u>63</u> | 60 | 55 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMTJ | 55 |

MMTM

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 13 | 30 | 30 | <u>30</u> | 28 | 26 |
| B | 31 | 28 | 29 | <u>30</u> | 34 | 43 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 70% |
| B | 30% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMTM | 30 |

MMTO

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 15 | 57 | 46 | <u>41</u> | 36 | 30 |
| B | 33 | 55 | 43 | <u>37</u> | 32 | 26 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 75% |
| B | 25% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMTO | 40 |

MMTP

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 05 | 42 | 38 | <u>35</u> | 31 | 26 |
| B | 23 | 39 | 39 | <u>39</u> | 37 | 34 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMTP | 37 |

MMUN

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 12 L | 12 | 13 | <u>14</u> | 17 | 29 |
| B | 30 R | 67 | 23 | <u>16</u> | 12 | 9 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 80% |
| B | 20% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMUN | 14 |

MMUN

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 12 R | 59 | 51 | <u>47</u> | 43 | 37 |
| B | 30 L | 59 | 60 | <u>60</u> | 58 | 55 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 80% |
| B | 20% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMUN | 50 |

MMVA

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 08 | 37 | 30 | <u>26</u> | 23 | 19 |
| B | 26 | 26 | 28 | <u>30</u> | 37 | 62 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMVA | 28 |

MMVR

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 18 | 75 | 33 | <u>24</u> | 19 | 14 |
| B | 36 | 19 | 20 | <u>21</u> | 25 | 38 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 75% |
| B | 25% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMVR | 23 |

MMZC

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 02 | 17 | 18 | <u>20</u> | 25 | 46 |
| B | 20 | 30 | 23 | <u>19</u> | 17 | 14 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMZC | 20 |

MMZH

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 08 | 39 | 28 | <u>23</u> | 19 | 16 |
| B | 26 | 24 | 24 | <u>25</u> | 27 | 32 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 25% |
| B | 75% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMZH | 25 |

MMZO

| Pista | Designador | Capacidad Horaria | | | | |
|-------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | D100% - A0% | D75% - A25% | D50% - A50% | D25% - A75% | D0% - A100% |
| A | 10 | 42 | 34 | <u>29</u> | 25 | 21 |
| B | 28 | 30 | 31 | <u>33</u> | 40 | 61 |

| Pista | Porcentaje de Utilización |
|-------|---------------------------|
| A | 50% |
| B | 50% |

| Aeropuerto | Capacidad Par de Pistas |
|------------|-------------------------|
| MMZO | 31 |