

AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE FAP VELASCO ASTETE – CUZCO (SPZO)

AREA DE CONTROL TERMINAL - TMA CUSCO										
4. SERVICIO / DEPENDENCIA ATS -DISTINTIVO DE LLAMADA DE RADIO FRECUENCIA.										
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN (APP)</td> <td style="width: 25%;">CUSCO APROXIMACIÓN</td> <td style="width: 25%;">120.6 MHZ.</td> </tr> <tr> <td>TORRE DE CONTROL (TWR)</td> <td>CUSCO TORRE</td> <td>118.1 MHZ.</td> </tr> <tr> <td>CONTROL DE LA CIRCULACIÓN EN LA SUPERFICIE</td> <td>CUSCO SUPERFICIE</td> <td>121.9 MHZ.</td> </tr> </table>	DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN (APP)	CUSCO APROXIMACIÓN	120.6 MHZ.	TORRE DE CONTROL (TWR)	CUSCO TORRE	118.1 MHZ.	CONTROL DE LA CIRCULACIÓN EN LA SUPERFICIE	CUSCO SUPERFICIE	121.9 MHZ.	
DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN (APP)	CUSCO APROXIMACIÓN	120.6 MHZ.								
TORRE DE CONTROL (TWR)	CUSCO TORRE	118.1 MHZ.								
CONTROL DE LA CIRCULACIÓN EN LA SUPERFICIE	CUSCO SUPERFICIE	121.9 MHZ.								
5. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y APROXIMACIÓN.										
VOR/DME ZCO (Cusco) 114.9 MHz CH 96X VOR/DME URC (Urcos) 115.6 MHz CH 103X										
6. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO										
<p>6.1 Debido a la configuración topográfica del aeródromo de Cusco, de su Area de ascenso en el despegue y de su área de aproximación final:</p> <p>a) Los despegues se realizarán desde la RWY 10 y;</p> <p>b) Los aterrizajes se realizarán en la RWY 28.</p>	<p>6.3.2 Se han diseñado los siguientes procedimientos de aproximación en circuito a la pista 28:</p> <p>a. Descenso Charlie</p> <p>b. Descenso Delta</p>									
<p>6.2 Se requiere VOR / DME para efectuar los procedimientos de vuelo por Instrumentos en el TMA Cusco.</p>	<p>6.3.3 En ambos procedimientos: Charlie y Delta :</p>									
<p>6.3 Procedimientos de Aproximación por Instrumentos.</p> <p>6.3.1 Por los motivos antes expuestos, la RWY 28 no se encuentra convenientemente situada para establecer Procedimientos de Aproximación por Instrumentos que cumplan con los criterios de alineación para una aproximación directa. Por lo tanto, los descensos se deben efectuar en vuelo IFR hasta un punto desde el cual se realiza la transición al vuelo VFR.</p>	<p>a) Se requiere DME.</p> <p>b) Circular por el sur del aeródromo.</p> <p>c) El área de maniobras visuales coincide con la Zona de Tránsito del Aeródromo (ATZ).</p> <p>d) Está prohibido circular a la RWY 10.</p> <p>e) IAS máximo de espera 220 KT por debajo de FL230.</p>									
INTERSECCIONES										
<p>CEMIL 13°14'22.92"S / 070°38'58.92"W</p> <p>TILPA 13°41'52.08"S / 072°53'12.12"W</p> <p>DARKI 13°27'04.84"S / 072°52'22.70"W</p> <p>DONKI 13°55'53.00"S / 072°25'45.00"W</p> <p>ERODI 13°49'49.00"S / 072°52'23.00"W</p> <p>ESNOB 13°30'47.00"S / 071°16'26.00"W</p> <p>GAXUN 13°05'59.96"S / 072°47'08.85"W</p> <p>ILMOX 14°35'39.84"S / 070°50'39.84"W</p> <p>KIMOR 13°36'08.00"S / 071°43'58.00"W</p> <p>LITOT 14°47'35.88"S / 071°48'52.92"W</p> <p>MORVI 13°40'59.00"S / 072°28'33.00"W</p> <p>MUMKI 13°41'29.00"S / 071°27'23.00"W</p> <p>TOMIX 13°33'09.00"S / 071°21'51.12"W</p>										