

AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE FAP ALEJANDRO VELASCO ASTETE – CUSCO (SPZO)

ÁREA DE CONTROL TERMINAL - TMA CUSCO

<p>→ 4. SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO - DEPENDENCIA ATS - DISTINTIVO DE LLAMADA DE RADIO FRECUENCIA →</p>	<p>7. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO</p>
<p>En el TMA CUSCO se proporciona el Servicio de Control de Aproximación y Control de Aeródromo por:</p> <p>CUSCO APP (Cusco Aproximación): 120.6 MHz CUSCO TWR (Cusco Torre): 118.1 MHz CUSCO SMC (Cusco Superficie): 121.9 MHz</p>	<p>7.1 Procedimientos de Salidas Normalizadas por Instrumentos (SID)</p> <p>En el TMA CUSCO se han establecido las salidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CEMIL 3F - ILMOX 3F - LITOT 2F - ERODI 2 - TILPA 1F - RWY 10 GAXUN 1B (RNP) - CEMIL 3G - ILMOX 3G - LITOT 2G - AND1 - TAUJA THREE.LITOT - TAUJA THREE.ILMOX - TAUJA THREE.GAXUN - TAUJA THREE.TILPA - TAUJA THREE.CEMIL
<p>→ 5. AERÓDROMO, RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y APROXIMACIÓN.</p> <p>CUSCO - TENIENTE FAP ALEJANDRO VELASCO ASTETE</p> <p>VOR/DME ZCO (Cusco) 114.9 MHz CH 96X VOR/DME URC (Urcos) 115.6 MHz CH 103X</p>	<p>7.2 Procedimientos de Llegadas Normalizadas por Instrumentos (STAR)</p> <p>En el TMA CUSCO se han establecido las llegadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CEMIL 3A - ILMOX 3A - LITOT 2A - TILPA 1A - DARKI 1A - DARKI 1B - RNAV DARKI 1C - CEMIL 3B - ILMOX 3B - LITOT 2B
<p>6. PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS</p>	
<p>6.1 Debido a la configuración topográfica del aeródromo de Cusco, de su Área de ascenso en el despegue y de su área de aproximación final:</p> <p>a) Los despegues se realizarán desde la RWY 10 y; b) Los aterrizajes se realizarán en la RWY 28.</p>	
<p>6.2 Se requiere VOR/DME para efectuar los procedimientos de vuelo por Instrumentos en el TMA Cusco.</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 FR hasta un punto desde el cual se realiza la transición al vuelo VFR.</p> <p>6.3.2 Se han diseñado los siguientes procedimientos de aproximación en circuito a la pista 28:</p> <p>a. Descenso Charlie b. Descenso Delta → c. RNP RWY 28 (AR) → d. RNP RWY 28 (AR) URCOS</p> <p>6.3.3 En ambos procedimientos: Charlie y Delta :</p> <p>a) Se requiere DME. b) Circular por el sur del aeródromo. c) El área de maniobras visuales coincide con la Zona de tránsito del Aeródromo (ATZ). d) Está prohibido circular a la RWY 10. e) IAS máximo de espera 220 KT por debajo de FL230.</p>	<p>8. INTERSECCIONES</p> <p>CEMIL 13°14'22.92"S - 070°38'58.92"W TILPA 13°41'52.08"S - 072°53'12.12"W DARKI 13°27'04.84"S - 072°52'22.70"W DONKI 13°55'53.00"S - 072°25'45.00"W ERODI 13°49'49.00"S - 072°52'23.00"W ESNOB 13°30'47.00"S - 071°16'26.00"W GAXUN 13°05'59.96"S - 072°47'08.85"W ILMOX 14°35'39.84"S - 070°50'39.84"W KIMOR 13°36'08.00"S - 071°43'58.00"W LITOT 14°47'35.88"S - 071°48'52.92"W MORVI 13°40'59.00"S - 072°28'33.00"W MUMKI 13°41'29.00"S - 071°27'23.00"W TOMIX 13°33'09.00"S - 071°21'51.12"W</p>