

DATOS DEL AEROPUERTO

Nombre del Aeropuerto: **Cedros (CED) (MMCD)**

Ubicado: **Mazapil, Zacatecas**

Operación: **VFR Diurno**

Elevación: **1676 m / 5500 ft**

Orientación de Pista: **06/24**

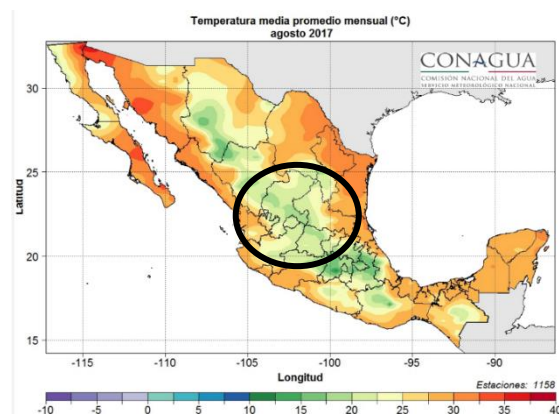
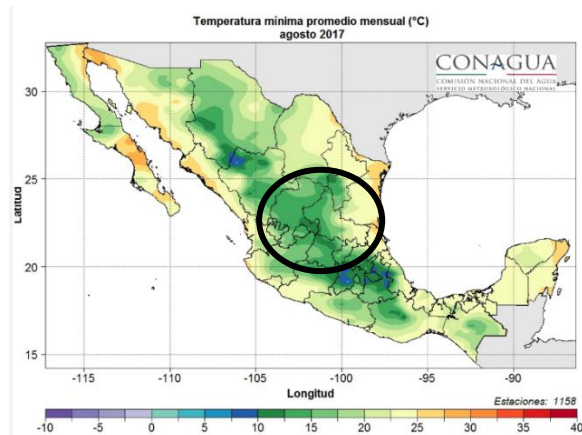
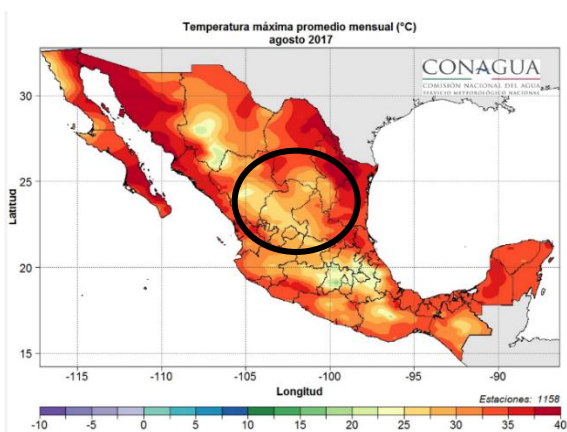
Longitud: **2000 mts / 6561 ft**

Ancho de Pista: **30 mts / 98 ft**

Coordenadas mitad de la Pista: **24°38'6" N 101°47'50" W**


Frecuencia Cedros: **VHF 122.8 MHZ (OPERACIONES CEDROS)**

DATOS DEL CLIMA



En el Municipio de Mazapil, Zacatecas se tiene una temperatura promedio máxima de 31º C centígrados, una temperatura mínima de 2º grados y temperatura media de 22º a 11º C, los meses de lluvia son entre Octubre-Mayo y los meses secos son Junio-Septiembre.

Se tiene vientos predominantes de los 330º (NW) y llegando en ocasiones vientos 030º (NE) con una velocidad entre 5 y 10 nudos.

	PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)	JIO-01-2017 REV.2 25-11-19
		06-AGO-17

Durante los últimos 3 meses la formación de niebla ha sido del 0%.

DATOS DE OPERACIÓN

Por políticas de TAR para esta operación solo el **Capitán** será el responsable de aterrizar y despegar en dicha pista.

PLAN DE VUELO

Los datos ingresados en el Plan de Vuelo será la información que se establecerá oficialmente para esta operación al aeropuerto, el cual **no** puede sufrir cambios como (combustible extra o algún otra no descrita en dicho plan), esto derivado a que ya se tiene contemplado el consumo requerido.

UNICOM

En caso de no lograr comunicación con operaciones cedros (122.8 MHZ) alcance 20 y 30 nm, efectuar procedimiento UNICOM con se describe a continuación

Sera importante en la transmisión de uso común (**UNICOM VHF 122.8 MHZ**) lo siguiente:

Trasmitir las diferentes posiciones de la aeronave cuando se entre en espacio aéreo no controlado (comunicación con operaciones cedros , identificación del avión, altitud, rumbo) en cuanto se abandone dicho espacio (controlador mencione que se encuentra en espacio aéreo no controlado aproximadamente a 20000 pies y descendiendo), cabe mencionar que se viene volando a una altitud de 28000 a 33000 pies) llegando a los 15000 ft realizar notificación, y 10000 ft notificar posición, así mismo se notificará cuando se esté sobre pista, sobre inicial a cabecera 06 o 24, realizando básico, en aproximación final y desalojando pista, así mismo durante todo el vuelo en espacio aéreo no controlable verificar TCAS y trafico visuales.

En despegue se dará aviso saliendo de plataforma, entrando a posición de despegue, despegando y cruzando los 10000 ft y 15000 ft, hasta tener autorización de tráfico aéreo para entrar en espacio superior (espacio aéreo controlado).

POLITICA NEWMONT

De acuerdo a los protocolos de NEWMONT se harán prueba de alcoholímetro al llegar y no habrá servicio de bebidas alcohólicas en estos vuelos.

NOTA 1: Como el aeródromo cedros no se encuentra en la base de datos de la FMS esto pudiera activa al EGPWS (TERRAIN).

NOTA 2: En aproximación final próximo a cabecera 06 tener precaución:

- **Tanque de agua al lado derecho del centro de pista a una distancia aproximada de 400 mts.**
- **Se tienen cable de luz de manera perpendicular a la cabecera 06 a una distancia aproximada de 200 mts.**

Al salir del espacio aéreo controlable es importante se utiliza una mínima de altitud, lo cual deberá ser **GRID MORA** correspondientes y teniendo el campo a la vista o condiciones **VMC** descender a la altitud de tránsito.

Emparejamiento de pilotos en base a su experiencia

Adicionalmente a los requisitos de contratación se tienen combinaciones de experiencia operacional que se indican en la tabla. La responsabilidad de su aplicación es de la Jefatura de Tripulaciones al programar y hacer los cambios necesarios para que se respete el emparejamiento de pilotos de esta sección.

La Jefatura de Tripulaciones notificara a los Pilotos cuando se cumpla alguno de los supuestos descritos en la tabla anterior mediante cualquier medio y se puedan tomar las medidas necesarias para la seguridad del vuelo, como complemento se tiene el sistema Agentis el cual ayuda a la validación y advertencia de esta combinación en cabina

	Capitanes con menos 300 horas al mando ERJ145	Capitanes con más 300 horas al mando ERJ145	Primeros oficiales de nuevo ingreso con menos de 300 horas en el equipo	Primeros oficiales con más de 300 horas en el equipo
Capitanes con menos de 300 horas al mando en ERJ145	No Aplica	No Aplica	NO AUTORIZADO	AUTORIZADO
Capitanes con más 300 horas al mando en ERJ145	No Aplica	No Aplica	AUTORIZADO	AUTORIZADO
Primeros oficiales de nuevo ingreso con más de 300 horas en el equipo	AUTORIZADO	AUTORIZADO	No Aplica	No Aplica
Primeros oficiales con menos de 300 horas en el equipo	NO AUTORIZADO	AUTORIZADO	No Aplica	No Aplica

PATRON DE TRANSITO

Se recomienda entrar por la pista 24 si las condiciones de viento lo permiten.



INFORMACIÓN DE LA RUTA

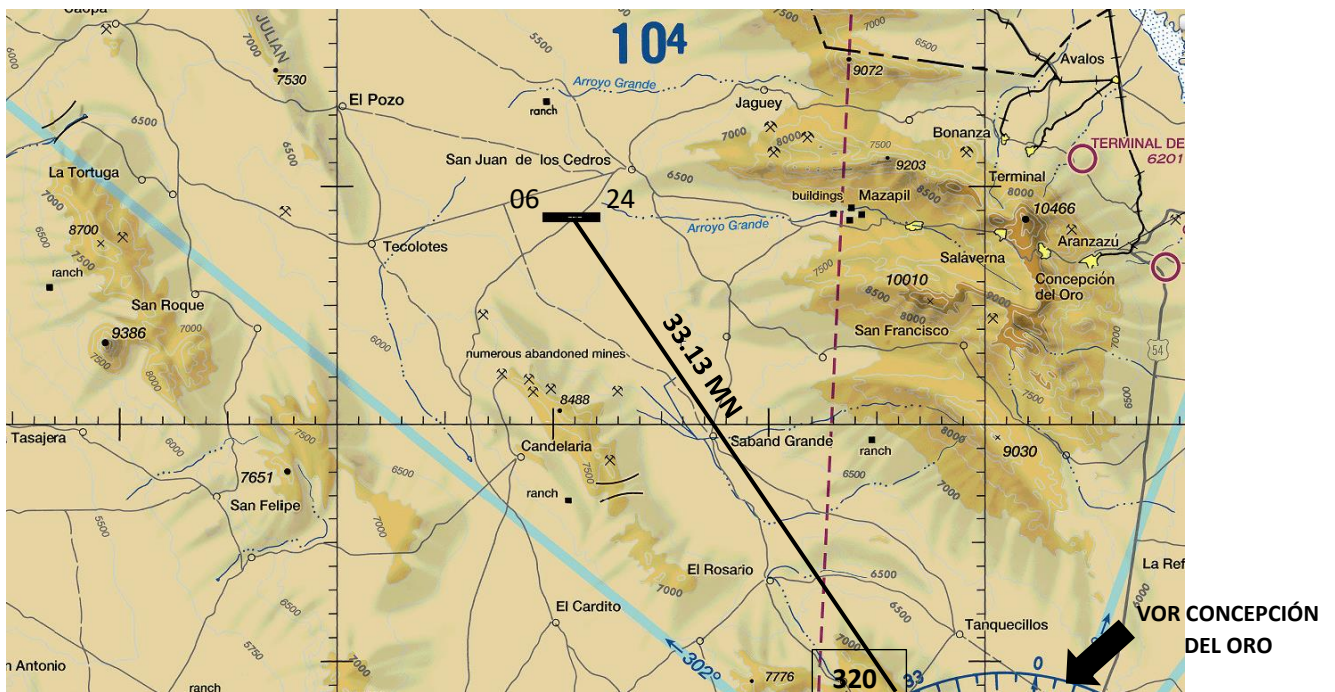
Rutas programadas hacia la estación Cedros:

QRO, SLP, AGU, TRC, MTY. Teniendo los días Lunes, Martes y Jueves

NAVEGACIÓN

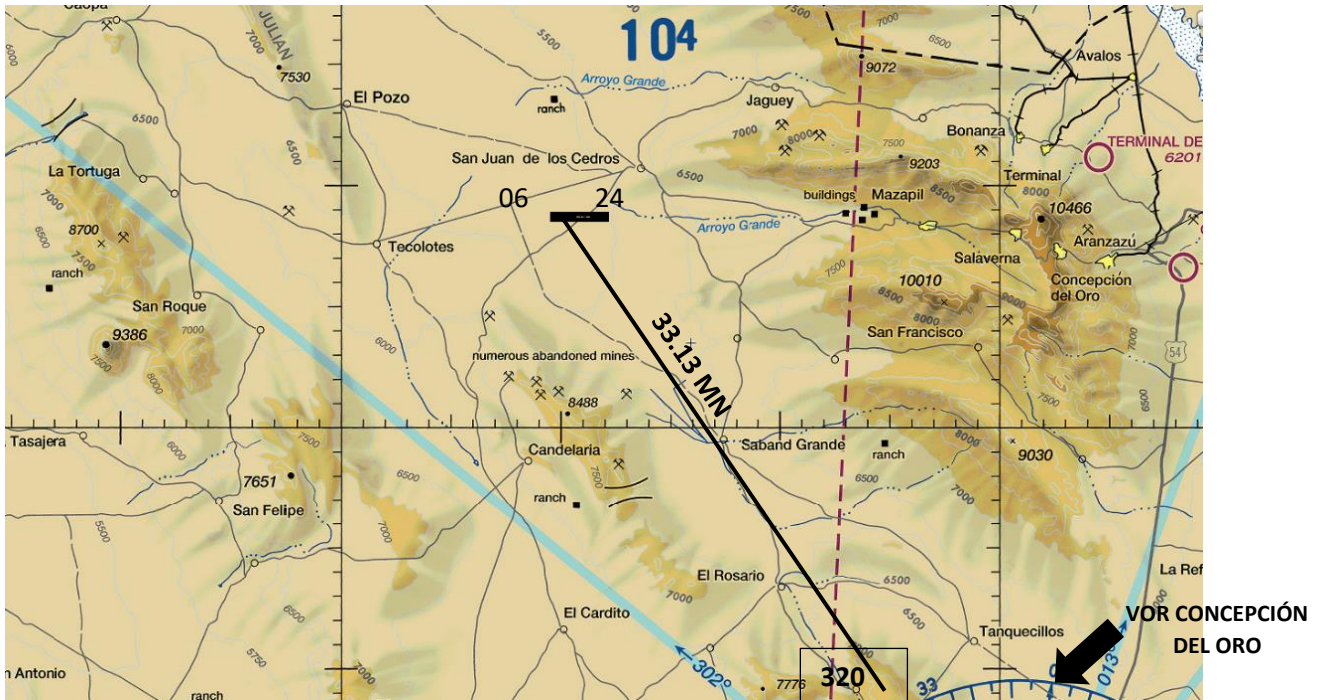
SAN LUIS POTOSI:

Saliendo del aeropuerto MMSP en la Radial 338º del VOR SLP (117.2 MHZ) hacia VOR CDR (117.1 MHZ) por la aerovía UJ40 (pasando los puntos de reporte DUPMI y ALOVO) posteriormente del VOR CDR tomar la Radial 320º hacia la pista de Cedros (MMCD) a 33.13 MN.



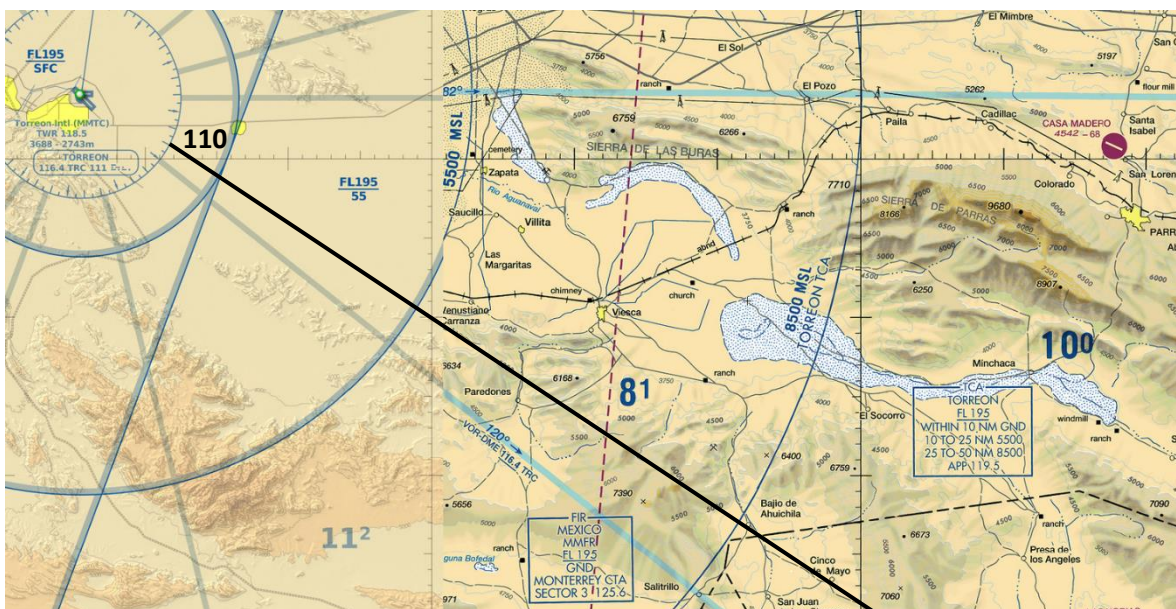
AGUASCALIENTES:

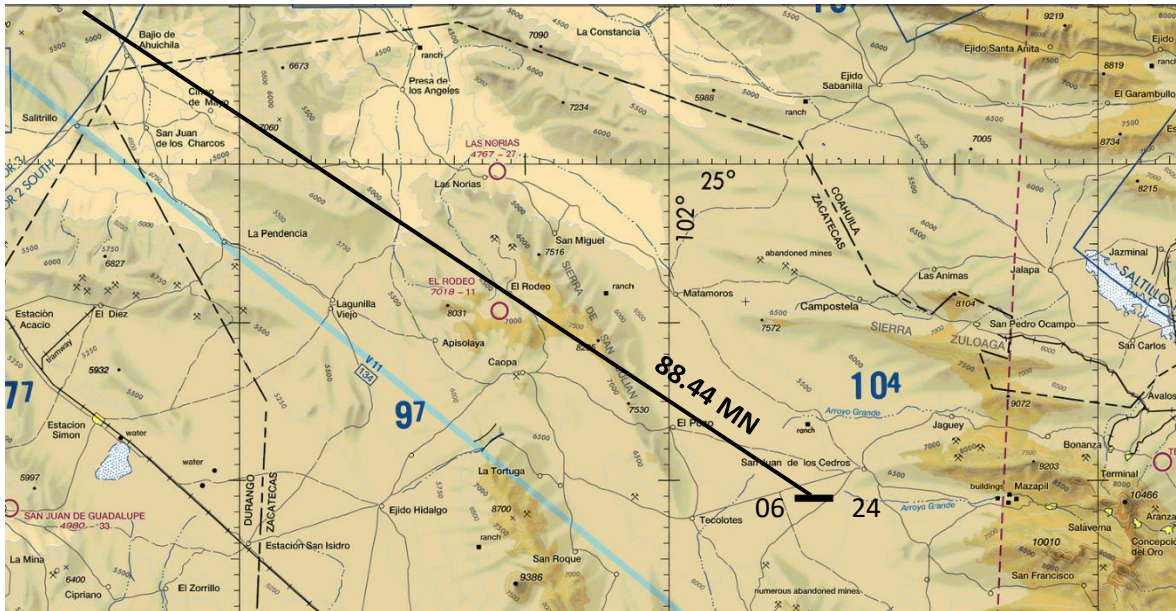
Saliendo del aeropuerto MMAS en la Radial 009º del VOR AGU (113.6 MHz) hacia el VOR CDR (117.1 MHz) por la aerovía UJ11 (pasando por los puntos de reporte GABLI, LLANO, IDEAL y URVIK) posteriormente del VOR CDR (117.1 MHz) tomar la Radial 320º hacia la pista de Cedros (MMCD) a 33.13 MN.



TORREÓN:

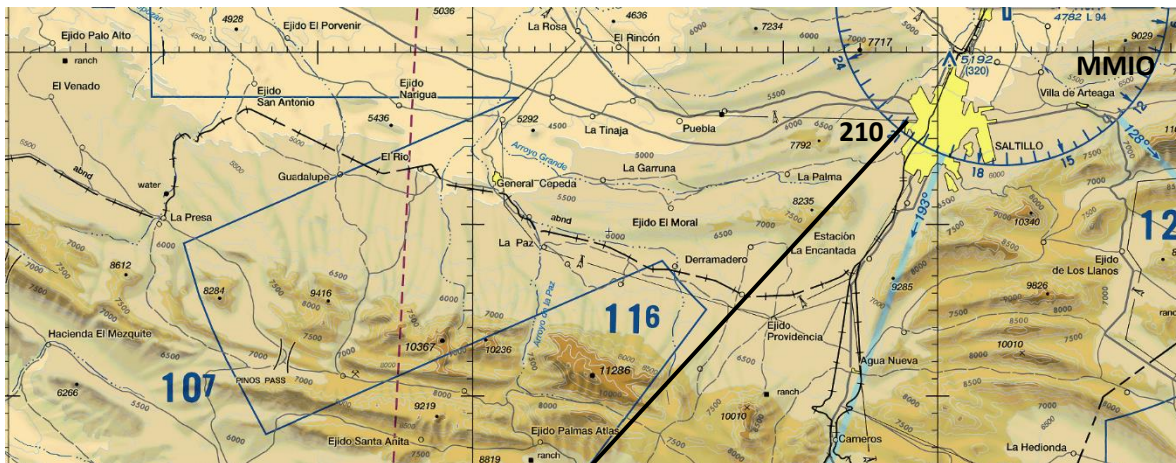
Saliendo del aeropuerto MMTTC en la Radial 110º del VOR TRC (116.4 MHz) hacia la pista de Cedros (MMCD) a 88.44 MN.

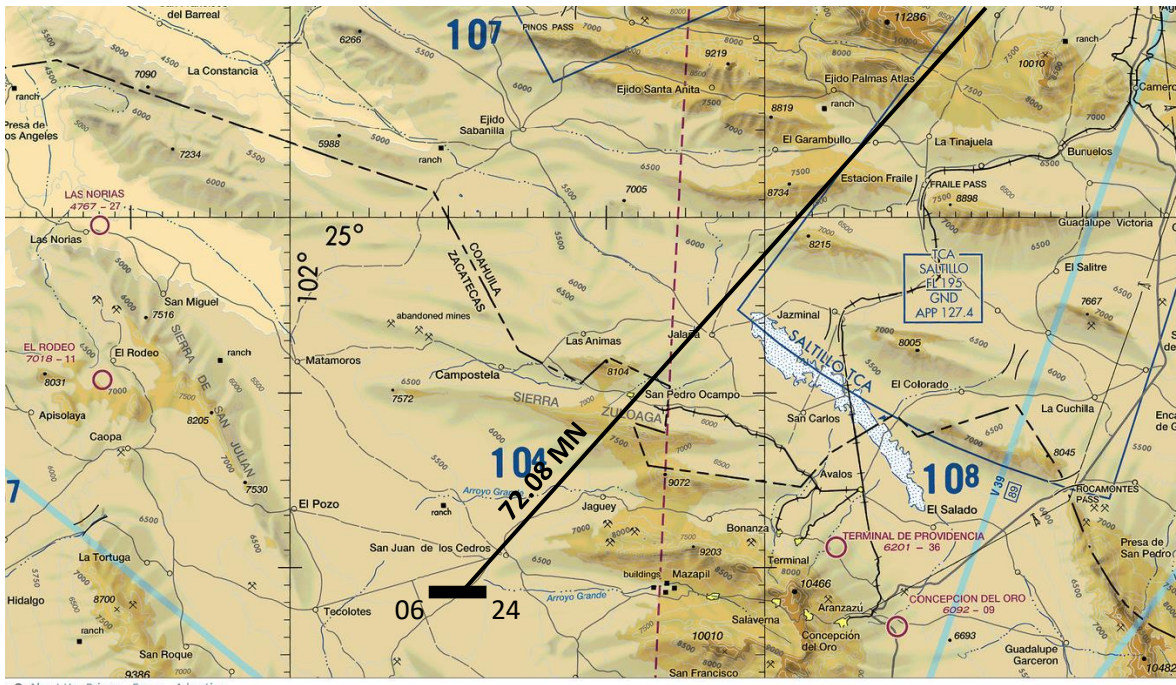




ADN ó MONTERREY RUMBO SALTILLO:

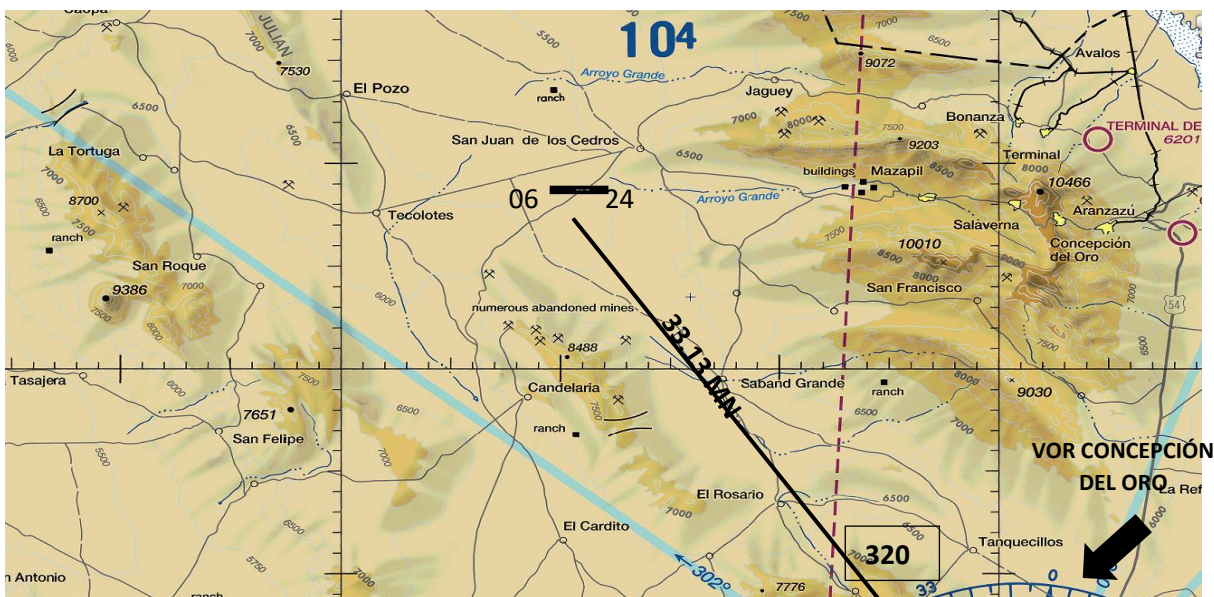
Saliendo del aeropuerto MMAD ó MMMY en la Radial 246° del VOR MTY (114.7 MHz) en la aerovía UJ10 hacia el VOR SLW (116.1 MHz) posteriormente tomar la Radial 210° del VOR SLW (116.1 MHz) hacia la pista de Cedros (MMCD) a 72.08 MN.



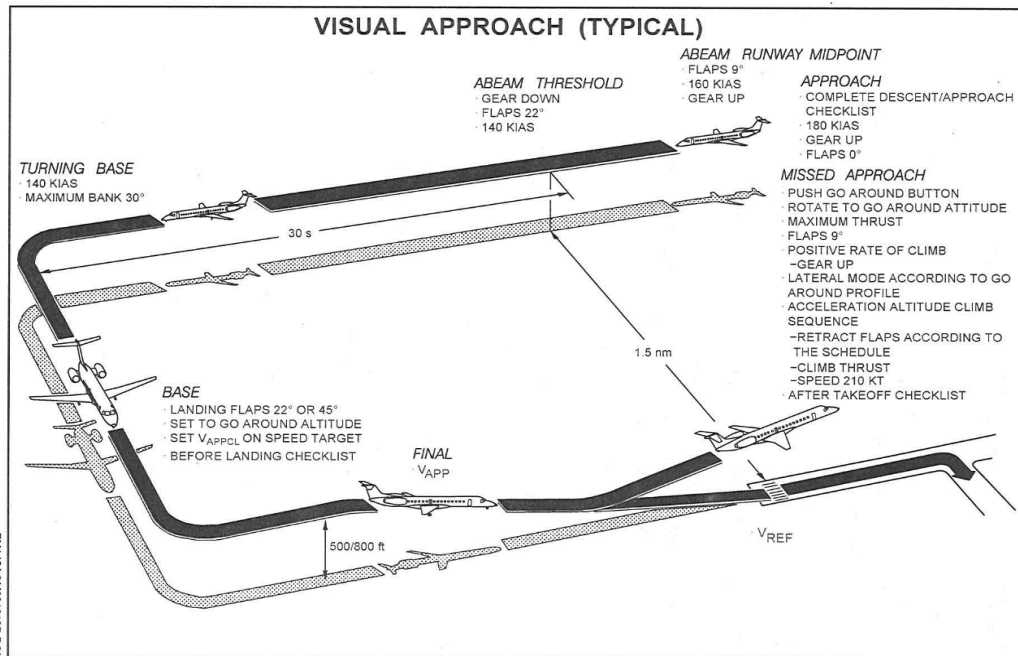


MONTERREY RUMBO CEDROS

Saliendo del aeropuerto MMMY en la Radial 213º del VOR MTY (114.7 MHZ) hacia VOR CDR (117.1 MHZ) por la aerovía UJ11 (pasando los puntos de reporte URTOB y BEROS) posteriormente del VOR CDR tomar la Radial 320º hacia la pista de Cedros (MMCD) a 33.13 MN.



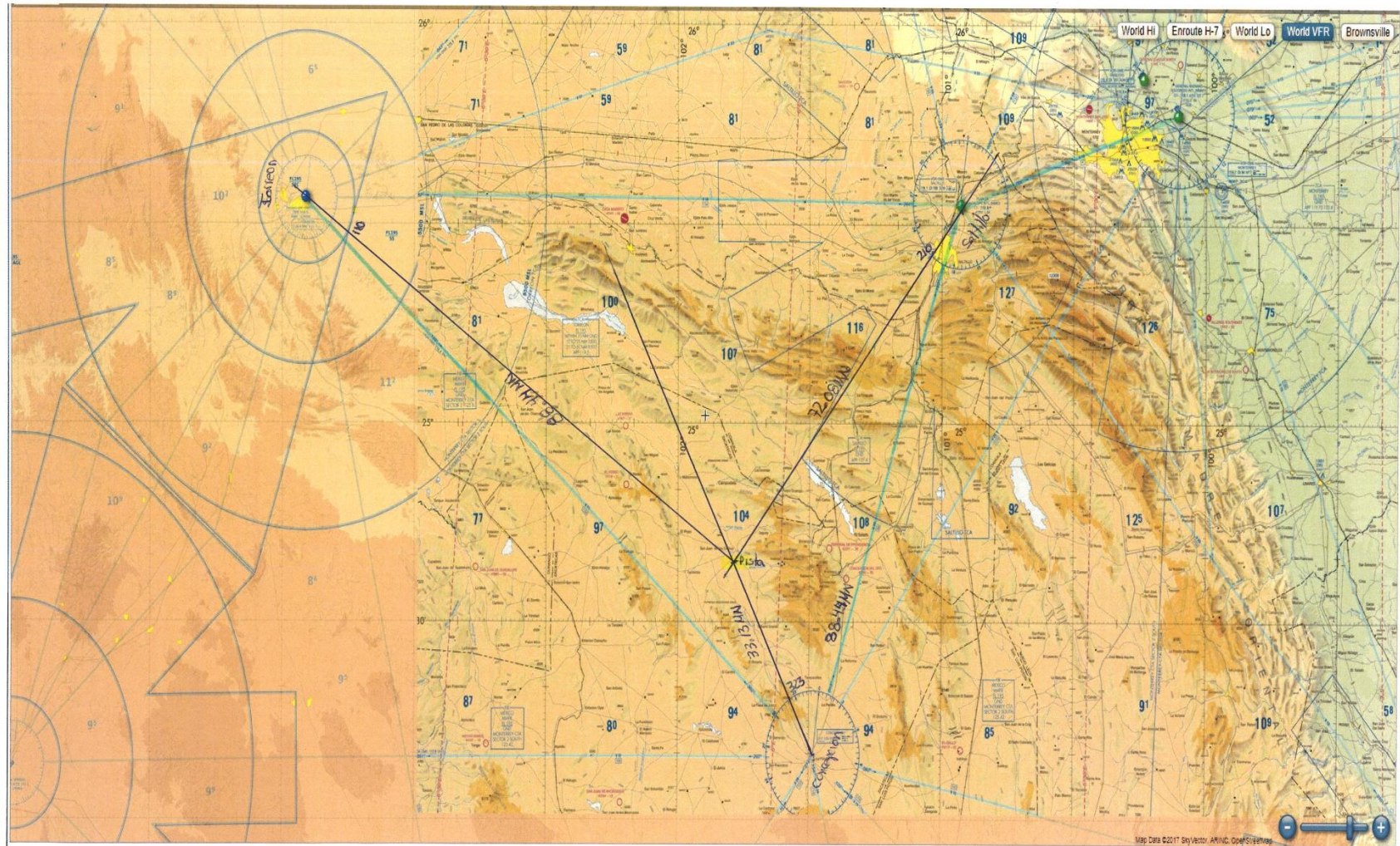
Con la pista a la vista, efectúe una aproximación visual con tránsito normal a una altura de 1500 AGL (pista 06) y 2000 AGL (pista 24), intercepte Básico o efectúe una aproximación directa a la pista en uso, según sea el caso.



El Manual de Procedimientos Estándares de Operación (SOP) en su sección 3-35-10 páginas 13 a la 28, contiene la información de aproximaciones visuales en condición normal o con un motor inoperativo.

DESPEGUE

Cuando se realice el despegue de CED (MMCD) será por condiciones visuales y antes de entrar a espacio controlado y empezar vuelo por instrumentos se deberá contactar con Centro Monterrey en la frecuencia 127.4 sector 3 para asignación de aerovía y proceder con plan de vuelo y activar transponder en código 2000 hasta no recibir código transponder por CTA.



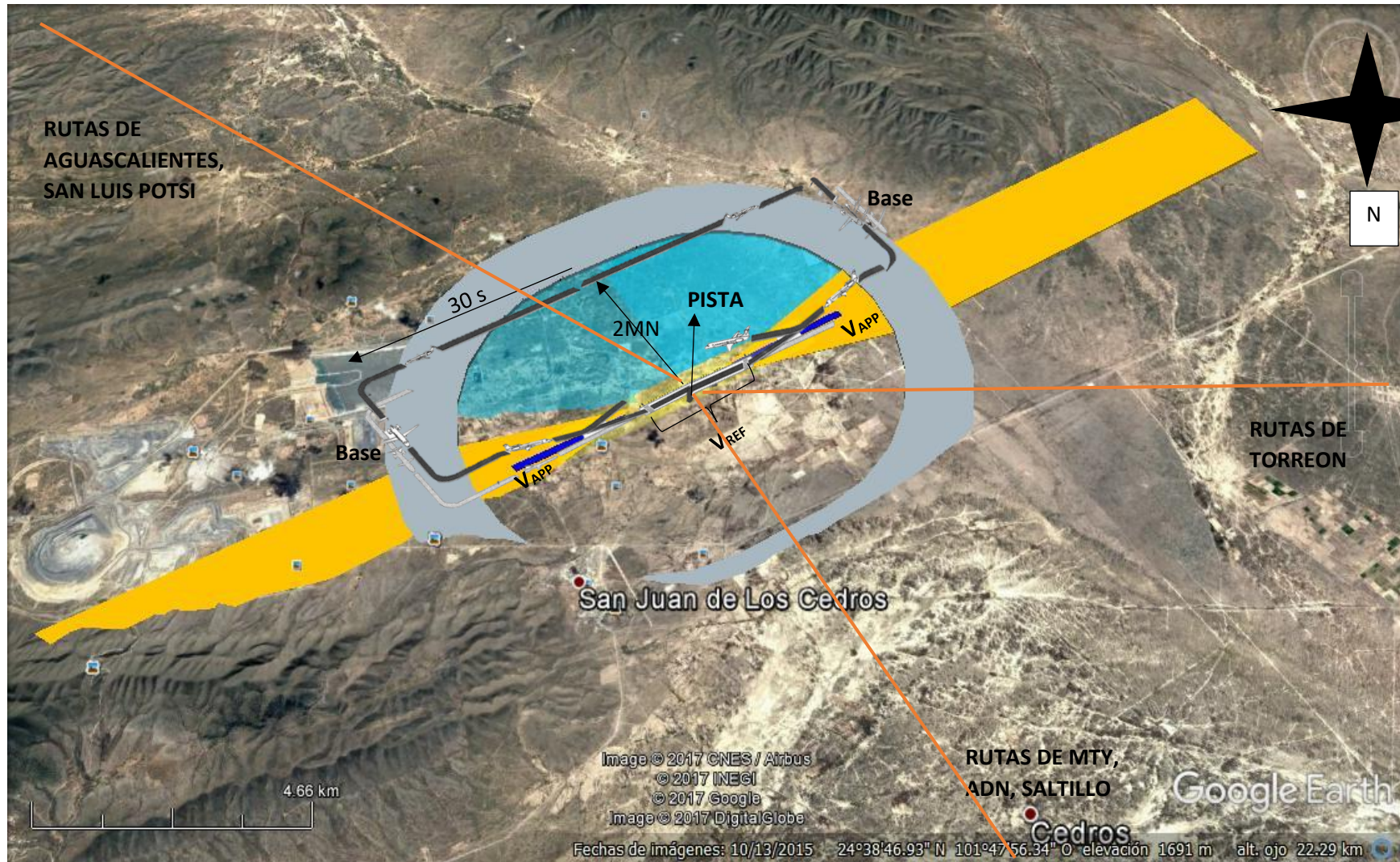


Ilustración 1 Superficies de Aproximación y despegue para la Pista 06-24

REFERENCIA AIRE DE PISTA



FOTOGRAFIAS





**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1
30-07-19
06-AGO-17

ANALISIS DE PISTA

CEDROS -Z056 24 SPECIAL

A/C **AUTO**

OAT °C	DRY - 1 FLP CHNL INOP			DRY - EAI VLV INOP OPEN			Flaps		
	Flaps 9			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
39	3533^12	3742^16	3809^18	3522^12	3732^16	3800^18			
34	3585^13	3797^17	3867^19	3575^13	3787^17	3857^18			
32	3635^13	3851^18	3923^19	3625^13	3840^18	3913^19			
30	3684^14	3902^19	3976^20	3674^14	3892^18	3966^20			
28	3732^15	3952^19	4027^21	3723^15	3942^19	4017^21			
26	3784^16	4007^20	4083^22	3775^15	3997^20	4073^21			
24	3836^16	4061^21	4139^22	3826^16	4051^21	4129^22			
22	3885^17	4113^22	4191^23	3869^17	4096^21	4174^23			
20	3924^18	4153^22	4232^24	3902^17	4132^22	4210^23			
18	3945^18	4176^23	4255^24	3936^18	4167^22	4246^24			
10	3956^18	4188^23	4267^24	3946^18	4178^23	4257^24			
0	3999^19	4234^24	4312^25	3873^18	4084^22	4153^24			
-10	4050^20	4290^25	4362^26	4011^20	4245^24	4317^26			
	4104^21	4342^26	4416^27	4088^21	4321^26	4395^27			
	High QNH	+100	per .10"	High QNH	+90	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH	-150	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-1470	Engine A/I ON		+0	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-1470	Wing A/I ON		+0	Wing A/I ON		

OAT °C	WET - 1 FLP CHNL INOP			WET - EAI VLV INOP OPEN			Flaps		
	Flaps 9			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3456^96	3706^5	3790^8	3450^96	3698^5	3782^8			
36	3505^96	3758^6	3844^9	3498^96	3750^6	3836^9			
34	3552^96	3807^6	3895^9	3545^96	3800^6	3887^9			
32	3597^97	3856^7	3945^10	3591^97	3848^7	3937^10			
30	3643^97	3904^7	3994^10	3637^97	3897^7	3986^10			
28	3692^98	3956^7	4047^11	3685^97	3949^7	4040^11			
26	3743^98	4009^8	4101^11	3736^98	4001^8	4093^11			
24	3733F99	4056^8	4149^12	3711F99	4042^8	4135^12			
22	3818^99	4091^9	4185^12	3802^99	4073^9	4167^12			
20	3835^99	4111^9	4206^13	3829^99	4104^9	4199^13			
18	3847^0	4124^10	4219^13	3841^0	4117^10	4212^13			
10	3894^1	4176^11	4273^15	3762^1	4038^12	4128^15			
0	3950^3	4240^13	4335^17	3914^3	4202^13	4294^17			
-10	4013^5	4307^15	4401^19	3996^5	4288^15	4382^19			
	High QNH	+110	per .10"	High QNH	+100	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH	-150	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-1370	Engine A/I ON		+0	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-1370	Wing A/I ON		+0	Wing A/I ON		

OAT °C	LEVEL 1 CONTAM			LEVEL 2 CONTAM			LEVEL 3 CONTAM		
	Flaps 22			Flaps 22			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
28			3186^88			3021^90			3138^93
26			3076^89			3072^90			3189^93
24			2947^90			3116^91			3234^93
22			3015^90			3148^91			3268^94
20			3167^90			3167^91			3289^94
18			3206^90			3180^92			3303^95
16			3250^90			3193^92			3318^95
14			3292^91			3207^92			3333^95
12			3331^91			3221^93			3348^95
10			3375^91			3235^93			3362^96
0		3092^90	3583^93			3303^94			3438^97
-10		3230^92	3653^94			3382^96			3530^99
-20		3483^93	3864^96	2664^91	3468^98	3633^0			
-30		3747^95	4082^97	3044^90	3563^99	3744^2			
	High QNH	+80	per .10"	High QNH	+100	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-590	per .10"	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		+0	Engine A/I ON		-1340	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		+0	Wing A/I ON		-1340	Wing A/I ON		

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope -1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1
30-07-19
06-AGO-17

CEDROS

-Z056 24

SPECIAL

Engine Failure Procedure

CLIMB AT	VIA	REACHING	OR	TURN	FLAP RETRACT	HOLD
		RWY END		RT H320	6500'	

A/C	AUTO	ALT TO-1 - DRY RWY			ALT TO-1 - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit
OAT °C	N1%	Flaps 9			Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
38	88.8	3450 [^] 10	3664 [^] 15	3736 [^] 16	3414 [^] 95	3656 [^] 4	3736D 8	4247
36	89.1	3502 [^] 11	3717 [^] 15	3791 [^] 17	3462 [^] 95	3708 [^] 5	3791D 8	4331
34	89.4	3549 [^] 12	3768 [^] 16	3843 [^] 18	3509 [^] 96	3758 [^] 5	3843D 8	4409
32	89.7	3597 [^] 12	3818 [^] 17	3894 [^] 18	3554 [^] 96	3806 [^] 6	3893 [^] 9	4486
30	89.9	3644 [^] 13	3868 [^] 18	3945 [^] 19	3599 [^] 96	3854 [^] 6	3941 [^] 9	4567
28	89.9	3692 [^] 14	3919 [^] 18	3997 [^] 20	3648 [^] 97	3905 [^] 7	3994 [^] 10	4654
26	89.9	3740 [^] 14	3969 [^] 19	4048 [^] 21	3566F98	3957 [^] 7	4046 [^] 10	4741
24	90.0	3778 [^] 15	4010 [^] 20	4089 [^] 21	3524F98	3998 [^] 7	4088 [^] 11	4817
22	90.0	3803 [^] 15	4037 [^] 20	4117 [^] 22	3588F99	4021 [^] 8	4113 [^] 11	4828
20	90.0	3816 [^] 16	4050 [^] 20	4130 [^] 22	3715F98	4035 [^] 8	4127 [^] 11	4830
18	89.7	3826 [^] 16	4062 [^] 20	4142 [^] 22	3781 [^] 99	4047 [^] 9	4139 [^] 12	4832
10	88.5	3869 [^] 17	4109 [^] 21	4190 [^] 23	3826 [^] 0	4097 [^] 10	4190D13	4837
0	86.9	3924 [^] 18	4166 [^] 22	4249 [^] 24	3881 [^] 2	4158 [^] 12	4249D15	4838
-10	85.3	3979 [^] 19	4226 [^] 24	4310 [^] 25	3940 [^] 3	4223 [^] 14	4310D17	4833
-20	83.7	4035 [^] 20	4286 [^] 25	4370 [^] 26	4001 [^] 5	4286D16	4370D19	4832
-30	82.0	4092 [^] 21	4347 [^] 26	4424 [^] 27	4063 [^] 7	4347D18	4424D21	4826
		High QNH	+100 per .10"				Engine A/I ON	-1130
		Low QNH	-140 per .10"				Wing A/I ON	-1130

A/C	AUTO	TO - DRY RWY			TO - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit
OAT °C	N1%	Flaps 9			Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
38	93.8	3533 [^] 12	3742 [^] 16	3809 [^] 18	3456 [^] 96	3706 [^] 5	3790 [^] 8	4248
36	93.8	3585 [^] 13	3797 [^] 17	3867 [^] 19	3505 [^] 96	3758 [^] 6	3844 [^] 9	4332
34	93.8	3635 [^] 13	3851 [^] 18	3923 [^] 19	3552 [^] 96	3807 [^] 6	3895 [^] 9	4411
32	93.8	3684 [^] 14	3902 [^] 19	3976 [^] 20	3597 [^] 97	3856 [^] 7	3945 [^] 10	4489
30	93.7	3732 [^] 15	3952 [^] 19	4027 [^] 21	3643 [^] 97	3904 [^] 7	3994 [^] 10	4570
28	93.7	3784 [^] 16	4007 [^] 20	4083 [^] 22	3692 [^] 98	3956 [^] 7	4047 [^] 11	4656
26	93.7	3836 [^] 16	4061 [^] 21	4139 [^] 22	3743 [^] 98	4009 [^] 8	4101 [^] 11	4742
24	93.6	3885 [^] 17	4113 [^] 22	4191 [^] 23	3733F99	4056 [^] 8	4149 [^] 12	4820
22	93.4	3924 [^] 18	4153 [^] 22	4232 [^] 24	3818 [^] 99	4091 [^] 9	4185 [^] 12	4831
20	93.2	3945 [^] 18	4176 [^] 23	4255 [^] 24	3835 [^] 99	4111 [^] 9	4206 [^] 13	4833
18	92.9	3956 [^] 18	4188 [^] 23	4267 [^] 24	3847 [^] 0	4124 [^] 10	4219 [^] 13	4834
10	91.7	3999 [^] 19	4234 [^] 24	4312 [^] 25	3894 [^] 1	4176 [^] 11	4273 [^] 15	4839
0	90.1	4050 [^] 20	4290 [^] 25	4362 [^] 26	3950 [^] 3	4240 [^] 13	4335 [^] 17	4839
-10	88.4	4104 [^] 21	4342 [^] 26	4416 [^] 27	4013 [^] 5	4307 [^] 15	4401 [^] 19	4834
-20	86.7	4160 [^] 22	4396 [^] 27	4472 [^] 28	4077 [^] 7	4373 [^] 17	4469 [^] 21	4833
-30	85.0	4216 [^] 23	4449 [^] 28	4526 [^] 29	4143 [^] 9	4440 [^] 20	4526D23	4828
		High QNH	+100 per .10"				Engine A/I ON	-1470
		Low QNH	-140 per .10"				Wing A/I ON	-1470

A/C	AUTO	TO - DRY RWY - OPT V2					
OAT °C	N1%	Flaps 9					
		-10T	+0	+10H	+20H		
38	93.8	3533 [^] 12-12-23	3742 [^] 16-16-27	3809 [^] 18-18-28	3874 [^] 19-19-29		
36	93.8	3585 [^] 13-13-24	3797 [^] 17-17-28	3867 [^] 19-19-29	3933 [^] 20-20-30		
34	93.8	3635 [^] 13-13-25	3851 [^] 18-18-29	3923 [^] 19-19-30	3989 [^] 21-21-31		
32	93.8	3684 [^] 14-14-26	3902 [^] 19-19-29	3976 [^] 20-20-31	4044 [^] 21-21-32		
30	93.7	3732 [^] 15-15-27	3952 [^] 19-19-30	4027 [^] 21-21-31	4099 [^] 22-22-33		
28	93.7	3784 [^] 16-16-27	4007 [^] 20-20-31	4083 [^] 22-22-32	4158 [^] 23-23-33		
26	93.7	3836 [^] 16-16-28	4061 [^] 21-21-32	4139 [^] 22-22-33	4216 [^] 24-24-34		
24	93.6	3885 [^] 17-17-29	4113 [^] 22-22-33	4191 [^] 23-23-34	4269 [^] 24-24-35		
22	93.4	3924 [^] 18-18-30	4153 [^] 22-22-33	4232 [^] 24-24-35	4309 [^] 25-25-36		
20	93.2	3945 [^] 18-18-30	4176 [^] 23-23-34	4255 [^] 24-24-35	4329 [^] 26-26-36		
18	92.9	3956 [^] 18-18-30	4188 [^] 23-23-34	4267 [^] 24-24-35	4340 [^] 26-26-36		
10	91.7	3999 [^] 19-19-31	4234 [^] 24-24-35	4312 [^] 25-25-36	4385 [^] 27-27-37		
0	90.1	4050 [^] 20-20-32	4290 [^] 25-25-35	4362 [^] 26-26-37	4437 [^] 27-27-38		
-10	88.4	4104 [^] 21-21-33	4342 [^] 26-26-36	4416 [^] 27-27-37	4491 [^] 28-28-39		
-20	86.7	4160 [^] 22-22-34	4396 [^] 27-27-37	4472 [^] 28-28-38	4549 [^] 29-29-39		
-30	85.0	4216 [^] 23-23-34	4449 [^] 28-28-38	4526 [^] 29-29-39	4604 [^] 30-30-40		
		High QNH	+100 per .10"			Engine A/I ON	-1470
		Low QNH	-140 per .10"			Wing A/I ON	-1470

ALL DATA BASED ON TO UNLESS OTHERWISE NOTED

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope -1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1
30-07-19
06-AGO-17

CEDROS -Z056 06 SPECIAL

A/C **AUTO**

OAT °C	DRY - 1 FLP CHNL INOP			DRY - EAI VLV INOP OPEN					
	Flaps 9			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3311 [^] 7	3461 [^] 10	3509 [^] 11	3303 [^] 7	3453 [^] 10	3502 [^] 11			
36	3362 [^] 8	3515 [^] 11	3564 [^] 12	3354 [^] 8	3508 [^] 11	3556 [^] 12			
34	3411 [^] 9	3568 [^] 12	3618 [^] 13	3403 [^] 8	3560 [^] 12	3610 [^] 13			
32	3459 [^] 9	3618 [^] 13	3669 [^] 14	3450 [^] 9	3610 [^] 13	3661 [^] 14			
30	3507 [^] 10	3668 [^] 14	3720 [^] 15	3498 [^] 10	3660 [^] 13	3712 [^] 14			
28	3559 [^] 11	3723 [^] 14	3776 [^] 15	3550 [^] 11	3715 [^] 14	3769 [^] 15			
26	3610 [^] 12	3777 [^] 15	3832 [^] 16	3601 [^] 11	3769 [^] 15	3824 [^] 16			
24	3655 [^] 12	3825 [^] 16	3880 [^] 17	3641 [^] 12	3810 [^] 16	3865 [^] 17			
22	3690 [^] 13	3858 [^] 16	3913 [^] 18	3671 [^] 13	3839 [^] 16	3893 [^] 17			
20	3706 [^] 13	3874 [^] 17	3929 [^] 18	3699 [^] 13	3867 [^] 17	3921 [^] 18			
18	3715 [^] 13	3883 [^] 17	3937 [^] 18	3707 [^] 13	3875 [^] 17	3930 [^] 18			
10	3748 [^] 14	3917 [^] 18	3972 [^] 19	3594 [^] 12	3746 [^] 16	3792 [^] 16			
0	3785 [^] 15	3955 [^] 18	4009 [^] 19	3743 [^] 14	3910 [^] 18	3963 [^] 19			
-10	3826 [^] 16	3996 [^] 19	4050 [^] 20	3807 [^] 16	3976 [^] 19	4028 [^] 20			
	High QNH	+90	per .10"	High QNH	+90	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-130	per .10"	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-1690	Engine A/I ON		+0	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-1690	Wing A/I ON		+0	Wing A/I ON		

OAT °C	WET - 1 FLP CHNL INOP			WET - EAI VLV INOP OPEN					
	Flaps 9			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3295 [^] 98	3461D 8	3509D11	3288 [^] 98	3453D 8	3502D11			
36	3343 [^] 99	3515D 8	3564D11	3337 [^] 99	3508D 8	3556D11			
34	3390 [^] 99	3568D 9	3618D12	3383 [^] 99	3560D 9	3610D12			
32	3434 [^] 0	3618D 9	3669D12	3428 [^] 99	3610D 9	3661D12			
30	3479 [^] 0	3668D10	3720D13	3472 [^] 0	3660D 9	3712D13			
28	3527 [^] 0	3723D10	3776D13	3520 [^] 0	3715D10	3769D13			
26	3575 [^] 1	3777D10	3832D14	3568 [^] 1	3769D10	3824D13			
24	3617 [^] 1	3825D11	3880D14	3606 [^] 1	3810D11	3865D14			
22	3648 [^] 2	3858D12	3913D15	3633 [^] 2	3839D11	3893D15			
20	3666 [^] 2	3874D12	3929D15	3660 [^] 2	3867D12	3921D15			
18	3676 [^] 3	3883D13	3937D16	3670 [^] 3	3875D12	3930D16			
10	3718 [^] 4	3917D14	3972D17	3577 [^] 5	3746D15	3792D18			
0	3765 [^] 6	3955D16	4009D19	3727 [^] 6	3910D16	3963D19			
-10	3817 [^] 8	3996D18	4050D21	3800 [^] 8	3976D18	4028D21			
	High QNH	+90	per .10"	High QNH	+90	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-130	per .10"	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-1690	Engine A/I ON		+0	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-1690	Wing A/I ON		+0	Wing A/I ON		

OAT °C	LEVEL 1 CONTAM			LEVEL 2 CONTAM			LEVEL 3 CONTAM		
	Flaps 22			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
28		3345 [^] 90	3445 [^] 93		3039 [^] 95	3141 [^] 98			
26		3393 [^] 90	3496 [^] 93		3079 [^] 96	3188 [^] 98			
24		3435 [^] 91	3543 [^] 94		3118 [^] 96	3231 [^] 99			
22		3467 [^] 91	3578 [^] 94		3156 [^] 97	3261 [^] 99			
20		3487 [^] 92	3600 [^] 95		3184 [^] 97	3278 [^] 0			
18		3500 [^] 92	3614 [^] 95		3199 [^] 97	3289 [^] 0			
16		3513 [^] 92	3630 [^] 95		3210 [^] 98	3300 [^] 0			
14		3527 [^] 93	3644 [^] 96		3220 [^] 98	3311 [^] 1			
12		3542 [^] 93	3660 [^] 96		3230 [^] 98	3322 [^] 1			
10		3557 [^] 93	3675 [^] 96		3242 [^] 98	3334 [^] 1			
0		3626 [^] 95	3742 [^] 98		3292 [^] 0	3386 [^] 3			
-10		3705 [^] 97	3808 [^] 0		3349 [^] 2	3447 [^] 5			
-20		2842 [^] 92	3775 [^] 98		3409 [^] 4	3511 [^] 7			
-30		3299 [^] 92	3841 [^] 0	3922 [^] 4	2986F98	3471 [^] 5	3576 [^] 8		
	High QNH	+100	per .10"	High QNH	+90	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-130	per .10"	Low QNH	-120	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-1350	Engine A/I ON		-1300	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-1350	Wing A/I ON		-1300	Wing A/I ON		

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope +1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1
30-07-19
06-AGO-17

CEDROS -Z056 06 SPECIAL

Engine Failure Procedure

CLIMB AT	VIA	REACHING	OR	TURN	FLAP RETRACT	HOLD
V2		RWY END		LT H310	6500'	

OAT °C	ALT TO-1 - DRY RWY			ALT TO-1 - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit	
	N1%	Flaps 9			Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	-10T	+0		+10H
38	88.8	3261^6	3415^9	3465^10	3254^97	3415D 7	3465D10	4247
36	89.1	3311^7	3468^10	3519^11	3300^98	3468D 7	3519D10	4331
34	89.4	3358^7	3520^11	3571^12	3346^98	3520D 7	3571D10	4409
32	89.7	3403^8	3568^12	3622^13	3389^99	3568D 8	3622D11	4486
30	89.9	3449^9	3618^12	3672^14	3433^99	3618D 8	3672D11	4567
28	89.9	3498^10	3671^13	3727^14	3480^99	3671D 9	3727D12	4654
26	89.9	3545^10	3724^14	3780^15	3527^0	3724D 9	3780D12	4741
24	90.0	3584^11	3765^15	3822^16	3564^0	3765D10	3822D13	4817
22	90.0	3605^11	3788^15	3845^16	3585^1	3788D10	3845D13	4828
20	90.0	3616^11	3797^15	3854^16	3596^1	3797D10	3854D14	4830
18	89.7	3625^12	3806^15	3863^17	3606^1	3806D11	3863D14	4832
10	88.5	3661^12	3840^16	3898^17	3647^3	3840D12	3898D15	4837
0	86.9	3702^13	3879^17	3937^18	3695^4	3879D14	3937D17	4838
-10	85.3	3743^14	3922^18	3979^19	3743D 6	3922D16	3979D19	4833
-20	83.7	3785^15	3964^19	4022^20	3785D 8	3964D18	4022D21	4832
-30	82.0	3825^16	4006^19	4063^20	3825D10	4006D20	4063D22	4826
High QNH		+90 per .10"			Engine A/I ON			-1560
Low QNH		-130 per .10"			Wing A/I ON			-1560

OAT °C	TO - DRY RWY			TO - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit	
	N1%	Flaps 9			Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	-10T	+0		+10H
38	93.8	3311^7	3461^10	3509^11	3295^98	3461D 8	3509D11	4248
36	93.8	3362^8	3515^11	3564^12	3343^99	3515D 8	3564D11	4332
34	93.8	3411^9	3568^12	3618^13	3390^99	3568D 9	3618D12	4411
32	93.8	3459^9	3618^13	3669^14	3434^0	3618D 9	3669D12	4489
30	93.7	3507^10	3668^14	3720^15	3479^0	3668D10	3720D13	4570
28	93.7	3559^11	3723^14	3776^15	3527^0	3723D10	3776D13	4656
26	93.7	3610^12	3777^15	3832^16	3575^1	3777D10	3832D14	4742
24	93.6	3655^12	3825^16	3880^17	3617^1	3825D11	3880D14	4820
22	93.4	3690^13	3858^16	3913^18	3648^2	3858D12	3913D15	4831
20	93.2	3706^13	3874^17	3929^18	3666^2	3874D12	3929D15	4833
18	92.9	3715^13	3883^17	3937^18	3676^3	3883D13	3937D16	4834
10	91.7	3748^14	3917^18	3972^19	3718^4	3917D14	3972D17	4839
0	90.1	3785^15	3955^18	4009^19	3765^6	3955D16	4009D19	4839
-10	88.4	3826^16	3996^19	4050^20	3817^8	3996D18	4050D21	4834
-20	86.7	3868^17	4039^20	4091^21	3868D10	4039D20	4091D22	4833
-30	85.0	3909^17	4078^21	4130^22	3909D12	4078D22	4130D23	4828
High QNH		+90 per .10"			Engine A/I ON			-1690
Low QNH		-130 per .10"			Wing A/I ON			-1690

OAT °C	TO - DRY RWY - OPT V2					
	N1%	Flaps 9				
		-10T	+0	+10H	+20H	
38	93.8	3311^7-7-19	3461^10-10-22	3509^11-11-23	3556^12-12-24	
36	93.8	3362^8-8-20	3515^11-11-23	3564^12-12-24	3612^13-13-25	
34	93.8	3411^9-9-21	3568^12-12-24	3618^13-13-25	3667^14-14-25	
32	93.8	3459^9-9-22	3618^13-13-25	3669^14-14-26	3719^15-15-26	
30	93.7	3507^10-10-23	3668^14-14-26	3720^15-15-26	3771^16-16-27	
28	93.7	3559^11-11-24	3723^14-14-26	3776^15-15-27	3828^17-17-28	
26	93.7	3610^12-12-25	3777^15-15-27	3832^16-16-28	3885^17-17-29	
24	93.6	3655^12-12-25	3825^16-16-28	3880^17-17-29	3934^18-18-30	
22	93.4	3690^13-13-26	3858^16-16-29	3913^18-18-30	3966^19-19-30	
20	93.2	3706^13-13-26	3874^17-17-29	3929^18-18-30	3982^19-19-31	
18	92.9	3715^13-13-26	3883^17-17-29	3937^18-18-30	3990^19-19-31	
10	91.7	3748^14-14-27	3917^18-18-30	3972^19-19-31	4024^20-20-31	
0	90.1	3785^15-15-27	3955^18-18-30	4009^19-19-31	4060^20-20-32	
-10	88.4	3826^16-16-28	3996^19-19-31	4050^20-20-32	4101^21-21-33	
-20	86.7	3868^17-17-29	4039^20-20-32	4091^21-21-32	4140^22-22-33	
-30	85.0	3909^17-17-30	4078^21-21-32	4130^22-22-33	4177^23-23-34	
High QNH		+90 per .10"			Engine A/I ON	-1690
Low QNH		-130 per .10"			Wing A/I ON	-1690

ALL DATA BASED ON TO UNLESS OTHERWISE NOTED

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope +1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1

30-07-19

06-AGO-17

CEDROS -Z056 24 SPECIAL

A/C **AUTO**

OAT °C	DRY - 1 FLP CHNL INOP			DRY - EAI VLV INOP OPEN					
	Flaps 9			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3509 ^{^11}	3717 ^{^16}	3787 ^{^17}	3500 ^{^11}	3708 ^{^16}	3779 ^{^17}			
36	3560 ^{^12}	3772 ^{^17}	3844 ^{^18}	3552 ^{^12}	3763 ^{^16}	3835 ^{^18}			
34	3610 ^{^13}	3824 ^{^17}	3898 ^{^19}	3601 ^{^13}	3816 ^{^17}	3889 ^{^19}			
32	3658 ^{^14}	3875 ^{^18}	3949 ^{^20}	3648 ^{^13}	3866 ^{^18}	3941 ^{^19}			
30	3706 ^{^14}	3925 ^{^19}	4001 ^{^20}	3694 ^{^14}	3917 ^{^19}	3993 ^{^20}			
28	3754 ^{^15}	3980 ^{^20}	4056 ^{^21}	3743 ^{^15}	3971 ^{^19}	4047 ^{^21}			
26	3803 ^{^16}	4035 ^{^20}	4112 ^{^22}	3791 ^{^15}	4026 ^{^20}	4103 ^{^22}			
24	3855 ^{^16}	4084 ^{^21}	4163 ^{^23}	3841 ^{^16}	4076 ^{^21}	4154 ^{^22}			
22	3894 ^{^17}	4124 ^{^22}	4203 ^{^23}	3887 ^{^17}	4115 ^{^22}	4195 ^{^23}			
20	3915 ^{^18}	4145 ^{^22}	4224 ^{^24}	3907 ^{^17}	4137 ^{^22}	4216 ^{^23}			
18	3925 ^{^18}	4157 ^{^22}	4235 ^{^24}	3917 ^{^18}	4149 ^{^22}	4228 ^{^24}			
10	3967 ^{^19}	4202 ^{^23}	4282 ^{^25}	3838 ^{^17}	4054 ^{^22}	4123 ^{^23}			
0	4018 ^{^20}	4258 ^{^24}	4333 ^{^26}	3980 ^{^19}	4216 ^{^24}	4289 ^{^25}			
-10	4073 ^{^21}	4313 ^{^25}	4387 ^{^27}	4056 ^{^21}	4293 ^{^25}	4366 ^{^26}			
	High QNH	+100 per .10"		High QNH	+90 per .10"		High QNH	per .10"	
	Low QNH	-140 per .10"		Low QNH	-150 per .10"		Low QNH	per .10"	
	Engine A/I ON	-1480		Engine A/I ON	+0		Engine A/I ON		
	Wing A/I ON	-1480		Wing A/I ON	+0		Wing A/I ON		

OAT °C	WET - 1 FLP CHNL INOP			WET - EAI VLV INOP OPEN					
	Flaps 9			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3432 ^{^95}	3680 ^{^5}	3767 ^{^8}	3427 ^{^95}	3674 ^{^5}	3759 ^{^8}			
36	3480 ^{^95}	3733 ^{^5}	3819 ^{^8}	3475 ^{^95}	3726 ^{^5}	3812 ^{^8}			
34	3527 ^{^96}	3782 ^{^6}	3870 ^{^9}	3522 ^{^96}	3776 ^{^5}	3863 ^{^9}			
32	3572 ^{^96}	3830 ^{^6}	3918 ^{^9}	3566 ^{^96}	3824 ^{^6}	3912 ^{^9}			
30	3617 ^{^96}	3878 ^{^6}	3968 ^{^10}	3612 ^{^96}	3871 ^{^6}	3961 ^{^10}			
28	3554F97	3929 ^{^7}	4020 ^{^10}	3525F97	3924 ^{^7}	4014 ^{^10}			
26	3386F99	3982 ^{^7}	4073 ^{^10}	3358F99	3975 ^{^7}	4067 ^{^10}			
24	3292F99	4028 ^{^8}	4121 ^{^11}	3269F99	4022 ^{^8}	4115 ^{^11}			
22	3475F99	4061 ^{^8}	4156 ^{^12}	3449F99	4056 ^{^8}	4150 ^{^12}			
20	3686F99	4081 ^{^9}	4176 ^{^12}	3660F99	4075 ^{^9}	4170 ^{^12}			
18	3818 ^{^99}	4093 ^{^9}	4189 ^{^13}	3799F99	4088 ^{^9}	4183 ^{^12}			
10	3864 ^{^0}	4145 ^{^11}	4242 ^{^14}	3730 ^{^1}	4008 ^{^11}	4097 ^{^14}			
0	3921 ^{^2}	4208 ^{^13}	4306 ^{^16}	3884 ^{^2}	4171 ^{^13}	4266 ^{^16}			
-10	3982 ^{^4}	4276 ^{^15}	4371 ^{^18}	3966 ^{^4}	4259 ^{^15}	4353 ^{^18}			
	High QNH	+110 per .10"		High QNH	+100 per .10"		High QNH	per .10"	
	Low QNH	-140 per .10"		Low QNH	-150 per .10"		Low QNH	per .10"	
	Engine A/I ON	-1370		Engine A/I ON	-10		Engine A/I ON		
	Wing A/I ON	-1370		Wing A/I ON	-10		Wing A/I ON		

OAT °C	LEVEL 1 CONTAM			LEVEL 2 CONTAM			LEVEL 3 CONTAM			
	Flaps			Flaps 22			Flaps			
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
28						2788 ^{^94}				
26						2817 ^{^95}				
24						2858 ^{^95}				
22						2670 ^{^93}			2909 ^{^95}	
20						2699 ^{^93}			2951 ^{^96}	
18						2718 ^{^94}			2980 ^{^96}	
16						2744 ^{^94}			3012 ^{^96}	
14						2772 ^{^94}			3046 ^{^96}	
12						2801 ^{^94}			3078 ^{^96}	
10						2829 ^{^94}			3113 ^{^96}	
0						2984 ^{^95}			3281 ^{^97}	
-10						3162 ^{^96}			3490 ^{^98}	
-20						3303 ^{^97}			3567 ^{^0}	
-30						2697 ^{^92}			3514 ^{^99}	3688 ^{^2}
	High QNH	per .10"		High QNH	+90 per .10"		High QNH	per .10"		
	Low QNH	per .10"		Low QNH	-160 per .10"		Low QNH	per .10"		
	Engine A/I ON			Engine A/I ON	-120		Engine A/I ON			
	Wing A/I ON			Wing A/I ON	-120		Wing A/I ON			

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope -1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1
30-07-19
06-AGO-17

CEDROS -Z056 24 SPECIAL

Engine Failure Procedure

CLIMB AT	VIA	REACHING	OR	TURN	FLAP RETRACT	HOLD
		RWY END		RT H320	6500'	

A/C	AUTO	ALT TO-1 - DRY RWY			ALT TO-1 - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit
OAT °C	N1%	Flaps 9			Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
38	88.8	3424^10	3637^14	3710^16	3389^94	3631^4	3710D 7	4247
36	89.1	3474^10	3690^15	3764^16	3437^95	3682^4	3764D 7	4331
34	89.4	3522^11	3741^16	3816^17	3483^95	3731^5	3816D 8	4409
32	89.7	3570^12	3791^16	3866^18	3528^95	3779^5	3866^8	4486
30	89.9	3616^12	3840^17	3917^19	3545F96	3826^6	3914^9	4567
28	89.9	3664^13	3891^18	3968^19	3417F97	3877^6	3966^9	4654
26	89.9	3711^14	3940^18	4019^20	3275F98	3928^6	4018^10	4741
24	90.0	3749^14	3981^19	4060^21	3186F99	3969^7	4060^10	4817
22	90.0	3774^15	4007^19	4087^21	3271F99	3993^7	4084^10	4828
20	90.0	3786^15	4021^20	4100^21	3427F99	4006^8	4097^11	4830
18	89.7	3797^15	4032^20	4113^21	3557F99	4018^8	4110^11	4832
10	88.5	3840^16	4078^21	4160^22	3798^99	4068^9	4160D13	4837
0	86.9	3893^17	4136^22	4219^23	3851^1	4128^11	4219D14	4838
-10	85.3	3948^18	4196^23	4280^25	3910^3	4193^13	4280D16	4833
-20	83.7	4004^19	4255^24	4340^26	3971^5	4255D15	4340D19	4832
-30	82.0	4061^20	4316^25	4396^27	4033^7	4316D17	4396D21	4826
		High QNH	+100	per .10"			Engine A/I ON	-1100
		Low QNH	-140	per .10"			Wing A/I ON	-1100

A/C	AUTO	TO-1 - DRY RWY			TO-1 - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit
OAT °C	N1%	Flaps 9			Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
38	92.1	3509^11	3717^16	3787^17	3432^95	3680^5	3767^8	4247
36	92.5	3560^12	3772^17	3844^18	3480^95	3733^5	3819^8	4331
34	92.8	3610^13	3824^17	3898^19	3527^96	3782^6	3870^9	4409
32	93.1	3658^14	3875^18	3949^20	3572^96	3830^6	3918^9	4486
30	93.4	3706^14	3925^19	4001^20	3617^96	3878^6	3968^10	4567
28	93.6	3754^15	3980^20	4056^21	3554F97	3929^7	4020^10	4654
26	93.8	3803^16	4035^20	4112^22	3386F99	3982^7	4073^10	4741
24	93.8	3855^16	4084^21	4163^23	3292F99	4028^8	4121^11	4817
22	93.5	3894^17	4124^22	4203^23	3475F99	4061^8	4156^12	4828
20	93.3	3915^18	4145^22	4224^24	3686F99	4081^9	4176^12	4830
18	93.0	3925^18	4157^22	4235^24	3818^99	4093^9	4189^13	4832
10	91.7	3967^19	4202^23	4282^25	3864^0	4145^11	4242^14	4837
0	90.1	4018^20	4258^24	4333^26	3921^2	4208^13	4306^16	4838
-10	88.4	4073^21	4313^25	4387^27	3982^4	4276^15	4371^18	4833
-20	86.7	4128^22	4367^26	4442^28	4046^6	4343^17	4439^20	4832
-30	85.0	4183^23	4419^27	4496^29	4111^8	4409^19	4496D22	4826
		High QNH	+100	per .10"			Engine A/I ON	-1480
		Low QNH	-140	per .10"			Wing A/I ON	-1480

A/C	AUTO	TO-1 - DRY RWY - OPT V2				
OAT °C	N1%	Flaps 9				
		-10T	+0	+10H	+20H	
38	92.1	3509^11-11-23	3717^16-16-26	3787^17-17-28	3852^19-19-29	
36	92.5	3560^12-12-24	3772^17-17-27	3844^18-18-28	3910^19-19-30	
34	92.8	3610^13-13-25	3824^17-17-28	3898^19-19-29	3966^20-20-30	
32	93.1	3658^14-14-25	3875^18-18-29	3949^20-20-30	4020^21-21-31	
30	93.4	3706^14-14-26	3925^19-19-30	4001^20-20-31	4074^22-22-32	
28	93.6	3754^15-15-27	3980^20-20-31	4056^21-21-32	4132^22-22-33	
26	93.8	3803^16-16-28	4035^20-20-32	4112^22-22-33	4190^23-23-34	
24	93.8	3855^16-16-29	4084^21-21-32	4163^23-23-34	4242^24-24-35	
22	93.5	3894^17-17-29	4124^22-22-33	4203^23-23-34	4282^25-25-35	
20	93.3	3915^18-18-30	4145^22-22-33	4224^24-24-34	4302^25-25-36	
18	93.0	3925^18-18-30	4157^22-22-33	4235^24-24-35	4312^25-25-36	
10	91.7	3967^19-19-30	4202^23-23-34	4282^25-25-35	4356^26-26-36	
0	90.1	4018^20-20-31	4258^24-24-35	4333^26-26-36	4408^27-27-37	
-10	88.4	4073^21-21-32	4313^25-25-36	4387^27-27-37	4462^28-28-38	
-20	86.7	4128^22-22-33	4367^26-26-37	4442^28-28-38	4519^29-29-39	
-30	85.0	4183^23-23-34	4419^27-27-37	4496^29-29-39	4574^30-30-40	
		High QNH	+100	per .10"	Engine A/I ON	-1480
		Low QNH	-140	per .10"	Wing A/I ON	-1480

ALL DATA BASED ON TO-1 UNLESS OTHERWISE NOTED

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope -1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1
30-07-19
06-AGO-17

CEDROS -Z056 06 SPECIAL

Engine Failure Procedure

CLIMB AT	VIA	REACHING	OR	TURN	FLAP RETRACT	HOLD
V2		RWY END		LT H310	6500'	

A/C	OAT °C	ALT TO-1 - DRY RWY			ALT TO-1 - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit
		Flaps 9			Flaps 9			
	N1%	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
38	88.8	3240^6	3395^9	3446^10	3231^97	3395D 6	3446D 9	4247
36	89.1	3288^6	3448^10	3501^11	3278^97	3448D 6	3501D 9	4331
34	89.4	3335^7	3499^11	3552^12	3322^97	3499D 7	3552D10	4409
32	89.7	3379^8	3548^11	3602^12	3366^98	3548D 7	3602D10	4486
30	89.9	3424^8	3598^12	3652^13	3408^98	3598D 8	3652D11	4567
28	89.9	3473^9	3650^13	3706^14	3455^99	3650D 8	3706D11	4654
26	89.9	3520^10	3703^14	3759^15	3502^99	3703D 9	3759D12	4741
24	90.0	3559^10	3744^14	3801^15	3539^99	3744D 9	3801D12	4817
22	90.0	3580^11	3766^15	3824^16	3560^0	3766D 9	3824D13	4828
20	90.0	3590^11	3775^15	3833^16	3570^0	3775D10	3833D13	4830
18	89.7	3599^11	3783^15	3841^16	3581^1	3783D10	3841D13	4832
10	88.5	3636^12	3818^16	3876^17	3622^2	3818D12	3876D15	4837
0	86.9	3678^13	3857^16	3916^18	3671^4	3857D13	3916D17	4838
-10	85.3	3720^14	3900^17	3958^18	3720D 5	3900D15	3958D19	4833
-20	83.7	3762^14	3942^18	4001^19	3762D 7	3942D17	4001D21	4832
-30	82.0	3802^15	3985^19	4042^20	3802D 9	3985D19	4042D22	4826
	High QNH	+90 per .10"				Engine A/I ON	-1550	
	Low QNH	-130 per .10"				Wing A/I ON	-1550	

A/C	OAT °C	TO-1 - DRY RWY			TO-1 - WET RWY			Dry Rwy Climb Limit
		Flaps 22			Flaps 22			
	N1%	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	
38	92.1	3332^2	3415^3	3438^4	3332D96	3415D 5	3438D 5	3731
36	92.5	3418^3	3479^4	3493^4	3418D96	3479D 6	3493D 6	3798
34	92.8	3478^4	3539^5	3470^4	3478D97	3539D 6	3470D 7	3769
32	93.1	3534^5	3597^6	3620^6	3532^97	3597D 6	3620D 8	3948
30	93.4	3589^6	3656^6	3620^6	3583^97	3656D 7	3620D 8	3948
28	93.6	3652^7	3722^7	3743^7	3640^98	3722D 7	3743D 9	4102
26	93.8	3715^7	3722^7	3808^8	3697^98	3722D 8	3808D10	4182
24	93.8	3766^8	3722^7	3860^9	3745^99	3722D 8	3860D11	4251
22	93.5	3793^8	-	3886^9	3776^99	-	3886D11	4261
20	93.3	3803^8	3872^9	3891^9	3791^0	3872D 9	3891D11	4262
18	93.0	3809^8	3877^9	3901^9	3801^0	3877D10	3901D11	4264
10	91.7	3830^9	3895^9	3923^10	3830D 1	3895D11	3923D12	4269
0	90.1	-	3913^10	3942^10	-	3913D11	3942D12	4265
-10	88.4	3858^9	3938^10	3968^10	3858D 5	3938D12	3968D12	4266
-20	86.7	-	3963^10	3993^11	-	3963D12	3993D13	4265
-30	85.0	3906^10	3983^11	4014^11	3906D 9	3983D12	4014D13	4260
	High QNH	+90 per .10"				Engine A/I ON	-2440	
	Low QNH	-140 per .10"				Wing A/I ON	-2440	

A/C	OAT °C	TO-1 - DRY RWY - OPT V2				
		Flaps 22				
	N1%	-10T	+0	+10H	+20H	
38	92.1	3332^2-2-9	3415^3-3-10	3438^4-4-10	3465^4-4-11	
36	92.5	3418^3-3-11	3479^4-4-11	3493^4-4-11	3528^5-5-12	
34	92.8	3478^4-4-12	3539^5-5-12	3470^4-4-11	3588^6-6-13	
32	93.1	3534^5-5-12	3597^6-6-13	3620^6-6-13	3647^6-6-14	
30	93.4	3589^6-6-13	3656^6-6-14	3620^6-6-13	3705^7-7-14	
28	93.6	3652^7-7-14	3722^7-7-15	3743^7-7-15	3771^8-8-15	
26	93.8	3715^7-7-15	3722^7-7-15	3808^8-8-16	3837^9-9-16	
24	93.8	3766^8-8-16	3722^7-7-15	3860^9-9-17	3869^9-9-17	
22	93.5	3793^8-8-16	-	3886^9-9-17	3915^10-10-17	
20	93.3	3803^8-8-16	3872^9-9-17	3891^9-9-17	3925^10-10-18	
18	93.0	3809^8-8-16	3877^9-9-17	3901^9-9-17	3930^10-10-18	
10	91.7	3830^9-9-17	3895^9-9-17	3923^10-10-17	3953^10-10-18	
0	90.1	-	3913^10-10-17	3942^10-10-18	3973^11-11-18	
-10	88.4	3858^9-9-17	3938^10-10-18	3968^10-10-18	4000^11-11-18	
-20	86.7	-	3963^10-10-18	3993^11-11-18	4026^11-11-19	
-30	85.0	3906^10-10-17	3983^11-11-18	4014^11-11-19	4047^12-12-19	
	High QNH	+90 per .10"			Engine A/I ON	-2440
	Low QNH	-140 per .10"			Wing A/I ON	-2440

ALL DATA BASED ON TO-1 UNLESS OTHERWISE NOTED

Elevation	5500	Length	6561	Shift	0	Clearway	0	Stopway	0	Slope	+1.17
Rwy Rev.		Program				Rules	FAA				18 Jul 17



**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES EN
AEROPUERTO DE CEDROS (NEWMONT)**

JIO-01-2017 REV.1

30-07-19

06-AGO-17

CEDROS

-Z056

06

SPECIAL

A/C **AUTO**

OAT °C	DRY - 1 FLP CHNL INOP			DRY - EAI VLV INOP OPEN					
	Flaps 22			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3332^2	3415^3	3438^4	3286^7	3437^10	3486^11			
36	3418^3	3479^4	3493^4	3337^7	3490^11	3541^12			
34	3478^4	3539^5	3470^4	3386^8	3542^11	3594^13			
32	3534^5	3597^6	3620^6	3433^9	3592^12	3645^13			
30	3589^6	3656^6	3620^6	3479^9	3642^13	3695^14			
28	3652^7	3722^7	3743^7	3529^10	3697^14	3751^15			
26	3715^7	3722^7	3808^8	3580^11	3751^15	3807^16			
24	3766^8	3722^7	3860^9	3624^12	3799^15	3854^16			
22	3793^8		3886^9	3659^12	3830^16	3886^17			
20	3803^8	3872^9	3891^9	3676^13	3846^16	3902^17			
18	3809^8	3877^9	3901^9	3685^13	3855^16	3910^17			
10	3830^9	3895^9	3923^10	3569^12	3724^15	3772^16			
0		3913^10	3942^10	3720^14	3889^17	3942^18			
-10	3858^9	3938^10	3968^10	3784^15	3954^18	4008^20			
	High QNH	+90	per .10"	High QNH	+80	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-2440	Engine A/I ON		-10	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-2440	Wing A/I ON		-10	Wing A/I ON		

OAT °C	WET - 1 FLP CHNL INOP			WET - EAI VLV INOP OPEN					
	Flaps 22			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
38	3332D96	3415D 5	3438D 5	3270^98	3437D 7	3486D10			
36	3418D96	3479D 6	3493D 6	3318^98	3490D 7	3541D10			
34	3478D97	3539D 6	3470D 7	3363^98	3542D 8	3594D11			
32	3532^97	3597D 6	3620D 8	3407^99	3592D 8	3645D11			
30	3583^97	3656D 7	3620D 8	3451^99	3642D 9	3695D12			
28	3640^98	3722D 7	3743D 9	3499^ 0	3697D 9	3751D12			
26	3697^98	3722D 8	3808D10	3546^ 0	3751D10	3807D13			
24	3745^99	3722D 8	3860D11	3588^ 0	3799D10	3854D13			
22	3776^99		3886D11	3618^ 1	3830D11	3886D14			
20	3791^ 0	3872D 9	3891D11	3635^ 2	3846D11	3902D15			
18	3801^ 0	3877D10	3901D11	3646^ 2	3855D12	3910D15			
10	3830D 1	3895D11	3923D12	3551^ 4	3724D14	3772D17			
0		3913D11	3942D12	3702^ 5	3889D15	3942D19			
-10	3858D 5	3938D12	3968D12	3774^ 7	3954D17	4008D21			
	High QNH	+90	per .10"	High QNH	+80	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH	-140	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-2440	Engine A/I ON		-10	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-2440	Wing A/I ON		-10	Wing A/I ON		

OAT °C	LEVEL 1 CONTAM			LEVEL 2 CONTAM			LEVEL 3 CONTAM		
	Flaps 22			Flaps 9			Flaps		
	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
28		3290^90	3415^92		2772^96	3062^98			
26		3325^90	3464^93		2779^97	3066^98			
24		3360^90	3506^93		2804^98	3093^99			
22			3537^94		2858^98	3151^99			
20		3428^91	3556^94		2905^98	3205^99			
18		3451^91	3571^94		2934^98	3243^ 0			
16		3473^92	3585^95		2966^98	3278^ 0			
14		3495^92	3599^95		2999^99	3288^ 0			
12		3501^92	3614^95		3032^99	3299^ 0			
10		3514^93	3629^96		3063^99	3311^ 1			
0		3582^94	3703^97		3251^99	3363^ 2			
-10		3659^96	3781^99		3326^ 1	3423^ 4			
-20		3741^98	3845^ 1		3386^ 3	3487^ 6			
-30	3200^91		3892^ 2	2822F98	3447^ 5	3552^ 8			
	High QNH	+80	per .10"	High QNH	+90	per .10"	High QNH		per .10"
	Low QNH	-130	per .10"	Low QNH	-160	per .10"	Low QNH		per .10"
	Engine A/I ON		-1270	Engine A/I ON		-180	Engine A/I ON		
	Wing A/I ON		-1270	Wing A/I ON		-180	Wing A/I ON		

Elevation 5500 Length 6561 Shift 0 Clearway 0 Stopway 0 Slope +1.17
Rwy Rev. Program Rules FAA 18 Jul 17

SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS

Las superficies limitadoras de obstáculos son áreas imaginarias que rodean la pista de un Aeródromo. Estas áreas simulan la trayectoria de aterrizaje y despegue que un avión puede realizar en una pista, en dirección a la cabecera de ésta, el objetivo de estas superficies es que se evite que cualquier obstáculo penetre alguna de las superficies ya que de ocurrir esto puede ser un factor de riesgo para la operación de aeronaves dentro del Aeropuerto. Como se mencionó anteriormente el Aeródromo Cedros es un aeródromo VFR con clave de referencia 3, por lo cual se deben tomar en cuenta las siguientes características para las SLO's indicadas por la OACI. (Véase *Tabla III y IV*).

Tabla I Superficies Limitadoras de obstáculos para Aproximación

APROXIMACIÓN VISUAL	
CONICA	
Pendiente	5 %
Altura	75 m
HORIZONTAL INTERNA	
Altura	45 m
Radio	4000 m
APROXIMACION	
Longitud del borde interior	150 m
Distancia desde el umbral	60 m
Divergencia (a cada lado)	10 %
PRIMERA SECCION	
Longitud	3000 m
Pendiente	3.33 %
DE TRANSICION	
Pendiente	14.3 %

Nota: Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional (2009) Anexo 14 "Aeródromos",

Superficies Limitadoras de Obstáculos para Despegue

DESPEGUE	
Longitud del Borde Interior	180 m
Distancia desde el extremo de pista	60 m
Divergencia (a cada lado)	12.5 %
Anchura final	1200 m
Longitud	15000 m
Pendiente	2 %

Nota: Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional (2009) Anexo 14 "Aeródromos", p.89.

Una vez modeladas las superficies, se insertó en modelo en Google Earth para determinar si el terreno que rodea el Aeropuerto penetra en alguna de las superficies de obstáculos. (Véase *Ilustración 1 y 2*)

Como se puede notar en las ilustraciones, el terreno penetra en las superficies Horizontal Interna y Cónica y en una parte del trayecto de Despegue por la pista 06.

DIMENSIONES DEL AEROPUERTO



EDIFICIO TERMINAL
PLATAFORMA

Movimientos en Plataforma

El Representante de Operaciones en Tierra deberá guiar a la aeronave en la posición asignada y colocar la aeronave en la marca del EMB145, para que posteriormente se utilice procedimiento de remolque.

Es recomendable que, al virar hacia la calle de rodaje para ingresar a pistas, se realice un pivoteo después de la marca de giro, para posteriormente incorporarse nuevamente a la calle de rodaje, de esta forma se evitara tocar fuera de la plataforma con el tren principal derecho

EN CASO DE SALIDA POR PROPIO IMPULSO Al llegar a la plataforma el Representante de Operaciones en Tierra lo guiará a posición 1 o 3 realizando viraje de 180°, quedando la nariz orientada hacia la pista "B", en caso que quedara orientado hacia la zona "A" deberá colocarlo en la posición marcada para el EMB145

POSICIONES EN PLATAFORMA