

300615

28

2y.



UNIVERSIDAD LA SALLE

ESCUELA DE INGENIERIA

Incorporada a la U. N. A. M.

REVISION DE LA CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA
AEROPORTUARIA NACIONAL ACTUAL Y SUS
PRONOSTICOS PARA LOS PROXIMOS
QUINCE AÑOS

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
INGENIERO CIVIL
P R E S E N T A

GERARDO ENRIQUE RODRIGUEZ GONZALEZ

MEXICO, D F.

1987



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

	pag.
INTRODUCCION	
CAPITULO PRIMERO	
I. HISTORIA DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL	2
I.1. Etapas de Desarrollo	2
I.2. Red Nacional de Aeropuertos [1985]	6
I.3. Infraestructura Aeroportuaria Nacional	8
CAPITULO SEGUNDO	
PRONOSTICOS PARA LA DEMANDA FUTURA DE LA RED AEROPORTUARIA	
II.1. Capacidad, Demanda y Nivel de Servicio	15
II.2. Factores que afectan la Capacidad Horaria	17
II.3. Pronósticos de Demanda	18
II.3.1. Metodología para obtener los Pronósticos de Demanda	18
II.3.2. Tránsito a Nivel Nacional	19
II.3.3. Tránsito en Hora Crítica y Planta Física	21
CAPITULO TERCERO	
PISTAS Y CALLES DE RODAJE	
III.1. Definiciones	83
III.2. Capacidad en Pistas y Calles de Rodaje	83
III.3. Cálculo de la Capacidad	84
CAPITULO CUARTO	
PLATAFORMAS DE OPERACION COMERCIAL	
IV.1. Definición	153
IV.2. Dimensionamiento de Plataformas	153
IV.3. Capacidad de la Plataforma	155
CAPITULO QUINTO	
EDIFICIOS TERMINAL DE PASAJEROS	
V.1. Area Terminal y Edificio Terminal de Pasajeros	167
V.2. Terminal de Pasajeros	167
V.3. Tipos de Edificio Terminal	168
V.4. Capacidad del Edificio Terminal	171
V.5. Cálculo de la Capacidad de los Edificios	172
CONCLUSIONES	
BIBLIOGRAFIA	

INTRODUCCION

INTRODUCCION

El transporte aéreo es un sistema fundamentalmente de servicio, destinado a servir a otros sectores del transporte.

El desplazamiento de bienes y personas, permite el logro de los propósitos para conseguir el ordenamiento del territorio nacional, mediante la descentralización económica y administrativa, la mejor distribución del ingreso y el óptimo aprovechamiento de los recursos disponibles.

Para la adecuada concepción del transporte aéreo, debe considerarse que un aeropuerto es un medio que permite el ejercicio del transporte. El transporte aéreo está al servicio de turistas, hombres de negocios y carga; es a este nivel, que se deben apreciar sus beneficios económicos por su rapidez, comodidad, seguridad y economía.

El transporte aéreo en México cumple una función importante, dadas las características orográficas del país y las necesidades de comunicación a largas distancias, así como su participación en el fomento del turismo. En particular, el transporte aéreo alimentador y regional constituye un servicio esencial de comunicaciones y abastecimiento a zonas marginadas, dada la dispersión de las comunidades ubicadas en sierras y selvas.

La demanda de este medio de transporte aumenta año con año en México, por lo cual es necesario llevar a cabo una planeación del crecimiento de la Red Aeroportuaria Nacional, considerando la demanda de cada aeropuerto y la capacidad de su infraestructura. La infraestructura de cada aeropuerto es proyectada en base a las estadísticas obtenidas de años anteriores en sus movimientos anuales y

de hora crítica, así como de una serie de pronósticos obtenidos por modelos matemáticos de acuerdo a las estadísticas. Por tal motivo, la infraestructura debe ser revisada con anticipación para poder programar las ampliaciones requeridas y evitar que se sature su capacidad y se tengan que ejecutar obras de emergencia que ocasionan molestias a los usuarios.

Una planeación bien llevada permite el buen aprovechamiento de los recursos financieros disponibles, mediante un programa de las obras por realizarse, siguiendo un orden prioritario de acuerdo a las necesidades de los usuarios. Siguiendo un programa adecuado, México seguirá contando con una Red Aeroportuaria Nacional de muy alto nivel en América Latina y el resto del Mundo.

CAPITULO I

I. HISTORIA DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL

I.1. ETAPAS DE DESARROLLO.

Para llevar a cabo el Desarrollo Aeroportuario Nacional, México ha pasado por varias etapas:

PRIMERA ETAPA. Compreendida de 1908 a 1920, que comprende la época de la Revolución Mexicana, en la cual los aviones eran sencillos y no tenían capacidad para volar largas distancias. En consecuencia bastaba una faja de terracería relativamente plana y compactada, de una longitud de 300 ó 400 metros para contar con una pista.

SEGUNDA ETAPA. De 1920 a 1940, que corresponde a la época de iniciación de la explotación de rutas comerciales, marca la primera experiencia de construcción masiva de aeropuertos en la República Mexicana. Entonces se acondicionaron las pistas de aterrizaje ya existentes y se construyeron otras, entre las cuales cabe destacar la de la Ciudad de México, la de Tampico y la de Veracruz. Como resultado del desarrollo económico de Mexico, en 1924 se instituyeron las primeras bases para concesiones de servicios aéreos, cuya primera ruta MEXICO, D.F. - TUXPAN - TAMPICO, vino a complementar la vasta infraestructura ferroviaria y carretera instalada durante la época del Porfiriato. Para la construcción de estos primeros aeropuertos, no fue necesario contar con una tecnología tan estructurada como la actual, debido a que las compañías aéreas ofrecían únicamente el transporte, y el grupo de pasajeros era pequeño.

Los aeropuertos contaban con pequeños y modestos edificios terminales, hangares para mantenimiento y pistas petrolizadas.

TERCERA ETAPA. En 1939, podemos distinguir el inicio de esta etapa en el Desarrollo Aeroportuario Nacional, que corresponde al impulso en

la construcción de aeropuertos generado por necesidades de estrategia militar, en la Segunda Guerra Mundial. En ese momento, el impulso procede de las empresas aéreas nacionales y extranjeras que operaban en el país.

Sólo hasta fines de esta etapa, en la década de los 50's, el Gobierno Federal consideró la conveniencia de iniciar su participación en la construcción de aeropuertos, para lo cual construyó, entre otros los de Acapulco, Tijuana, Minatitlán, Guadalajara, Mazatlán, Tepic, y la ampliación del Puerto Aéreo Central (Ciudad de México) y ejecutó obras en los de Zihuatanejo, Nogales, Hermosillo, Morelia, Aguascalientes, Matamoros, Puerto Vallarta, Saltillo y Tuxtla Gutiérrez.

El país quedó así, al final de la década de los 50's, con un sistema capaz de atender a la demanda de las empresas. No obstante contar ya con una Red Aeroportuaria importante para la época, los beneficios del transporte aéreo en México aún eran vagos y únicamente se detallaban en el ramo minero y en la comunicación postal.

A principios de los años 60's, con la inminente introducción de aviones a reacción, se volvieron inoperantes las pistas existentes.

Esta situación se tornó crítica hacia 1964, cuando las empresas extranjeras que operaban en México y aún las nacionales que iniciaban sus programas de utilización de equipos turborreactores, amenazaron con suspender sus operaciones en varios aeropuertos nacionales. El país se encontraba al borde del desprestigio mundial y ante la posibilidad de retroceder en su desarrollo al interrumpirse las operaciones aéreas. Para afrontar esta situación, en el año de 1965 se constituye la Comisión Intersecretarial de Aeropuertos, que establece el primer Plan Nacional de Aeropuertos, documento en el cual, por primera vez se contempla en forma integral la problemática aeroportuaria nacional

que marcó el inicio de una etapa diferente, que constituiría la cuarta etapa en el Desarrollo Aeroportuario del país.

CUARTA ETAPA. A partir de 1966, esta nueva etapa se ha ido desarrollando en diferentes fases. Durante el período correspondiente a 1966-1970, fueron construidos cuatro nuevos aeropuertos; modernizados 17 y se realizaron obras menores en dos más.

Durante el período de 1971-1976, se llevaron a cabo obras de ampliación y modernización en 25 aeropuertos más; algunos de ellos apenas habían sido puestos en servicio y requerían ya, ampliaciones para atender a la demanda que había sobrepasado a los pronósticos más optimistas.

También se construyeron siete nuevos aeropuertos, en tres de los cuales fue posible la operación de aviones turborreactores y se iniciaron siete más, también para el mismo tipo de aviones.

En el período de 1976-1982, se logró la terminación de nueve aeropuertos para aviones de alcance medio, se inició la construcción de cuatro, se continuó la ampliación y mejoramiento de nueve más.

Finalmente en el período de 1983-1985, que corresponde a la administración del C. Presidente Lic. Miguel de la Madrid Hurtado, se han puesto en operación 11 nuevos aeropuertos, para vuelos troncales. De esta forma, a la fecha el país cuenta con una de las infraestructuras aeroportuarias más modernas a nivel de América Latina.

En la actualidad, la red aeroportuaria cubre prácticamente las necesidades básicas del país, con 54 aeropuertos, que permiten la operación de aviones turborreactores; dicha red se complementará en un corto plazo, con la puesta en operación de seis aeropuertos que se encuentran actualmente en construcción.

Del total de aeropuertos que conforman la Red Aeroportuaria Nacional, el de la Ciudad de México, atiende al 36% del total de pasajeros con un

con un volumen anual de 11,6 millones de pasajeros comerciales (1). Además de este aeropuerto, puede identificarse un primer grupo de 21 aeropuertos que atiende volúmenes superiores a los 300,000 pasajeros comerciales anuales, que en conjunto proporciona servicio al 49% de los pasajeros de la red aeroportuaria. Un segundo grupo de 31 aeropuertos, atiende volúmenes inferiores a los 300,000 pasajeros anuales y proporciona servicio al 15% restante de los pasajeros de la red.

(1) Dirección General de Aeropuertos. Noviembre 1985.

1.2. RED NACIONAL DE AEROPUERTOS (1985).

La actual Red de Aeropuertos del país se compone de 54 aeropuertos, comprendidos en 28 entidades de la República Mexicana. Estos 54 aeropuertos se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

AGUASCALIENTES	Aguascalientes
BAJA CALIFORNIA NORTE	Mexicali
	Tijuana
BAJA CALIFORNIA SUR	La Paz
	Loreto
	San José del Cabo
CAMPECHE	Campeche
	Ciudad del Carmen
COAHUILA	Saltillo
	Torreón
COLIMA	Manzanillo
CHIAPAS	Tapachula
	Tuxtla Gutiérrez
CHIHUAHUA	Chihuahua
	Ciudad Juárez
DISTRITO FEDERAL	Ciudad de México
DURANGO	Durango
GUANAJUATO	León
GUERRERO	Acapulco
	Zihuatanejo
JALISCO	Guadalajara
	Puerto Vallarta
MEXICO	Toluca
MICHOACAN	Morelia
	Uruapan
NAYARIT	Tepic
NUEVO LEON	Monterrey
OAXACA	Oaxaca
	Puerto Escondido
PUEBLA	Puebla
	Tehuacán
QUINTANA ROO	Cancún
	Chetumal
	Cozumel
SAN LUIS POTOSI	San Luis Potosí
	Tamúín
SINALOA	Cullacán
	Los Mochis
	Mazatlán
SONORA	Ciudad Obregón
	Guaymas
	Hermosillo
	Nogales
TABASCO	Villahermosa
TAMAULIPAS	Ciudad Victoria
	Matamoros

TAMAULIPAS (cont)	Nuevo Laredo
	Reynosa
VERACRUZ	Tampico
	Minatitlán
	Poza Rica
YUCATAN	Veracruz
ZACATECAS	Mérida
	Zacatecas

Cabe mencionar que, de estos 54 aeropuertos que componen la Red Nacional de Aeropuertos, solo en cuatro de ellos no operan actualmente las Líneas Aéreas Comerciales Nacionales y Extranjeras. Estos cuatro aeropuertos son:

Tepic, Nay.

Tehuacán, Pue.

Tamuín, S.L.P.

Nogales, Son.

1.3. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA NACIONAL.

La infraestructura aeroportuaria nacional cuenta hasta 1985 con 54 aeropuertos. A continuación se presenta una tabla con datos sobre la infraestructura técnica de éstos, como son: Designación y Dimensiones de Pistas, Nombre y Dimensión de las Calles de Rodaje, Dimensiones, Capacidad y Avión Crítico de las Plataformas de Aviación Comercial, y Area Construída de los Edificios Terminal de Pasajeros de cada uno de los aeropuertos de la red.

Estos datos nos servirán de base para analizar la capacidad de los elementos de cada uno de los aeropuertos, de acuerdo a los pronósticos de demanda futura para cada uno de ellos.

AEROPUERTO	P I S T A S		CALLES DE RODAJE		PLATAFORMAS DE AVIACION COMERCIAL			EDIFICIO TERMINAL
	Designación	Dimensiones (m)	Nombres	Dimensiones (m)	Dimensiones (m)	Capacidad (Posiciones)	Avión Crítico	Area Construida (m ²)
Acapulco, Gro.	10 - 28	3,200 x 45	Alfa	3,645 x 23	562 x 219	14	B-747	PB 9,970
	06 - 24	1,700 x 35	Bravo Coca Delta Eco	210 x 23 817 x 23 721 x 23 301 x 23				PA 7,219
AguaCalientes, Agy.	17 - 35	3,000 x 45	Uno Dos	487 x 23 487 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 2,099 PA 630
Campeche, Camp.	16 - 34	2,500 x 45	A B	486 x 23 486 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 1,303 PA 387
Cancún, Q.R.	12 - 39	3,500 x 60	A B	978 x 23 879 x 23	450 x 113	7	B-747	PB 4,796 1P 683 2P 925
Chetumal, Q.R.	10 - 28	2,208 x 45	Alfa	153 x 23	180 x 75	2	B-727	PB 1,326
Chihuahua, Chih.	18D-16I	2,420 x 45	Alfa	576 x 23	150 x 90	2	B-727	PB 1,978
	18I-16O	2,600 x 45	Bravo	589 x 23				PA 784
	04 - 22	1,100 x 30	Coca Delta	579 x 23 579 x 23				
Ciudad del Carmen, Camp.	13 - 31	1,830 x 45	Alfa Bravo	1,885 x 23 160 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 551
Ciudad Juárez, Chih.	03 - 21	2,700 x 45	Alfa	450 x 23	172 x 70	2	B-727	PB 2,168
	14 - 32	1,750 x 35	Bravo Coca	350 x 23 350 x 23				PA 784
Ciudad Obregón, Son.	13 - 31	2,300 x 45	Alfa Bravo	410 x 23 207 x 23	150 x 90	2	B-727	PB 707
Ciudad Victoria, Tamps.	15 - 33	2,200 x 45	B	370 x 23	180 x 90	3	B-727	113
	17 - 35	1,420 x 30	C	320 x 23				
			D	940 x 14				
Cosumel, Q.R.	05 - 23	2,500 x 45	Alfa	2,150 x 23	225 x 90	4	B-727	PB 2,916
	11 - 29	2,700 x 45	Bravo Coca Delta Eco	2,150 x 23 400 x 23 550 x 23 247 x 23	332 x 116			PA 398
Culiacán, Sin.	02 - 20	2,200 x 45	A	225 x 23	150 x 90	3	D-727	PB 1,050
			B	225 x 23				

(1) Fuente de información incompleta.

AEROPUERTO	PISTAS		CALLES DE RODAJE		PLATAFORMAS DE AVIACION COMERCIAL		EDIFICIO TERMINAL	
	Designación	Dimensiones (m)	Nombres	Dimensiones (m)	Dimensiones (m)	Capacidad (Posiciones)	Avión Crítico	Área Construida (m ²)
México, D.F.	01-23D 05D-131	3,046 x 45 3,900 x 45	A	1,620 x 23	1,556 x 220	50	B-747	PB 39,000 PA 20,000
			B	8,200 x 23				
	B-1	165 x 23						
	B-2	878 x 23						
	B-3	1,900 x 23						
	B-4	1,035 x 23						
	B-5	136 x 23						
	B-6	704 x 23						
	B-7	982 x 23						
	B-8	203 x 23						
	B-9	136 x 23						
	C	1,614 x 23						
	C-1	87 x 23						
	C-2	87 x 23						
	C-3	91 x 23						
D	1,903 x 23							
E	3,192 x 23							
E-1	816 x 23							
Mexicali, B.C.N.	10 - 28	2,600 x 45	Alfa Bravo	353 x 23 556 x 23	180 x 77	3	B-727	PB 1,500
Minatitlán, Ver.	01 - 19	2,100 x 45	Alfa Bravo	438 x 23 838 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 2,615 PA 716
Monterrey, N.L.	11 - 39	3,000 x 45	Alfa	150 x 23	483 x 105 S 151 x 190 N	9	B-747	PB 2,538 PA 810 PB 4,797 Satélite PA 4,797
	16 - 34	1,800 x 30	Bravo Coca Delta	900 x 23 150 x 23 500 x 23				
Morelia, Mich.	05 - 23	2,400 x 45	Alfa	285 x 23	180 x 90	3	DC-9-80	PB 2,368 PA 329
Nogales, Son.	16 - 34	1,800 x 30	Alfa	460 x 23	180 x 90			PB 374
Nuevo Laredo, Tamps.	14 - 32	2,000 x 45	Alfa	487 x 23	158 x 90	3	B-727	(?)
			Bravo	202 x 23				
			Coca	714 x 23				
Oaxaca, Oax.	01 - 19	2,450 x 45	Alfa	643 x 23	360 x 90	3	B-727	PB 2,480 PA 879
			Bravo	820 x 23				
			Coca	210 x 23				
Posa Rica, Ver.	08 - 26	1,800 x 45	Alfa Bravo	260 x 23 173 x 23	175 x 90	3	B-727	PB 1,422 PA 538
Puebla, Pue.	17 - 35	2,600 x 45	1	487 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 2,819 PA 1,016
			2	487 x 23				
Puerto Escondido, Oax.	09 - 27	2,600 x 45	Alfa	260 x 23	180 x 90	3	B-727	PB

(?) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO	PISTAS		CALLES DE RODAJE		PLATAFORMAS DE AVIACION COMERCIAL			EDIFICIO TERMINAL
	Designacion	Dimensiones (m)	Nombres	Dimensiones (m)	Dimensiones (m)	Capacidad (Posiciones)	Avión Crítico	Area Construida (m ²)
Durango, Dgo.	03 - 21	2,900 x 45	A B C D E	3,270 x 23 185 x 23 850 x 23 800 x 23 185 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 1,100
Guadalajara, Jal.	10 - 28	4,000 x 60	A		485 x 185	12	B-747	PB 10,608 PA 4,612
	03 - 30	1,770 x 35	B C D E F G H I	(?)				
Gueymas, Son.	02 - 30	2,350 x 45	A	532 x 23	180 x 90	3	B-727	(?)
Hermosillo, Son.	05 - 23	2,300 x 45	Alfa	1,532 x 23	222 x 90	6	B-727	PB 4,127 PA 1,074
	11 - 28	1,100 x 30	Bravo Coca Delta	370 x 23 173 x 23 814 x 23				
La Paz, B.C.S.	18 - 36	2,500 x 45	Alfa Bravo	365 x 23 576 x 23	425 x 100	8	DC-10-15	PB 2,912 PA 587
León, Gto.	09 - 37	2,233 x 45	Alfa	75 x 23	538 x 45	2	B-727	PB 822
Loreto, B.C.S.	16 - 34	2,200 x 45	Uno Dos	280 x 23 280 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 5,536 PA 1,720
Los Mochis, Sin.	05 - 27	2,000 x 45	Alfa	487 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 2,115 PA 612
			Bravo	487 x 23				
Mansanillo, Col.	10 - 28	2,200 x 45	A	361 x 23	150 x 90	3	B-727	(?)
			B	361 x 23				
Matamoros, Tamps.	15 - 33	2,500 x 45	Alfa	1,532 x 23	468 x 90	4	B-727	PB 2,316 PA 185
			Bravo	474 x 23				
Matatlán, Sin.	08 - 26	2,700 x 60	Alfa	297 x 23	435 x 175	8	DC-10	PB 4,530 PA 1,470
			Bravo	297 x 23				
			Coca	297 x 23				
			Delta	297 x 23				
Mérida, Yuc.	10 - 28 17 - 35	2,700 x 45 2,300 x 46	Alfa	1,538 x 23	435 x 143	4	B-727	PB 5,902
			Bravo	2,323 x 23				
			Coca	137 x 23				
			Delta	210 x 23				
			Eco	137 x 23				

(?) Fuente de información incompleta.

AEROPUERTO	PISTAS		CALLES DE RODAJE		PLATAFORMAS DE AVIACION COMERCIAL			EDIFICIO TERMINAL
	Designación	Dimensiones (m)	Nombres	Dimensiones (m)	Dimensiones (m)	Capacidad	Avión C/ñico	Area Construida (m ²)
Puerto Vallarta, Jal	04 - 22	3,100 x 45	Alfa	3,400 x 23	233 x 185	8	DC-10-15	PB (1)
			Bravo	280 x 36				
			Coca	368 x 36				
Reynosa, Tamps.	11 - 31	1,900 x 45	Alfa	299 x 23	180 x 80	3	B-727	PB 768
			Bravo	211 x 23				
Saltillo, Coah.	17 - 35	2,380 x 45	Alfa	150 x 23	180 x 90	3	B-727	PB (1)
			Bravo	150 x 23				
			Coca	150 x 23				
San José del Cabo, B.C.S.	16 - 34	2,200 x 45	Alfa	487 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 2,284 PA 1,920
			Bravo	577 x 23				
San Luis Potosí, S.L.P.	11 - 32	2,200 x 45	Alfa	487 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 1,296 PA 482
			Bravo	487 x 23				
Tampico, Tamps.	12 - 31	2,550 x 45	Alfa	285 x 23	300 x 113	4	B-727	PB 2,295 PA 1,095
			Bravo	487 x 23				
			Coca	285 x 23				
Tamuín, S.L.P.	16 - 34	1,400 x 30	Alfa	112 x 23	160 x 40			PB (1)
			Bravo	123 x 23				
Tapachula, Chis.	05 - 23	2,000 x 45	Alfa	487 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 1,760 PA 699
			Bravo	487 x 23				
Tehuacán, Pue.	12 - 31	1,700 x 34	Alfa	167 x 20	120 x 45			(1)
Tepic, Nay.	16 - 34	1,500 x 30	Alfa	40 x 15	390 x 40			PB 300
			Bravo	40 x 15				
			Coca	40 x 15				
Tijuana, B.C.N.	09 - 27	2,500 x 44	Alfa	302 x 23	435 x 104	4	DC-10-15	ST 2,083 PB 5,845 PA 1,163
			Bravo	302 x 23				
			Delta	302 x 23				
Toluca, Méx.	15 - 33	4,200 x 45	Alfa	378 x 23	400 x 180	6	DC-9-80	PB 1,854
			Bravo	378 x 23				
Torreón, Coah.	12 - 30	2,250 x 45	Alfa	1,013 x 23	350 x 90	4	B-727	PB 1,422 PA 140
Tuxtla Gutiérrez, Chis.	09 - 27	2,500 x 45	Alfa	765 x 23	180 x 90	3	B-727	PB 1,985 PA 998 AZ 117
			Bravo	402 x 23				

(1) Fuente de información incompleta.

AEROPUERTO	PISTAS		CALLES DE RODAJE		PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL			EDIFICIO TERMINAL
	Designación	Dimensiones (m)	Nombres	Dimensiones (m)	Dimensiones (m)	Capacidad (Posiciones)	Avión Crítico	Area Construida (m ²)
Uruapan, Mich.	02 - 20	2,400 x 45	Alfa Bravo	200 x 23 489 x 23	122 x 60	2	B-727	PB 499
Veracruz, Ver.	18 - 36	2,400 x 45	Alfa	570 x 23	160 x 135	4	B-727	PB 2,568 PA 850
	05 - 27	1,523 x 45	Bravo Coca	300 x 23 210 x 23				
Villehermosa, Tab.	08 - 26	2,200 x 45	Alfa Bravo	488 x 23 488 x 23	180 x 90	3	D-727	PB 4,460 PA 1,725
Zacatecas, Zac.	02 - 20	3,000 x 45	Alfa	160 x 23	180 x 90	3	B-727	(?)
	08 - 26	1,000 x 30						
Zihuatanejo, Gro	08 - 26	2,500 x 60	Alfa	567 x 23	210 x 90	4	B-727	PB (?)
			Bravo	567 x 23				

(?) Fuente de información incompleta.

CAPITULO II

II. PRONOSTICOS PARA LA DEMANDA FUTURA DE LA RED AEROPORTUARIA

II.1. CAPACIDAD, DEMANDA Y NIVEL DE SERVICIO.

La capacidad de un aeropuerto se puede definir de dos maneras:

Una definición, la cual se ha utilizado mucho en los Estados Unidos en el pasado, es que la capacidad es el número de operaciones de aeronaves durante un intervalo de tiempo específico, considerando un promedio tolerable de demoras. La otra definición, la cual es de más utilidad, define que la capacidad es el máximo número de operaciones de aeronaves que un aeropuerto puede recibir en un intervalo de tiempo específico cuando hay una continua demanda de servicio.

Una diferencia importante entre estas dos definiciones, es que una esta definida en términos de la demanda y la otra no. Hay varias razones para considerar las dos definiciones de capacidad. Ha habido una falta de acuerdos sobre una especificación de los niveles aceptables de demanda que se aplique a todos los aeropuertos y a sus componentes. La demanda varía de un aeropuerto a otro.

Es importante considerar que las demandas máximas determinan los medios mínimos de capacidad que se requieren, aún cuando su utilización se establezca por un tiempo reducido y tenga que estar ociosa o improductiva la mayor parte del día.

Al analizar la capacidad de un aeropuerto, es necesario hacer una relación de un elemento, su demanda y el nivel de servicio que se pretende dar.

Este nivel de servicio consiste en todas las facilidades posibles que se

pueden dar a los aviones (radioayudas, luces de aproximación, calles de salida rápidas, etc.), así como las instalaciones y equipos necesarios para lograr que los usuarios del aeropuerto tengan el más alto confort en las áreas requeridas (pasillos telescópicos, caminatas cortas, bandas de equipaje, zonas de documentación y migración, salas de espera y de última espera, sanitarios, etc.). El nivel de servicio debe ser siempre a toda hora en el aeropuerto, incluyendo las horas pico.

11.2. FACTORES QUE AFECTAN LA CAPACIDAD HORARIA.

Son muchos los factores que influyen en la capacidad horaria de un aeropuerto, y algunos son más significativos que otros. En general, la capacidad depende de la configuración del aeropuerto, el medio ambiente en el que operan las aeronaves, y la disponibilidad de ayudas a la navegación y las facilidades de control de tráfico. Algunos de los factores más importantes son:

1. La configuración, número y separación del sistema de pistas.
2. La configuración, número y localización de las salidas y calles de rodaje.
3. El arregalo, número y tamaño de posiciones en plataforma de operaciones.
4. El tiempo de ocupación de la pista durante los despegues y aterrizajes de los aviones.
5. El número de aterrizajes en relación al número de despegues.
6. La existencia y naturaleza de las ayudas a la navegación.

El factor más significativo que afecta la capacidad de la pista es el intervalo de tiempo entre las sucesivas aeronaves. Este intervalo de tiempo depende de las reglas de tráfico aéreo, las cuales están en función de las condiciones de temperatura y el tamaño de los aviones.

II.3. PRONOSTICOS DE DEMANDA.

Los pronósticos de demanda son resultado de un análisis actualizado y oportuno de las estadísticas de movimientos aeroportuarios y la proyección de los datos históricos. Estos pronósticos permiten hacer las previsiones a futuro para anticiparse al crecimiento o decrecimiento de la demanda.

En las técnicas de pronósticos, existen complejos modelos causales que toman en cuenta variables tales como la población, turismo, tarifas y flujo telefónico. Para este análisis, la Dirección General de Aeropuertos pretendió implantar modelos más sencillos, con intención de que paulatinamente se alcance el grado de complejidad necesario, producto del avance de investigaciones y experiencias en la materia.

Es importante señalar la profunda aleatoriedad y complejidad de las variables estudiadas, ya que modificaciones en la tasa de cambio, eventuales caídas en la afluencia de visitantes, las tarifas, problemas laborales y hasta la moda, hacen que varíen las tendencias de la demanda para el tránsito aéreo.

II.3.1. Metodología para obtener los pronósticos de demanda.

El procedimiento para proyectar los movimientos aeroportuarios futuros, es principalmente el de la participación relativa, apoyándose con otros métodos como la series de tiempo, los parámetros comparativos mundiales y las opiniones de profesionales y especialistas en la materia.

II.3.1.1. Técnica de participación relativa.

Este método consiste en pronosticar el tránsito de cada aeropuerto, en base a la participación relativa que un aeropuerto puede alcanzar en

el "estado más estable" de desarrollo de una red de transporte.

Dado que un aeropuerto forma parte de un sistema, lo que le suceda en un futuro será consecuencia en parte de lo que acontezca en el resto; esto es, el hacer pronósticos de aeropuertos en forma independiente, conduce por lo general a errores de mayor magnitud que cuando se hacen en forma interdependiente.

Algunas localidades tienden a perder mercado y otras a ganarlo, se suman nuevos aeropuertos a la red y todo ello debe sumar el cien por ciento del movimiento aeroportuario, lo cual hace que de antemano los pronósticos queden restringidos o amarrados a una cuota global que es el total nacional.

11.3.2. Tránsito a nivel nacional.

Debido a que el punto de partida es la estadística y los pronósticos a nivel nacional, es necesario establecer los escenarios más viables de desarrollo y los límites de credibilidad para ciertos parámetros básicos. El volumen de tránsito de pasaje aéreo doméstico (1) tiene una fuerte explicación correlativa con el tamaño de la población, superficie del país y su producto nacional, así como con el ingreso per cápita. Y por supuesto con el parámetro de "intensidad de tránsito aéreo doméstico". Las premisas básicas que se consideraron para estimar el tránsito de pasajeros domésticos para el año 2005 son:

- a) Población. De acuerdo al Consejo Nacional de Población (CONAPO) y estimaciones propias de la DGA, se espera que la población mexicana sea entre 105 y 150 millones de habitantes para el año 2005.
- b) Producto interno bruto (PIB). Utilizando pronósticos de Diemex-Wharton y Grupo ICA, así como algunas otras consideraciones, se estima que el PIB crecerá en los próximos veinte años a un ritmo promedio del 3.7% anual y que el ingreso per capita será de alrededor de 3,400

anuales para el año 2005.

c) Intensidad de tránsito aéreo doméstico. Se prevé que para el año 2005, la relación de pasaje doméstico con respecto a la población será de 0.332.

$$\text{PAX DOM/POB.} = 0.332$$

Con estas consideraciones, se espera que el tránsito de pasaje doméstico en el año 2005 sea de:

Pronóstico pesimista (bajo) = 54 millones (2)

Pronóstico optimista (alto) = 104 millones

De estas cifras, se dedujeron las correspondientes a los años intermedios mediante el proceso de interpolación exponencial.

Asimismo, éstas sirvieron para obtener los pronósticos de otras variables como pasaje internacional y en tránsito, pasaje de aviación regional y general.

Para todas estas cifras se obtienen dos pronósticos, uno bajo y otro alto, que corresponden al pesimista y al optimista respectivamente. De estos dos resultados se saca la media aritmética para tener un pronóstico medio, el cual aparece en las tablas de cada uno de los aeropuertos que se presentan más adelante.

Para el cálculo del pronóstico en sí, se utiliza en forma generalizada el modelo potencial de regresión en series de tiempo, en virtud de que, además de arrojar el mejor ajuste y cualidades estadísticas, es el que refleja la tendencia en cada aeropuerto, de alcanzar su máxima o mínima participación relativa, en el "estado estable" de la red.

(1) Pasaje aéreo doméstico = pasaje nacional.

(2) Pasaje con duplicación; contabilizado al abordar y en el desembarque.

Lo anterior quiere decir que cada unidad aeroportuaria tiende a estabilizar su ganancia o pérdida de mercado.

11.3.3. Tránsito en hora crítica y planta física.

Además de los pronósticos anuales, también interesan los tránsitos en forma horaria, ya que éstos se vinculan más directamente con la capacidad y necesidades de planta física aeroportuaria.

Para fines de este trabajo, se utilizan los flujos de pasaje y operaciones aeronáuticas en la denominada hora crítica o pico.

En el Sistema Estadístico Aeroportuario, se implantaron los algoritmos computacionales para el cálculo de pasajeros y operaciones en hora crítica, y el número de posiciones simultáneas en plataforma, basándose en la metodología utilizada por la DGA para tal efecto.

A continuación se presenta un ejemplo para la obtención del pronóstico medio de la demanda.

PRONOSTICO DE OPERACIONES ANUALES COMERCIALES PARA
ACAPULCO, GRO.

AÑO	OP. NAL.		OP. INT.		TOTAL
	ESTADÍSTICOS				
1967	6,051		4,927		10,978
1968	8,521		4,144		12,665
1969	10,412		5,098		15,510
1970	11,129		4,845		15,974
1971	11,421		4,687		16,108
1972	12,839		6,060		18,899
1973	12,944		10,875		23,819
1974	12,527		10,229		22,756
1975	11,394		9,884		21,278
1976	12,579		8,777		21,356
1977	13,994		9,406		23,400
1978	12,455		9,913		22,368
1979	12,272		4,765		17,037
1980	13,452		8,474		21,926
1981	14,015		7,373		21,388
1982	13,416		5,024		18,440
1983	15,564		5,898		21,462
1984	14,746		4,816		19,562
Total	3,841		3,133		3,284

	PRONÓSTICOS					
	BAJO		ALTO		TOTAL	
1965	15,079	15,244	7,037	7,212	22,117	22,456
1966	15,413	15,760	7,250	7,427	22,673	23,186
1967	15,747	16,295	7,479	8,042	23,227	24,258
1968	16,082	16,850	7,689	8,518	23,782	25,368
1969	16,416	17,424	7,911	8,995	24,334	26,420
1970	16,751	18,011	8,137	9,495	24,859	27,514
1971	17,085	18,624	8,355	10,017	25,441	28,642
1972	17,420	19,272	8,572	10,565	26,093	29,837
1973	17,755	19,952	8,789	11,137	26,744	31,088
1974	18,089	20,665	9,004	11,737	27,494	32,382
1975	18,424	21,411	9,215	12,364	28,243	33,726
1976	18,758	22,193	9,434	13,020	28,992	35,123
1977	19,092	23,010	9,647	13,707	29,740	36,577
1978	19,426	23,863	9,860	14,429	30,489	38,089
1979	19,760	24,754	10,071	15,177	31,237	39,651
2000	20,094	25,682	10,284	15,945	32,000	41,274
2001	20,428	26,647	10,495	16,744	32,777	42,958
2002	20,761	27,657	10,705	17,577	33,577	44,692
2003	21,094	28,712	10,915	18,448	34,397	46,475
2004	21,428	29,814	11,124	19,361	35,252	48,308
2005	21,761	30,964	11,333	20,317	36,144	50,191
Total	1,762	3,260	3,296	5,101	1,929	3,924

	OP. NAL.	OP. INT.	TOTAL
1990	$\frac{16,751+18,019}{2}$	$\frac{8,137+9,495}{2}$	$\frac{24,889+27,514}{2}$
	= 17,385	= 8,816	= 26,201
1995	$\frac{18,427+21,321}{2}$	$\frac{9,212+12,364}{2}$	$\frac{27,643+33,686}{2}$
	= 19,873	= 10,792	= 30,665
2000	$\frac{20,094+25,242}{2}$	$\frac{10,284+15,963}{2}$	$\frac{30,379+41,206}{2}$
	= 22,668	= 13,124	= 35,792

PRONOSTICOS DE PASAJEROS ANUALES COMERCIALES PARA ACAPULCO, GRO.
(Nacionales, Internacionales, en Tránsito y Totales)

AÑO	ESTADÍSTICOS			TOTAL
	PAT. NAL.	PAT. INT.	PAT. TRANS.	
1967	352,783	175,745	14,447	571,204
1968	422,058	210,420	11,474	644,742
1969	472,113	259,719	10,207	791,279
1970	503,421	299,012	6,917	869,350
1971	579,093	420,727	9,144	1,009,982
1972	710,531	549,611	14,822	1,275,966
1973	773,759	811,927	19,329	1,605,015
1974	795,399	815,590	39,751	1,653,730
1975	823,583	854,994	44,202	1,724,781
1976	850,921	614,576	25,170	1,530,667
1977	1,009,247	715,093	11,391	1,734,731
1978	1,045,151	571,840	12,268	1,649,260
1979	1,110,474	974,261	37,022	2,021,757
1980	1,131,732	756,423	34,255	1,924,410
1981	1,155,201	599,697	21,728	1,775,726
1982	1,223,500	466,454	29,082	1,719,046
1983	1,371,372	782,385	51,744	2,205,502
1984	1,127,347	855,425	58,657	2,071,431
Tasa	6.884	11.263	21.531	8.088

AÑO	PRONOSTICOS							
	BAJO		ALTO		BAJO		ALTO	
1985	1,173,529	1,194,710	931,764	935,757	60,262	60,219	2,170,976	2,160,692
1986	1,229,244	1,267,626	772,179	998,623	61,856	61,842	2,239,392	2,317,179
1987	1,279,691	1,344,241	1,024,666	1,044,171	63,438	63,548	2,266,764	2,452,259
1988	1,323,035	1,427,526	1,071,056	1,102,511	65,059	65,319	2,463,174	2,595,376
1989	1,374,484	1,512,222	1,117,229	1,163,843	66,682	67,166	2,358,691	2,747,227
1990	1,421,206	1,611,138	1,144,072	1,228,275	68,235	69,022	2,453,247	2,908,504
1991	1,466,740	1,712,450	1,210,624	1,295,970	69,761	71,000	2,747,225	3,079,521
1992	1,511,757	1,820,603	1,257,266	1,367,199	71,453	73,194	2,840,393	3,259,530
1993	1,555,752	1,936,019	1,303,665	1,441,841	73,046	75,376	2,932,603	3,453,237
1994	1,593,513	2,055,141	1,350,431	1,520,374	74,439	77,451	3,024,585	3,657,159
1995	1,642,427	2,180,452	1,397,052	1,602,500	76,229	80,222	3,115,743	3,973,374
1996	1,684,727	2,320,464	1,443,754	1,689,419	77,913	82,493	3,204,310	4,102,578
1997	1,726,442	2,479,744	1,490,454	1,780,736	79,436	85,069	3,299,314	4,345,950
1998	1,767,651	2,639,672	1,537,191	1,876,452	80,992	87,754	3,395,785	4,601,113
1999	1,808,523	2,805,484	1,584,526	1,975,172	82,577	90,523	3,474,745	4,876,142
2000	1,848,249	2,939,264	1,630,705	2,032,630	84,141	93,470	3,549,219	5,163,544
2001	1,877,293	3,141,937	1,674,497	2,192,231	85,744	96,510	3,651,227	5,472,378
2002	1,927,152	3,387,274	1,724,310	2,310,472	87,325	99,673	3,732,789	5,797,632
2003	1,965,375	3,606,107	1,771,142	2,432,757	88,906	102,981	3,925,924	6,142,447
2004	2,004,149	3,813,321	1,817,994	2,562,274	90,488	106,422	3,912,149	6,505,019
2005	2,042,050	4,017,112	1,864,564	2,697,742	92,064	110,069	3,999,979	6,875,614
Tasa	2.454	6.042	3.364	5.179	2.040	2.913	2.956	5.420

	PAX NAL	PAX INT	PAX TRANS
1990	<u>1,421,006+1,611,138</u>	<u>1,164,075+1,228,275</u>	<u>68,265+69,092</u>
	2	2	2
=	1,516,072	1,196,175	68,679
1995	<u>1,642,427+2,190,452</u>	<u>1,397,085+1,602,900</u>	<u>76,229+80,022</u>
	2	2	2
=	1,916,440	1,499,993	78,126
2000	<u>1,848,349+2,989,266</u>	<u>1,630,708+2,082,830</u>	<u>84,161+93,470</u>
	2	2	2
=	2,418,808	1,856,769	88,816

PRONOSTICO DE OPERACIONES ANUALES PARA ACAPULCO, GRO.

AÑO	AV. COM.		AV. REG. ESTADÍSTICOS				AV. GRAL.		TOTAL	
	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO
1967		13,970	0		6,763				19,741	
1968		13,374	0		6,824				20,198	
1969		13,715	0		5,824				21,536	
1970		17,974	0		6,299				24,269	
1971		16,118	0		5,790				22,908	
1972		20,900	0		6,977				27,877	
1973		24,611	0		6,607				31,218	
1974		22,744	0		7,430				30,217	
1975		21,267	0		7,299				28,561	
1976		21,256	0		7,014				28,270	
1977		22,400	0		8,563				31,963	
1978		22,344	2,663		7,766				32,110	
1979		22,037	2,761		10,331				35,109	
1980		21,926	3,629		10,836				36,397	
1981		21,269	4,487		13,222				41,364	
1982		18,440	3,819		15,076				37,411	
1983		21,404	3,748		14,704				40,372	
1984		21,542	1,801		15,671				40,134	
1984		3,286	2,681		6,102				4,286	
P R O N O S T I C I O S										
1989	22,117	23,456	2,333	3,293	16,719	16,866			41,164	41,878
1990	27,672	33,266	2,239	2,691	17,672	17,663			43,365	43,723
1991	31,227	29,476	2,348	2,636	18,222	18,880			43,978	43,879
1992	23,782	29,248	2,448	2,790	18,963	19,982			40,143	40,143
1993	24,336	23,420	2,756	2,953	19,700	21,152			42,787	50,926
1994	24,889	27,314	2,872	2,127	20,429	22,282			48,171	53,625
1995	25,441	28,452	2,973	2,310	21,151	23,710			49,546	53,676
1996	25,993	29,617	3,074	2,504	21,869	25,107			50,516	56,176
1997	26,544	31,047	3,192	2,712	22,590	26,367			52,278	61,370
1998	27,096	32,532	3,312	2,932	23,287	28,150			53,626	64,142
1999	27,648	33,886	3,390	3,144	23,989	29,822			54,933	67,673
2000	28,192	35,072	3,467	3,410	24,696	31,567			56,226	71,071
2001	28,742	36,317	3,549	3,632	25,377	33,458			57,649	74,698
2002	29,287	36,919	3,631	3,849	26,049	35,461			59,176	78,959
2003	29,831	37,981	3,726	4,072	26,732	37,542			60,722	82,343
2004	30,379	41,206	3,811	4,294	27,416	39,722			62,304	86,732
2005	30,923	42,876	3,895	4,503	28,112	42,113			63,761	90,916
2006	31,471	44,435	4,019	4,733	28,794	44,776			65,273	93,927
2007	32,016	46,495	4,115	4,964	29,457	47,217			66,808	100,262
2008	32,572	48,398	4,206	5,197	30,119	49,808			68,368	105,493
2009	33,076	50,348	4,289	5,438	30,782	51,692			69,187	110,879
TOTAL	1,920	3,924	2,956	5,619	2,955	5,420			2,425	4,773

	AV. COM.	AV. REG.	AV. GRAL.	TOTAL
1990	$\frac{24,889+27,514}{2}$	$\frac{2,652+3,127}{2}$	$\frac{20,429+22,393}{2}$	$\frac{48,171+53,035}{2}$
	= 26,201	= 2,890	= 21,411	= 50,502
1995	$\frac{27,643+33,686}{2}$	$\frac{3,350+4,164}{2}$	$\frac{23,989+29,822}{2}$	$\frac{54,983+67,673}{2}$
	= 30,665	= 3,757	= 26,906	= 61,328
2000	$\frac{30,379+41,206}{2}$	$\frac{3,831+5,554}{2}$	$\frac{27,434+39,772}{2}$	$\frac{61,644+86,532}{2}$
	= 35,792	= 4,693	= 33,603	= 74,088

PRONOSTICO DE PASAJEROS ANUALES PARA ACAPULCO, GRO.

AÑO	AV. COM.		ESTADÍSTICO				TOTAL	
	BAJO	ALTO	AV. REG.	AV. GRAL.	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO
1967	571,204		0	17,311			590,517	
1968	644,762		0	31,066			645,829	
1969	751,239		0	19,216			770,455	
1970	909,390		0	22,118			931,508	
1971	1,008,982		0	24,389			1,033,371	
1972	1,275,648		0	30,940			1,306,588	
1973	1,618,619		0	30,716			1,649,335	
1974	1,653,730		0	32,971			1,686,701	
1975	1,754,681		0	16,913			1,771,594	
1976	1,830,648		0	13,166			1,843,814	
1977	1,738,721		0	22,104			1,760,825	
1978	1,949,240		5,022	22,978			1,977,218	
1979	2,021,878		0,181	34,247			2,066,125	
1980	1,976,618		9,749	31,353			1,971,732	
1981	1,723,734		12,604	44,479			1,730,757	
1982	1,719,566		9,382	41,424			1,745,774	
1983	2,209,928		2,127	37,346			2,209,378	
1984	2,071,431		9,141	28,113			2,114,704	
Tota	8,008		3,601	8,363			7,761	
P R O N O S T I C O S								

P R O N O S T I C O S								

	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO	BAJO	ALTO
1989	2,170,876	2,190,482	6,211	6,248	38,449	38,798	3,219,637	3,229,748
1990	2,248,293	2,217,199	6,493	6,421	60,193	61,064	3,216,878	3,243,126
1991	2,364,744	2,452,259	6,772	7,014	41,916	43,630	3,418,453	3,602,787
1992	2,443,174	2,899,276	7,063	7,676	48,624	48,968	3,612,866	3,648,768
1993	2,536,181	2,747,297	7,321	7,860	43,368	46,656	3,611,218	3,683,816
1994	2,639,243	3,008,504	7,592	8,323	44,992	51,811	3,707,931	3,768,288
1995	2,747,275	3,079,731	7,840	8,911	46,484	56,980	3,803,741	3,842,879
1996	2,840,343	3,260,969	8,127	9,230	50,300	61,912	3,898,795	3,927,982
1997	2,932,802	3,452,227	8,291	9,880	51,911	61,180	3,992,127	3,926,276
1998	3,024,283	3,637,149	8,498	10,444	53,567	69,778	3,086,806	3,722,506
1999	3,119,742	3,873,276	8,918	11,082	59,181	68,994	3,179,840	3,993,057
2000	3,206,216	4,102,978	9,174	11,738	56,795	72,636	3,272,269	4,186,676
2001	3,294,316	4,249,590	9,431	12,424	54,279	74,242	3,364,116	4,234,944
1998	3,289,789	4,403,112	9,487	12,171	59,746	81,822	3,456,421	4,497,608
1999	3,474,749	4,676,142	9,942	982	61,939	84,894	3,548,227	4,674,028
2000	3,543,219	5,143,244	10,195	1,700	63,104	91,689	3,640,821	5,271,832
2001	3,631,223	5,072,378	10,447	13,696	64,663	76,718	3,734,899	5,286,956
2002	3,720,789	5,797,422	10,697	16,389	66,714	103,679	3,819,703	5,974,908
2003	3,829,124	6,148,447	10,947	17,973	67,739	108,796	3,904,300	6,268,809
2004	3,912,648	6,388,019	11,199	18,421	69,799	115,240	3,992,136	6,441,941
2005	3,998,979	6,899,414	11,442	19,720	70,824	122,175	4,081,249	7,027,470
Tota	3,954	6,420	3,954	6,630	2,904	6,630	3,904	6,420

	AV. COM.	AV. REG.	AV. GRAL.	TOTAL
1990	<u>2,653,347+2,908,504</u>	<u>7,592+8,322</u>	<u>46,992+51,511</u>	<u>2,707,931+2,964,340</u>
	2	2	2	2
	= 2,780,926	= 7,957	= 49,253	= 2,838,135
1995	<u>3,115,743+3,873,374</u>	<u>8,915+11,083</u>	<u>55,181+68,599</u>	<u>3,179,840+3,953,057</u>
	2	2	2	2
	= 3,494,558	= 9,999	= 61,890	= 3,566,447
2000	<u>3,563,219+5,165,566</u>	<u>10,195+14,780</u>	<u>63,106+91,485</u>	<u>3,606,521+5,271,832</u>
	2	2	2	2
	= 2,182,196	= 12,488	= 77,296	= 4,454,176

PRONOSTICOS DE OPERACIONES HORARIAS PARA ACAPULCO, GRO.

PRONOSTICO DE OPERACIONES HORARIAS PARA ACAPULCO, GRO.				
OF. HOP. COMER. OF. HOP. REGIONAL				TOTAL
ESTADISTICAS				
AÑO	O	H	G	TOTAL
1967	0	0	0	0
1968	0	0	0	0
1969	0	0	0	0
1970	0	0	0	0
1971	0	0	0	0
1972	0	0	0	0
1973	0	0	0	0
1974	0	0	0	0
1975	0	0	0	0
1976	0	0	0	0
1977	0	0	0	0
1978	0	0	0	0
1979	0	0	0	0
1980	0	0	0	0
1981	0	0	0	0
1982	0	0	0	0
1983	0	0	0	0
1984	0	0	0	0
1985	0	0	0	0
1986	0	0	0	0
1987	0	0	0	0
1988	0	0	0	0
1989	0	0	0	0
1990	0	0	0	0
1991	0	0	0	0
1992	0	0	0	0
1993	0	0	0	0
1994	0	0	0	0
1995	0	0	0	0
1996	0	0	0	0
1997	0	0	0	0
1998	0	0	0	0
1999	0	0	0	0
2000	0	0	0	0
2001	0	0	0	0
2002	0	0	0	0
2003	0	0	0	0
2004	0	0	0	0
2005	0	0	0	0

	O.H.C.	O.H.R.	O.H.G.	TOTAL
1990	$\frac{9+10}{2}$	$\frac{1+1}{2}$	$\frac{11+12}{2}$	$\frac{16+17}{2}$
	= 10	= 1	= 12	= 17
1995	$\frac{10+11}{2}$	$\frac{1+2}{2}$	$\frac{13+16}{2}$	$\frac{17+20}{2}$
	= 11	= 2	= 15	= 19
2000	$\frac{10+14}{2}$	$\frac{2+3}{2}$	$\frac{15+21}{2}$	$\frac{18+24}{2}$
	= 12	= 3	= 18	= 21

PRONOSTICO DE PASAJEROS HORARIOS Y POSICIONES SIMULTANEAS DE AVIONES PARA ACAPULCO, GRO.

PRONOSTICO DE PASAJEROS HORARIOS PARA ACAPULCO, GRO.					PRONOSTICO DE POS. SIMUL. DE AVIONES PARA ACAPULCO, GRO.				
AÑO	PAS. HOR. COMER.	PAS. HOR. REGIONAL	PAS. HOR. INT. GENERAL	TOTAL	POS. SIMUL. COM.	POS. SIMUL. REG.	POS. SIMUL. INT. GENERAL	TOTAL	POS. SIMUL. INT. GENERAL
1967	203	0	6	209	3	0	0	3	0
1968	210	0	7	217	4	0	0	4	0
1969	220	0	8	228	5	0	0	5	0
1970	230	0	9	239	6	0	0	6	0
1971	240	0	10	250	7	0	0	7	0
1972	250	0	11	261	8	0	0	8	0
1973	260	0	12	272	9	0	0	9	0
1974	270	0	13	283	10	0	0	10	0
1975	280	0	14	294	11	0	0	11	0
1976	290	0	15	305	12	0	0	12	0
1977	300	0	16	316	13	0	0	13	0
1978	310	0	17	327	14	0	0	14	0
1979	320	0	18	338	15	0	0	15	0
1980	330	0	19	349	16	0	0	16	0
1981	340	0	20	360	17	0	0	17	0
1982	350	0	21	371	18	0	0	18	0
1983	360	0	22	382	19	0	0	19	0
1984	370	0	23	393	20	0	0	20	0
1985	380	0	24	404	21	0	0	21	0

AÑO	PRONOSTICO				PRONOSTICO			
	COMER.	REGIONAL	INT. GENERAL	TOTAL	COMER.	REGIONAL	INT. GENERAL	TOTAL
1989	1,000	1,022	3	2,025	1,107	1,113	4	2,224
1990	1,041	1,057	3	2,101	1,140	1,145	4	2,289
1991	1,074	1,072	3	2,149	1,181	1,183	4	2,368
1992	1,105	1,145	3	2,253	1,216	1,260	4	2,480
1993	1,135	1,184	3	2,322	1,260	1,287	4	2,551
1994	1,163	1,231	3	2,397	1,279	1,304	4	2,587
1995	1,189	1,272	3	2,464	1,287	1,307	4	2,598
1996	1,215	1,302	3	2,520	1,295	1,311	4	2,610
1997	1,227	1,323	3	2,553	1,298	1,316	4	2,618
1998	1,229	1,341	3	2,573	1,299	1,316	4	2,619
1999	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619
2000	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619
2001	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619
2002	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619
2003	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619
2004	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619
2005	1,230	1,351	3	2,584	1,299	1,316	4	2,619

	P.H.C.	P.H.R.	P.H.G.	TOTAL	P.S.C.
1990	$\frac{1,162+1,231}{2}$	$\frac{3+3}{2}$	$\frac{20+22}{2}$	$\frac{1,279+1,354}{2}$	$\frac{7+8}{2}$
	= 1,197	3	21	1,315	8
1995	$\frac{1,280+1,454}{2}$	$\frac{4+5}{2}$	$\frac{32+39}{2}$	$\frac{1,408+1,599}{2}$	$\frac{8+10}{2}$
	= 1,367	5	36	1,504	9
2000	$\frac{1,379+1,848}{2}$	$\frac{7+10}{2}$	$\frac{50+73}{2}$	$\frac{1,517+2,055}{2}$	$\frac{9+13}{2}$
	= 1,624	9	62	1,786	11

PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : ACAPULCO, GRO.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	17,385	19,873	22,668
Operaciones Internacionales C.	8,816	10,792	13,124
Operaciones Regionales	2,890	3,757	4,693
Operaciones Av. General	21,411	26,906	33,603
Operaciones Totales	50,502	61,328	74,088
Pasajeros Nacionales y Trans.	1,584,751	1,994,565	2,507,623
Pasajeros Internacionales	1,196,175	1,499,993	1,856,769
Pasajeros Regionales	7,957	9,999	12,488
Pasajeros Av. General	49,253	61,890	77,296
Pasajeros Totales	2,838,135	3,566,447	4,454,176
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	10	11	12
Operaciones Reg. y Av. Gral.	13	16	21
Operaciones Totales Comb.	17	19	21
Pasajeros Nacionales	1,197	1,367	1,624
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	24	40	70
Pasajeros Totales Combinados	1,315	1,504	1,786
Posiciones Simultaneas Com.	8	9	11



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : AGUASCALIENTES, AGS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	2,651	3,120	3,659
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	2,642	3,518	4,678
Operaciones Av. General	5,569	7,423	9,870
Operaciones Totales	10,862	14,061	18,207
Pasajeros Nacionales y Trans.	224,727	299,239	398,033
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	8,025	11,326	15,059
Pasajeros Av. General	19,044	26,876	35,751
Pasajeros Totales	251,796	337,441	448,843
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	4	7	8
Operaciones Totales Comb.	7	9	11
Pasajeros Nacionales	211	256	307
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	12	22	33
Pasajeros Totales Combinados	232	281	337
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CAMPECHE, CAMP.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	549	584	628
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	939	1,159	1,441
Operaciones Av. General	2,683	3,312	4,118
Operaciones Totales	4,171	5,055	6,187
Pasajeros Nacionales y Trans.	57,551	71,018	88,307
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	2,020	2,493	3,100
Pasajeros Av. General	8,901	10,983	13,657
Pasajeros Totales	68,472	84,494	105,064
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	1	1	2
Operaciones Totales Comb.	3	4	5
Pasajeros Nacionales	79	92	108
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	3	6	9
Pasajeros Totales Combinados	87	101	119
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CANCUN, Q.R.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	8,110	10,119	12,370
Operaciones Internacionales C.	13,862	20,395	29,801
Operaciones Regionales	10,499	15,620	22,736
Operaciones Av. General	6,316	9,396	13,676
Operaciones Totales	38,787	55,530	78,583
Pasajeros Nacionales y Trans.	630,430	961,089	1,394,714
Pasajeros Internacionales	1,384,123	2,035,896	2,967,502
Pasajeros Regionales	155,293	231,025	336,265
Pasajeros Av. General	19,425	28,898	42,061
Pasajeros Totales	2,189,271	3,256,908	4,740,542
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	9	11	14
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	13	19
Operaciones Totales Comb.	36	45	58
Pasajeros Nacionales	948	1,249	1,630
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	61	100	147
Pasajeros Totales Combinados	1,043	1,374	1,794
Posiciones Simultaneas Com.	6	8	12



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CHETUMAL, Q.R.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	949	1,086	1,239
Operaciones Internacionales C.	113	137	165
Operaciones Regionales	356	580	904
Operaciones Av. General	6,662	10,858	16,939
Operaciones Totales	8,080	12,661	19,247
Pasajeros Nacionales y Trans.	65,299	106,422	166,016
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	1,482	2,415	3,767
Pasajeros Av. General	18,759	30,573	47,693
Pasajeros Totales	85,540	139,410	217,476
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	3	6	9
Operaciones Totales Comb.	5	7	9
Pasajeros Nacionales	86	124	170
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	9	21	38
Pasajeros Totales Combinados	95	136	187
Posiciones Simultaneas Com.	1	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CHIHUAHUA, CHIH.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	7,315	7,787	8,390
Operaciones Internacionales C.	3	3	3
Operaciones Regionales	8,894	11,706	15,258
Operaciones Av. General	25,702	33,829	44,092
Operaciones Totales	41,914	53,325	67,743
Pasajeros Nacionales y Trans.	615,098	809,594	1,055,188
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	19,978	26,295	34,272
Pasajeros Av. General	64,099	84,368	109,962
Pasajeros Totales	699,175	920,257	1,199,422
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	4	4	4
Operaciones Reg. y Av. Gral.	18	24	31
Operaciones Totales Comb.	17	20	24
Pasajeros Nacionales	406	482	576
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	32	53	92
Pasajeros Totales Combinados	446	530	633
Posiciones Simultaneas Com.	3	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CIUDAD DEL CARMEN, CAMP.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	713	720	741
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	26,526	31,458	37,737
Operaciones Av. General	15,526	18,412	22,087
Operaciones Totales	42,765	50,590	60,565
Pasajeros Nacionales y Trans.	117,713	139,599	167,459
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	188,474	223,516	268,123
Pasajeros Av. General	123,530	146,497	175,734
Pasajeros Totales	429,717	509,612	611,316
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	22	26	32
Operaciones Totales Comb.	58	64	70
Pasajeros Nacionales	133	151	171
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	93	122	170
Pasajeros Totales Combinados	146	166	186
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CIUDAD JUAREZ, CHIH.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	3,946	4,490	5,099
Operaciones Internacionales C.	1	1	1
Operaciones Regionales	1,199	1,619	2,167
Operaciones Av. General	10,367	13,990	18,724
Operaciones Totales	15,513	20,100	25,991
Pasajeros Nacionales y Trans.	356,170	480,669	643,342
Pasajeros Internacionales	77	83	89
Pasajeros Regionales	2,840	3,833	5,130
Pasajeros Av. General	23,916	32,275	43,196
Pasajeros Totales	383,003	516,860	691,757
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	3
Operaciones Reg. y Av. Gral.	5	7	7
Operaciones Totales Comb.	7	9	11
Pasajeros Nacionales	288	347	415
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	10	18	32
Pasajeros Totales Combinados	316	382	457
Posiciones Simultaneas Com.	2	3	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CIUDAD OBREGON, SON.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	4,394	4,879	5,429
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	2,899	3,759	4,823
Operaciones Av. General	8,371	10,856	13,927
Operaciones Totales	15,664	19,494	24,179
Pasajeros Nacionales y Trans.	279,571	362,568	465,163
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	10,595	13,741	17,629
Pasajeros Av. General	20,914	27,122	34,797
Pasajeros Totales	311,080	403,431	517,599
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	3	3	3
Operaciones Reg. y Av. Gral.	5	7	10
Operaciones Totales Comb.	9	11	13
Pasajeros Nacionales	245	290	340
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	11	18	31
Pasajeros Totales Combinados	270	319	374
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CIUDAD VICTORIA, TAMPS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	805	875	955
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	1,206	1,518	1,923
Operaciones Av. General	14,905	18,754	23,764
Operaciones Totales	16,916	21,147	26,642
Pasajeros Nacionales y Trans.	56,084	70,568	89,417
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	6,240	7,851	9,949
Pasajeros Av. General	34,536	43,455	55,062
Pasajeros Totales	96,860	121,876	154,428
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	10	13
Operaciones Totales Comb.	9	11	13
Pasajeros Nacionales	77	92	108
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	15	24	41
Pasajeros Totales Combinados	85	101	120
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : COZUMEL, Q.R.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,964	2,124	2,332
Operaciones Internacionales C.	5,490	4,490	11,421
Operaciones Regionales	15,575	22,111	31,107
Operaciones Av. General	7,395	10,499	14,770
Operaciones Totales	30,424	42,684	59,630
Pasajeros Nacionales y Trans.	239,252	331,508	454,714
Pasajeros Internacionales	298,892	432,457	620,049
Pasajeros Regionales	204,648	290,524	408,716
Pasajeros Av. General	19,314	27,420	38,575
Pasajeros Totales	762,106	1,081,909	1,522,054
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	4	5	6
Operaciones Reg. y Av. Gral.	12	18	22
Operaciones Totales Comb.	47	58	77
Pasajeros Nacionales	373	465	583
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	75	122	178
Pasajeros Totales Combinados	411	511	641
Posiciones Simultaneas Com.	3	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : CULIACAN, SIN.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	5,083	5,629	6,307
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	22,781	30,697	40,627
Operaciones Av. General	26,708	35,973	47,610
Operaciones Totales	54,582	72,299	94,544
Pasajeros Nacionales y Trans.	468,105	630,511	834,466
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	73,321	98,757	130,703
Pasajeros Av. General	- 57,480	77,421	102,465
Pasajeros Totales	598,916	806,689	1,067,634
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	3	3	3
Operaciones Reg. y Av. Gral.	26	36	48
Operaciones Totales Comb.	31	36	44
Pasajeros Nacionales	342	411	491
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	49	83	143
Pasajeros Totales Combinados	376	453	540
Posiciones Simultaneas Com.	3	3	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : DURANGO, DGO.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	2,883	3,027	3,235
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	6,790	9,572	13,250
Operaciones Av. General	7,959	11,219	15,531
Operaciones Totales	17,632	23,818	32,016
Pasajeros Nacionales y Trans.	268,663	378,743	524,254
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	32,450	45,746	63,328
Pasajeros Av. General	19,016	26,807	37,110
Pasajeros Totales	320,129	451,296	624,692
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	7	10	15
Operaciones Totales Comb.	16	20	24
Pasajeros Nacionales	239	299	366
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	17	30	53
Pasajeros Totales Combinados	262	328	402
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : GUADALAJARA, JAL.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	42,635	49,170	56,501
Operaciones Internacionales C.	8,660	11,271	14,569
Operaciones Regionales	15,592	19,931	25,343
Operaciones Av. General	44,462	56,836	72,270
Operaciones Totales	111,349	137,208	168,683
Pasajeros Nacionales y Trans.	3,773,978	4,798,892	6,099,244
Pasajeros Internacionales	671,834	874,138	1,127,074
Pasajeros Regionales	72,892	93,178	118,481
Pasajeros Av. General	116,055	148,352	188,638
Pasajeros Totales	4,634,759	5,924,560	7,533,437
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	17	19	21
Operaciones Reg. y Av. Gral.	32	42	53
Operaciones Totales Comb.	35	41	47
Pasajeros Nacionales	1,637	2,017	2,378
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	67	105	171
Pasajeros Totales Combinados	1,801	2,219	2,616
Posiciones Simultaneas Com.	13	16	19



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : GUAYMAS, SON.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	968	975	999
Operaciones Internacionales C.	748	767	792
Operaciones Regionales	1,388	1,772	2,262
Operaciones Av. General	1,612	2,059	2,628
Operaciones Totales	4,716	5,573	6,681
Pasajeros Nacionales y Trans.	51,612	69,665	92,880
Pasajeros Internacionales	21,328	23,480	26,015
Pasajeros Regionales	5,268	6,727	8,587
Pasajeros Av. General	5,467	6,982	8,912
Pasajeros Totales	83,675	106,054	136,394
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	1	2	2
Operaciones Totales Comb.	5	6	6
Pasajeros Nacionales	94	112	134
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	4	7	11
Pasajeros Totales Combinados	103	124	147
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : HERMOSILLO, SON.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	6,843	7,728	8,731
Operaciones Internacionales C.	1,021	1,249	1,514
Operaciones Regionales	9,271	11,949	15,288
Operaciones Av. General	28,809	37,134	47,508
Operaciones Totales	45,944	58,060	73,041
Pasajeros Nacionales y Trans.	620,748	800,696	1,025,474
Pasajeros Internacionales	25,801	32,692	40,741
Pasajeros Regionales	21,968	28,316	36,227
Pasajeros Av. General	74,670	96,248	123,137
Pasajeros Totales	743,187	957,952	1,225,579
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	4	4	5
Operaciones Reg. y Av. Gral.	20	26	33
Operaciones Totales Comb.	18	22	25
Pasajeros Nacionales	418	491	579
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	37	59	100
Pasajeros Totales Combinados	460	540	638
Posiciones Simultaneas Com.	3	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : LA PAZ, B.C.S.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	11,853	12,842	13,980
Operaciones Internacionales C.	859	1,242	1,668
Operaciones Regionales	6,924	8,960	11,445
Operaciones Av. General	11,784	15,249	19,479
Operaciones Totales	31,420	38,293	46,572
Pasajeros Nacionales y Trans.	757,651	973,147	1,236,709
Pasajeros Internacionales	49,264	71,017	97,075
Pasajeros Regionales	47,160	61,026	77,953
Pasajeros Av. General	28,410	36,763	46,960
Pasajeros Totales	882,485	1,141,953	1,456,697
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	6	6	7
Operaciones Reg. y Av. Gral.	9	13	16
Operaciones Totales Comb.	19	22	26
Pasajeros Nacionales	481	571	683
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	24	38	60
Pasajeros Totales Combinados	529	628	751
Posiciones Simultaneas Com.	4	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : LEON, CTO.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	2,241	2,525	2,846
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	2,214	3,037	4,123
Operaciones Av. General	19,771	27,113	36,803
Operaciones Totales	21,986	32,675	43,772
Pasajeros Nacionales y Trans.	220,671	302,622	410,769
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	4,886	6,701	9,095
Pasajeros Av. General	45,154	61,923	84,053
Pasajeros Totales	270,711	371,246	503,917
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	12	16	22
Operaciones Totales Comb.	11	13	16
Pasajeros Nacionales	209	257	313
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	19	34	62
Pasajeros Totales Combinados	229	283	344
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : LOS MOCHIS, SIN.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	5,474	6,406	7,472
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	1,140	1,392	1,704
Operaciones Av. General	3,905	4,769	5,836
Operaciones Totales	10,519	12,567	15,012
Pasajeros Nacionales y Trans.	268,214	345,939	444,300
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	7,022	8,575	10,245
Pasajeros Av. General	9,949	12,149	14,870
Pasajeros Totales	285,185	366,653	469,665
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	3	4	4
Operaciones Reg. y Av. Gral.	2	2	3
Operaciones Totales Comb.	7	8	9
Pasajeros Nacionales	238	282	330
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	11	13	16
Pasajeros Totales Combinados	262	310	363
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : LORETO, B.C.S.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,728	1,750	1,781
Operaciones Internacionales C.	12	15	17
Operaciones Regionales	679	882	1,148
Operaciones Av. General	9,467	12,306	16,000
Operaciones Totales	11,886	14,803	18,946
Pasajeros Nacionales y Trans.	51,077	67,512	89,361
Pasajeros Internacionales	10,649	12,721	14,964
Pasajeros Regionales	1,410	1,833	2,384
Pasajeros Av. General	31,761	41,284	53,681
Pasajeros Totales	94,897	123,350	160,390
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	5	7	9
Operaciones Totales Comb.	6	7	8
Pasajeros Nacionales	83	100	122
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	14	26	38
Pasajeros Totales Combinados	91	111	134
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MANZANILLO, COL.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	6,117	7,860	10,068
Operaciones Internacionales C.	498	936	1,744
Operaciones Regionales	964	1,458	2,210
Operaciones Av. General	13,629	20,612	31,253
Operaciones Totales	21,208	30,866	45,275
Pasajeros Nacionales y Trans.	436,286	635,944	922,044
Pasajeros Internacionales	65,005	122,207	227,494
Pasajeros Regionales	2,197	3,323	5,009
Pasajeros Av. General	34,661	52,421	79,483
Pasajeros Totales	538,149	813,895	1,234,310
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	3	4	5
Operaciones Reg. y Av. Gral.	7	11	17
Operaciones Totales Comb.	9	11	15
Pasajeros Nacionales	358	463	612
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	21	44	68
Pasajeros Totales Combinados	393	508	673
Posiciones Simultaneas Com.	3	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MATAMOROS, TAMPS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,577	1,722	1,887
Operaciones Internacionales C.	1	2	3
Operaciones Regionales	875	1,032	1,228
Operaciones Av. General	12,324	14,531	17,299
Operaciones Totales	14,777	17,287	20,417
Pasajeros Nacionales y Trans.	147,279	173,648	206,718
Pasajeros Internacionales	11	22	35
Pasajeros Regionales	1,863	2,197	2,651
Pasajeros Av. General	34,056	40,155	47,805
Pasajeros Totales	183,209	216,022	257,209
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	7	8	9
Operaciones Totales Comb.	7	8	9
Pasajeros Nacionales	157	176	198
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	13	19	30
Pasajeros Totales Combinados	173	193	218
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MAZATLAN, SIN.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	12,455	13,855	15,427
Operaciones Internacionales C.	8,370	10,394	12,818
Operaciones Regionales	2,399	2,977	3,685
Operaciones Av. General	14,457	17,943	22,205
Operaciones Totales	37,681	45,169	54,135
Pasajeros Nacionales y Trans.	1,067,600	1,325,008	1,644,086
Pasajeros Internacionales	500,512	621,340	764,362
Pasajeros Regionales	4,818	5,980	7,400
Pasajeros Av. General	32,669	40,546	50,177
Pasajeros Totales	1,605,599	1,992,694	2,466,025
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	9	10	11
Operaciones Reg. y Av. Gral.	9	11	13
Operaciones Totales Comb.	13	15	17
Pasajeros Nacionales	774	922	1,079
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	17	27	46
Pasajeros Totales Combinados	852	1,014	1,186
Posiciones Simultaneas Com.	5	6	7



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MERIDA, YUC.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	12,998	14,567	16,741
Operaciones Internacionales C.	1,824	2,337	3,116
Operaciones Regionales	1,952	2,491	3,154
Operaciones Av. General	11,619	14,830	18,772
Operaciones Totales	28,393	34,785	42,423
Pasajeros Nacionales y Trans.	949,129	1,208,780	1,479,670
Pasajeros Internacionales	117,749	152,959	194,011
Pasajeros Regionales	4,343	5,544	7,018
Pasajeros Av. General	- 32,687	41,721	52,810
Pasajeros Totales	1,103,908	1,409,004	1,783,509
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	6	7	8
Operaciones Reg. y Av. Gral.	7	9	12
Operaciones Totales Comb.	11	12	14
Pasajeros Nacionales	580	693	834
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	13	21	35
Pasajeros Totales Combinados	638	763	918
Posiciones Simultaneas Com.	3	4	5



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MEXICALI, B.C.N.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,674	1,909	2,175
Operaciones Internacionales C.	4	7	9
Operaciones Regionales	1,627	2,162	2,887
Operaciones Av. General	34,453	45,789	61,138
Operaciones Totales	37,758	49,917	66,268
Pasajeros Nacionales y Trans.	229,100	304,205	405,954
Pasajeros Internacionales	352	732	1,211
Pasajeros Regionales	2,984	3,964	5,292
Pasajeros Av. General	92,246	122,597	162,692
Pasajeros Totales	324,682	431,509	576,149
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	19	26	34
Operaciones Totales Comb.	14	16	19
Pasajeros Nacionales	214	258	311
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	35	59	104
Pasajeros Totales Combinados	236	285	342
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MEXICO, D.F.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	113,896	144,626	173,995
Operaciones Internacionales C.	36,804	45,505	54,198
Operaciones Regionales	9,426	12,397	16,158
Operaciones Av. General	91,345	120,111	156,568
Operaciones Totales	257,631	322,639	400,919
Pasajeros Nacionales y Trans.	12,812,521	17,262,589	23,010,960
Pasajeros Internacionales	3,800,212	4,581,745	5,490,715
Pasajeros Regionales	28,399	37,342	48,676
Pasajeros Av. General	729,645	301,964	393,618
Pasajeros Totales	16,870,777	22,183,640	28,916,969
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	41	48	56
Operaciones Reg. y Av. Gral.	54	72	94
Operaciones Totales Comb.	50	58	68
Pasajeros Nacionales	4,551	5,770	7,190
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	98	161	278
Pasajeros Totales Combinados	5,061	6,347	7,909
Posiciones Simultaneas Com.	41	53	68



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MINATITLAN, VER.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,497	1,094	793
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	1,156	1,411	1,727
Operaciones Av. General	14,785	18,055	22,098
Operaciones Totales	17,438	20,560	24,618
Pasajeros Nacionales y Trans.	185,573	155,877	129,914
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	2,888	3,526	4,316
Pasajeros Av. General	30,170	36,842	45,093
Pasajeros Totales	218,631	196,245	179,323
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	9	13
Operaciones Totales Comb.	8	9	11
Pasajeros Nacionales	184	163	133
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	31	37	46
Pasajeros Totales Combinados	203	179	157
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MONTERREY, N.L.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	16,770	20,291	24,472
Operaciones Internacionales C.	7,603	10,981	15,227
Operaciones Regionales	3,350	4,698	6,490
Operaciones Av. General	15,091	21,164	29,236
Operaciones Totales	42,814	57,134	75,425
Pasajeros Nacionales y Trans.	1,800,871	2,499,298	3,440,418
Pasajeros Internacionales	301,193	448,929	631,815
Pasajeros Regionales	2,974	4,170	5,761
Pasajeros Av. General	37,675	52,837	72,987
Pasajeros Totales	2,142,713	3,004,974	4,150,982
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	10	12	14
Operaciones Reg. y Av. GraI.	9	13	19
Operaciones Totales Comb.	14	17	21
Pasajeros Nacionales	981	1,184	1,555
Pasajeros Reg. y Av. GraI.	18	34	65
Pasajeros Totales Combinados	1,079	1,358	1,710
Posiciones Simultaneas Com.	6	8	11



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : MORELIA, MICH.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MÓVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	290	541	1,008
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	2,191	2,675	3,274
Operaciones Av. General	5,121	6,254	7,655
Operaciones Totales	7,602	9,470	11,937
Pasajeros Nacionales y Trans.	26,671	57,701	125,392
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	4,716	5,759	7,048
Pasajeros Av. General	12,390	15,131	18,519
Pasajeros Totales	43,777	78,591	150,959
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	3	4	6
Operaciones Totales Comb.	6	7	8
Pasajeros Nacionales	45	79	139
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	9	16	21
Pasajeros Totales Combinados	49	87	153
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : NOGALES, SON.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,271	2,541	5,062
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	1,552	1,895	2,320
Operaciones Av. General	10,777	13,161	16,108
Operaciones Totales	13,600	17,597	23,490
Pasajeros Nacionales y Trans.	4,680	10,748	24,500
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	2,648	3,234	3,958
Pasajeros Av. General	30,052	36,698	44,917
Pasajeros Totales	37,380	50,680	73,375
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	6	8	10
Operaciones Totales Comb.	7	8	9
Pasajeros Nacionales	19	35	64
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	12	18	29
Pasajeros Totales Combinados	21	39	71
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : NUEVO LAREDO, TAMPS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,694	2,359	3,122
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	953	1,471	2,155
Operaciones Av. General	8,270	12,815	18,779
Operaciones Totales	10,917	16,645	24,056
Pasajeros Nacionales y Trans.	214,317	330,475	484,284
Pasajeros Internacionales	265	411	602
Pasajeros Regionales	1,760	2,715	3,978
Pasajeros Av. General	24,065	37,109	54,380
Pasajeros Totales	240,407	370,710	543,244
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	4	7	10
Operaciones Totales Comb.	5	8	10
Pasajeros Nacionales	204	273	347
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	11	23	44
Pasajeros Totales Combinados	225	300	382
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : OAXACA, OAX.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	6,942	7,755	8,681
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	5,201	6,640	8,455
Operaciones Av. General	13,169	16,814	21,410
Operaciones Totales	25,312	31,209	38,547
Pasajeros Nacionales y Trans.	644,554	822,958	1,047,896
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	72,250	92,248	117,462
Pasajeros Av. General	27,660	30,316	44,970
Pasajeros Totales	744,464	950,522	1,210,328
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	3	4	4
Operaciones Reg. y Av. Gral.	9	13	16
Operaciones Totales Comb.	23	26	30
Pasajeros Nacionales	417	487	573
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	31	45	69
Pasajeros Totales Combinados	459	536	630
Posiciones Simultaneas Com.	3	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : POZA RICA, VER.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	370	440	523
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	773	1,055	1,428
Operaciones Av. General	3,816	5,207	7,050
Operaciones Totales	4,959	6,702	9,001
Pasajeros Nacionales y Trans.	21,523	29,362	39,757
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	1,608	2,194	2,971
Pasajeros Av. General	9,701	13,236	17,921
Pasajeros Totales	32,822	44,792	60,649
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	2	3	4
Operaciones Totales Comb.	4	5	6
Pasajeros Nacionales	38	48	60
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	9	12	17
Pasajeros Totales Combinados	42	53	66
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : PUEBLA, PUE.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	667	1,278	4,015
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	9,709	15,527	11,096
Operaciones Av. General	18,088	30,970	48,578
Operaciones Totales	28,474	47,505	63,689
Pasajeros Nacionales y Trans.	58,770	88,281	244,288
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	237,415	325,852	321,096
Pasajeros Av. General	98,735	166,785	255,004
Pasajeros Totales	394,920	580,917	820,383
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	15	24	32
Operaciones Totales Comb.	69	80	74
Pasajeros Nacionales	80	108	218
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	85	125	146
Pasajeros Totales Combinados	88	119	240
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : PUERTO ESCONDIDO, OAX.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,330	2,925	6,405
Operaciones Internacionales C.	60	74	91
Operaciones Regionales	1,226	1,497	1,833
Operaciones Av. General	451	550	674
Operaciones Totales	3,067	5,046	9,003
Pasajeros Nacionales y Trans.	90,995	231,495	582,877
Pasajeros Internacionales	6,327	7,850	9,636
Pasajeros Regionales	20,106	24,552	30,050
Pasajeros Av. General	1,402	1,713	2,096
Pasajeros Totales	118,830	265,610	624,659
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	2	3
Operaciones Reg. y Av. Gral.	1	1	1
Operaciones Totales Comb.	9	10	11
Pasajeros Nacionales	116	220	393
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	7	9	11
Pasajeros Totales Combinados	127	243	433
Posiciones Simultaneas Com.	1	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : PUERTO VALLARTA, JAL.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	9,434	10,770	12,272
Operaciones Internacionales C.	10,522	12,322	14,330
Operaciones Regionales	2,621	3,159	3,793
Operaciones Av. General	12,708	15,314	18,387
Operaciones Totales	35,285	41,565	48,782
Pasajeros Nacionales y Trans.	955,155	1,181,018	1,459,215
Pasajeros Internacionales	868,130	1,016,292	1,178,982
Pasajeros Regionales	20,994	25,300	30,377
Pasajeros Av. General	30,305	36,883	44,285
Pasajeros Totales	1,874,884	2,259,493	2,712,859
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	8	9	10
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	9	11
Operaciones Totales Comb.	15	17	19
Pasajeros Nacionales	875	1,013	1,146
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	19	29	46
Pasajeros Totales Combinados	963	1,115	1,261
Posiciones Simultaneas Com.	5	6	7



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : REYNOSA, TAMPS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	2,949	3,274	4,220
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	744	1,216	1,850
Operaciones Av. General	13,826	22,583	34,354
Operaciones Totales	17,020	27,073	40,424
Pasajeros Nacionales y Trans.	173,302	283,056	430,584
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	1,028	1,679	2,554
Pasajeros Av. General	-41,106	67,138	102,130
Pasajeros Totales	215,436	351,873	535,268
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	12	19
Operaciones Totales Comb.	8	10	13
Pasajeros Nacionales	176	246	322
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	20	45	77
Pasajeros Totales Combinados	194	271	354
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : SALTILLO, COAH.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,079	1,372	1,687
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	455	592	727
Operaciones Av. General	2,713	3,383	4,021
Operaciones Totales	4,247	5,347	6,435
Pasajeros Nacionales y Trans.	55,734	70,769	86,985
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	958	1,247	1,530
Pasajeros Av. General	7,046	8,784	10,442
Pasajeros Totales	63,738	80,800	98,857
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales			
Operaciones Reg. y Av. Gral.			
Operaciones Totales Comb.			
Pasajeros Nacionales	(*)	(*)	(*)
Pasajeros Reg. y Av. Gral.			
Pasajeros Totales Combinados			
Posiciones Simultaneas Com.			



(*) Fuente de información Incompleta.

PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : SAN LUIS POTOSI, S.L.P.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,508	1,813	2,174
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	2,360	2,882	3,528
Operaciones Av. General	9,954	12,155	14,877
Operaciones Totales	13,822	16,850	20,579
Pasajeros Nacionales y Trans.	135,667	180,546	240,225
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	5,551	6,778	8,297
Pasajeros Av. General	29,517	36,046	44,118
Pasajeros Totales	170,735	223,370	292,640
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	6	7	9
Operaciones Totales Comb.	8	9	10
Pasajeros Nacionales	147	181	220
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	13	19	30
Pasajeros Totales Combinados	163	199	242
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : SAN JOSE DEL CABO, B.C.S.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	6,841	10,713	16,720
Operaciones Internacionales C.	2,617	3,596	4,907
Operaciones Regionales	558	889	1,425
Operaciones Av. General	8,562	13,624	21,847
Operaciones Totales	18,578	28,822	44,899
Pasajeros Nacionales y Trans.	390,999	658,677	1,112,107
Pasajeros Internacionales	167,908	230,428	242,283
Pasajeros Regionales	1,683	2,678	4,284
Pasajeros Av. General	25,234	40,153	44,388
Pasajeros Totales	585,824	932,163	1,494,771
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	5	6	9
Operaciones Reg. y Av. Gral.	4	7	12
Operaciones Totales Comb.	8	11	15
Pasajeros Nacionales	383	512	719
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	15	31	50
Pasajeros Totales Combinados	421	564	791
Posiciones Simultaneas Com.	3	5	5



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TAMPICO, TAMPS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	4,130	4,510	4,944
Operaciones Internacionales C.	15	13	13
Operaciones Regionales	3,124	3,932	4,954
Operaciones Av. General	31,120	39,166	49,350
Operaciones Totales	38,389	47,621	59,261
Pasajeros Nacionales y Trans.	500,764	630,274	794,176
Pasajeros Internacionales	44	17	5
Pasajeros Regionales	5,465	6,878	8,667
Pasajeros Av. General	64,709	81,440	102,616
Pasajeros Totales	570,982	718,611	905,464
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	18	23	29
Operaciones Totales Comb.	14	16	19
Pasajeros Nacionales	357	411	475
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	29	46	80
Pasajeros Totales Combinados	393	453	523
Posiciones Simultaneas Com.	3	3	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TAMUIN, S.L.P.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	26	33	41
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	96	117	143
Operaciones Av. General	2,752	3,360	4,113
Operaciones Totales	2,874	3,510	4,297
Pasajeros Nacionales y Trans.	3,331	4,830	6,960
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	136	167	204
Pasajeros Av. General	6,093	7,441	9,107
Pasajeros Totales	9,560	12,438	16,271
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	1	2	2
Operaciones Totales Comb.	2	2	2
Pasajeros Nacionales	10	12	17
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	2	4	6
Pasajeros Totales Combinados	11	14	18
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TAPACHULA, CHIS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,853	2,214	2,622
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	1,041	1,398	1,862
Operaciones Av. General	12,004	16,111	21,456
Operaciones Totales	14,893	19,723	25,940
Pasajeros Nacionales y Trans.	151,961	204,040	271,732
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	10,421	13,992	18,634
Pasajeros Av. General	20,750	27,861	37,104
Pasajeros Totales	183,132	245,893	327,470
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	2
Operaciones Reg. y Av. Graf.	6	8	12
Operaciones Totales Comb.	10	12	14
Pasajeros Nacionales	160	197	239
Pasajeros Reg. y Av. Graf.	11	20	36
Pasajeros Totales Combinados	176	217	263
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TEHUACAN, PUE.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	27	36	47
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	674	823	1,007
Operaciones Av. General	5,897	7,201	8,814
Operaciones Totales	6,598	8,060	9,868
Pasajeros Nacionales y Trans.	1,805	2,713	4,045
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	1,176	1,436	1,757
Pasajeros Av. General	13,528	16,520	20,220
Pasajeros Totales	16,509	20,669	26,022
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	3	4	5
Operaciones Totales Comb.	4	5	6
Pasajeros Nacionales	6	9	11
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	6	10	18
Pasajeros Totales Combinados	7	9	12
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TEPIC, NAY.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,232	1,896	2,907
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	3,168	3,868	4,734
Operaciones Av. General	15,205	18,567	22,725
Operaciones Totales	19,605	24,331	30,366
Pasajeros Nacionales y Trans.	82,137	144,204	252,937
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	10,136	12,378	15,150
Pasajeros Av. General	31,677	38,682	47,344
Pasajeros Totales	123,950	195,264	315,431
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	9	12	15
Operaciones Totales Comb.	12	13	15
Pasajeros Nacionales	102	154	227
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	23	38	54
Pasajeros Totales Combinados	113	170	250
Posiciones Simultaneas Com.	1	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TIJUANA, B.C.N.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	14,865	16,915	19,224
Operaciones Internacionales C.	635	638	644
Operaciones Regionales	2,455	3,133	4,016
Operaciones Av. General	31,923	40,753	52,229
Operaciones Totales	49,878	61,439	76,113
Pasajeros Nacionales y Trans.	1,747,420	2,232,482	2,862,904
Pasajeros Internacionales	6,669	6,802	6,967
Pasajeros Regionales	13,905	17,751	22,750
Pasajeros Av. General	72,433	92,469	118,509
Pasajeros Totales	1,840,427	2,349,506	3,011,131
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	6	7	8
Operaciones Reg. y Av. Gral.	18	23	30
Operaciones Totales Comb.	17	20	23
Pasajeros Nacionales	848	1,027	1,204
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	33	52	89
Pasajeros Totales Combinados	933	1,129	1,325
Posiciones Simultaneas Com.	5	6	7



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TOLUCA, MEX.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	1,214	1,475	1,898
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	0	0	0
Operaciones Av. General	7,066	8,808	10,470
Operaciones Totales	8,280	10,283	12,368
Pasajeros Nacionales y Trans.	34,464	44,940	54,257
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	0	0	0
Pasajeros Av. General	14,289	17,778	21,144
Pasajeros Totales	48,753	62,718	75,401
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales			
Operaciones Reg. y Av. Gral.			
Operaciones Totales Comb.			
Pasajeros Nacionales	(*)	(*)	(*)
Pasajeros Reg. y Av. Gral.			
Pasajeros Totales Combinados			
Posiciones Simultaneas Com.			



(*) Fuente de información incompleta.

PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TORREON, COAH.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	5,185	5,900	6,703
Operaciones Internacionales C.	5	6	6
Operaciones Regionales	3,833	4,945	6,348
Operaciones Av. General	10,694	13,795	17,709
Operaciones Totales	19,717	24,646	30,766
Pasajeros Nacionales y Trans.	360,679	465,239	597,231
Pasajeros Internacionales	32	46	58
Pasajeros Regionales	7,998	10,317	13,244
Pasajeros Av. General	24,350	31,410	40,321
Pasajeros Totales	393,059	507,010	650,854
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	3	3	4
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	10	12
Operaciones Totales Comb.	10	11	14
Pasajeros Nacionales	290	340	396
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	13	21	36
Pasajeros Totales Combinados	319	374	436
Posiciones Simultaneas Com.	2	3	3



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : TUXTLA CUTIERREZ, CHIS.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	3,418	3,519	3,700
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	319	431	574
Operaciones Av. General	2,896	3,914	5,202
Operaciones Totales	6,633	7,864	9,476
Pasajeros Nacionales y Trans.	413,188	558,350	742,201
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	588	795	1,057
Pasajeros Av. General	6,042	8,165	10,853
Pasajeros Totales	419,818	567,310	754,111
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	1	2	3
Operaciones Totales Comb.	4	4	5
Pasajeros Nacionales	316	381	455
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	2	4	8
Pasajeros Totales Combinados	348	420	500
Posiciones Simultaneas Com.	2	3	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : URUAPAN, MICH.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	309	285	270
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	3,279	3,697	4,226
Operaciones Av. General	12,479	14,071	16,084
Operaciones Totales	16,067	18,053	20,580
Pasajeros Nacionales y Trans.	26,744	30,156	34,469
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	8,463	9,543	10,907
Pasajeros Av. General	28,108	31,695	36,227
Pasajeros Totales	63,315	71,394	81,603
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	1
Operaciones Reg. y Av. Gral.	8	9	10
Operaciones Totales Comb.	10	11	12
Pasajeros Nacionales	45	49	54
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	16	23	37
Pasajeros Totales Combinados	49	54	59
Posiciones Simultaneas Com.	1	1	1



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : VERACRUZ, VER.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	3,293	3,660	4,079
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	2,097	2,858	3,837
Operaciones Av. General	27,419	37,356	50,154
Operaciones Totales	32,809	43,874	58,070
Pasajeros Nacionales y Trans.	468,762	638,654	857,442
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	4,158	5,665	7,606
Pasajeros Av. General	60,444	82,351	110,563
Pasajeros Totales	533,364	726,670	975,611
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	2	2	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	16	21	29
Operaciones Totales Comb.	12	15	18
Pasajeros Nacionales	343	414	500
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	25	45	81
Pasajeros Totales Combinados	377	456	549
Posiciones Simultaneas Com.	3	3	4



**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : VILLAHERMOSA, TAB.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	7,489	7,873	8,362
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	4,642	6,113	8,120
Operaciones Av. General	16,442	21,653	28,760
Operaciones Totales	28,573	35,639	45,242
Pasajeros Nacionales y Trans.	717,103	944,345	1,254,280
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	17,822	23,470	31,173
Pasajeros Av. General	31,645	41,673	55,350
Pasajeros Totales	766,570	1,009,487	1,340,803
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	4	4	4
Operaciones Reg. y Av. Gral.	11	14	20
Operaciones Totales Comb.	14	16	19
Pasajeros Nacionales	446	533	652
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	19	32	57
Pasajeros Totales Combinados	491	586	718
Posiciones Simultaneas Com.	4	4	4



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA

AEROPUERTO DE : ZACATECAS, ZAC.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com:	1,891	2,165	2,344
Operaciones Internacionales C.	0	0	0
Operaciones Regionales	875	1,092	1,248
Operaciones Av. General	4,070	5,074	5,801
Operaciones Totales	6,836	8,331	9,393
Pasajeros Nacionales y Trans.	163,678	204,067	255,498
Pasajeros Internacionales	0	0	0
Pasajeros Regionales	2,047	2,553	3,196
Pasajeros Av. General	16,369	20,408	25,551
Pasajeros Totales	182,094	227,028	284,245
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	1	1	2
Operaciones Reg. y Av. Gral.	2	3	3
Operaciones Totales Comb.	4	5	6
Pasajeros Nacionales	169	197	229
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	6	10	17
Pasajeros Totales Combinados	186	217	252
Posiciones Simultaneas Com.	2	2	2



PRONOSTICOS DE DEMANDA FUTURA
AEROPUERTO DE : ZIHUATANEJO, GRO.

CONCEPTO	ETAPAS		
	1990	1995	2000
MOVIMIENTO ANUAL			
Operaciones Nacionales Com.	8,899	9,928	11,083
Operaciones Internacionales C.	1,002	1,420	1,973
Operaciones Regionales	1,525	2,135	2,972
Operaciones Av. General	16,917	23,681	32,968
Operaciones Totales	28,343	37,164	48,996
Pasajeros Nacionales y Trans.	837,080	1,169,009	1,627,450
Pasajeros Internacionales	173,245	245,236	341,468
Pasajeros Regionales	4,918	6,884	9,585
Pasajeros Av. General	39,981	55,964	77,914
Pasajeros Totales	1,055,224	1,477,093	2,056,417
MOVIMIENTO HORA CRITICA			
Operaciones Comerciales	4	5	6
Operaciones Reg. y Av. Gral.	9	14	19
Operaciones Totales Comb.	11	13	16
Pasajeros Nacionales	558	714	925
Pasajeros Reg. y Av. Gral.	19	35	67
Pasajeros Totales Combinados	614	785	1,018
Posiciones Simultaneas Com.	4	4	5



CAPITULO III

III. PISTAS Y CALLES DE RODAJE

III.1. DEFINICIONES

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves (1).

Calle de Rodaje. Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo (1).

III.2. CAPACIDAD DE PISTAS Y CALLES DE RODAJE

La capacidad de una pista está en función del tipo de aviones que operan en ella, del número de salidas (calles de rodaje) que tenga así como la disposición de éstas. Por esta razón la pista y las calles de rodaje forman un sistema al que se denomina sistema pista-calles de rodaje.

Las salidas de una pista deben de ubicarse tomando en cuenta los vientos dominantes, ya que éstos afectan en los aterrizajes y despegues. Es necesario conocer el pronóstico de operaciones horarias, el cual indica los tipos de avión que operarán y la combinación de éstos. Para tal efecto se ha hecho una clasificación de aviones de acuerdo al tiempo de utilización de la pista. Esta clasificación comprende 4 categorías:

Categoría I: Aviones turboreactores de gran envergadura y fuselaje ancho con capacidad de carga. Ejemplo: B-747, DC-10, L-1011 y A-300.

Categoría II: Aviones turboreactores de peso máximo al despegue mayor a las 40 toneladas. Ejemplo: B-707, B-727, DC-8 y DC-9.

(1) Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) Anexo 14
Aeródromos. Normas y Métodos Recomendados Internacionales.

Categoría III: Aviones turbo reactores con peso máximo al despegue hasta de 40 toneladas. Ejemplo: Fokker-27, Fokker-28, Antonov-24.

Categoría IV: Aviones de pistones equipados para realizar aproximaciones por instrumentos (IFR). Ejemplo: Beech-99.

Categoría V: Aviones de pistones que solamente puedan operar visualmente o con señalamiento especial (VFR).

Para analizar en forma teórica la capacidad de la pista se ha elaborado una tabla donde se presentan cuatro tipos de población de aviones, mediante combinaciones de las cinco categorías mencionadas anteriormente.

POBLACION DE AVIONES	CATEGORIAS %			
	I	II	III	IV
P1	0	30	40	30
P2	0	50	30	20
P3	0	70	20	10
P4	20	50	20	10

III.3. CALCULO DE LA CAPACIDAD

Para determinar la capacidad del sistema pista-calles de rodaje, es necesario conocer la longitud de pista, la ubicación de las calles de rodaje y la dirección del viento. Con estas características se podrán observar y comparar con las configuraciones de pista y calles de rodaje.

En las configuraciones mencionadas se presenta, para cada una de ellas, un esquema de la pista con el sentido de la operación de la aeronave, así como la ubicación de las calles de rodaje.

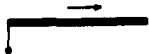
Al analizar la información se debe tomar en cuenta el porcentaje de

aterrizajes y despegues. Para este estudio se tomará un porcentaje de 50%, considerando que el número de aviones que aterrizan es igual al número de aviones que despegan.

El porcentaje para operaciones por instrumentos (IFR) y operaciones visuales (VFR) es de 80% y 20% respectivamente, puesto que se está estudiando a la aviación comercial y cuenta con aeronaves provistas de equipo para realizar aproximaciones por instrumentos.

Ejemplo: Para la configuración 1, si la longitud de pista es de 3,000m y se considera una población P2 con un 50% de aterrizajes visuales y 50% por instrumentos, y 50% de aterrizajes y despegues se tendrá un valor de 14 operaciones por hora.

CONFIGURACION 1



P	ATERR.	LONGITUD				DE				PISTA											
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	12	10	9	9	14	12	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	11	10
P1	80 20 %	16	13	12	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10	17	15	13	13	11
P1	50 50 %	19	16	14	13	11	19	16	14	13	12	20	17	15	13	12	20	17	15	13	12
P2	100 0 %	13	11	10	9	8	13	11	10	9	8	14	12	10	9	9	15	13	11	10	9
P2	80 20 %	15	12	11	10	9	15	13	11	10	9	16	13	12	10	10	17	14	13	11	10
P2	50 50 %	18	15	13	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11	20	17	15	13	12
P3	100 0 %	12	10	9	8	7	13	11	9	8	7	13	11	10	9	8	14	12	11	10	9
P3	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9	16	14	12	11	10
P3	50 50 %	17	14	12	11	10	18	15	13	11	10	18	16	14	13	11	19	17	14	13	12
P4	100 0 %	12	10	9	8	7	12	11	9	8	7	13	11	10	9	8					
P4	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9					
P4	50 50 %	14	14	12	11	12	18	15	13	11	10	18	15	13	12	11					

CONFIGURACION 2



P	ATERR.	LONGITUD				DE				PISTA						
		3,500m				3,000m				2,500m						
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	13	12	12	11	14	13	12	11	11	12	12	11	11	10
P1	80 20 %	17	16	15	14	13	16	15	14	13	13	15	14	13	13	12
P1	50 50 %	22	21	20	19	19	22	21	20	19	18	20	19	18	18	17
P2	100 0 %	12	11	10	10	9	12	11	11	10	9	11	11	11	10	10
P2	80 20 %	14	13	12	12	11	14	13	13	12	11	13	13	12	12	11
P2	50 50 %	19	18	17	16	16	19	18	17	17	16	18	18	17	16	16
P3	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P3	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P3	50 50 %	16	15	15	14	14	17	16	16	15	14	17	16	16	15	15
P4	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P4	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P4	50 50 %	17	17	15	16	16	17	16	16	16	14	17	16	16	15	15

CONFIGURACION 3



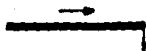
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD				DE PISTA																
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m								
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	
P1	100 0 %	11	11	11	11	12	11	11	12	12	12	10	10	11	11	11	10	11	11	11	11	11
P1	80 20 %	13	13	13	13	14	13	13	14	14	15	12	12	13	13	13	12	13	13	13	13	13
P1	50 50 %	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19	16	17	17	17	18	17	17	18	18	18	18
P2	100 0 %	9	10	10	10	10	10	10	10	11	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P2	80 20 %	11	11	12	12	12	12	12	12	13	11	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
P2	50 50 %	15	16	16	16	16	16	16	17	17	17	16	16	16	16	17	17	17	17	17	17	17
P3	100 0 %	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P3	80 20 %	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	12	12
P3	50 50 %	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16	16
P4	100 0 %	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P4	80 20 %	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	12	12
P4	50 50 %	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16	16

CONFIGURACION 4



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD				DE PISTA																
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m								
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	
P1	100 0 %	8	9	9	11	12	9	9	10	11	12	9	10	10	11	12	10	10	11	12	13	13
P1	80 20 %	10	10	11	12	14	10	11	12	13	15	10	10	11	12	13	10	11	12	13	14	14
P1	50 50 %	14	15	16	17	18	15	15	16	18	19	10	11	12	14	15	11	12	13	15	16	16
P2	100 0 %	8	9	9	10	12	8	9	10	11	12	9	9	10	11	11	10	10	11	11	12	12
P2	80 20 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	15	9	10	11	11	12	10	11	12	13	14	14
P2	50 50 %	14	14	15	17	18	14	15	16	18	19	10	11	12	13	14	11	12	13	14	16	16
P3	100 0 %	8	8	9	10	12	8	9	10	11	12	9	9	9	10	10	9	10	10	11	11	11
P3	80 20 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	15	9	10	10	11	11	10	11	11	12	12	12
P3	50 50 %	8	14	15	16	18	14	15	16	17	19	10	11	12	13	14	11	12	13	14	15	15
P4	100 0 %	8	8	9	10	12	8	9	10	10	11	9	9	9	10	10	9	10	10	11	11	11
P4	80 20 %	9	10	11	12	14	10	10	11	12	13	9	10	10	11	11	10	11	11	12	12	12
P4	50 50 %	13	14	15	16	18	14	15	15	16	18	10	11	12	13	14	11	12	13	14	15	15

CONFIGURACION 5



P.	ATERR.	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR																				
P1	100 0 %	7	7	8	9	10	7	8	8	9	11	8	8	9	10	12	9	9	10	11	13
P1	80 20 %	7	8	8	9	11	7	8	9	10	11	8	9	10	11	12	9	10	11	12	14
P1	50 50 %	7	8	9	10	12	8	9	10	11	13	9	10	11	12	14	10	11	12	13	15
P2	100 0 %	6	7	8	9	10	7	8	8	9	11	8	8	9	10	11	8	9	10	11	13
P2	80 20 %	7	7	8	9	11	7	8	9	10	11	8	9	10	11	12	9	10	11	12	14
P2	50 50 %	7	8	9	10	12	8	9	10	11	13	9	9	11	12	14	10	10	12	13	15
P3	100 0 %	6	7	8	9	10	7	7	8	9	10	7	8	9	10	11	8	9	10	11	12
P3	80 20 %	7	7	8	9	11	7	8	9	10	11	8	9	10	11	12	9	10	11	12	13
P3	50 50 %	7	8	9	10	12	8	9	10	11	13	9	9	10	12	14	9	10	12	13	15
P4	100 0 %	6	7	8	9	10	7	7	8	9	10	7	8	9	10	11					
P4	80 20 %	7	7	8	9	10	7	8	9	10	11	8	9	10	11	12					
P4	50 50 %	7	8	9	10	12	8	9	10	11	13	9	9	10	12	14					

CONFIGURACION 6



P	ATERR.	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR															
P1	100 0 %	19	16	15	13	12	17	15	14	12	11	17	15	13	12	11
P1	80 20 %	22	20	18	16	15	21	18	16	15	14	21	18	16	15	13
P1	50 50 %	30	27	25	23	21	29	26	23	21	20	29	26	23	21	20
P2	100 0 %	16	14	13	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10
P2	80 20 %	20	17	15	14	13	20	17	15	14	12	20	17	15	14	12
P2	50 50 %	28	24	22	20	18	27	24	22	20	18	28	24	22	20	18
P3	100 0 %	15	13	11	10	9	15	14	11	10	9	15	13	12	10	9
P3	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P3	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17
P4	100 0 %	15	13	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	10	9
P4	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P4	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17

CONFIGURACION 7



P	ATERR.	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
O	%																				
B	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	11	12	13	14	15	12	12	13	14	15	10	11	12	13	14	11	12	12	13	15
P1	80 20 %	13	14	15	16	17	14	15	16	17	18	12	13	14	15	17	13	14	15	16	17
P1	50 50 %	18	19	20	21	22	19	20	21	22	23	17	18	19	21	22	18	19	20	22	23
P2	100 0 %	10	11	12	13	14	11	11	12	12	15	10	11	13	13	14	11	11	12	13	15
P2	80 20 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	13	14	15	17	13	13	15	16	17
P2	50 50 %	17	18	19	20	21	18	19	20	21	22	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23
P3	100 0 %	9	10	11	12	13	10	11	11	12	14	10	11	11	13	14	11	11	12	13	15
P3	80 20 %	11	12	13	14	15	12	13	14	15	16	12	13	14	15	16	12	13	14	16	17
P3	50 50 %	16	16	17	19	20	17	17	18	20	21	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23
P4	100 0 %	9	10	11	12	13	10	11	11	12	14	10	11	11	13	14	11	11	12	13	15
P4	80 20 %	11	12	13	14	15	12	13	13	15	16	12	13	14	15	16	12	13	14	16	17
P4	50 50 %	16	16	17	19	20	16	17	18	20	21	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23

CONFIGURACION 8



P	ATERR.	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
O	%																				
B	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	26	25	24	23	22	26	25	24	23	23	23	21	20	19	18	24	22	21	20	19
P1	80 20 %	30	28	27	26	25	31	29	28	27	26	27	25	23	22	21	28	26	25	23	22
P1	50 50 %	37	35	33	31	30	38	36	34	32	31	35	32	30	28	27	37	34	32	31	29
P2	100 0 %	26	25	24	23	22	26	25	24	24	23	21	19	17	16	15	22	20	18	17	16
P2	80 20 %	30	29	27	26	25	31	29	28	27	26	25	22	21	19	18	26	24	22	20	19
P2	50 50 %	37	35	33	32	30	38	36	34	33	31	32	30	27	25	23	34	32	29	27	26
P3	100 0 %	26	25	24	24	23	27	26	25	24	24	19	17	16	14	13	20	18	16	15	14
P3	80 20 %	31	29	28	27	26	31	30	29	28	27	23	20	18	17	15	24	22	20	18	17
P3	50 50 %	38	35	34	32	30	39	37	35	33	32	30	27	25	23	21	32	29	27	25	23
P4	100 0 %	26	25	24	23	22	24	22	21	20	19	19	17	15	14	13					
P4	80 20 %	30	29	28	26	25	28	26	24	23	21	23	20	18	17	15					
P4	50 50 %	37	35	33	32	30	35	33	30	29	27	30	27	25	23	21					

CONFIGURACION 9



P	ATERR.	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR															
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19

CONFIGURACION 10



P	ATERR.	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR															
P1	100 0 %	17	17	17	17	18	17	17	17	17	17	14	15	15	16	17
P1	80 20 %	20	20	20	20	21	20	20	20	20	20	17	17	18	19	19
P1	50 50 %	27	26	26	26	27	27	27	27	27	27	23	24	24	25	26
P2	100 0 %	14	14	15	15	16	14	15	15	16	16	13	14	14	15	16
P2	80 20 %	17	17	18	18	19	17	18	18	19	19	16	16	17	18	19
P2	50 50 %	23	23	23	24	25	23	24	24	25	25	22	22	23	24	26
P3	100 0 %	12	12	13	14	15	12	13	14	14	15	12	13	14	15	16
P3	80 20 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	18	15	16	16	17	19
P3	50 50 %	20	20	21	22	23	20	21	22	23	24	20	21	22	24	25
P4	100 0 %	12	12	13	14	15	12	13	14	14	15	12	13	14	15	16
P4	80 20 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	18	15	15	16	17	18
P4	50 50 %	20	20	21	22	23	20	21	22	23	24	20	21	22	23	25

CONFIGURACION 11



P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	21	19	18	16	15	22	20	19	17	16	20	18	17	15	14	18	16	15	13	12
P1	80 20 %	25	23	21	19	18	26	24	22	20	19	24	22	20	18	17	22	20	18	16	15
P1	50 50 %	33	30	28	25	24	34	31	29	27	25	32	29	27	25	23	31	28	25	23	21
P2	100 0 %	19	17	15	14	12	19	17	16	14	13	19	17	15	14	12	18	16	14	13	12
P2	80 20 %	22	20	18	16	15	23	21	19	17	16	22	20	18	16	15	21	19	17	15	14
P2	50 50 %	30	26	24	22	20	31	28	25	23	22	30	27	25	23	21	30	27	24	22	20
P3	100 0 %	17	14	13	12	10	17	15	14	12	11	17	15	14	12	11	17	15	13	12	11
P3	80 20 %	20	17	15	14	13	21	18	16	15	13	21	18	16	15	13	21	18	16	15	13
P3	50 50 %	27	24	21	19	17	28	25	22	20	19	29	25	23	21	19	29	26	23	21	19
P4	100 0 %	17	14	13	12	11	17	15	14	12	11	17	15	14	12	11					
P4	80 20 %	20	17	15	14	13	21	18	16	15	13	21	18	16	15	13					
P4	50 50 %	27	26	21	19	17	28	25	22	20	19	28	25	23	21	19					

CONFIGURACION 12



P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	8	9	9	11	12	9	9	10	11	12	9	10	11	12	13	10	11	12	13	14
P1	80 20 %	10	10	11	12	14	10	11	12	13	15	10	11	12	13	14	10	11	12	14	16
P1	50 50 %	14	15	16	17	18	15	15	16	18	19	10	11	13	14	16	11	12	14	15	18
P2	100 0 %	8	9	9	10	12	8	9	10	11	12	9	10	11	12	13	10	11	12	13	14
P2	80 20 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	15	10	10	11	13	14	10	11	12	14	16
P2	50 50 %	14	14	15	17	18	14	15	16	18	19	10	11	13	14	16	11	12	14	15	18
P3	100 0 %	8	8	9	10	12	8	9	10	11	12	9	10	11	12	13	10	11	12	13	14
P3	80 20 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	15	9	10	11	13	14	10	11	10	14	16
P3	50 50 %	13	14	15	16	18	14	15	16	17	19	10	11	12	14	16	11	12	14	15	18
P4	100 0 %	8	8	9	10	12	8	9	10	11	12	9	10	11	12	13					
P4	80 20 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	14	9	10	11	13	14					
P4	50 50 %	13	14	15	16	18	14	15	16	17	19	10	11	12	14	16					

CONFIGURACION 13



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	26	25	24	23	23	27	26	25	24	24	26	25	24	24	23	26	25	24	24	23
P1	80 20 %	31	29	28	27	26	31	30	29	28	27	31	30	29	28	27	31	30	29	28	27
P1	50 50 %	39	37	35	33	32	40	38	36	35	34	40	38	37	35	34	41	39	38	36	35
P2	100 0 %	26	25	24	23	22	26	25	24	24	23	26	25	24	23	23	27	25	25	24	23
P2	80 20 %	30	29	27	26	25	31	30	28	27	26	31	30	28	27	26	31	30	29	28	27
P2	50 50 %	38	36	34	33	31	39	37	36	34	33	40	38	37	35	34	41	39	38	37	36
P3	100 0 %	26	24	23	23	22	26	25	24	23	23	26	25	24	24	23	27	26	25	24	24
P3	80 20 %	30	28	27	26	25	31	29	28	27	27	31	30	29	27	27	32	31	30	29	28
P3	50 50 %	38	36	34	32	31	39	37	35	34	32	40	38	37	35	34	41	40	38	37	36
P4	100 0 %	25	24	23	22	22	26	25	24	23	22	26	25	24	23	23	27	26	25	24	24
P4	80 20 %	30	28	27	26	25	30	29	28	27	26	31	29	28	27	26	32	31	30	29	28
P4	50 50 %	36	35	34	32	31	39	37	35	34	32	39	38	36	35	34	41	40	38	37	36

CONFIGURACION 14



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	25	25	24	23	21	20	19	18
P1	80 20 %	31	30	29	27	27	32	31	30	29	28	28	26	24	22	21
P1	50 50 %	39	37	35	34	32	40	39	37	36	34	36	34	32	30	29
P2	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	25	25	25	21	19	18	16	15
P2	80 20 %	31	30	29	27	27	32	31	29	29	28	25	23	21	19	18
P2	50 50 %	39	37	35	34	32	40	38	37	36	34	33	31	28	26	25
P3	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	26	25	24	19	17	16	14	13
P3	80 20 %	31	30	29	28	27	32	31	30	29	28	23	21	19	17	16
P3	50 50 %	39	37	35	34	32	40	38	37	36	34	31	28	26	24	22
P4	100 0 %	26	25	25	24	23	24	22	21	20	19	19	17	16	14	13
P4	80 20 %	31	30	28	27	26	28	26	25	23	22	23	21	19	17	16
P4	50 50 %	39	37	35	34	32	36	34	32	30	29	31	28	26	24	22

CONFIGURACION 15



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	19	19	18	18	19	19	20	14	15	16	16	17
P1	80 20 %	21	21	21	22	22	22	22	22	22	23	17	18	18	19	20
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	29	29	23	24	24	25	26
P2	100 0 %	14	15	15	16	17	15	15	16	17	18	13	14	15	16	17
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	20	21	16	17	17	18	19
P2	50 50 %	23	23	24	25	26	24	24	25	26	27	22	22	23	24	25
P3	100 0 %	12	13	13	14	15	13	13	14	15	16	12	13	14	15	16
P3	80 20 %	14	15	16	17	18	15	16	17	18	19	15	16	16	17	19
P3	50 50 %	20	21	21	22	24	21	21	22	24	25	20	21	22	23	24
P4	100 0 %	12	13	13	14	15	13	13	14	15	16	12	13	14	15	16
P4	80 20 %	14	15	16	17	18	15	16	17	17	19	15	15	16	17	19
P4	50 50 %	20	21	21	22	24	20	21	22	24	25	20	21	22	23	24

CONFIGURACION 16



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	19	19	19	19	19	20	20	14	14	15	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	22	23	22	22	22	23	23	17	17	17	17	18
P1	50 50 %	27	27	28	28	29	29	29	29	29	30	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	15	15	16	17	18	15	16	16	17	18	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	19	19	21	18	19	19	20	21	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	25	25	27	24	25	26	27	28	20	21	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	20	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	26	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	15	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	14	15	16	17	18	15	15	16	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	25	20	21	21	22	23	19	19	19	19	19

CONFIGURACION 17



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																	
		3,500m					3,000m					2,500m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70			
P1	100 0 %	11	12	13	14	15	12	12	13	14	16	10	11	12	13	15			
P1	80 20 %	13	14	15	16	17	14	15	16	17	18	12	13	14	15	17			
P1	50 50 %	18	19	20	21	22	19	20	21	22	24	17	18	19	21	23			
P2	100 0 %	10	11	12	13	14	11	12	12	14	15	10	11	12	13	14			
P2	80 20 %	12	13	14	15	17	13	14	15	16	17	12	13	14	15	17			
P2	50 50 %	17	18	19	20	22	18	19	20	21	23	17	18	19	20	22			
P3	100 0 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	14	10	11	12	13	14			
P3	80 20 %	11	12	13	14	16	12	13	14	15	17	12	13	14	15	17			
P3	50 50 %	16	17	18	19	21	17	18	19	20	22	17	18	19	20	22			
P4	100 0 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	14	10	11	12	13	14			
P4	80 20 %	11	12	13	14	16	12	13	14	15	17	12	13	14	15	17			
P4	50 50 %	16	17	18	19	21	17	18	19	20	22	17	18	19	20	22			

CONFIGURACION 18



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																	
		3,500m					3,000m					2,500m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70			
P1	100 0 %	27	26	25	25	24	27	26	25	25	24	23	21	20	19	18			
P1	80 20 %	32	31	30	29	28	32	31	30	29	28	28	26	24	23	21			
P1	50 50 %	41	40	38	37	36	42	40	39	38	37	37	35	33	31	30			
P2	100 0 %	27	26	25	24	24	27	26	25	25	24	21	19	18	16	15			
P2	80 20 %	32	30	29	29	28	32	31	30	29	28	25	23	21	20	18			
P2	50 50 %	41	39	38	37	35	41	40	39	38	37	34	32	29	27	26			
P3	100 0 %	27	26	25	24	24	27	27	26	25	24	19	17	16	14	13			
P3	80 20 %	32	30	29	28	28	32	31	30	29	28	23	21	19	17	16			
P3	50 50 %	40	39	38	36	35	41	40	39	38	37	32	29	26	24	23			
P4	100 0 %	27	26	25	24	23	24	22	21	20	19	19	18	16	15	14			
P4	80 20 %	31	30	29	28	27	28	27	25	24	23	23	21	19	18	17			
P4	50 50 %	40	39	37	36	35	37	35	34	32	30	32	29	27	25	23			

CONFIGURACION 19



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																	
		3,500m					3,000m					2,500m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70			
P1	100 0 %	18	18	18	19	19	18	19	19	19	20	15	15	16	17	18			
P1	80 20 %	21	21	21	22	23	22	22	22	23	23	17	18	19	20	21			
P1	50 50 %	27	27	28	28	29	28	28	29	29	30	24	24	25	27	28			
P2	100 0 %	15	15	16	17	18	15	16	16	17	18	14	14	15	16	17			
P2	80 20 %	17	18	19	19	21	18	18	19	20	21	16	17	18	19	20			
P2	50 50 %	23	24	25	25	27	24	25	26	27	28	22	23	24	25	27			
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	14	14	15	17	13	13	14	15	16			
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	20	15	16	17	18	19			
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	26	21	22	23	24	26			
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	13	14	15	16			
P4	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	15	16	17	18	19			
P4	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	26	21	22	23	24	26			

CONFIGURACION 20



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																	
		3,500m					3,000m					2,500m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70			
P1	100 0 %	27	26	25	25	24	27	26	25	25	24	27	26	25	24	24			
P1	80 20 %	32	31	30	29	28	32	31	30	29	28	32	31	30	29	28			
P1	50 50 %	41	40	38	37	36	42	40	39	38	37	42	41	40	38	37			
P2	100 0 %	27	26	25	25	24	27	26	25	25	24	27	26	25	24	24			
P2	80 20 %	32	30	29	29	28	32	31	30	29	28	32	30	29	28	28			
P2	50 50 %	41	39	38	37	35	41	40	39	38	37	42	40	39	38	37			
P3	100 0 %	27	26	25	24	24	27	26	26	25	24	27	26	25	24	23			
P3	80 20 %	32	30	29	28	28	32	31	30	29	28	32	30	29	28	28			
P3	50 50 %	40	39	38	36	35	41	40	39	38	37	41	40	39	38	36			
P4	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	25	24	24	26	25	25	24	23			
P4	80 20 %	31	30	29	28	27	32	30	29	28	28	31	30	29	28	27			
P4	50 50 %	40	39	37	36	35	41	40	38	37	36	41	40	39	37	36			

CONFIGURACION 21



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD				DE				PISTA											
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	28	27	27	26	26	29	28	28	27	27	28	28	27	27	26	28	28	27	27	26
P1	80 20 %	33	32	31	30	29	33	33	32	31	31	33	32	32	31	30	33	33	32	31	31
P1	50 50 %	41	39	37	36	35	42	41	39	38	37	42	41	40	39	38	43	42	41	39	38
P2	100 0 %	28	27	26	26	26	28	28	27	27	27	28	27	27	27	26	28	28	27	27	27
P2	80 20 %	32	31	30	29	29	33	32	31	31	30	33	32	31	31	30	34	33	32	32	31
P2	50 50 %	40	38	37	35	34	41	40	39	38	36	42	41	40	39	38	43	42	41	40	40
P3	100 0 %	27	27	26	25	25	28	27	27	26	26	28	28	27	27	26	29	28	28	28	28
P3	80 20 %	32	31	30	29	28	33	32	31	30	29	33	32	32	31	30	34	33	33	32	32
P3	50 50 %	40	38	37	35	34	41	39	38	37	36	42	41	40	38	37	43	42	42	41	40
P4	100 0 %	27	26	26	25	25	28	27	27	26	26	28	27	27	26	26					
P4	80 20 %	32	31	30	29	28	32	31	31	30	29	33	32	31	31	30					
P4	50 50 %	39	38	36	35	34	41	39	38	37	36	42	40	39	38	37					

CONFIGURACION 22



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD				DE				PISTA						
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	19	19	20	21	22	19	20	21	22	23	15	16	17	18	20
P1	80 20 %	22	23	23	24	25	23	24	24	25	26	18	19	20	22	24
P1	50 50 %	29	30	30	31	32	30	31	32	33	34	25	26	28	29	31
P2	100 0 %	15	16	17	18	20	16	17	18	19	20	14	15	16	17	19
P2	80 20 %	18	19	20	21	23	19	20	21	22	24	17	18	19	21	22
P2	50 50 %	24	25	27	28	30	26	27	28	29	31	23	24	26	28	30
P3	100 0 %	13	14	15	16	18	13	14	15	17	19	13	14	15	16	18
P3	80 20 %	15	16	17	19	21	16	17	18	20	22	15	17	18	19	21
P3	50 50 %	21	22	24	25	27	22	23	25	27	29	22	23	25	26	29
P4	100 0 %	13	14	15	16	18	13	14	15	17	18	13	14	15	16	18
P4	80 20 %	15	16	17	19	21	16	17	18	20	21	15	17	18	19	21
P4	50 50 %	21	22	24	25	27	22	23	25	26	28	22	23	25	26	29

CONFIGURACION 23



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	29	29	28	28	28	29	29	28	28	28	25	23	22	21	20
P1	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	29	28	26	25	24
P1	50 50 %	43	42	41	41	40	44	43	43	43	41	39	37	35	34	32
P2	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	28	28	28	22	20	19	18	17
P2	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	27	24	23	21	20
P2	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	36	33	31	29	28
P3	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	29	28	28	20	18	17	15	14
P3	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	24	22	20	18	17
P3	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	33	30	28	26	24
P4	100 0 %	28	28	28	27	27	25	24	23	22	21	20	18	17	15	14
P4	80 20 %	33	33	32	32	31	30	29	27	26	25	24	22	20	18	17
P4	50 50 %	42	41	41	40	39	39	38	37	35	33	33	30	28	26	24

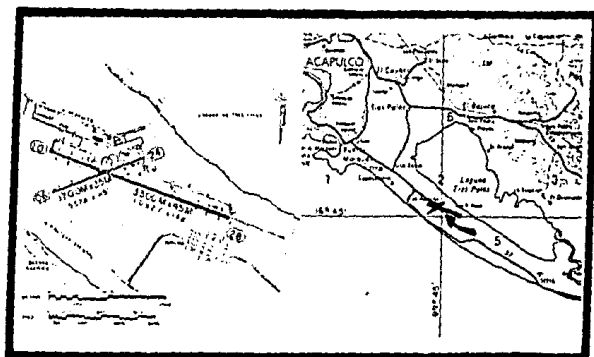
CONFIGURACION 24



P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	29	29	28	28	28	29	29	28	28	28	29	28	28	28	28
P1	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	34	33	33	33
P1	50 50 %	43	42	41	41	40	44	43	43	42	41	44	44	43	42	42
P2	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	28	28	28	29	28	28	28	27
P2	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	33	33	32	32
P2	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	44	43	43	42	41
P3	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	29	28	28	29	28	28	27	27
P3	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	33	33	32	32
P3	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	43	43	42	41	41
P4	100 0 %	28	28	28	27	27	29	28	28	28	27	28	28	27	27	27
P4	80 20 %	33	33	32	32	31	34	33	33	32	32	33	33	32	32	31
P4	50 50 %	42	41	41	40	39	43	42	42	41	40	43	43	42	41	41

AEROPUERTO DE ACAPULCO, GRO.

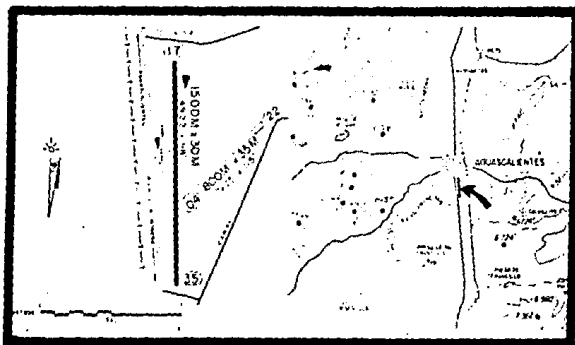
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	29	29	28	28	28	29	29	28	28	28	29	28	28	28	28
P1	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	34	33	33	33
P1	50 50 %	43	42	41	41	40	44	43	43	42	41	44	44	43	42	42
P2	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	28	28	28	29	28	28	28	27
P2	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	33	33	32	32
P2	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	44	43	43	42	41
P3	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	29	28	28	29	28	28	27	27
P3	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	33	33	32	32
P3	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	43	43	42	41	41
P4	100 0 %	28	28	28	27	27	29	28	28	28	27	28	28	27	27	27
P4	80 20 %	33	33	32	32	31	34	33	33	32	32	33	33	32	32	31
P4	50 50 %	42	41	41	40	39	43	42	42	41	40	43	43	42	41	41



CONFIGURACION: 24 DEMANDA: 33 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P4 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 3,300 m. CAPACIDAD: 32 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE AGUASCALIENTES, AGS.

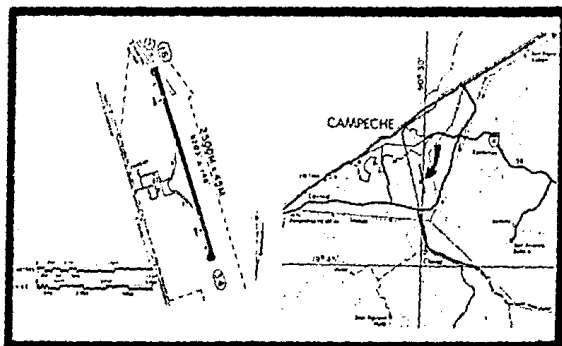
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																	
		3,500m						3,000m						2,500m					
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70			
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15			
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17			
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24			
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13			
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15			
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21			
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12			
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14			
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19			
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12			
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14			
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19			



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	10 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	3,000 m.	CAPACIDAD:	17 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CAMPECHE, CAMP.

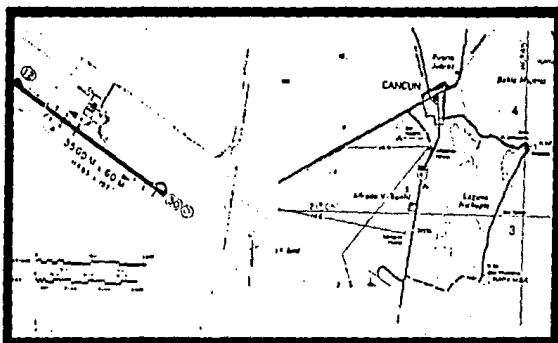
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 3 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P3 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,500 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CANCUN, Q.R.

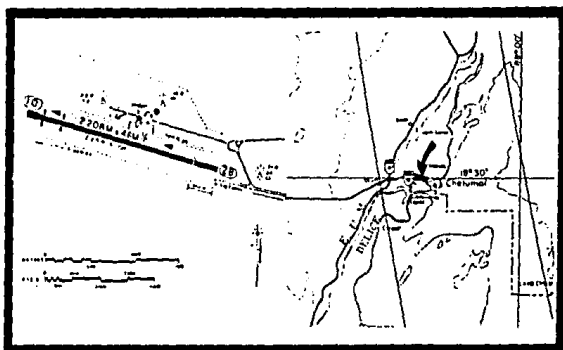
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA											
		3,500m				3,000m				2,500m			
		30	40	50	60 70	30	40	50	60 70	30	40	50	60 70
P1	100 0 %	18	18	18	18 19	18	18	18	18 19	14	14	14	15 15
P1	80 20 %	21	21	21	21 22	21	21	21	22 22	16	17	17	17 17
P1	50 50 %	27	27	27	28 28	28	28	28	28 29	22	23	23	23 24
P2	100 0 %	14	15	16	16 17	15	15	16	17 17	13	13	13	13 13
P2	80 20 %	17	18	18	19 20	18	18	19	19 20	15	15	15	15 15
P2	50 50 %	23	24	24	25 26	24	24	25	26 27	20	20	21	21 21
P3	100 0 %	12	13	14	15 16	13	13	14	15 16	12	12	12	12 12
P3	80 20 %	15	15	16	17 19	15	16	17	18 19	14	14	14	14 14
P3	50 50 %	20	21	22	23 25	21	22	23	24 25	19	19	19	19 19
P4	100 0 %	12	13	14	15 16	12	13	13	14 14	12	12	12	12 12
P4	80 20 %	15	15	16	17 18	14	15	15	16 17	14	14	14	14 14
P4	50 50 %	20	21	22	23 24	20	20	21	22 22	19	19	19	19 19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 33 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P4
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 3,500 m. CAPACIDAD: 16 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CHETUMAL, Q.R.

P O B	ATERR. %		LONGITUD DE PISTA																			
			3,500m					3,000m					2,500m					2,000m				
	IFR	VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100	0 %	11	12	13	14	15	12	12	13	14	15	10	11	12	13	14	11	12	12	13	15
P1	80	20 %	13	14	15	16	17	14	15	16	17	18	12	13	14	15	17	13	14	15	16	17
P1	50	50 %	18	19	20	21	22	19	20	21	22	23	17	18	19	21	22	18	19	20	22	23
P2	100	0 %	10	11	12	13	14	11	11	12	12	15	10	11	13	13	14	11	11	12	13	15
P2	80	20 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	13	14	15	17	13	13	15	16	17
P2	50	50 %	17	18	19	20	21	18	19	20	21	22	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23
P3	100	0 %	9	10	11	12	13	10	11	11	12	14	10	11	11	13	14	11	11	12	13	15
P3	80	20 %	11	12	13	14	15	12	13	14	15	16	12	13	14	15	16	12	13	14	16	17
P3	50	50 %	16	16	17	19	20	17	17	18	20	21	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23
P4	100	0 %	9	10	11	12	13	10	11	11	12	14	10	11	11	13	14					
P4	80	20 %	11	12	13	14	15	12	13	13	15	16	12	13	14	15	16					
P4	50	50 %	16	16	17	19	20	16	17	18	20	21	17	18	19	20	22					

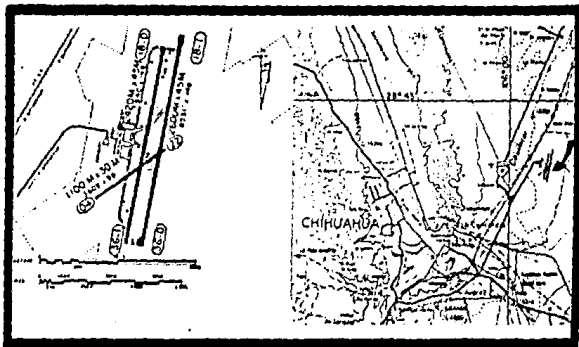


CONFIGURACION: 7 DEMANDA: 10 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P3
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,208 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CHIHUAHUA, CHIH.

No se cuenta con tablas de configuraciones para pistas paralelas. El dato de la capacidad de al pista fue proporcionado directamente por la Dirección General de Aeropuertos.

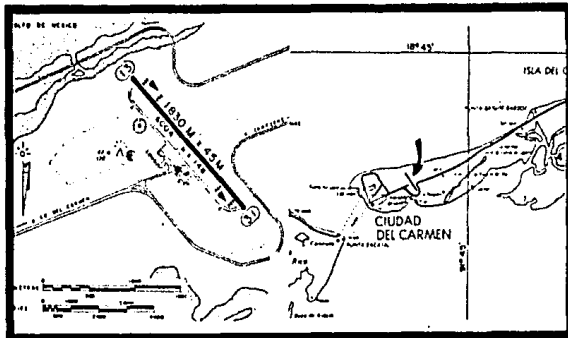
Capacidad de las pistas: 50 Operaciones Horarias.



POBLACION:	P3	DEMANDA:	35 Operaciones Horarias
ATERRIJAJES:	50 %		
IJR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,420 m.		
LONGITUD DE PISTA:	2,600 m.	CAPACIDAD:	50 Operaciones Horarias

AEROPUERTO DE CIUDAD DEL CARMEN, CAMP.

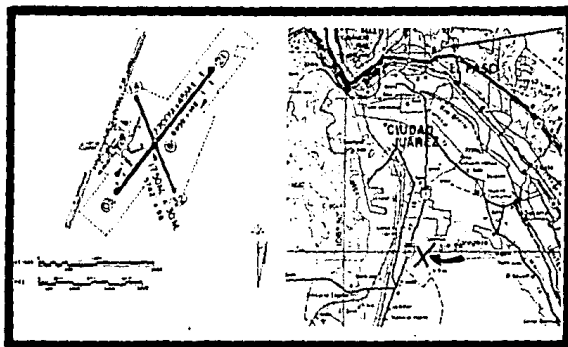
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA			
IFR	VFR	3,500m	3,000m	2,500m	2,000m
		30 40 50 60 70	30 40 50 60 70	30 40 50 60 70	30 40 50 60 70
P1	100 0 %	26 25 24 23 23	27 26 25 24 24	26 25 24 24 23	26 25 24 24 23
P1	80 20 %	31 29 28 27 26	31 30 29 28 27	31 30 29 28 27	31 30 29 28 27
P1	50 50 %	39 37 35 33 32	40 38 36 35 34	40 38 37 35 34	41 39 38 36 35
P2	100 0 %	26 25 24 23 22	26 25 24 24 23	26 25 24 23 23	27 25 25 24 23
P2	80 20 %	30 29 27 26 25	31 30 28 27 26	31 30 28 27 26	31 30 29 28 27
P2	50 50 %	38 36 34 33 31	39 37 36 34 33	40 38 37 35 34	41 39 38 37 36
P3	100 0 %	26 24 23 23 22	26 25 24 23 23	26 25 24 24 23	27 26 25 24 24
P3	80 20 %	30 28 27 26 25	31 29 28 27 27	31 30 29 27 27	32 31 30 29 28
P3	50 50 %	38 36 34 32 31	39 37 35 34 32	40 38 37 35 34	41 40 38 37 36
P4	100 0 %	25 24 23 22 22	26 25 24 23 22	26 25 24 23 23	
P4	80 20 %	30 28 27 26 25	30 29 28 27 26	31 29 28 27 26	
P4	50 50 %	36 35 34 32 31	39 37 35 34 32	39 38 36 35 34	



CONFIGURACION: 13 DEMANDA: 33 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P3
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 1,830 m. CAPACIDAD: 30 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CIUDAD JUAREZ, CHIH.

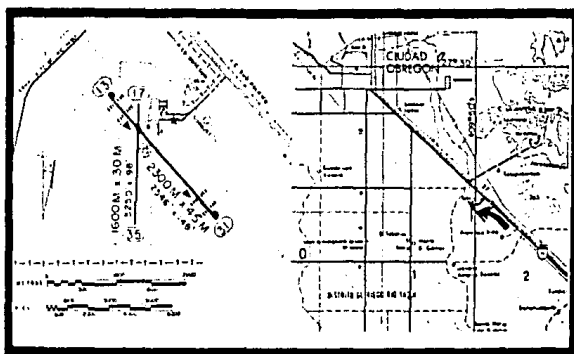
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	10 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,700 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CIUDAD OBREGON, SON.

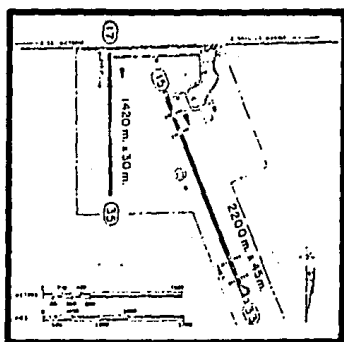
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	13 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,300 m.	CAPACIDAD:	15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE CIUDAD VICTORIA, TAMPS.

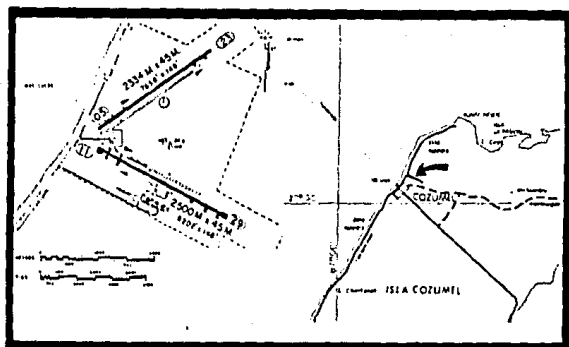
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	12	10	9	9	14	12	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	11	10
P1	80 20 %	16	13	12	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10	17	15	13	13	11
P1	50 50 %	19	16	14	13	11	19	16	14	13	12	20	17	15	13	12	20	17	15	13	12
P2	100 0 %	13	11	10	9	8	13	11	10	9	8	14	12	10	9	9	15	13	11	10	9
P2	80 20 %	15	12	11	10	9	15	13	11	10	9	16	13	12	10	10	17	14	13	11	10
P2	50 50 %	18	15	13	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11	20	17	15	13	12
P3	100 0 %	12	10	9	8	7	13	11	9	8	7	13	11	10	9	8	14	12	11	10	9
P3	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9	16	14	12	11	10
P3	50 50 %	17	14	12	11	10	18	15	13	11	10	18	16	14	13	11	19	17	14	13	12
P4	100 0 %	12	10	9	8	7	12	11	9	8	7	13	11	10	9	8					
P4	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9					
P4	50 50 %	14	14	12	11	12	18	15	13	11	10	18	15	13	12	11					



CONFIGURACION: 1 DEMANDA: 14 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P2 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,200 m. CAPACIDAD: 13 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE COZUMEL, Q.R.

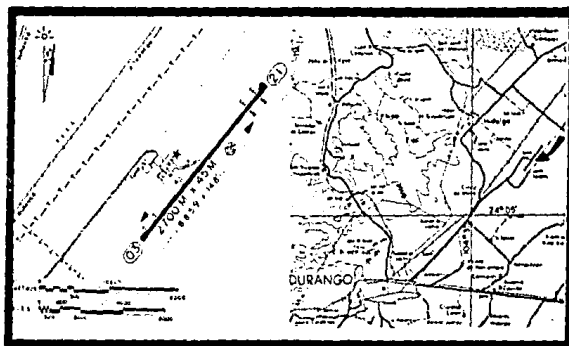
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA															
		3,500m					3,000m					2,500m					
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	
P1	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	25	25	24	23	21	20	19	18	
P1	80 20 %	31	30	29	27	27	32	31	30	29	28	28	26	24	22	21	
P1	50 50 %	39	37	35	34	32	40	39	37	36	34	36	34	32	30	29	
P2	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	25	25	25	21	19	18	16	15	
P2	80 20 %	31	30	29	27	27	32	31	29	29	28	25	23	21	19	18	
P2	50 50 %	39	37	35	34	32	40	38	37	36	34	33	31	28	26	25	
P3	100 0 %	27	26	25	24	23	27	26	26	25	24	19	17	16	14	13	
P3	80 20 %	31	30	29	28	27	32	31	30	29	28	23	21	19	17	16	
P3	50 50 %	39	37	35	34	32	40	38	37	36	34	31	28	26	24	22	
P4	100 0 %	26	25	25	24	23	24	22	21	20	19	19	17	16	14	13	
P4	80 20 %	31	30	28	27	26	28	26	25	23	22	23	21	19	17	16	
P4	50 50 %	39	37	35	34	32	36	34	32	30	29	31	28	26	24	22	



CONFIGURACION: 14 **DEMANDA:** 28 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
POBLACION: P3
ATERRIZAJES: 50 %
IFR - VFR: 80 - 20 %
LONGITUD DE PISTA: 2,700 m. **CAPACIDAD:** 19 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE DURANGO, DGO.

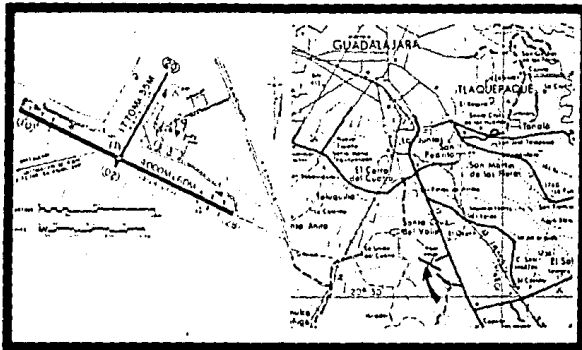
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	17 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,900 m.	CAPACIDAD:	17 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE GUADALAJARA, JAL.

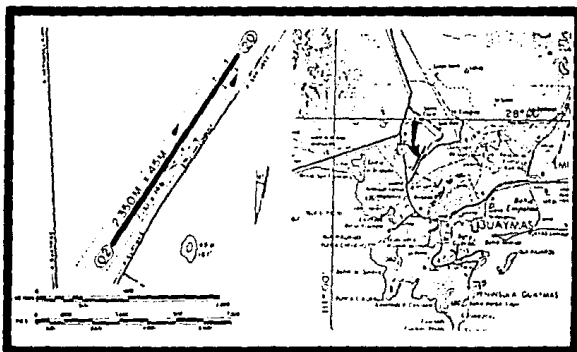
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	29	29	28	28	28	29	29	28	28	28	25	23	22	21	20
P1	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	29	28	26	25	24
P1	50 50 %	43	42	41	41	40	44	43	43	43	41	39	37	35	34	32
P2	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	28	28	28	22	20	19	18	17
P2	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	27	24	23	21	20
P2	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	36	33	31	29	28
P3	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	29	28	28	20	18	17	15	14
P3	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	24	22	20	18	17
P3	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	33	30	28	26	24
P4	100 0 %	28	28	28	27	27	25	24	23	22	21	20	18	17	15	14
P4	80 20 %	33	33	32	32	31	30	29	27	26	25	24	22	20	18	17
P4	50 50 %	42	41	41	40	39	39	38	37	35	33	33	30	28	26	24



CONFIGURACION: 23 DEMANDA: 74 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P4
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 4,000 m. CAPACIDAD: 32 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE GUAYMAS, SON.

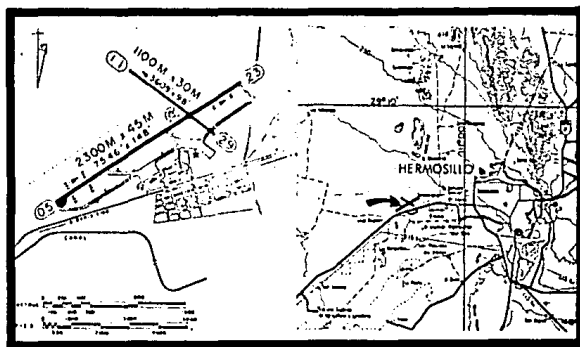
P	ATERRR.	LONGITUD				DE PISTA															
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR																				
P1	100 0 %	11	12	13	14	15	12	12	13	14	15	10	11	12	13	14	11	12	12	13	15
P1	80 20 %	13	14	15	16	17	14	15	16	17	18	12	13	14	15	17	13	14	15	16	17
P1	50 50 %	18	19	20	21	22	19	20	21	22	23	17	18	19	21	22	18	19	20	22	23
P2	100 0 %	10	11	12	13	14	11	11	12	12	15	10	11	13	13	14	11	11	12	13	15
P2	80 20 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	13	14	15	17	13	13	15	16	17
P2	50 50 %	17	18	19	20	21	18	19	20	21	22	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23
P3	100 0 %	9	10	11	12	13	10	11	11	12	14	10	11	11	13	14	11	11	12	13	15
P3	80 20 %	11	12	13	14	15	12	13	14	15	16	12	13	14	15	16	12	13	14	16	17
P3	50 50 %	16	16	17	19	20	17	17	18	20	21	17	18	19	20	22	17	18	20	21	23
P4	100 0 %	9	10	11	12	13	10	11	11	12	14	10	11	11	13	14					
P4	80 20 %	11	12	13	14	15	12	13	13	15	16	12	13	14	15	16					
P4	50 50 %	16	16	17	19	20	16	17	18	20	21	17	18	19	20	22					



CONFIGURACION: 7 DEMANDA: 3 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P3 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,350 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE HERMOSILLO, SON.

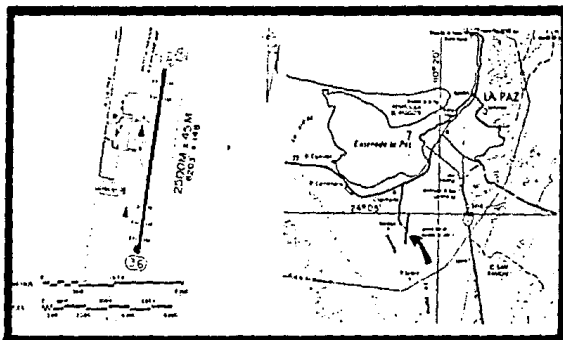
P	ATERR.	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
O	%	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	19	19	20	21	22	19	20	21	22	23	15	16	17	18	20
P1	80 20 %	22	23	23	24	25	23	24	24	25	26	18	19	20	22	24
P1	50 50 %	29	30	30	31	32	30	31	32	33	34	25	26	28	29	31
P2	100 0 %	15	16	17	18	20	16	17	18	19	20	14	15	16	17	19
P2	80 20 %	18	19	20	21	23	19	20	21	22	24	17	18	19	21	22
P2	50 50 %	24	25	27	28	30	26	27	28	29	31	23	24	26	28	30
P3	100 0 %	13	14	15	16	18	13	14	15	17	19	13	14	15	16	18
P3	80 20 %	15	16	17	19	21	16	17	18	20	22	15	17	18	19	21
P3	50 50 %	21	22	24	25	27	22	23	25	27	29	22	23	25	26	29
P4	100 0 %	13	14	15	16	18	13	14	15	17	18	13	14	15	16	18
P4	80 20 %	15	16	17	19	21	16	17	18	20	21	15	17	18	19	21
P4	50 50 %	21	22	24	25	27	22	23	25	26	28	22	23	25	26	29



CONFIGURACION: 22 DEMANDA: 38 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P3
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,300 m. CAPACIDAD: 18 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE LA PAZ, B.C.S.

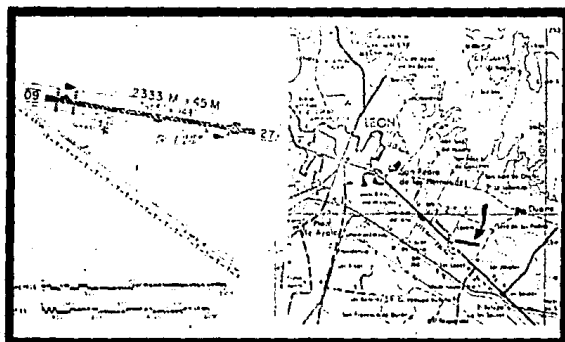
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA															
		3,500m					3,000m					2,500m					
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15	
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17	
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24	
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13	
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15	
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21	
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12	
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14	
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19	
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12	
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14	
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19	



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	23 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,500 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE LEON, GTO.

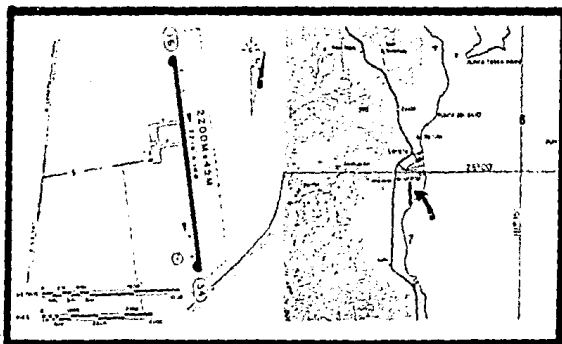
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	13	12	12	11	14	13	12	11	11	12	12	11	11	10
P1	80 20 %	17	16	15	14	13	16	15	14	13	13	15	14	13	13	12
P1	50 50 %	22	21	20	19	19	22	21	20	19	18	20	19	18	18	17
P2	100 0 %	12	11	10	10	9	12	11	11	10	9	11	11	11	10	10
P2	80 20 %	14	13	12	12	11	14	13	13	12	11	13	13	12	12	11
P2	50 50 %	19	18	17	16	16	19	18	17	17	16	18	18	17	16	16
P3	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P3	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P3	50 50 %	16	15	15	14	14	17	16	16	15	14	17	16	16	15	15
P4	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P4	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P4	50 50 %	17	17	15	16	16	17	16	16	16	14	17	16	16	15	15



CONFIGURACION: 2 DEMANDA: 24 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P3
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,333 m. CAPACIDAD: 11 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE LORETO, B.C.S.

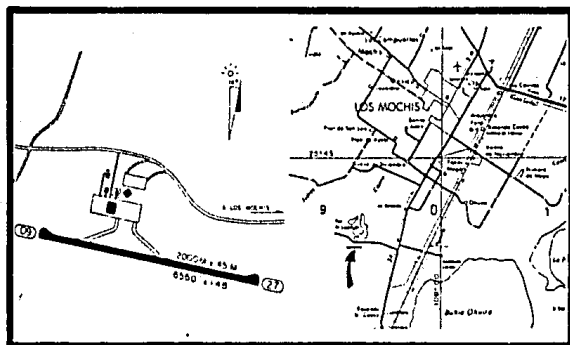
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	10 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,200 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE LOS MOCHIS, SIN.

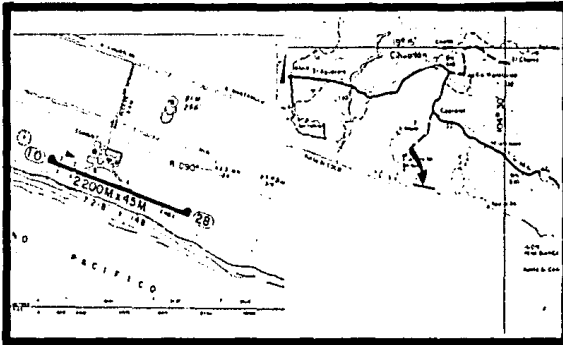
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	7 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,000 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MANZANILLO, COL.

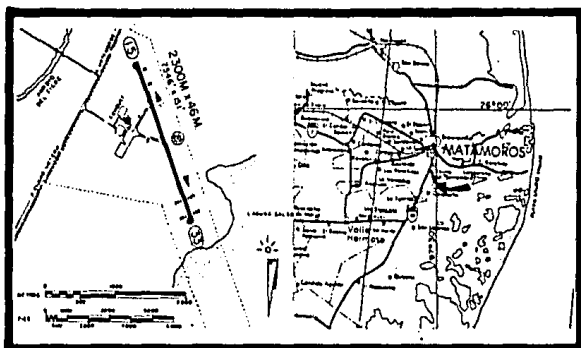
P	ATERR.		LONGITUD DE PISTA														
			3,500m					3,000m					2,500m				
O	%		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
B	IFR	VFR															
P1	100	0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80	20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50	50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100	0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80	20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50	50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100	0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80	20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50	50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100	0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80	20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50	50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	22 Operaciones Horarias.
Poblacion:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,200 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MATAMOROS, TAMPS.

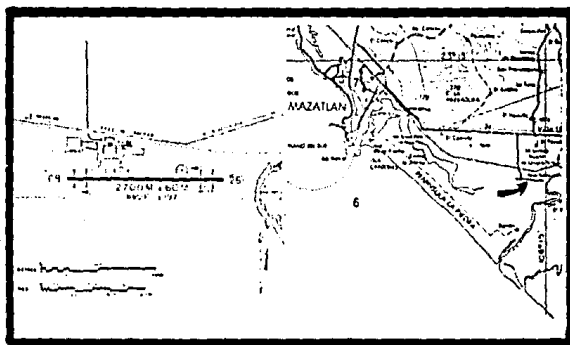
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	10 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,300 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MAZATLAN, SIN.

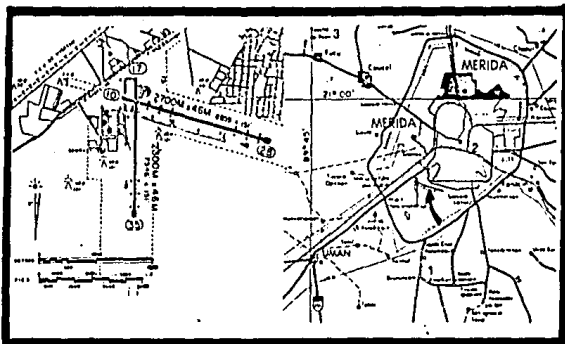
P	ATERRR.		LONGITUD DE PISTA																							
	O	%	3,500m					3,000m					2,500m													
			B	IFR	VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70						
P1	100	0 %				18	18	18	19	19				18	19	19	19	20				15	15	16	17	18
P1	80	20 %				21	21	21	22	23				22	22	22	23	23				17	18	19	20	21
P1	50	50 %				27	27	28	28	29				28	28	29	29	30				24	24	25	27	28
P2	100	0 %				15	15	16	17	18				15	16	16	17	18				14	14	15	16	17
P2	80	20 %				17	18	19	19	21				18	18	19	20	21				16	17	18	19	20
P2	50	50 %				23	24	25	25	27				24	25	26	27	28				22	23	24	25	27
P3	100	0 %				12	13	14	15	16				13	14	14	15	17				13	13	14	15	16
P3	80	20 %				15	15	16	17	19				15	16	17	18	20				15	16	17	18	19
P3	50	50 %				20	21	22	23	25				21	22	23	24	26				21	22	23	24	26
P4	100	0 %				12	13	14	15	16				13	13	14	15	16				12	13	14	15	16
P4	80	20 %				15	15	16	17	19				15	16	17	18	19				15	16	17	18	19
P4	50	50 %				20	21	22	23	25				21	22	23	24	26				21	22	23	24	26



CONFIGURACION:	19	DEMANDA:	24 Operaciones Horarias.
Poblacion:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,700 m.	CAPACIDAD:	17 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MERIDA, YUC.

P O B	ATERR. %	IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
			3,500m					3,000m					2,500m				
			30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %		27	26	25	25	24	27	26	25	25	24	23	21	20	19	18
P1	80 20 %		32	31	30	29	28	32	31	30	29	28	28	26	24	23	21
P1	50 50 %		41	40	38	37	36	42	40	39	38	37	37	35	33	31	30
P2	100 0 %		27	26	25	24	24	27	26	25	25	24	21	19	18	16	15
P2	80 20 %		32	30	29	29	28	32	31	30	29	28	25	23	21	20	18
P2	50 50 %		41	39	38	37	35	41	40	39	38	37	34	32	29	27	26
P3	100 0 %		27	26	25	24	24	27	27	26	25	24	19	17	16	14	13
P3	80 20 %		32	30	29	28	28	32	31	30	29	28	23	21	19	17	16
P3	50 50 %		40	39	38	36	35	41	40	39	38	37	32	29	26	24	23
P4	100 0 %		27	26	25	24	23	24	22	21	20	19	19	18	16	15	14
P4	80 20 %		31	30	29	28	27	28	27	25	24	23	23	21	19	18	17
P4	50 50 %		40	39	37	36	35	37	35	34	32	30	32	29	27	25	23



CONFIGURACION: 18 DEMANDA: 20 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)

POBLACION: P3

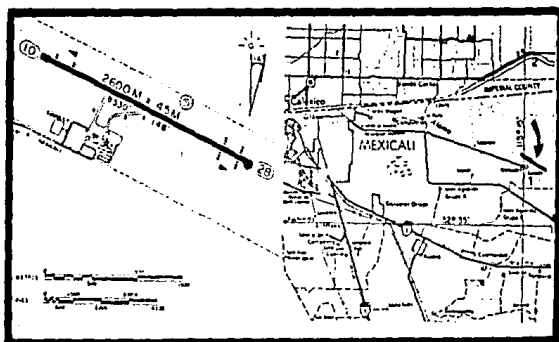
ATERRIZAJES: 50 %

IFR - VFR: 80 - 20 %

LONGITUD DE PISTA: 2,300 m. CAPACIDAD: 19 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MEXICALI, B.C.N.

P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19

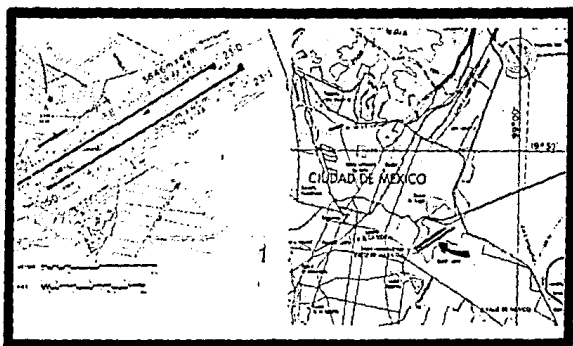


CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 35 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P3 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,600 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MEXICO, D.F.

No se cuenta con tablas de configuraciones para pistas paralelas. El dato de la capacidad de al pista fue proporcionado directamente por la Dirección General de Aeropuertos.

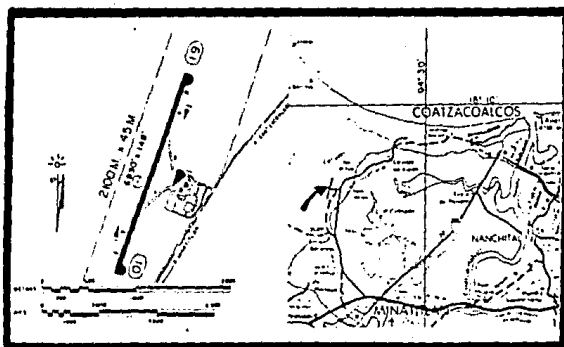
Capacidad de las pistas: 60 Operaciones Horarias.



POBLACION:	P4	DEMANDA:	150 Operaciones Horarias
ATERIIZAJES:	50 %	(Año 2000)	
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	3,846 m.		
LONGITUD DE PISTA:	3,900 m.	CAPACIDAD:	60 Operaciones Horarias

AEROPUERTO DE MINATITLAN, VER.

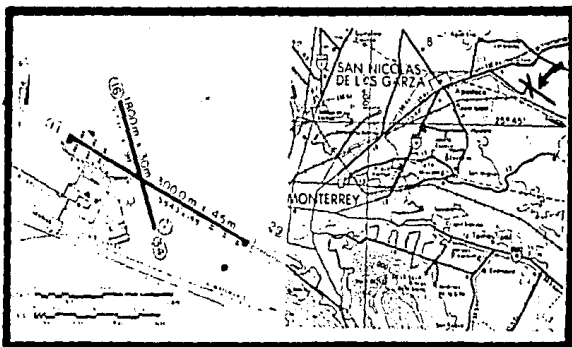
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	14 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIJAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,100 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MONTERREY, N.L.

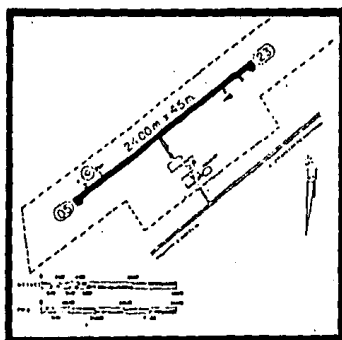
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m				2,500m					
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	11	12	13	14	15	12	12	13	14	16	10	11	12	13	15
P1	80 20 %	13	14	15	16	17	14	15	16	17	18	12	13	14	15	17
P1	50 50 %	18	19	20	21	22	19	20	21	22	24	17	18	19	21	23
P2	100 0 %	10	11	12	13	14	11	12	12	14	15	10	11	12	13	14
P2	80 20 %	12	13	14	15	17	13	14	15	16	17	12	13	14	15	17
P2	50 50 %	17	18	19	20	22	18	19	20	21	23	17	18	19	20	22
P3	100 0 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	14	10	11	12	13	14
P3	80 20 %	11	12	13	14	16	12	13	14	15	17	12	13	14	15	17
P3	50 50 %	16	17	18	19	21	17	18	19	20	22	17	18	19	20	22
P4	100 0 %	9	10	11	12	14	10	11	12	13	14	10	11	12	13	14
P4	80 20 %	11	12	13	14	16	12	13	14	15	17	12	13	14	15	17
P4	50 50 %	16	17	18	19	21	17	18	19	20	22	17	18	19	20	22



CONFIGURACION: 17 DEMANDA: 33 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P4 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 3,000 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE MORELIA, MICH.

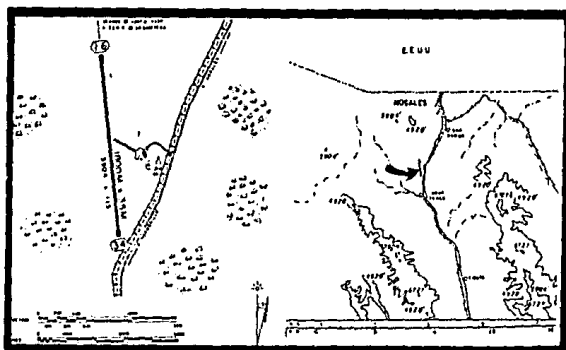
P O B	ATERR. %		LONGITUD				DE				PISTA											
			3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
	IFR	VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100	0 %	11	11	11	11	12	11	11	12	12	12	10	10	11	11	11	10	11	11	11	11
P1	80	20 %	13	13	13	13	14	13	13	14	14	15	12	12	13	13	13	12	13	13	13	13
P1	50	50 %	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19	16	17	17	17	18	17	17	18	18	18
P2	100	0 %	9	10	10	10	10	10	10	10	11	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P2	80	20 %	11	11	12	12	12	12	12	12	12	13	11	12	12	12	12	12	12	12	12	12
P2	50	50 %	15	16	16	16	16	16	16	17	17	17	16	16	16	16	17	17	17	17	17	17
P3	100	0 %	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P3	80	20 %	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	12
P3	50	50 %	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16
P4	100	0 %	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	9	10	10	10	10					
P4	80	20 %	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11					
P4	50	50 %	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15					



CONFIGURACION: 3 DEMANDA: 7 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P2 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,400 m. CAPACIDAD: 12 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE NOGALES, SON.

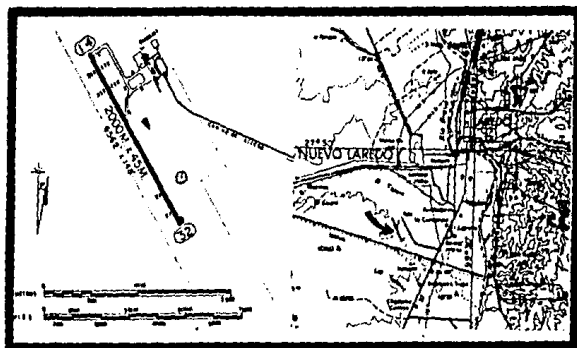
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	11	11	11	11	12	11	11	12	12	12	10	10	11	11	11	10	11	11	11	11
P1	80 20 %	13	13	13	13	14	13	13	14	14	15	12	12	13	13	13	12	13	13	13	13
P1	50 50 %	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19	16	17	17	17	18	17	17	18	18	18
P2	100 0 %	9	10	10	10	10	10	10	10	11	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P2	80 20 %	11	11	12	12	12	12	12	12	12	13	11	12	12	12	12	12	12	12	12	12
P2	50 50 %	15	16	16	16	16	16	16	17	17	17	16	16	16	16	17	17	17	17	17	17
P3	100 0 %	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10
P3	80 20 %	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	12
P3	50 50 %	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16
P4	100 0 %	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	9	10	10	10	10					
P4	80 20 %	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11					
P4	50 50 %	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15					



CONFIGURACION:	3	DEMANDA:	11 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	50 - 50 %		
LONGITUD DE PISTA:	1,800 m.	CAPACIDAD:	17 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE NUEVO LAREDO, TAMPS.

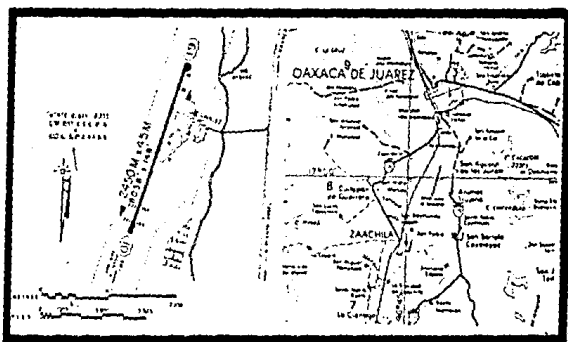
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	19	16	15	13	12	17	15	14	12	11	17	15	13	12	11
P1	80 20 %	22	20	18	16	15	21	18	16	15	14	21	18	16	15	13
P1	50 50 %	30	27	25	23	21	29	26	23	21	20	29	26	23	21	20
P2	100 0 %	16	14	13	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10
P2	80 20 %	20	17	15	14	13	20	17	15	14	12	20	17	15	14	12
P2	50 50 %	28	24	22	20	18	27	24	22	20	18	28	24	22	20	18
P3	100 0 %	15	13	11	10	9	15	14	11	10	9	15	13	12	10	9
P3	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P3	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17
P4	100 0 %	15	13	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	10	9
P4	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P4	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17



CONFIGURACION:	6	DEMANDA:	12 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERORIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,000 m.	CAPACIDAD:	15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE OAXACA, OAX.

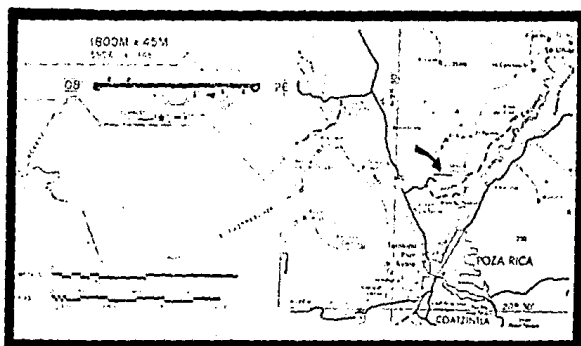
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	19	19	19	19	19	20	20	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	22	23	22	22	22	23	23	17	17	17	17	18
P1	50 50 %	27	27	28	28	29	29	29	29	29	30	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	15	15	16	17	18	15	16	16	17	18	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	19	19	21	18	19	19	20	21	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	25	25	27	24	25	26	27	28	20	21	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	20	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	26	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	15	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	14	15	16	17	18	15	15	16	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	25	20	21	21	22	23	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	16	DEMANDA:	20 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,450 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE POZA RICA, VER.

P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 5 Operaciones Horarias.
(Año 2000)

POBLACION: P2

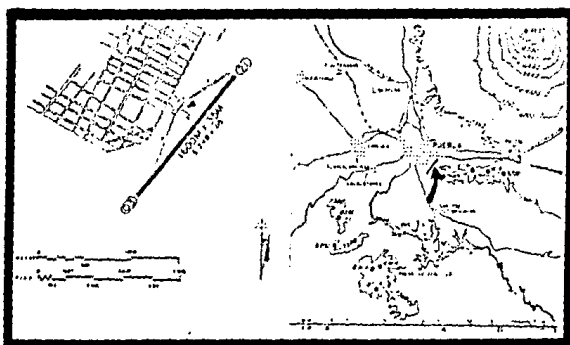
ATERRIJAJES: 50 %

IFR - VFR: 80 - 20 %

LONGITUD DE PISTA: 1,800 m. CAPACIDAD: 15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE PUEBLA, PUE.

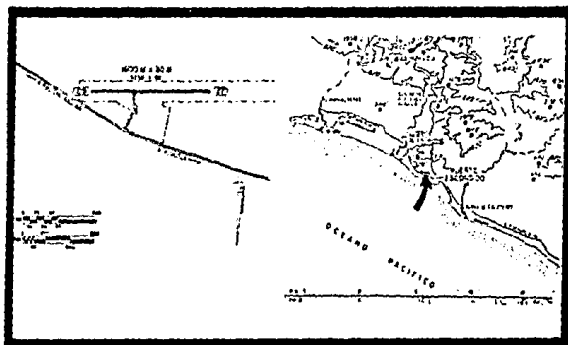
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA															
		3,500m					3,000m					2,500m					
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15	
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17	
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24	
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13	
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15	
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21	
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12	
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14	
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19	
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12	
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14	
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19	



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	34 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,600 m.	CAPACIDAD:	15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE PUERTO ESCONDIDO, OAX.

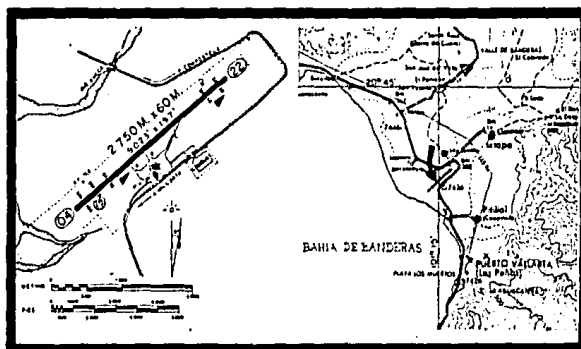
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 4 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P2
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,600 m. CAPACIDAD: 15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA, JAL.

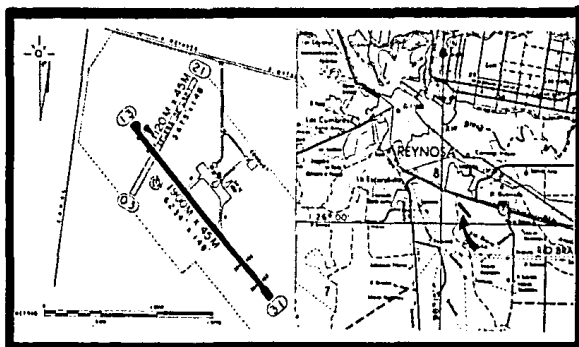
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	29	29	28	28	28	29	29	28	28	28	29	28	28	28	28
P1	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	34	33	33	33
P1	50 50 %	43	42	41	41	40	44	43	43	42	41	44	44	43	42	42
P2	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	28	28	28	29	28	28	28	27
P2	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	33	33	32	32
P2	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	44	43	43	42	41
P3	100 0 %	29	28	28	28	28	29	29	29	28	28	29	28	28	27	27
P3	80 20 %	34	33	33	32	32	34	34	33	33	33	34	33	33	32	32
P3	50 50 %	43	42	41	40	39	44	43	42	42	41	43	43	42	41	41
P4	100 0 %	28	28	28	27	27	29	28	28	28	27	28	28	27	27	27
P4	80 20 %	33	33	32	32	31	34	33	33	32	32	33	33	32	32	31
P4	50 50 %	42	41	41	40	39	43	42	42	41	40	43	43	42	41	41



CONFIGURACION:	24	DEMANDA:	21 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P4	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	3,100 m.	CAPACIDAD:	33 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE REYNOSA, TAMPS.

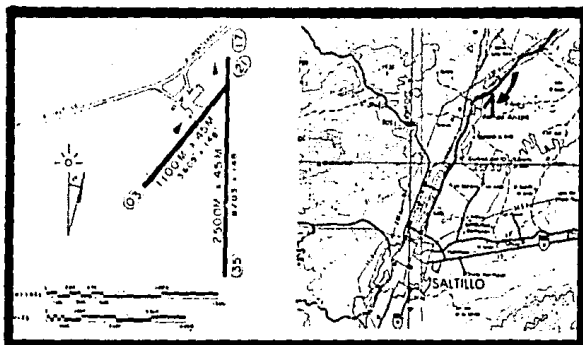
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 21 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P2
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 1,900 m. CAPACIDAD: 15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE SALTILLO, COAH.

P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m					3,000m					2,500m				2,000m					
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	12	10	9	9	14	12	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	11	10
P1	80 20 %	16	13	12	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10	17	15	13	13	11
P1	50 50 %	19	16	14	13	11	19	16	14	13	12	20	17	15	13	12	20	17	15	13	12
P2	100 0 %	13	11	10	9	8	13	11	10	9	8	14	12	10	9	9	15	13	11	10	9
P2	80 20 %	15	12	11	10	9	15	13	11	10	9	16	13	12	10	10	17	14	13	11	10
P2	50 50 %	18	15	13	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11	20	17	15	13	12
P3	100 0 %	12	10	9	8	7	13	11	9	8	7	13	11	10	9	8	14	12	11	10	9
P3	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9	16	14	12	11	10
P3	50 50 %	17	14	12	11	10	18	15	13	11	10	18	16	14	13	11	19	17	14	13	12
P4	100 0 %	12	10	9	8	7	12	11	9	8	7	13	11	10	9	8					
P4	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9					
P4	50 50 %	14	14	12	11	12	18	15	13	11	10	18	15	13	12	11					



CONFIGURACION: 1 DEMANDA: (*) Operaciones Horarias.
(Año 2000)

POBLACION: P2

ATERRIZAJES: 50 %

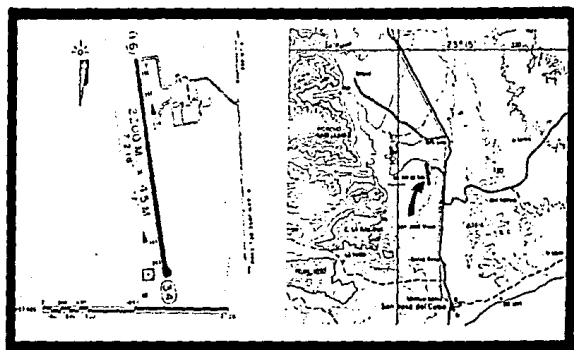
IFR - VFR: 80 - 20 %

LONGITUD DE PISTA: 2,380 m. CAPACIDAD: 11 Operaciones Horarias.

(*) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO DE SAN JOSE DEL CABO, B.C.S.

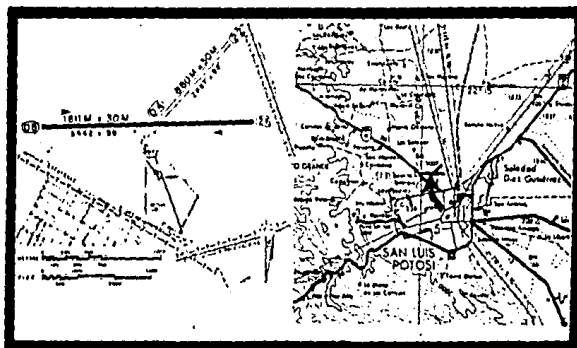
P O B	ATERR. %		LONGITUD DE PISTA														
			3,500m				3,000m				2,500m						
			30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100	0	19	16	15	13	12	17	15	14	12	11	17	15	13	12	11
P1	80	20	22	20	18	16	15	21	18	16	15	14	21	18	16	15	13
P1	50	50	30	27	25	23	21	29	26	23	21	20	29	26	23	21	20
P2	100	0	16	14	13	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10
P2	80	20	20	17	15	14	13	20	17	15	14	12	20	17	15	14	12
P2	50	50	28	24	22	20	18	27	24	22	20	18	28	24	22	20	18
P3	100	0	15	13	11	10	9	15	14	11	10	9	15	13	12	10	9
P3	80	20	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P3	50	50	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17
P4	100	0	15	13	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	10	9
P4	80	20	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P4	50	50	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17



CONFIGURACION: 6 DEMANDA: 21 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P3 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,200 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE SAN LUIS POTOSI, S.L.P.

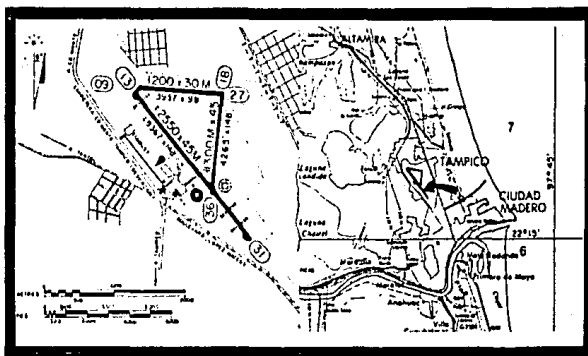
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 10 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P2
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,300 m. CAPACIDAD: 15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TAMPICO, TAMPS.

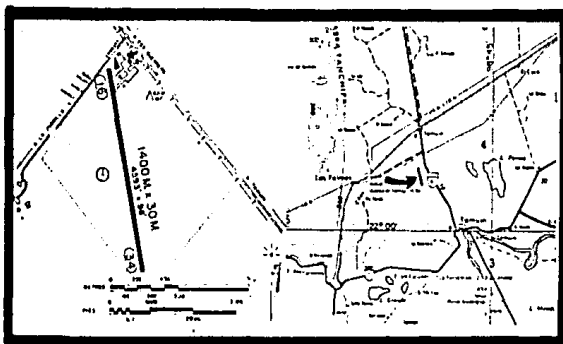
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	19	19	19	19	19	20	20	14	14	15	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	22	23	22	22	22	23	23	17	17	17	17	18
P1	50 50 %	27	27	28	28	29	29	29	29	29	30	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	15	15	16	17	18	15	16	16	17	18	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	19	19	21	18	19	19	20	21	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	25	25	27	24	25	26	27	28	20	21	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	20	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	26	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	15	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	14	15	16	17	18	15	15	16	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	25	20	21	21	22	23	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	16	DEMANDA:	31 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIJAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,550 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TAMUIN, S.L.P.

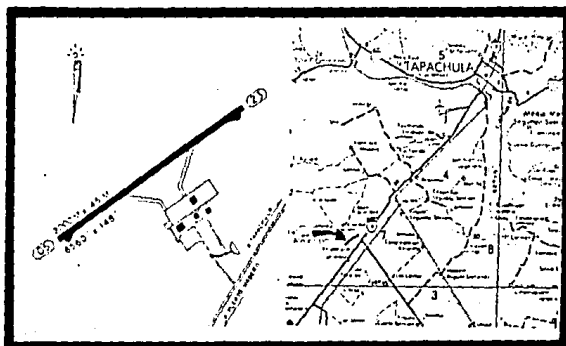
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA																			
		3,500m				3,000m				2,500m				2,000m							
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	12	10	9	9	14	12	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	11	10
P1	80 20 %	16	13	12	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10	17	15	13	13	11
P1	50 50 %	19	16	14	13	11	19	16	14	13	12	20	17	15	13	12	20	17	15	13	12
P2	100 0 %	13	11	10	9	8	13	11	10	9	8	14	12	10	9	9	15	13	11	10	9
P2	80 20 %	15	12	11	10	9	15	13	11	10	9	16	13	12	10	10	17	14	13	11	10
P2	50 50 %	18	15	13	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11	20	17	15	13	12
P3	100 0 %	12	10	9	8	7	13	11	9	8	7	13	11	10	9	8	14	12	11	10	9
P3	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9	16	14	12	11	10
P3	50 50 %	17	14	12	11	10	18	15	13	11	10	18	16	14	13	11	19	17	14	13	12
P4	100 0 %	12	10	9	8	7	12	11	9	8	7	13	11	10	9	8					
P4	80 20 %	14	12	10	9	8	14	12	10	9	8	15	13	11	10	9					
P4	50 50 %	14	14	12	11	12	18	15	13	11	10	18	15	13	12	11					



CONFIGURACION:	1	DEMANDA:	3 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	50 - 50 %		
LONGITUD DE PISTA:	1,400 m.	CAPACIDAD:	15 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TAPACHULA, CHIS.

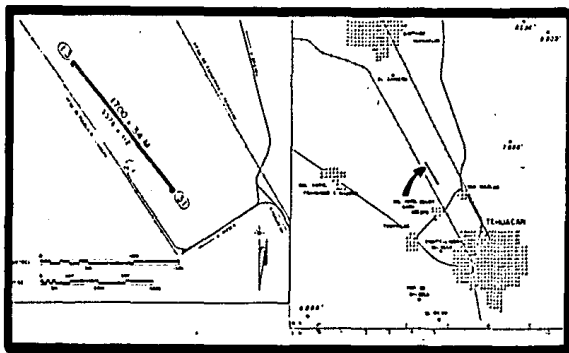
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
	IFR VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	14 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,000 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TEHUACAN, PUE.

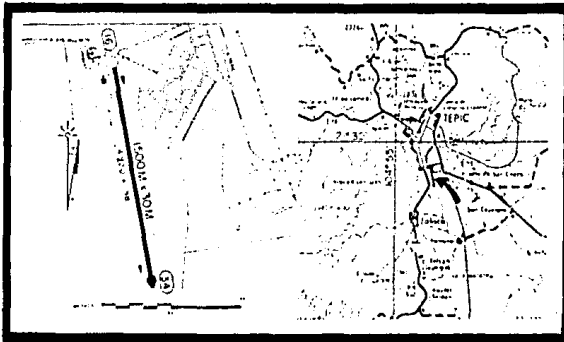
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	13	12	12	11	14	13	12	11	11	12	12	11	11	10
P1	80 20 %	17	16	15	14	13	16	15	14	13	13	15	14	13	13	12
P1	50 50 %	22	21	20	19	19	22	21	20	19	18	20	19	18	18	17
P2	100 0 %	12	11	10	10	9	12	11	11	10	9	11	11	11	10	10
P2	80 20 %	14	13	12	12	11	14	13	13	12	11	13	13	12	12	11
P2	50 50 %	19	18	17	16	16	19	18	17	17	16	18	18	17	16	16
P3	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P3	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P3	50 50 %	16	15	15	14	14	17	16	16	15	14	17	16	16	15	15
P4	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P4	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P4	50 50 %	17	17	15	16	16	17	16	16	16	14	17	16	16	15	15



CONFIGURACION:	2	DEMANDA:	6 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERRIJAJES:	50 %		
IFR - VFR:	50 - 50 %		
LONGITUD DE PISTA:	1,700 m.	CAPACIDAD:	17 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TEPIC, NAY.

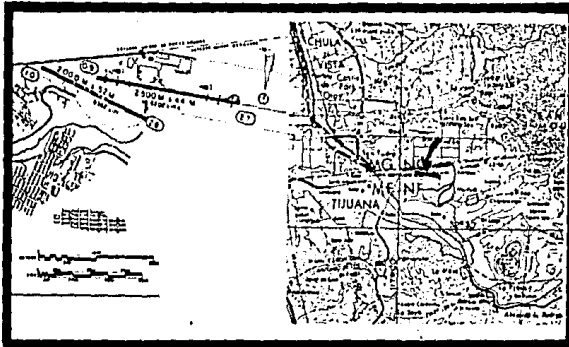
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	19	16	15	13	12	17	15	14	12	11	17	15	13	12	11
P1	80 20 %	22	20	18	16	15	21	18	16	15	14	21	18	16	15	13
P1	50 50 %	30	27	25	23	21	29	26	23	21	20	29	26	23	21	20
P2	100 0 %	16	14	13	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10
P2	80 20 %	20	17	15	14	13	20	17	15	14	12	20	17	15	14	12
P2	50 50 %	28	24	22	20	18	27	24	22	20	18	28	24	22	20	18
P3	100 0 %	15	13	11	10	9	15	14	11	10	9	15	13	12	10	9
P3	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P3	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17
P4	100 0 %	15	13	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	10	9
P4	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P4	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17



CONFIGURACION: 6 DEMANDA: 17 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P2
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 50 - 50 %
 LONGITUD DE PISTA: 1,500 m. CAPACIDAD: 22 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TIJUANA, B.C.N.

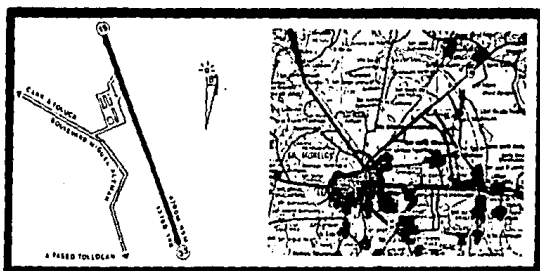
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 38 Operaciones Horarias.
 POBLACION: P4 (Año 2000)
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,500 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TOLUCA, MEX.

P O B	ATERR. % IFR VFR		LONGITUD DE PISTA														
			3,500m				3,000m				2,500m						
			30	40	50	60 70	30	40	50	60 70	30	40	50	60 70			
P1	100	0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80	20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50	50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	29	29	22	23	23	23	24
P2	100	0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80	20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50	50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100	0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80	20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50	50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100	0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80	20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50	50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9

DEMANDA: (*) Operaciones Horarias.
(Año 2000)

POBLACION: P3

ATERRIZAJES: 50 %

IFR - VFR: 80 - 20 %

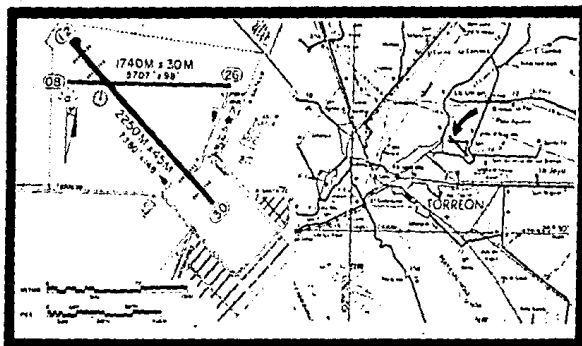
LONGITUD DE PISTA: 4,200 m.

CAPACIDAD: 16 Operaciones Horarias.

(*) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO DE TORREON, COAH.

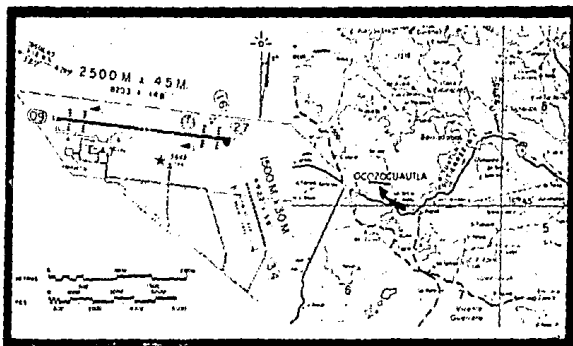
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m				3,000m				2,500m						
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	13	12	12	11	14	13	12	11	11	12	12	11	11	10
P1	80 20 %	17	16	15	14	13	16	15	14	13	13	15	14	13	13	12
P1	50 50 %	22	21	20	19	19	22	21	20	19	18	20	19	18	18	17
P2	100 0 %	12	11	10	10	9	12	11	11	10	9	11	11	11	10	10
P2	80 20 %	14	13	12	12	11	14	13	13	12	11	13	13	12	12	11
P2	50 50 %	19	18	17	16	16	19	18	17	17	16	18	18	17	16	16
P3	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P3	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P3	50 50 %	16	15	15	14	14	17	16	16	15	14	17	16	16	15	15
P4	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P4	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P4	50 50 %	17	17	15	16	16	17	16	16	16	14	17	16	16	15	15



CONFIGURACION:	2	DEMANDA:	16 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P2	(Año 2000)	
ATERRIJAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,250 m.	CAPACIDAD:	12 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE TUXTLA GUTIERREZ, CHIS.

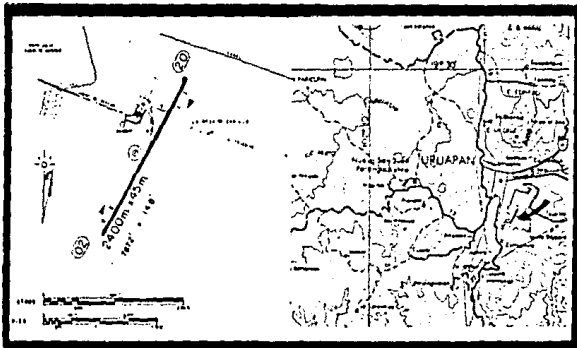
P. O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	19	16	15	13	12	17	15	14	12	11	17	15	13	12	11
P1	80 20 %	22	20	18	16	15	21	18	16	15	14	21	18	16	15	13
P1	50 50 %	30	27	25	23	21	29	26	23	21	20	29	26	23	21	20
P2	100 0 %	16	14	13	11	10	16	14	12	11	10	16	14	12	11	10
P2	80 20 %	20	17	15	14	13	20	17	15	14	12	20	17	15	14	12
P2	50 50 %	28	24	22	20	18	27	24	22	20	18	28	24	22	20	18
P3	100 0 %	15	13	11	10	9	15	14	11	10	9	15	13	12	10	9
P3	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P3	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17
P4	100 0 %	15	13	11	10	9	15	13	11	10	9	15	13	12	10	9
P4	80 20 %	18	15	14	12	11	18	16	14	12	11	19	16	14	13	11
P4	50 50 %	25	22	19	17	16	26	23	20	18	16	26	23	20	18	17



CONFIGURACION:	6	DEMANDA:	5 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,500 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE URUAPAN, MICH.

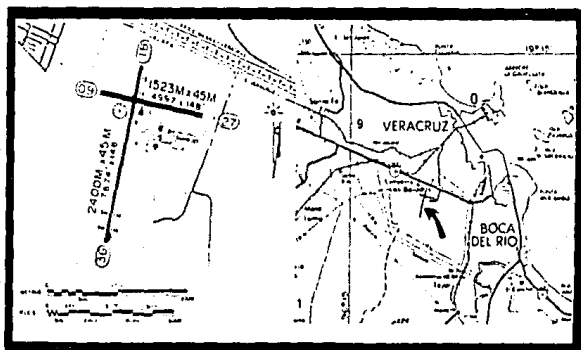
P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 11 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P3
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 2,400 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE VERACRUZ, VER.

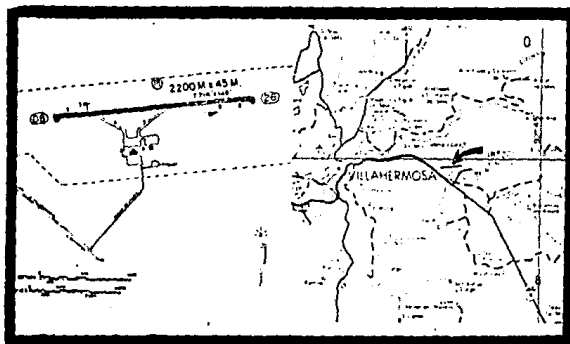
P O B	ATERR. %		LONGITUD DE PISTA														
			3,500m					3,000m					2,500m				
	IFR	VFR	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100	0 %	18	18	18	19	19	19	19	19	20	20	14	14	15	15	15
P1	80	20 %	21	21	21	22	23	22	22	22	23	23	17	17	17	17	18
P1	50	50 %	27	27	28	28	29	29	29	29	29	30	22	23	23	23	24
P2	100	0 %	15	15	16	17	18	15	16	16	17	18	13	13	13	13	13
P2	80	20 %	17	18	19	19	21	18	19	19	20	21	15	15	15	15	15
P2	50	50 %	23	24	25	25	27	24	25	26	27	28	20	21	21	21	21
P3	100	0 %	12	13	14	15	16	13	14	14	16	17	12	12	12	12	12
P3	80	20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	20	14	14	14	14	14
P3	50	50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	26	19	19	19	19	19
P4	100	0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	15	12	12	12	12	12
P4	80	20 %	14	15	16	17	18	15	15	16	16	17	14	14	14	14	14
P4	50	50 %	20	21	22	23	25	20	21	21	22	23	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	16	DEMANDA:	31 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIZAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,400 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE VILLAHERMOSA, TAB.

P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION: 9 DEMANDA: 24 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)

POBLACION: P3

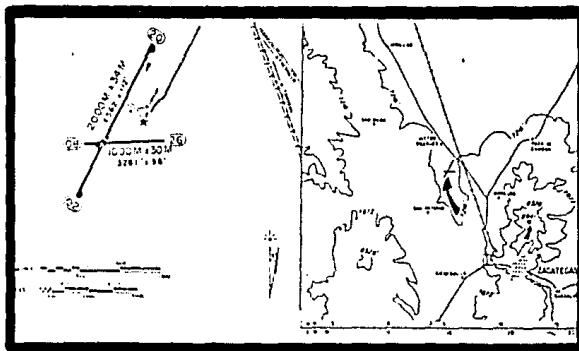
ATERRIZAJES: 50 %

IFR - VFR: 80 - 20 %

LONGITUD DE PISTA: 2,200 m. CAPACIDAD: 14 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE ZACATECAS, ZAC.

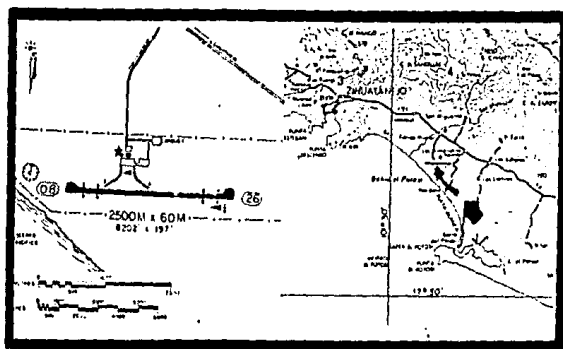
P O B	ATERR. %	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	14	13	12	12	11	14	13	12	11	11	12	12	11	11	10
P1	80 20 %	17	16	15	14	13	16	15	14	13	13	15	14	13	13	12
P1	50 50 %	22	21	20	19	19	22	21	20	19	18	20	19	18	18	17
P2	100 0 %	12	11	10	10	9	12	11	11	10	9	11	11	11	10	10
P2	80 20 %	14	13	12	12	11	14	13	13	12	11	13	13	12	12	11
P2	50 50 %	19	18	17	16	16	19	18	17	17	16	18	18	17	16	16
P3	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P3	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P3	50 50 %	16	15	15	14	14	17	16	16	15	14	17	16	16	15	15
P4	100 0 %	10	10	9	9	8	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9
P4	80 20 %	12	11	11	10	10	12	12	11	11	10	12	12	11	11	10
P4	50 50 %	17	17	15	16	16	17	16	16	16	14	17	16	16	15	15



CONFIGURACION: 2 DEMANDA: 5 Operaciones Horarias.
 (Año 2000)
 POBLACION: P3
 ATERRIZAJES: 50 %
 IFR - VFR: 80 - 20 %
 LONGITUD DE PISTA: 3,000 m. CAPACIDAD: 11 Operaciones Horarias.

AEROPUERTO DE ZIHUATANEJO, GRO.

P O B	ATERR. % IFR VFR	LONGITUD DE PISTA														
		3,500m					3,000m					2,500m				
		30	40	50	60	70	30	40	50	60	70	30	40	50	60	70
P1	100 0 %	18	18	18	18	19	18	18	18	18	19	14	14	14	15	15
P1	80 20 %	21	21	21	21	22	21	21	21	22	22	16	17	17	17	17
P1	50 50 %	27	27	27	28	28	28	28	28	28	29	22	23	23	23	24
P2	100 0 %	14	15	16	16	17	15	15	16	17	17	13	13	13	13	13
P2	80 20 %	17	18	18	19	20	18	18	19	19	20	15	15	15	15	15
P2	50 50 %	23	24	24	25	26	24	24	25	26	27	20	20	21	21	21
P3	100 0 %	12	13	14	15	16	13	13	14	15	16	12	12	12	12	12
P3	80 20 %	15	15	16	17	19	15	16	17	18	19	14	14	14	14	14
P3	50 50 %	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	19	19	19	19	19
P4	100 0 %	12	13	14	15	16	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12
P4	80 20 %	15	15	16	17	18	14	15	15	16	17	14	14	14	14	14
P4	50 50 %	20	21	22	23	24	20	20	21	22	22	19	19	19	19	19



CONFIGURACION:	9	DEMANDA:	25 Operaciones Horarias.
POBLACION:	P3	(Año 2000)	
ATERRIJAJES:	50 %		
IFR - VFR:	80 - 20 %		
LONGITUD DE PISTA:	2,500 m.	CAPACIDAD:	14 Operaciones Horarias.

CAPITULO IV

IV. PLATAFORMAS DE OPERACION COMERCIAL

IV.1. DEFINICION

La plataforma de operaciones es un área designada para las maniobras y estacionamiento de las aeronaves comerciales, se encuentra generalmente junto a la terminal de pasajeros.

IV.2. DIMENSIONAMIENTO DE PLATAFORMAS

Para dimensionar una plataforma de operaciones se deben tomar en cuenta los siguientes factores que intervienen en el proyecto:

a) Dimensión de las Aeronaves.- Las dimensiones de los distintos aviones que operarán en la plataforma servirán para obtener el área necesaria para estacionar cada uno de los aviones de acuerdo a su longitud, envergadura, radios de giro, base de ruedas (1), separación entre ruedas del tren principal, etc. Estas dimensiones se encuentran en cada uno de los manuales y especificaciones de las aeronaves, preparados por los fabricantes de aviones.

Es importante hacer hincapié en los radios de giro, ya que con estos datos se obtiene el punto de pivoteo en torno al cual gira la aeronave al hacer el viraje. Este punto se llama centro de viraje y se encuentra situado a lo largo del tren de aterrizaje principal, a una distancia variable del eje longitudinal del fuselaje, de acuerdo con el ángulo de esviaje de las ruedas del tren de nariz.

b) Número de Posiciones Simultáneas.- El número de estacionamientos necesarios para cualquier plataforma, se determina en base a los pronósticos realizados en la planificación del aeropuerto. (Estos pronósticos se presentan en el Capítulo II).

(1) Separación entre tren principal y tren de nariz.

c) Recomendaciones para Márgenes de Separación en las Plataformas de Acuerdo al Anexo 14 de la OACI(1).

Recomendación.- Un puesto de estacionamiento de aeronaves deberá proporcionar los siguientes márgenes mínimos de separación entre la aeronave que utilice el puesto y cualquier edificio, aeronave en otro puesto de estacionamiento u otros objetos adyacentes:

LETRA DE CLAVE	MARGEN
A	3 m
B	3 m
C	4.5 m
D	7.5 m
E	7.5 m

De presentarse circunstancias especiales que lo justifiquen, estos márgenes pueden reducirse en los puestos de estacionamiento de aeronaves con la proa hacia dentro (cuando ejecuten maniobras de salida empujadas con tractor), cuando la letra de clave sea D o E:

- a) Entre la terminal, incluido cualquier puente fijo de pasajeros (pasillo telescópico) y la proa de la aeronave, y
- b) En cualquier parte del estacionamiento equipado con guía azimutal proporcionada por algún sistema de guía de atraque visual.

Nota.- En las plataformas también debe tomarse en consideración la provisión de calles de servicio y zonas para maniobras y depósito de equipo terrestre.

Es conveniente considerar que un avión estacionado no debería iniciar su viraje sin antes desplazarse 3.00 m cuando menos hacia adelante,

(1) Organización de Aviación Civil Internacional.

para evitar la fricción entre las llantas y el pavimento.

Elemento 1 de la clave		Elemento 2 de la clave		
Núm. de clave	Longitud de campo de referencia del avión	Letra de clave	Envergadura	Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal ^a
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Menos de 800 m	A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4,5 m (exclusive)
2	Desde 800 m hasta 1 200 m (exclusive)	B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)
3	Desde 1 200 m hasta 1 800 m (exclusive)	C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)
4	Desde 1 800 m en adelante	D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
		E	Desde 52 m hasta 60 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)

^a. Distancia entre los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

Tabla de Categorías de Aeropuertos.

IV.3. CAPACIDAD DE LA PLATAFORMA

La capacidad de una plataforma de operaciones pueden definirse como el máximo número de aeronaves que puedan acomodarse en un determinado número de posiciones durante un intervalo de tiempo, cuando se requiera una continua demanda de servicio.

Los factores que afectan la capacidad de las posiciones de plataforma son las siguientes:

1. El número y tipo de posiciones disponibles para aeronaves.
2. La población de aviones y el tiempo de ocupación de plataforma para los distintos aviones.
3. El porcentaje de tiempo que pueden ser usadas las posiciones.
4. Restricciones en el uso de una o de todas las posiciones.

El tipo de posición se refiere a su habilidad para acomodar un avión grande, mediano o pequeño. La población de aviones se refiere al tamaño y al tiempo requerido en plataforma. Las aeronaves muy grandes

requieren posiciones especiales. El tiempo de ocupación de la posición es consumido durante las maniobras hacia ésta, por lo tanto la posición no se utilizará el 100% del tiempo. Si el tiempo de ocupación de la posición en plataforma incluye maniobras, así como el abordaje y desembarque de pasajeros, suministro de combustible, inspección de la aeronave y los servicios en cabina, entonces el tiempo de ocupación podrá aprovecharse al 100%.

El tiempo de permanencia en la plataforma depende del tamaño del avión y de acuerdo a la experiencia, se han observado algunos tiempos de varios aviones.

B-747	60 min.
DC-10, L-1011	60 min.
B-727	40 min.
DC-9	40 min.

Estos tiempos pueden ser considerados como mínimos; sin embargo, éste puede variar con cada aerolínea y sus procedimientos de operación en los diferentes aeropuertos.

Cálculo de plataformas de aviación comercial de acuerdo a la Dirección General de Aeropuertos, para aeropuertos en la República Mexicana.

a) Requerimientos:

Población de aviones y tipo de avión.

Características de operación de las aeronaves.

Indicadores por avión:

6,500 m ² :	B-727, DC-9
7,500 m ² :	DC-8
8,500 m ² :	DC-10, B-747, L-1011

Normas del Anexo 14 OACI

Características constructivas de la plataforma

Los indicadores de área requerida por avión, son resultado de varios años de estudio y experiencias obtenidas por la D.C.A., tomando en cuenta las recomendaciones de la OACI en su Anexo 14 (mencionadas anteriormente) para todas la aeronaves.

Para fines de este trabajo se utiliza un indicador por avión de $7,500\text{m}^2$, debido a que es muy difícil y se necesitaría de un estudio muy complejo para poder pronosticar el número y tipo de aviones para la población de cada uno de los aeropuertos en estudio. Únicamente se cuenta con el dato de posiciones simultáneas por hora pico de cada aeropuerto.

Cálculos

Capacidad actual	Capacidad futura año 2000
NPA No. de posiciones actuales	NPF No. de posiciones futuras
AA Area de plataforma actual	AF Area de plataforma futura

$$AF = AA + [NPF - NPA] 7,500$$

Ejemplo:

Cd. Obregón, Son.

Capacidad actual	Capacidad futura año 2000
NPA 2	NPF 3
AA $13,500\text{ m}^2$	AF $21,000\text{ m}^2$

$$AF = [13,500 + (3-2) 7,500] = 21,000\text{m}^2$$

AEROPUERTO DE ACAPULCO, GRO.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 14

AA 123,140 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 11

AF 123,140 m².

AEROPUERTO DE AGUASCALIENTES, AGS.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 3

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE CAMPECHE, CAMP.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 1

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE CANCUN, Q.R.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 7

AA 50,850 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 12

AF 88,350 m².

AEROPUERTO DE CHETUMAL, Q.R.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 2

AA 13,500 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 13,500 m².

AEROPUERTO DE CHIHUAHUA, CHIH.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 2

AA 13,500 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 28,500 m².

AEROPUERTO DE CD. DEL CARMEN, CAMP.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE CD. JUAREZ, CHIH.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 2	NPF 3
AA 12,040 m ² .	AF 19,540 m ² .

AEROPUERTO DE CD. OBREGON, SON.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 2	NPF 3
AA 13,500 m ² .	AF 21,000 m ² .

AEROPUERTO DE CD. VICTORIA, TAMPS.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 1
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE COZUMEL, Q.R.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 4	NPF 4
AA 20,250 m ² .	AF 20,250 m ² .

AEROPUERTO DE CULIACAN, SIN.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 3
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE DURANGO, DGO.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 3
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE GUADALAJARA, JAL.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 12	NPF 19
AA 82,325 m ² .	AF 134,825 m ² .

AEROPUERTO DE GUAYMAS, SON.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE HERMOSILLO, SON.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 6

AA 20,430 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4

AF 20,430 m².

AEROPUERTO DE LA PAZ, B.C.S.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 8

AA 42,500 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4

AF 42,500 m².

AEROPUERTO DE LEON, GTO.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 2

AA 6,141 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 6,141 m².

AEROPUERTO DE LORETO, B.C.S.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE LOS MOCHIS, SIN.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 3

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE MANZANILLO, COL.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 13,500 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4

AF 21,000 m².

AEROPUERTO DE MATAMOROS, TAMPS.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 4	NPF 2
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE MAZATLAN, SIN.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 8	NPF 7
AA 76,125 m ² .	AF 76,125 m ² .

AEROPUERTO DE MERIDA, YUC.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 4	NPF 5
AA 62,205 m ² .	AF 62,205 m ² .

AEROPUERTO DE MEXICO, D.F.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 50	NPF 68
AA 347,000 m ² .	AF 510,000 m ² .

AEROPUERTO DE MEXICALI, B.C.N.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 2
AA 13,860 m ² .	AF 13,860 m ² .

AEROPUERTO DE MINATITLAN, VER.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 2
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE MONTERREY, N.L.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 9	NPF 11
AA 69,282 m ² .	AF 84,282 m ² .

AEROPUERTO DE MORELIA, MICH.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE NOGALES, SON.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 1

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE NUEVO LAREDO, TAMPS.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 14,175 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 3

AF 14,175 m².

AEROPUERTO DE OAXACA, OAX.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 32,400 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4

AF 32,400 m².

AEROPUERTO DE POZA RICA, VER.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 15,750 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 1

AF 15,750 m².

AEROPUERTO DE PUEBLA, PUE.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE PUERTO ESCONDIDO, OAX.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 3

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA, JAL.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 8	NPF 7
AA 43,105 m ² .	AF 43,105 m ² .

AEROPUERTO DE REYNOSA, TAMPS.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 3
AA 14,400 m ² .	AF 14,400 m ² .

AEROPUERTO DE SALTILLO, COAH.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF
AA 16,200 m ² .	AF m ² .

AEROPUERTO DE SAN JOSE DEL CABO, B.C.S.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 5
AA 16,200 m ² .	AF 31,200 m ² .

AEROPUERTO DE SAN LUIS POTOSI, S.L.P.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 2
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE TAMPICO, TAMPS.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 4	NPF 4
AA 33,900 m ² .	AF 33,900 m ² .

AEROPUERTO DE TAPACHULA, CHIS.

<u>CAPACIDAD ACTUAL</u>	<u>DEMANDA FUTURA (Año 2,000)</u>
NPA 3	NPF 2
AA 16,200 m ² .	AF 16,200 m ² .

AEROPUERTO DE TAMUIN, S.L.P.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 1
AA 6,400 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 1
AF 6,400 m².

AEROPUERTO DE TEHUACAN, PUE.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 1
AA 5,400 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 1
AF 7,500 m².

AEROPUERTO DE TEPIC, NAY.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 2
AA 15,600 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2
AF 15,600 m².

AEROPUERTO DE TIJUANA, B.C.N.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 4
AA 45,066 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 7
AF 67,566 m².

AEROPUERTO DE TOLUCA, MEX.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 6
AA 72,000 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF
AF m².

AEROPUERTO DE TORREON, COAH.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 4
AA 40,500 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 3
AF 40,500 m².

AEROPUERTO DE TUXTLA GUTIERREZ, CHIS.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3
AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4
AF 23,700 m².

AEROPUERTO DE URUAPAN, MICH.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 1

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE VERACRUZ, VER.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 4

AA 24,300 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4

AF 24,300 m².

AEROPUERTO DE VILLAHERMOSA, TAB.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 4

AF 23,700 m².

AEROPUERTO DE ZACATECAS, ZAC.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 3

AA 16,200 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 2

AF 16,200 m².

AEROPUERTO DE ZIHUATANEJO, GRO.

CAPACIDAD ACTUAL

NPA 4

AA 18,900 m².

DEMANDA FUTURA (Año 2,000)

NPF 5

AF 26,400 m².

CAPITULO V

V. EDIFICIOS TERMINAL DE PASAJEROS

V.1. AREA TERMINAL Y EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

El área terminal es la mayor interfase entre el campo aéreo y el resto del aeropuerto. Esta incluye las facilidades para el proceso de pasajeros y equipaje, el manejo de la carga, el mantenimiento del aeropuerto, las operaciones y las actividades administrativas.

V.2. TERMINAL DE PASAJEROS

La terminal de pasajeros es la mayor conexión entre el acceso terrestre y el avión. El propósito del edificio es el de proveer la interfase entre el pasajero y el modo de acceso al aeropuerto, procesar al pasajero para el inicio o el término de un vuelo, y conducir al pasajero y al equipaje al avión y desde el avión.

La terminal de pasajeros está formada de tres componentes principales. Esos componentes y las actividades que ocurren en cada uno de ellos son como sigue:

1. La interfase de acceso donde el pasajero transborda de su modo de viaje de acceso al aeropuerto a la zona de procesamiento de pasajeros, circulaciones, estacionamientos y banquetas para ascenso y descenso de los pasajeros, son las actividades que tienen lugar dentro de este componente.
2. La zona de procesamiento donde el pasajero es procesado para iniciar o terminar un viaje aéreo. Las principales actividades que se verifican aquí son la documentación y reclamo de pasajeros y equipaje, asignación de lugares (asientos), servicios de inspección federal y seguridad.
3. La interfase de vuelo donde el pasajero pasa de la zona de procesamiento al avión. Las actividades que aquí ocurren incluyen

reunir a los pasajeros, conducirlos hasta el avión y viceversa, y el abordaje y desembarque del avión.

El edificio terminal es el de mayor complejidad, al tener que ser flexible en su desarrollo, permitiendo atender la demanda con índices de nivel de servicio adecuados.

V.3. TIPOS DE EDIFICIO TERMINAL

Existen varias formas en las cuales las instalaciones del edificio de pasajeros pueden ser acomodadas, en éstas son desarrolladas las distintas actividades para el proceso de los pasajeros. En un procesamiento centralizado de pasajeros todas las instalaciones son alojadas en un sólo edificio y se utiliza para el procesamiento de todos los pasajeros.

En un procesamiento descentralizado las instalaciones son acomodadas en pequeños módulos que se repiten en uno o varios edificios. Cada módulo es acomodado en una o más posiciones para avión y dan servicio a los pasajeros utilizando estas posiciones. Existen cuatro conceptos básicos de distribución horizontal, asimismo, muchas variaciones y combinaciones de estos conceptos básicos. Los cuatro conceptos básicos son: muelle o dedo, lineal, satélite y vehicular.

a) Concepto Muelle o Dedo.- El concepto muelle o dedo tiene una interfase con las aeronaves a lo largo de dedos extendidos desde el área terminal principal. Las aeronaves usualmente se encuentran acomodadas alrededor del eje del dedo en forma paralela, o estacionadas nariz adentro, alineadas perpendicularmente al eje. De esta manera, cada dedo tiene una fila de aeronaves estacionadas en ambos lados con circulación de pasajeros a lo largo del dedo. Este andén cuenta con servicios para los pasajeros.

Si dos o más dedos son empleados, la separación entre éstos estará determinada por el espaciamiento de aeronaves en plataforma (incluyendo la calle de circulación). Es recomendable tener dos calles de circulación para evitar conflicto entre una y otra aeronave.

b) Concepto Lineal.- En el concepto lineal las aeronaves se estacionan frente a la fachada del edificio perpendicularmente, o en forma paralela con algún ángulo.

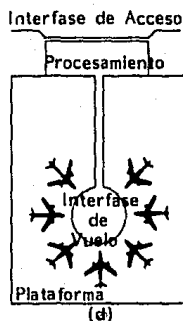
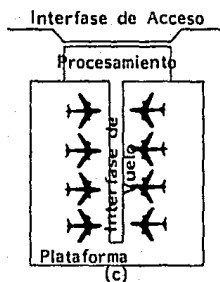
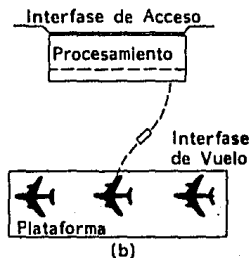
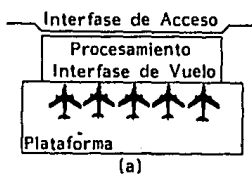
La configuración lineal es adecuada cuando el número de aviones estacionados en plataforma no exceda de cinco; cuando se rebasa esta cifra, las distancias de caminata se vuelven largas y disminuye la calidad de servicio. Sin embargo, si se construye un edificio terminal que permita pasar del estacionamiento al aeronave en forma lineal, se mejora notablemente la capacidad de las instalaciones y el nivel de servicios, reduciéndose las distancias de caminata. Para lograr esto se tendrían que construir módulos que alojaran tanto los mostradores de documentación, como las áreas de reclamo y documentación que tienen como consecuencia duplicidad de personal y un alto costo de operación.

c) Concepto Satélite.- Este concepto consiste en un edificio rodeado de aeronaves, el cual está separado del edificio terminal y éste está comúnmente conectado por andenes superficiales al mismo nivel de plataforma, bajo tierra (túnel) o con conectores sobre el nivel de plataforma.

Las aeronaves normalmente se encuentran estacionadas en posición radial o perpendicular alrededor del edificio satélite, el cual puede tener un área para reunir a todos los pasajeros, tanto de salida como los de llegada, o tener divididas las áreas de reunión de pasajeros de salida, de las de pasajeros de llegada.

Para llegar al punto de reunión en donde se encuentran acopladas las

CONCEPTOS DE DISTRIBUCION HORIZONTAL PARA EDIFICIOS TERMINAL DE PASAJEROS.



- (a) Concepto Lineal
- (b) Concepto Transporte o Vehicular
- (c) Concepto Muelle o Dedo
- (d) Concepto Satélite

aeronaves, pueden emplearse los sistemas mecánicos consistentes en llevar pasajeros y equipaje entre el edificio terminal y el satélite.

d) Concepto Transporte o Vehicular.- En este concepto la aeronave está localizada lejos del edificio terminal y el servicio de conexión para salida y llegada de pasajeros aeronave-edificio es por medio de una transporte vehicular. Lo original del concepto transporte es que el transporte vehicular se utiliza como la sala de reunión del pasajero de salida. En situaciones de gran actividad se necesitaría un excesivo número de vehículos, resultando con esto una muy baja utilización en el período de poca actividad. Por esta razón se conforman salas de espera en el edificio terminal para la salida de pasajeros.

El concepto transporte proporciona estacionamiento adicional para las posiciones de las aeronaves de vuelos fuera de itinerario (charter) y reducidas distancias de caminata para los pasajeros.

V.4. CAPACIDAD DEL EDIFICIO TERMINAL

Para determinar la capacidad de un edificio terminal de pasajeros se requiere determinar un indicador en $m^2/\text{pasajero}$, de acuerdo al tipo de aeropuerto y al nivel de servicio que se pretende dar a los usuarios.

El indicador en $m^2/\text{pasajero}$ considera todas las áreas del edificio como son zonas de documentación, circulaciones, despacho de equipaje, salas de espera y última espera, zonas de seguridad, etc., así como también un índice de visitantes y maletas por pasajero.

En base a la experiencia (DGA) se tiene un índice medio de $8m^2/\text{pasajero}$, considerando siempre pasajeros en hora crítica para obtener el área de nuestro edificio terminal, cabe hacer notar que este indicador puede variar de acuerdo al tipo de aeropuerto, así como de los usuarios que concurren al mismo.

Para hacer el análisis del edificio terminal de cada uno de los aeropuertos de la red, se presenta la siguiente clasificación de aeropuertos con sus respectivos indicadores de m^2 /pasajero:

1. Aeropuertos metropolitanos y turísticos con un alto índice de turismo internacional $14 m^2$ /pasajero
2. Aeropuertos turísticos con un bajo índice de turismo internacional $12 m^2$ /pasajero
3. Aeropuertos turísticos con turismo nacional y de negocios $10 m^2$ /pasajero
4. Aeropuertos no turísticos con usuarios en viajes de negocios y escaso turismo $8 m^2$ /pasajero

Con estos indicadores se calculan las áreas (en m^2) de los edificios terminal de pasajeros en base a los pronósticos de demanda obtenidos en el Capítulo II.

V.5. CALCULO DE LA CAPACIDAD DE LOS EDIFICIOS

Para calcular la capacidad de los edificios terminales, se utilizan los indicadores anteriores y se multiplican por el número de pasajeros comerciales en hora crítica; con esto obtenemos el área de cada uno de los edificios de acuerdo a su demanda.

$$\text{AREA AÑO 2000} = [\text{PAX COM H.C. (Año 2000)}] \times [\text{IND. } m^2/\text{PAX}] + \text{AREA ACTUAL}$$

(*) Fuente de información incompleta.

AEROPUERTO DE ACAPULCO, GRO.

AREA ACTUAL 17,189 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 1,624
IND. m²/PAX 12 AREA AÑO 2000 19,488 m²

AEROPUERTO DE AGUASCALIENTES, AGS.

AREA ACTUAL 2,728 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 307
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 2,456 m²

AEROPUERTO DE CAMPECHE, CAMP.

AREA ACTUAL 1,690 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 108
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 864 m²

AEROPUERTO DE CANCUN, Q.R.

AREA ACTUAL 6,004 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 1,630
IND. m²/PAX 14 AREA AÑO 2000 22,820 m²

AEROPUERTO DE CHETUMAL, Q.R.

AREA ACTUAL 1,236 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 170
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 1,360 m²

AEROPUERTO DE CHIHUAHUA, CHIH.

AREA ACTUAL 2,672 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 576
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 5760 m²

AEROPUERTO DE CIUDAD DEL CARMEN, CAMP.

AREA ACTUAL 550 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 171
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 1,368 m²

AEROPUERTO DE CIUDAD JUAREZ, CHIH.

AREA ACTUAL 2,952 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 415
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 4,150 m²

AEROPUERTO DE CIUDAD OBREGON, SON.

AREA ACTUAL 707 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 340
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 3,400 m²

AEROPUERTO DE CIUDAD VICTORIA, TAMPS.

AREA ACTUAL (*) m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 108
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 864 m²

AEROPUERTO DE COZUMEL, Q.R.

AREA ACTUAL 3,314 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 583
IND. m²/PAX 12 AREA AÑO 2000 6,996 m²

AEROPUERTO DE CULIACAN, SIN.

AREA ACTUAL 1,050 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 491
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 4,910 m²

AEROPUERTO DE DURANGO, DGO.

AREA ACTUAL 1,100 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 366
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 2,928 m²

AEROPUERTO DE GUADALAJARA, JAL.

AREA ACTUAL 15,216 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 2,378
IND. m²/PAX 14 AREA AÑO 2000 33,292 m²

AEROPUERTO DE GUAYMAS, SON.

AREA ACTUAL (*) m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 134
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 1,072 m²

AEROPUERTO DE HERMOSILLO, SON.

AREA ACTUAL 5,251 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 579
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 5,790 m²

AEROPUERTO DE LA PAZ, B.C.S.

AREA ACTUAL 3,499 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 683
IND. m²/PAX 12 AREA AÑO 2000 8,196 m²

AEROPUERTO DE LEON, GTO.

AREA ACTUAL 422 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 313
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 2,504 m²

(*) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO DE LORETO, B.C.S.

AREA ACTUAL 7,256 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 122
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 1,220 m ²

AEROPUERTO DE LOS MOCHIS, SIN.

AREA ACTUAL 2,727 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 330
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 2,640 m ²

AEROPUERTO DE MANZANILLO, COL.

AREA ACTUAL (*) m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 612
IND. m ² /PAX 12	AREA AÑO 2000 7,344 m ²

AEROPUERTO DE MAZATLAN, SIN.

AREA ACTUAL 6,000 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 1,079
IND. m ² /PAX 12	AREA AÑO 2000 12,948 m ²

AEROPUERTO DE MATAMOROS, TAMPS.

AREA ACTUAL 2,511 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 198
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 1,980 m ²

AEROPUERTO DE MEXICO, D.F.

AREA ACTUAL 69,000 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 7,190
IND. m ² /PAX 14	AREA AÑO 2000 100,660 m ²

AEROPUERTO DE MERIDA, YUC.

AREA ACTUAL 5,902 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 834
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 8,340 m ²

AEROPUERTO DE MEXICALI, B.C.N.

AREA ACTUAL 1,500 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 311
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 3,110 m ²

AEROPUERTO DE MINATITLAN, VER.

AREA ACTUAL 3,329 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 133
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 1,064 m ²

(*) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO DE MONTERREY, N.L.

AREA ACTUAL 12,942 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 1,555
IND. m²/PAX 14 AREA AÑO 2000 21,770 m²

AEROPUERTO DE MORELIA, MICH.

AREA ACTUAL 2,743 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 139
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 1,112 m²

AEROPUERTO DE NOGALES, SON.

AREA ACTUAL 374 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 64
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 512 m²

AEROPUERTO DE NUEVO LAREDO, TAMPS.

AREA ACTUAL (*) m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 347
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 3,470 m²

AEROPUERTO DE OAXACA, OAX.

AREA ACTUAL 3,319 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 573
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 5,730 m²

AEROPUERTO DE POZA RICA, VER.

AREA ACTUAL 1,960 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 60
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 480 m²

AEROPUERTO DE PUEBLA, PUE.

AREA ACTUAL 3,835 m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 218
IND. m²/PAX 8 AREA AÑO 2000 1,744 m²

AEROPUERTO DE PUERTO ESCONDIDO, OAX.

AREA ACTUAL (*) m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 393
IND. m²/PAX 10 AREA AÑO 2000 3,930 m²

AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA, JAL.

AREA ACTUAL (*) m² PAX. COM. H.C. (Año 2000) 1,146
IND. m²/PAX 12 AREA AÑO 2000 13,752 m²

(*) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO DE REYNOSA, TAMPS.

AREA ACTUAL 768 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 322
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 3,220 m ²

AEROPUERTO DE SALTILLO, COAH.

AREA ACTUAL (*) m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000)
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 m ²

AEROPUERTO DE SAN JOSE DEL CABO, B.C.S.

AREA ACTUAL 4,704 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 719
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 7,190 m ²

AEROPUERTO DE SAN LUIS POTOSI, S.L.P.

AREA ACTUAL 2,238 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 220
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 1,760 m ²

AEROPUERTO DE TAMPICO, TAMPS.

AREA ACTUAL 3,890 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 475
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 4,750 m ²

AEROPUERTO DE TAMUIN, S.L.P.

AREA ACTUAL (*) m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 17
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 137 m ²

AEROPUERTO DE TAPACHULA, CHIS.

AREA ACTUAL 2,459 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 239
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 2,390 m ²

AEROPUERTO DE TEHUACAN, PUE.

AREA ACTUAL (*) m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 11
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 88 m ²

AEROPUERTO DE TEPIC, NAY.

AREA ACTUAL 300 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 227
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 1,816 m ²

(*) Fuente de Información Incompleta.

AEROPUERTO DE TIJUANA, B.C.N.

AREA ACTUAL 9,051 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 1,204
IND. m ² /PAX 12	AREA AÑO 2000 14,448 m ²

AEROPUERTO DE TOLUCA, MEX.

AREA ACTUAL 1,854 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000)
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 m ²

AEROPUERTO DE TORREON, COAH.

AREA ACTUAL 1,563 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 396
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 3,960 m ²

AEROPUERTO DE TUXTLA GUTIERREZ, CHIS.

AREA ACTUAL 3,100 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 455
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 4,550 m ²

AEROPUERTO DE URUAPAN, MICH.

AREA ACTUAL 499 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 54
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 432 m ²

AEROPUERTO DE VERACRUZ, VER.

AREA ACTUAL 3,458 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 500
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 5,000 m ²

AEROPUERTO DE VILLAHERMOSA, TAB.

AREA ACTUAL 6,185 m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 652
IND. m ² /PAX 10	AREA AÑO 2000 6,520 m ²

AEROPUERTO DE ZACATECAS, ZAC.

AREA ACTUAL (*) m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 229
IND. m ² /PAX 8	AREA AÑO 2000 1,832 m ²

AEROPUERTO DE ZIHUATANEJO, GRO.

AREA ACTUAL (*) m ²	PAX. COM. H.C. (Año 2000) 925
IND. m ² /PAX 12	AREA AÑO 2000 11,100 m ²

(*) Fuente de Información Incompleta.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

1.- La planeación de la Infraestructura Aeroportuaria Nacional ha sido llevada con buenos resultados hasta 1986, ya que el Sistema Aeroportuario ha alcanzado sus metas satisfactoriamente en lo que respecta a la demanda y capacidad de sus aeropuertos. Con excepción de algunos casos, en los que los polos de Desarrollo Turístico e Industrial, así como las grandes Metrópolis del país, han rebasado los pronósticos de demanda más optimistas.

2.- Para los próximos 15 años, la actual Red Nacional de Aeropuertos se verá saturada en Pistas y Calles de Rodaje, en el 48% de los aeropuertos; en Plataformas de Aviación Comercial, en el 22% de los aeropuertos; y en Edificios Terminal de Pasajeros, en el 55% de los aeropuertos.

3.- La demanda de los aeropuertos existentes aumentará para el año 2000 considerablemente, por esta razón, se deben tomar en cuenta los resultados estadísticos de los próximos años y compararlos con los pronósticos de demanda para planear y ejecutar las obras de ampliación necesarias en cualquiera de los aeropuertos, y evitar que se presenten saturaciones y por consiguiente su mal funcionamiento.

4.- El Transporte Aéreo en México está destinado a servir a otros sectores para el desplazamiento de bienes y personas. Por lo tanto, debe seguir creciendo la Red Nacional de Aeropuertos paralelamente al crecimiento y necesidades básicas de México, para aprovechar al máximo los recursos disponibles.

5.- Es muy importante tener prioridad en los aeropuertos de tipo Turístico, para ofrecer un óptimo servicio a los turistas y brindar amplias instalaciones; con esto se ayudará a fomentar el turismo y propiciar el aumento del ingreso de divisas al país. Es de gran importancia para México, ya que se necesita de esto para solucionar los problemas económicos y financieros por los que atraviesa.

6.- El nivel de servicio de los aeropuertos debe mejorarse en toda la Red Nacional, principalmente en los aeropuertos internacionales, ya que la oferta de transporte aéreo es un factor importantísimo para el crecimiento de la demanda de usuarios y turistas.

7.- La Red Nacional de Aeropuertos cubre las necesidades del país, en gran parte de su territorio, desde el punto de vista turismo, negocios, industria. Pero aún hay carencia de necesidades en lo que respecta al transporte aéreo alimentador o regional, para abastecer y comunicar a las zonas de difícil acceso. En los próximos años, el crecimiento de la Red Nacional de Aeropuertos se inclinará por la construcción de pequeños aeropuertos de tipo regional y la ampliación de aeropuertos existentes que así lo requieran y su importancia lo amerite.

TABLA DE REVISION : CAPACIDAD V.S. DEMANDA

AEROPUERTO	PISTAS Y CALLES DE RODAJE			PLATAFORMAS DE OPERACION COMERCIAL				EDIFICIOS TERMINAL DE PASAJEROS					
	CAPACIDAD O.T.H.C. [1989]	DEMANDA O.T.H.C. [1989]	AMPLIACION	CAPACIDAD		P.S.	AMPLIACION	CAPACIDAD		DEMANDA	AMPLIACION		
				AREA [m ²] [1989]	AREA [m ²] [2009]			AREA [m ²] [1989]	AREA [m ²] [2009]				
ACAPULCO, GRO.	32	32	SI	123,144	14	123,144	11	NO	12,189	1,424	16,468	SI	2,299
AGUANCALENTES, AGS.	17	10	NO	16,200	3	16,200	3	NO	2,238	307	2,454	NO	
CARISCHÉ, CAMP.	3	3	NO	16,200	3	16,200	1	NO	1,690	160	854	NO	
CANCUN, Q. ROO	16	23	SI	95,800	7	88,350	12	SI	4,004	1,430	22,830	SI	16,874
CHETUMAL, Q. ROO	14	10	NO	13,500	2	16,200	2	NO	1,236	170	1,268	SI	126
CHIHUAHUA, CHIH.	50	35	NO	13,500	2	28,500	4	SI	2,472	376	5,760	SI	3,088
CIUDAD DEL CAMBIEN, CAMP.	26	10	SI	16,200	3	16,200	2	NO	2,521	171	1,268	SI	877
CIUDAD JUÁREZ, CHIH.	16	10	NO	12,000	2	15,540	3	SI	2,932	410	6,150	SI	1,180
CIUDAD MEXICALCO, MEX.	15	14	NO	16,200	2	21,000	3	NO	2,667	360	3,000	SI	2,633
CIUDAD ORIZÓN, SON.	15	13	NO	16,200	3	16,200	3	NO	(1)	180	804		
CIUDAD MEXICO, TAMPS.	15	14	NO	16,200	3	16,200	3	NO	2,000	461	4,910	SI	3,469
COZUMEL, Q. ROO	19	18	SI	26,250	4	28,250	4	NO	3,314	363	6,916	SI	2,682
COZUMEL, Q. ROO	19	21	SI	16,200	3	16,200	3	NO	1,800	246	2,528	SI	1,872
DURANGO, DGO.	17	17	NO	16,200	3	16,200	3	NO	1,214	134	2,376	SI	16,874
GUADALAJARA, JAL.	32	36	SI	62,525	12	536,835	15	SI	11,672	314	10,720	SI	538
GUAYMAS, SON.	18	3	NO	16,200	3	16,200	3	NO	1,409	683	8,196	SI	4,037
HERMOSILLO, SON.	18	3	SI	28,420	4	28,420	4	NO	8,251	379	6,790	SI	2,082
LA PAZ, B.C.S.	18	23	SI	67,500	8	62,500	4	NO	3,499	683	8,196	SI	4,037
LEÓN, GTO.	11	24	SI	6,144	2	6,144	2	NO	822	315	2,564	SI	2,082
LIBERTAD, B.C.S.	14	10	NO	16,200	3	16,200	3	NO	2,216	122	1,220	NO	
LOS BACHES, SIN.	14	27	SI	16,200	3	16,200	3	NO	7,127	630	2,840	NO	
MAMPANILLO, COA.	14	10	NO	16,200	3	21,000	4	SI	(1)	812	2,304		
MATAGORDOS, TAMPS.	14	10	NO	16,200	4	16,200	3	NO	2,511	180	1,380	NO	
MATAYUC, SIN.	17	24	SI	76,125	4	76,125	4	NO	6,869	1,479	2,360	SI	6,948
MÉRIDA, YUC.	19	20	SI	62,205	4	62,205	5	NO	5,993	814	8,340	SI	2,438
MEXICALCÁ, B.C.N.	14	30	SI	13,800	3	13,800	3	NO	1,500	311	2,110	SI	1,616
MEXICO, D.F.	69	150	SI	347,040	50	318,000	68	SI	65,020	7,150	100,440	SI	31,660
MEXICALCÁ, B.C.N.	14	16	NO	16,200	3	16,200	2	NO	3,243	130	1,654	NO	
MONTREY, N.L.	14	23	SI	65,282	9	84,222	11	SI	12,842	1,055	21,770	SI	8,878
MORELIA, MICH.	12	7	NO	16,200	3	16,200	2	NO	2,249	136	1,112		
NAGUASCO, SON.	17	11	NO	16,200	3	16,200	1	NO	379	64	512	SI	1,111
NEOQUÉ, SON.	15	12	NO	16,200	3	16,200	1	NO	(1)	557	2,470	SI	2,470
NEWQUÉ, SON.	15	12	NO	16,200	3	16,200	1	NO	3,319	373	5,230	SI	2,470
NOBUA, OAX.	14	20	SI	25,408	3	25,408	4	NO	1,369	40	140	NO	
POZA RICA, VER.	15	5	NO	15,750	3	15,750	2	NO	2,855	244	244	NO	
PUEBLA, PUE.	15	24	SI	16,200	3	16,200	3	NO	1,511	293	1,310	SI	1,310
PUERTO ESCOBEDO, OAX.	15	4	NO	16,200	3	16,200	3	NO	(1)	293	1,310	SI	1,310
PUERTO VALLARTA, JAL.	23	21	NO	16,200	8	43,150	7	NO	(1)	1,165	13,722	SI	2,452
REYNOSA, TAMPS.	15	21	SI	14,400	3	14,400	3	NO	758	132	2,220	SI	1,866
SALTILLO, COAH.	15	12	SI	16,200	3	16,200	3	NO	(1)				
SAN JOSÉ DEL CAYO, B.C.S.	15	21	SI	16,200	3	31,200	5	SI	4,204	719	1,186	SI	2,064
SAN JUAN, PUE.	15	10	NO	16,200	3	16,200	2	NO	2,238	230	1,240	NO	
SAN RAFAEL, S.L.P.	15	3	SI	6,300	1	6,300	6	NO	2,899	475	4,750	SI	806
TAMPICO, TAMPS.	15	3	SI	6,300	1	6,300	1	NO	(1)	137	137	NO	
TAMUÍN, S.L.P.	15	3	SI	6,300	1	6,300	3	NO	2,829	226	226	NO	
TAPACHULA, CHIS.	14	14	NO	16,200	3	16,200	3	NO	(1)	11	48		
TEHUACÁN, PUE.	17	6	NO	5,400	1	5,400	1	NO	(1)	11	48		
TEPEC, NAY.	17	17	NO	15,600	3	15,600	3	NO	1,204	207	1,616	SI	1,616
TIJUANA, B.C.N.	14	28	SI	45,464	4	67,564	7	SI	9,511	1,204	14,448	SI	5,157
TOLUCA, MEX.	15	15	NO	72,000	6	(1)		NO	(1)				
TORREÓN, COAH.	12	16	SI	40,500	4	40,500	3	NO	1,563	256	2,360	SI	2,360
TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIS.	14	5	NO	16,200	3	23,700	4	SI	3,200	400	3,400	SI	1,400
ULAHUÁN, MICH.	14	11	NO	16,200	3	16,200	1	NO	419	58	432	NO	
VERACRUZ, VER.	14	21	SI	24,200	4	24,200	4	SI	3,458	800	3,000	SI	1,397
VILLAHERMOSA, TAB.	14	24	SI	16,200	3	23,700	3	NO	4,165	632	6,520	SI	325
ZACATECAS, ZAC.	11	5	NO	16,200	3	16,200	3	NO	(1)	226	1,832	SI	1,832
ZIMATÁN, GRO.	14	25	SI	16,200	4	29,400	5	SI	(1)	925	11,100		

(1) Fuente de información incompleta.

O.T.H.C. Operaciones Totales en Hora Crítica.
P.S. Posiciones Simultáneas en Plataforma.
P.C.H.C. Pasajeros Comerciales en Hora Crítica.

* El Edificio Terminal del Aeropuerto de Cancún, Q. R. está actualmente en obras de ampliación.

AEROPUERTOS POR AMPLIARSE ANTES DEL AÑO 2,000

AEROPUERTO	AMPLIACION EN		EDIFICIO	PRIORIDADES
	PISTAS Y CALLES DE RODAJE	PLATAFORMA COMERCIAL	TERMINAL	[1°, 2°, 3°]
Acapulco, Gro.	X		X	1°
Aguascalientes, Ags.				
Campeche, Camp.			X	1°
Cancún, Q.R.	X	X	X	3°
Chetumal, Q.R.			X	2°
Chihuahua, Chih.		X	X	3°
Ciudad del Carmen, Camp.	X		X	2°
Ciudad Juárez, Chih.		X	X	2°
Ciudad Obregón, Son.		X	X	3°
Ciudad Victoria, Tamps.	X			1°
Cózumel, Q.R.	X		X	2°
Cullacán, Sin.	X		X	3°
Durango, Dgo.			X	1°
Guadalajara, Jal.	X	X		
Guaymas, Son.			X	2°
Hermosillo, Son.	X		X	1°
La Paz, B.C.S.	X		X	3°
León, Gto.	X			
Loreto, B.C.S.				
Los Mochis, Sin.		X		2°
Manzanillo, Col.	X			
Matamoros, Tamps.			X	1°
Maxatlan, Sin.	X		X	2°
Mérida, Yuc.	X		X	3°
Mexicali, B.C.N.	X	X	X	1°
México, D.F.	X			
Minatitlán, Ver.			X	1°
Monterrey, N.L.	X			
Morelia, Mich.			X	3°
Nogales, Son.				
Nuevo Laredo, Tamps.			X	3°
Oaxaca, Oax.	X			
Poza Rica, Ver.				
Puebla, Pue.	X			3°
Puerto Escondido, Oax.				
Puerto Vallarta, Jal.			X	3°
Reynosa, Tamps.				
Saltillo, Coah.		X	X	2°
San José del Cabo, B.C.S.	X			
San Luis Potosí, S.L.P.	X		X	2°
Tampico, Tamps.	X			
Tamuín, S.L.P.				
Tapachula, Chis.				
Tehuacán, Pue.			X	3°
Tepic, Nay.			X	1°
Tijuana, B.C.N.	X	X		
Toluca, Méx.	X		X	2°
Torreón, Coah.			X	3°
Tuxtla Gutiérrez, Chis.		X		
Uruapan, Mich.			X	2°
Veracruz, Ver.	X	X	X	2°
Villahermosa, Tab.	X			
Zacatecas, Zac.		X		
Zihuatanejo, Gro.	X	X	X	1°

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

- Horonjeff, Robert and McKelvey, Francis X. PLANNING & DESIGN OF AIRPORTS. New York, U.S.A. McGraw Hill Book Company, 3rd Edition. 1985. 616 pp.
- Ashfford, Norman and Stanton, H.P. Martin. AIRPORT OPERATIONS. New York, U.S.A. Ed. John Wiley and Sons. 2nd Edition, 1984.
- Dirección General de Aeropuertos. SISTEMA ESTADISTICO AEROPORTUARIO. Edición 1985. Compuobras, S.A. de C.V. 466 pp.
- Olivera H., Antonio y Méndez M., Francisco. PLANIFICACION DE AEROPUERTOS. Dirección General de Aeropuertos, S.C.T. y División de Educación Continua. Facultad de Ingeniería, U.N.A.M. 1a Edición. México, D.F. 1986.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares. AEROPISTAS DE MEXICO. 1a Edición. México, D.F. 1982. 557 pp.
- Organización de Aviación Civil Internacional OACI. NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES. AERODROMOS. ANEXO 14. Convenio sobre Aviación Civil Internacional. 8a Edición. Montreal, Canadá. Marzo 1983.