

AIP Supplement – PERÚ

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

Área de Información Aeronáutica

Apartado / PO BOX 680 LIMA 100 - PERÚ

Teléfono / (511) 2301409 / 2301412

Dirección telegráfica / AFTN: SPJCYGYJ

e-mail: aisperu@corpac.gob.pe



SUPLEMENTO AIP

03/2026

Published on: 25 FEB 2026

CUSCO (SPZO)

03/26 IMPLEMENTACIÓN DE LA TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN A NIVEL AEROPUERTO (ACDM) EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE FAP ALEJANDRO VELASCO ASTETE DE CUSCO

ACDM CUSCO – FASE 1 GESTIÓN DE SALIDAS

Las fechas de inicio y fin de la FASE 1 se comunicarán oportunamente mediante NOTAM.

Los explotadores de aeronave son responsables de tomar conocimiento de las condiciones operacionales para el vuelo planificado.

1 . OBJETIVO

El objetivo general del presente suplemento es detallar y estandarizar los procedimientos relativos al intercambio y uso de información operacional en tiempo real durante la implementación de la ACDM CUSCO FASE 1 – GESTIÓN DE SALIDAS entre las partes interesadas que forman parte de dicho proyecto.

Los objetivos específicos de la ACDM CUSCO FASE 1 son:

- a. Ingreso y actualización de la hora objetivo de fuera calzos (TOBT) mediante el uso de la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO por parte de los explotadores de aeronave y proveedores de servicios aeroportuarios especializados.
- b. Coordinación de la hora objetivo de despegue de torre (TTOT TWR) por parte de las dependencias de control de tránsito aéreo de CUZ/SPZO.
- c. Coordinación anticipada para la asignación de la hora calculada de despegue (CTOT) por parte del Puesto de Gestión Afluencia de Lima (FMP Lima).
- d. Obtención de la hora objetivo de aprobación de retroceso/encendido de motores (TSAT) con la finalidad de establecer una pre-secuencia de salida.
- e. Asistir a las dependencias de control de tránsito aéreo de Cusco en la gestión del tránsito aéreo de salidas.

03/26 AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM) IMPLEMENTATION AT TENIENTE FAP ALEJANDRO VELASCO ASTETE INTERNATIONAL AIRPORT - CUSCO

CUSCO A-CDM – PHASE 1 DEPARTURE MANAGEMENT

The start and end dates of PHASE 1 will be communicated in a timely manner via NOTAM.

Aircraft operators are responsible for familiarizing themselves with the operational conditions for the planned flight.

1 . OBJECTIVE

The general objective of this supplement is to detail and standardize the procedures regarding the exchange and use of real-time operational information during the implementation of CUSCO A-CDM PHASE 1 – DEPARTURE MANAGEMENT among the stakeholders involved in this project.

The specific objectives of CUSCO A-CDM PHASE 1 are:

- a. *To entry and update of the Target Off-Block Time (TOBT) through the use of the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM by aircraft operators and specialized airport service providers.*
- b. *To coordinate the Tower-Target Take-Off Time (TTOT TWR) by the CUZ/SPZO air traffic control units.*
- c. *To coordinate in advance to assign the Calculated Take-Off Time (CTOT) by the Lima Flow Management Position (FMP Lima).*
- d. *To obtain the Target Start-up Approval Time (TSAT) in order to establish a pre-departure sequence.*
- e. *To support to the Cusco air traffic control units in the management of departing air traffic.*

2 . ALCANCE

Los procedimientos descritos en el presente suplemento complementan al servicio de control de tránsito aéreo provisto por la Torre de Control de Cusco y son aplicables a toda compañía/organización que lleve a cabo operaciones aéreas regulares en CUZ/SPZO, que forme parte del grupo de implementación de la ACDM Cusco o que desee formar parte de dicho grupo, incluyendo:

- Explotadores de aeronave con operaciones regulares.
- Proveedores de servicios aeroportuarios especializados (*Ground-Handlers*).
- Dependencia de Control de Aproximación de Cusco (APP Cusco) y Torre de Control de Cusco (TWR Cusco) – CORPAC.
- Puesto de Gestión Afluencia de Lima (FMP Lima) - CORPAC.
- Jefatura de Gestión de Plataforma – CORPAC.

3 . REFERENCIAS

- OACI Doc. 9971 - Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).
- AIC 13-2023 - TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN A NIVEL AEROPUERTO (ACDM).
- AIC 10-2024 - TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN A NIVEL AEROPUERTO ACDM CUSCO – FASE 0.

4 . PROCEDIMIENTOS ACDM CUSCO FASE 1

4.1 Hitos y parámetros

Durante la FASE 1 se gestionarán los siguientes hitos y se compartirán los siguientes parámetros de tiempo, de acuerdo con las competencias de cada parte interesada, como se detalla a continuación:

2 . SCOPE

The procedures described in this Supplement complement the air traffic control service provided by the Cusco Control Tower and are applicable to all companies/organizations that conduct scheduled air operations at CUZ/SPZO, that are part of the Cusco A-CDM implementation group, or that intends to become part of it, including:

- *Aircraft operators with regular operations.*
- *Specialized airport service providers (Ground-Handlers).*
- *Cusco Approach Control Unit (APP Cusco) and Cusco Control Tower (TWR Cusco) - CORPAC.*
- *Lima Flow Management Position (FMP Lima) - CORPAC.*
- *Cusco Apron Management – CORPAC.*

3 . REFERENCES

- *ICAO Doc. 9971 - Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management (ATFM).*
- *AIC 13-2023 - AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM).*
- *AIC 10-2024 - AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING CUSCO A-CDM – PHASE 0.*

4 . CUSCO A-CDM PHASE 1 PROCEDURES

4.1 Milestones and parameters

During PHASE 1, the following milestones will be managed, and the following time parameters will be shared, in accordance with the competencies of each stakeholder, as detailed below:

EXPLOTADORES DE AERONAVE Y PROVEEDORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS ESPECIALIZADOS (GROUND-HANDLERS).

AIRCRAFT OPERATORS AND SPECIALIZED AIRPORT SERVICE PROVIDERS (GROUND-HANDLERS)

Hito / Milestone N°	Nombre / Name	Parámetros / Parameters
9	Actualización de TOBT / TOBT Update	SOBT: hora programada de fuera calzos / <i>Scheduled Off-block Time</i>
		EOBT: hora prevista de fuera calzos / <i>Estimated Off-Block Time</i>
		TOBT: hora objetivo de fuera calzos / <i>Target Off-Block Time</i>
12	Aeronave Lista / <i>Aircraft Ready</i>	ARDT: hora de aeronave lista / <i>Aircraft Ready Time</i>
15	Hora de Fuera Calzos / <i>Off-Block Time</i>	AOBT: hora real de fuera calzos / <i>Actual Off-Block Time</i>
16	Despegue / <i>Take-Off Time</i>	ATOT: hora real de despegue / <i>Actual Take-Off Time</i>

DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN DE CUSCO (APP CUSCO) Y TORRE DE CONTROL DE CUSCO (TWR CUSCO) – CORPAC

CUSCO APPROACH CONTROL UNIT (APP CUSCO) AND CUSCO CONTROL TOWER (TWR CUSCO) – CORPAC

Hito / Milestone N°	Nombre / Name	Parámetros / Parameters
9	Actualización de TOBT / TOBT Update	EOBT: hora prevista de fuera calzos / <i>Estimated Off-Block Time</i>
		TOBT: hora objetivo de fuera calzos / <i>Target Off-Block Time</i>
10	Emisión de TSAT / <i>TSAT Issuance</i>	TTOT: hora objetivo de despegue / <i>Target Take-Off Time</i>
		TTOT TWR: hora objetivo de despegue de torre / <i>Tower Target Take-Off Time</i>
		CTOT: hora calculada de despegue / <i>Calculated Take-Off Time</i>
		TSAT: hora objetivo de aprobación de retroceso/encendido de motores / <i>Target Start-up Approval Time</i>
		TTOT FINAL: hora objetivo de despegue considerando CTOT / <i>Target Take-Off Time considering CTOT</i>
12	Aeronave Lista / <i>Aircraft Ready</i>	ARDT: hora de aeronave lista / <i>Aircraft Ready Time</i>
15	Hora de Fuera Calzos / <i>Off-Block Time</i>	AOBT: hora real de fuera calzos / <i>Actual Off-Block Time</i>
16	Hora de Despegue / <i>Take-Off Time</i>	ATOT: hora real de despegue / <i>Actual Take-Off Time</i>

PUESTO DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DE LIMA (FMP LIMA) - CORPAC

LIMA FLOW MANAGEMENT POSITION (FMP LIMA) – CORPAC

Hito / Milestone N°	Nombre / Name	Parámetros / Parameters
10	Emisión de TSAT / TSAT Issuance	TTOT: hora objetivo de despegue / <i>Target Take-Off Time</i>
		TTOT TWR: hora objetivo de despegue de torre / <i>Tower Target Take-Off Time</i>
		CTOT: hora calculada de despegue / <i>Calculated Take-Off Time</i>
		TSAT: hora objetivo de aprobación de retroceso/encendido de motores / <i>Target Start-up Approval Time</i>
		TTOT FINAL: hora objetivo de despegue considerando CTOT / <i>Target Take-Off Time considering CTOT</i>
12	Aeronave Lista / <i>Aircraft Ready</i>	ARDT: hora de aeronave lista / <i>Aircraft Ready Time</i>
15	Hora de Fuera Calzos / <i>Off-Block Time</i>	AOBT: hora real de fuera calzos / <i>Actual Off-Block Time</i>
16	Hora de Despegue / <i>Take-Off Time</i>	ATOT: hora real de despegue / <i>Actual Take-Off Time</i>

JEFATURA DE GESTIÓN DE PLATAFORMA - CORPAC

APRON MANAGEMENT OFFICE – CORPAC

Hito / Milestone N°	Nombre / Name	Acronimo / Acronym	Parámetros / Parameters
9	Actualización de TOBT / <i>TOBT Update</i>	TOBT	EOBT: hora prevista de fuera calzos / <i>Estimated Off-Block Time</i>
			TOBT: hora objetivo de fuera calzos / <i>Target Off-Block Time</i>
10	Emisión de TSAT / <i>TSAT Issuance</i>	SAT	TTOT: hora objetivo de despegue / <i>Target Take-Off Time</i>
			TTOT TWR: hora objetivo de despegue de torre / <i>Tower Target Take-Off Time</i>
			CTOT: hora calculada de despegue / <i>Calculated Take-Off Time</i>
			TSAT: hora objetivo de aprobación de retroceso/encendido de motores / <i>Target Start-up Approval Time</i>
		TTOT FINAL: hora objetivo de despegue considerando CTOT / <i>Target Take-Off Time considering CTOT</i>	
12	Aeronave Lista / <i>Aircraft Ready</i>	RDT	ARDT: hora de aeronave lista / <i>Aircraft Ready Time</i>
15	Hora de Fuera Calzos / <i>Off-Block Time</i>	OBT	AOBT: hora real de fuera calzos / <i>Actual Off-Block Time</i>
16	Hora de Despegue / <i>Take-Off Time</i>	TOT	ATOT: hora real de despegue / <i>Actual Take-Off Time</i>

4.2 Registro y activación de vuelos en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO

Los vuelos programados (itinerarios) por la DGAC (SOBT) serán incorporados a la base de datos de la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO con una anticipación mínima de cinco (5) días al inicio de cada mes. Esta base de datos no considera las actualizaciones y/o aprobaciones de SOBT que CORPAC realiza como parte de la delegación otorgada por la DGAC.

Los explotadores de aeronave y/o los proveedores de servicios aeroportuarios especializados podrán consultar la programación diaria de los vuelos de salida en la pestaña "itinerarios-sal".

Es responsabilidad de los explotadores de aeronave y/o proveedores de servicios aeroportuarios activar con anticipación los vuelos previstos para la operación del día. Esta acción debe realizarse al inicio del día haciendo clic en el botón "act" para cada uno de los vuelos.

Un vuelo programado debe ser activado conforme fue cargado en la base de datos de la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO, excepto en aquellos casos en que el explotador de aeronave requiera efectuar una actualización del SOBT. La hora actualizada debe ser ingresada respetando rigurosamente el formato establecido de fecha y hora: "año-mes-día (espacio) hh:mm:ss". Ejemplo: "2026-03-01 12:15:00".

4.3 Registro de la hora objetivo de fuera de calzos (TOBT)

Todo vuelo activado en la pestaña "itinerarios-sal" será transferido de manera automática a la pestaña "salidas", estableciéndose como EOBT la misma SOBT. En la sección "salidas", el explotador de aeronave y/o proveedor de servicios aeroportuarios especializados debe introducir la TOBT correspondiente a cada uno de sus vuelos. La TOBT debe ser ingresada respetando rigurosamente el formato establecido de fecha y hora: "año-mes-día (espacio) hh:mm:ss". Ejemplo: "2026-03-01 12:15:00".

El ingreso de la TOBT debe ser realizado de forma manual con una anticipación mínima de veinticinco (25) minutos antes de la hora que se consigne como TOBT.

En caso la TOBT ingresada se encuentre fuera del periodo de validez del plan de vuelo presentado, el explotador de aeronave debe actualizar dicho plan de vuelo o presentar uno nuevo ante la Oficina de Notificación ATS (ARO), conforme a los procedimientos establecidos en la AIP.

Todo explotador de aeronave debe establecer un mecanismo para asegurar la coordinación interna de la TOBT a ser registrada en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO, y que dicha TOBT sea confirmada por la tripulación de vuelo a la Torre de Control de Cusco por la frecuencia VHF correspondiente tan pronto sea posible.

4.2 Registration and activation of flights on the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM

Scheduled flights (itineraries) approved by the DGAC (SOBT) will be uploaded to the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM database at least five (5) days prior to the start of each month. This database does not include SOBT updates and/or approvals performed by CORPAC under the delegation granted by the DGAC.

Aircraft operators and/or specialized airport service providers may consult the daily departure flight schedule under the 'itineraries-sal' tab.

It is the responsibility of aircraft operators and/or airport service providers to activate scheduled flights for the day's operation in advance. This action must be performed at the start of the day by clicking the 'act' button for each individual flight.

A scheduled flight shall be activated as it was uploaded to the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM database, except in cases where the aircraft operator needs to perform an SOBT update. The updated time shall be entered strictly following the established date and time format: 'year-month-day (space) hh:mm:ss'. Example: '2026-03-01 12:15:00'.

4.3 Registration of Target Off-Block Time (TOBT)

Every flight activated in the 'itineraries-sal' tab shall be automatically transferred to the 'salidas' (departures) tab, with the EOBT being set as the same SOBT. In the 'salidas' section, the aircraft operator and/or specialized airport service provider shall enter the corresponding TOBT for each of their flights. The TOBT shall be entered strictly following the established date and time format: 'year-month-day (space) hh:mm:ss'. Example: '2026-03-01 12:15:00'.

The TOBT shall be entered manually at least twenty-five (25) minutes prior to the time recorded as TOBT.

In the event that the entered TOBT is outside the validity period of the filed flight plan, the aircraft operator shall update such flight plan or submit a new one with the ATS Reporting Office (ARO), in accordance with the procedures established in the AIP.

Each aircraft operator shall establish a mechanism to ensure internal coordination of the TOBT to be recorded in the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM, and to ensure that such TOBT is confirmed by the flight crew to the Cusco Control Tower on the appropriate VHF frequency as soon as practicable.

Adicionalmente, la tripulación de vuelo mantendrá comunicaciones radiotelefónicas con la Torre de Control de Cusco con la finalidad de:

- Solicitar información meteorológica actualizada u otra información relevante para el vuelo
- Coordinar requerimientos operacionales
- Atender comunicaciones de la Torre de Control de Cusco

4.4 Actualización de la hora objetivo de fuerza calzos (TOBT)

El explotador de aeronave y/o proveedor de servicios aeroportuarios especializados debe actualizar la TOBT siempre que la nueva hora difiera en más de cinco (5) minutos de la hora previamente ingresada (TOBT anterior).

El explotador de aeronave y/o proveedor de servicios aeroportuarios especializados puede realizar hasta dos (2) cambios de TOBT como máximo.

El campo TOBT dispone de una codificación cromática que indica el número de veces que la TOBT ha sido modificada:

- El color verde indicará que la TOBT ha sido introducida por primera vez;
- El color amarillo indicará que la TOBT ha sido modificada una (1) vez;
- El color rojo denotará que se han realizado dos (2) o más cambios de la TOBT;

Tal como se ilustra en la imagen siguiente:

Additionally, the flight crew shall maintain radiotelephony communications with the Cusco Control Tower in order to:

- *Request updated meteorological information or other flight-relevant information*
- *Coordinate operational requirements*
- *Respond to communications from the Cusco Control Tower*

4.4 Update of Target Off-Block Time (TOBT)

The aircraft operator and/or the specialized airport service provider shall update the TOBT whenever the new time differs by more than five (5) minutes from the previously entered time (previous TOBT).

The aircraft operator and/or the specialized airport service provider may perform a maximum of two (2) TOBT changes.

The TOBT field features a color-coding scheme indicating the number of times the TOBT has been modified:

- *The green color indicates that the TOBT has been entered for the first time;*
- *The yellow color indicates that the TOBT has been modified once (1);*
- *The red color indicates that two (2) or more TOBT changes have been made;*

As illustrated in the following image:

ACID	TIPO	DESTINO	SOBT	PEA	EOBT	TOBT	TTOT FINAL	TSAT	ARDT	AOBT	ATOT	CNL	MSG TWR
ABC123	A320	SPJC	2025-12-16 17:00:00	1	17:00	16:55			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	
DEF456	A319	SPTU	2025-12-16 17:15:00	3	17:15	17:22			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	
AIR321	A20N	SPQU	2025-12-16 17:20:00	5	17:20	17:26			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	

Cuando un cambio de TOBT sea requerido, pero no sea posible definir una nueva hora, el campo debe ser dejado en blanco hasta que se tenga una nueva TOBT, la cual debe ser ingresada a la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO lo más pronto posible para facilitar una nueva coordinación de salida.

When a TOBT change is required but it is not possible to define a new time, the field shall be left blank until a new TOBT is available. The new TOBT shall be entered into the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM as soon as possible in order to facilitate a new departure coordination.

4.5 Cálculo automático de TTOT

La PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO efectúa el cálculo automático de la TTOT con la finalidad de establecer una secuencia de salida preliminar.

La TTOT se determina mediante la adición del tiempo promedio de rodaje de salida (EXOT) a la TOBT ingresada y/o actualizada, conforme a la siguiente fórmula:

$$TTOT = TOBT + EXOT$$

Nota 1: Inicialmente se ha establecido un EXOT de quince (15) minutos conforme al tiempo promedio estadístico analizado y consensuado por las partes interesadas de la ACDM CUSCO. Este valor estará sujeto a una actualización cuando las partes interesadas así lo determinen.

4.6 Evaluación y obtención de la TTOT TWR

La Torre de Control de Cusco (TWR), en coordinación con la dependencia de Control de Aproximación (APP), analizará la TTOT generada automáticamente para cada vuelo con la finalidad de determinar la viabilidad de cumplir con dicha hora. Dicho análisis tomará en cuenta la densidad y complejidad del tránsito aéreo de llegada a CUZ/SPZO, así como un conjunto de reglas que regirán la definición de la TTOT TWR.

Las reglas a ser considerados para el establecimiento de la secuencia de salida serán las siguientes:

A) Vuelos que se encuentren dentro de lo mencionado en el *Manual de Instrucciones Operacionales ATS Servicio de Control de Aeródromo de Cusco de CORPAC*.

4.5 Automatic calculation of TTOT

The CUSCO A-CDM WEB PLATFORM performs the automatic calculation of the Target Take-Off Time (TTOT) in order to establish a preliminary departure sequence.

The TTOT is determined by adding the Estimated Taxi-Out Time (EXOT) to the entered and/or updated TOBT, in accordance with the following formula:

$$TTOT = TOBT + EXOT$$

Note 1: An EXOT of fifteen (15) minutes has initially been established, based on the statistically analyzed average time and as agreed by the stakeholders of CUSCO A-CDM. This value shall be subject to update as when determined by the stakeholders.

4.6 Evaluation and Determination of TTOT TWR

Cusco Control Tower (TWR), in coordination with APP Cusco Unit, shall assess the automatically generated TTOT for each flight in order to determine the feasibility of meeting such time. This assessment shall take into account the density and complexity of arriving air traffic to CUZ/SPZO, as well as a set of rules that define the determination of the TTOT TWR.

The rules to be considered for the establishment of the departure sequence shall be as follows:

A) Flights mentioned in the *ATS Operational Instruction Manual for Cusco Aerodrome Control Service (CORPAC)*.

PRIORIDAD / PRIORITY	DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION	OBSERVACIONES / REMARKS
I. VUELOS DE EMERGENCIA / EMERGENCY FLIGHTS	<p>a. Se tenga conocimiento o se sospeche que son objeto de interferencia ilícita.</p> <p>b. Amenaza de bomba a bordo.</p> <p>a. Known or suspected that they are subject to acts of unlawful interference.</p> <p>b. Bomb threat on board.</p>	<p>La prioridad de EMERGENCIA no se aplicará cuando el Piloto al mando renuncie a ella; salvo en caso de interferencia ilícita.</p> <p>EMERGENCY priority shall not be applied when the Pilot-in-Command waives such priority; except in cases of unlawful interference.</p>

PRIORIDAD / PRIORITY	DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION	OBSERVACIONES / REMARKS
II. VUELOS EN MISIÓN DE AUXILIO / RELIEF MISSION FLIGHTS	<p>a. Ambulancias aéreas y de transporte médico. b. Vuelos de Evacuación o Auxilio. c. Vuelos SAR.</p> <p><i>a. Air ambulance and medical transport flights. b. Evacuation or relief flights. c. SAR flights.</i></p>	<p>La misión será declarada en el Plan de Vuelo o en su defecto en el primer contacto radial con la dependencia ATS.</p> <p><i>The mission shall be declared in the Flight Plan, or during the initial radiotelephony contact with the ATS unit.</i></p>
III. VUELOS EN MISIÓN ESPECIAL / SPECIAL MISSION FLIGHTS	<p>a. Vuelo presidencial. b. Vuelo de necesidad militar/policial. c. Vuelo VIP. d. Vuelo de verificación de ayudas para la navegación. e. Otras aeronaves autorizadas por la DGAC.</p> <p><i>a. Presidential flight. b. Military or police necessity flight. c. VIP flight. d. Navigation aid inspection flight. e. Other aircraft authorized by the DGAC.</i></p>	<p>La misión será declarada en el Plan de Vuelo. A excepción de vuelos en Operación Militar Clasificada (OMC) y Operación Policial Especial (OPE).</p> <p><i>The mission shall be declared in the Flight Plan, with the exception of flights conducted under Classified Military Operations (OMC) and Special Police Operations (OPE).</i></p>

B) Para vuelos no considerados en el literal A se tomarán las siguientes medidas para el establecimiento de la secuencia:

B) For flights not falling under item A), the following measures shall be applied for the establishment of the departure sequence:

PRIORIDAD / PRIORITY	DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION	OBSERVACIONES / REMARKS
IV. HORA DE TOBT INGRESADA / TOBT ENTERED	<p>En caso de TOBT iguales o similares se considerará: 1. Vuelos que se encuentren en cumplimiento de su SOBT asignada. 2. Vuelos que tengan menor cantidad de cambios registrados. 3. La ubicación del vuelo (plataforma "A" o "B") y los puestos de estacionamiento más cercanos a la pista de salida.</p> <p><i>In the event of identical or similar TOBTs, the following shall be considered:</i></p> <p><i>1. Flights operating in compliance with their assigned SOBT. 2. Flights with the lowest number of recorded TOBT changes. 3. Aircraft location (Apron 'A' or 'B') and aircraft stands closest to the departure runway.</i></p>	<p>Se sugiere tomar dichas medidas en el orden que se presentan.</p> <p><i>It is recommended that these measures be applied in the order presented.</i></p>
V. OTROS CASOS / OTHER CASES	<p>Cuando se tengan situaciones no consideradas en los puntos anteriores, la secuencia de los vuelos quedará sujeta al buen criterio del ATC.</p> <p><i>In situations not addressed in the preceding items, the flight sequence shall be subject to the ATC's professional judgement.</i></p>	

PRIORIDAD / PRIORITY	DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION	OBSERVACIONES / REMARKS
VI. SECUENCIA ENTRE AERONAVES SUJETAS Y NO SUJETAS A ATFM / SEQUENCING BETWEEN ATFM-REGULATED AND NON-ATFM-REGULATED AIRCRAFT	<p>Cuando se haya establecido una secuencia de salida para varias aeronaves sujetas o no a ATFM y, si los CTOT aprobados son lo suficientemente espaciados, se usarán los espacios generados para coordinar la salida de vuelos no sujetos a ATFM que hayan sido afectados por cambios de secuencia.</p> <p><i>Once a departure sequence has been established for multiple aircraft, whether subject or not to ATFM, and provided that the approved CTOTs are sufficiently spaced, the resulting gaps shall be used to coordinate the departure of flights not subject to ATFM that have been affected by sequencing changes.</i></p>	

4.7 Registro de la TTOT TWR

Una vez definida la TTOT TWR, esta será comunicada por la torre de control (TWR) a la dependencia de control de aproximación (APP), quién debe validar y registrar la TTOT TWR en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO.

La TTOT TWR debe ingresarse dentro de los cinco (5) minutos siguientes a la visualización de la TOBT registrada por el explotador de aeronave. No obstante, para vuelos con una TOBT ingresada con mucha antelación (40 minutos o más), la TTOT TWR deberá registrarse al menos cuarenta (40) minutos antes de la hora consignada como TTOT TWR.

Nota 2: El campo TTOT TWR sólo se visualizará en los usuarios TWR Cusco/APP Cusco y FMP Lima.

4.7 Record of TTOT TWR

Once the TTOT TWR has been determined, it shall be communicated by Control Tower (TWR) to Approach Cusco Unit (APP), which shall validate and record the TTOT TWR in the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM.

The TTOT TWR shall be entered within five (5) minutes following the display of the TOBT recorded by the aircraft operator. Nevertheless, for flights with a TOBT recorded well in advance of forty (40) minutes or more, the TTOT TWR shall be recorded at least forty (40) minutes prior to the time entered as TTOT TWR.

Note 2: The TTOT TWR field will only be displayed for TWR Cusco/APP Cusco and FMP Lima users.

ACID	TIPO	DESTINO	PEA	EOBT	TOBT	TTOT	TTOT TWR	MSG ATFM	CTOT	TTOT FINAL	TSAT	AOBT	ATOT	CNL	MSG
ABC123	A320	SPJC		17:10	17:41	17:56	17:58	1810-1815/1825-1830							

4.7.1 Coordinación APP – FMP LIMA

En caso APP requiera transmitir un mensaje o efectuar alguna coordinación adicional, se cuenta con la casilla “MSG ATFM”, la cual servirá para:

- Colocar horas o intervalos propuestos de despegue, en cuyo caso se deberá respetar el siguiente formato para uso común:
Ejemplo: 1810-1815/1825-1830

4.7.1 APP – FMP LIMA Coordination

In the event that the APP requires the transmission of a message or the execution of additional coordination, the ‘MSG ATFM’ field is available and shall be used to:

- Place proposed take-off times or intervals, in which case the following format must be respected for common use:
Example: 1810-1815 / 1825-1830

Esto indicará que luego de la hora prevista para el despegue, los siguientes intervalos posibles de despegue serán entre las 18:10 y 18:15 como primera opción y entre 18:25 y 18:30 como segunda opción.

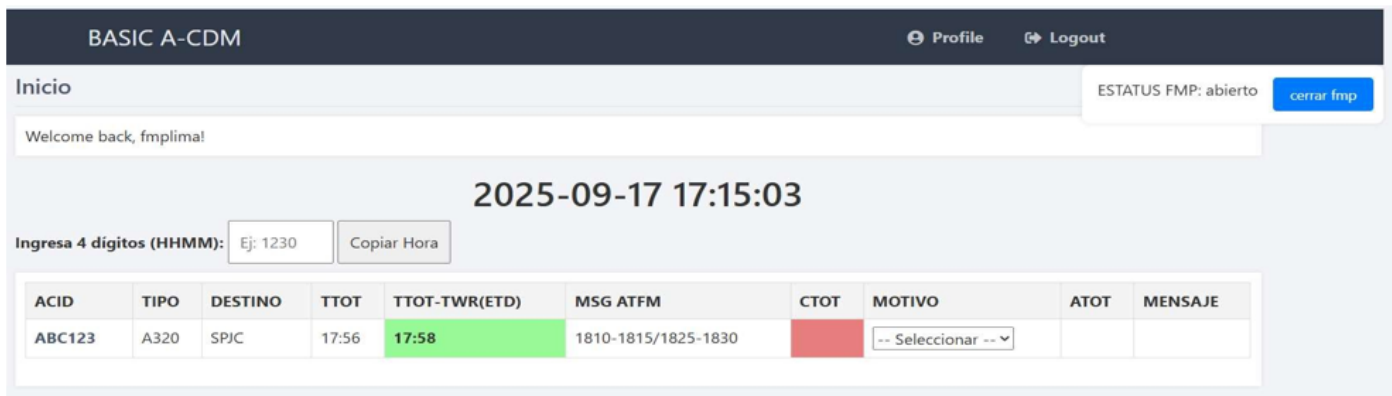
2.- Comunicación con el FMP Lima a través de texto libre, de manera reducida. (Máximo 200 caracteres).

4.8 Determinación de la hora calculada de despegue (CTOT)

Nota 3: La CTOT Solo se aplica para vuelos con destino al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (LIM/SPJC)

Nota 4: El campo CTOT solo se visualizará en los usuarios TWR Cusco/APP Cusco y FMP Lima.

Una vez ingresada o modificada la TTOT TWR, esta aparecerá en el usuario FMP Lima y el campo CTOT se pintará de color rojo, parpadeando con la finalidad de llamar la atención del operador FMP Lima e indicar que existe una solicitud inicial o una actualización para la asignación de la CTOT, como se muestra en la siguiente imagen:



La FMP Lima calculará la CTOT correspondiente a partir del ingreso de la TTOT TWR por APP Cusco e ingresará dicha hora en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO, teniendo un plazo máximo de cinco (5) minutos para efectuar el registro de la CTOT en la plataforma, posterior a la aparición de la TTOT TWR.

Para el ingreso de la CTOT, la dependencia FMP Lima cuenta con una herramienta en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO donde puede ingresar la hora en un formato de cuatro (4) dígitos, la cual devolverá el formato completo que debe ser ingresado a la plataforma, tal y como se observa en la imagen a continuación:

This indicates that after the initially planned take-off time, the next possible take-off intervals will be between 18:10 and 18:15 as the first option and between 18:25 and 18:30 as the second option.

2.- *Communication with FMP Lima through free text, in a concise manner. (Maximum 200 characters).*

4.8 Calculated Take-Off Time (CTOT) Determination

Note 3: *The CTOT shall apply only to flights destined for Jorge Chávez International Airport (LIM/SPJC).*

Note 4: *The CTOT field shall be displayed only to TWR Cusco/APP Cusco and FMP Lima users.*

Once the TTOT TWR is entered or modified, it shall be displayed on the FMP Lima user, and the CTOT field shall be highlighted in red and flashing, in order to draw the attention of the FMP Lima operator and indicate that an initial request or an update for CTOT allocation is pending, as illustrated in the following figure:

The FMP Lima shall calculate the corresponding CTOT based on the TTOT TWR entered by APP Cusco and shall record such time in the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM, with a maximum time limit of five (5) minutes to complete the CTOT entry in the platform after the TTOT TWR becomes available.

For the entry of the CTOT, the FMP LIMA is provided with a tool within the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM that allows the entry of the time in a four-digit (4) format, which will automatically return a full time format required to be recorded in the platform, as illustrated in the following figure:

BASIC A-CDM
Profile Logout

Inicio
ESTATUS FMP: abierto cerrar fmp

Welcome back, fmplima!

2025-09-17 17:17:19

Ingresar 4 dígitos (HHMM):

Copiar Hora

ACID	TIPO	DESTINO	TTOT	TTOT-TWR(ETD)	MSG ATFM	CTOT	MOTIVO	ATOT	MENSAJE
ABC123	A320	SPJC	17:56	17:58	1810-1815/1825-1830	2025-09-17 17:58:00	-- Seleccionar --		

NOTA 5. - Se debe tener en cuenta que la codificación de colores de la TTOT TWR será igual que la TOBT, es decir será verde en el primer ingreso, amarillo con el primer cambio y rojo a partir del segundo cambio y en adelante.

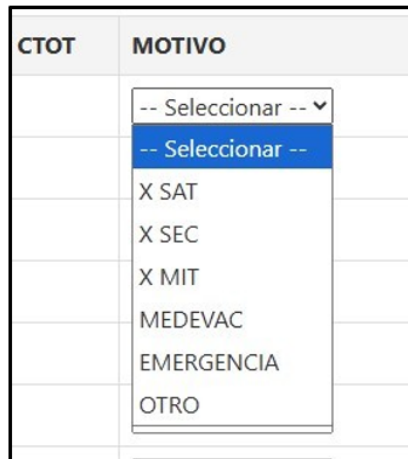
NOTE 5. - It shall be noted that the color-coding scheme for the TTOT TWR shall be identical to that applied to the TOBT: green upon initial entry, yellow upon the first modification, and red from the second modification onwards.

4.8.1 Vuelos con demora por asignación de CTOT

4.8.1 Delayed flights by CTOT assignation

El motivo de demora deberá ser ingresado en el campo MOTIVO, seleccionando del menú desplegable dentro de la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO la justificación que cause tal demora según se muestra en la imagen.

The reason for the delay shall be entered in MOTIVO (REASON) field, from the drop-down menu within the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM, selecting the justification causing such delay, as shown in the figure.



A continuación, se muestra el cuadro de acrónimos a usar por la dependencia ATFM:

The table below presents the list of acronyms to be used by the ATFM unit:

ACRÓNIMO / ACRONYM	DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION
SxSEC	SEPARACIÓN POR SECUENCIA / SEQUENCE SEPARATION
SxTFC	SEPARACIÓN POR TRÁFICO / TRAFFIC SEPARATION
SxSEC&TFC	SEPARACIÓN POR SECUENCIA Y TRÁFICO / SEQUENCE AND TRAFFIC SEPARATION
SxLIMCAP	SEPARACIÓN POR LÍMITE DE CAPACIDAD / CAPACITY LIMITATION SEPARATION
SxTMI	SEPARACIÓN POR TMI / TRAFFIC MANAGEMENT INITIATIVE – BASED SEPARATION
SxACC	SEPARACIÓN POR CENTRO DE CONTROL DE ÁREA DE LIMA (ACC LIMA) / AREA CONTROL CENTER (LIMA ACC) SEPARATION

ACRÓNIMO / ACRONYM	DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION
SxNOTAM	SEPARACIÓN POR NOTAM / NOTAM-BASED SEPARATION
MEDEVAC	SEPARACIÓN POR ACFT AMBULANCIA / MEDICAL EVACUATION FLIGHT
HMDEP	HORA MÁXIMA DE DESPEGUE / MAXIMUM DEPARTURE TIME
OMC	OPERACIÓN MILITAR CLASIFICADA / CLASSIFIED MILITARY OPERATION
USA EMBASSY	ACFT EMBAJADA USA / US EMBASSY AIRCRAFT
HEAD	PRESIDENCIAL / PRESIDENTIAL FLIGHT
QRF	CANCELA DESTINO DE ARRIBO Y RETORNA A AD / CANCELS ARRIVAL DESTINATION AND RETURNS TO DEPARTURE AERODROME

4.8.2 Casilla "Mensajes ATFM"

En caso de que la dependencia de FMP Lima requiera coordinar con la dependencia de aproximación, esta cuenta con la casilla "Mensaje ATFM", la cual servirá para:

- 1.- Ofrecer alguna reducción de demora y consultar si dicha reducción es aceptada por el Control de Tránsito Aéreo-ATC en coordinación con el vuelo del que se trate.
- 2.- Cualquier comunicación con ATC CUSCO a través de texto libre, de manera reducida. (máximo 200 caracteres).

4.9 Cambios de la TTOT TWR para vuelos con CTOT asignada

En caso de que la dependencia de APP efectúe una modificación de TTOT TWR mayor a la tolerancia del CTOT (+/- 2min), el espacio de CTOT quedará en blanco para la asignación de una nueva hora, la Dependencia ATFM (FMP Lima) calculará la nueva CTOT en base a la nueva TTOT TWR ingresada y registrará dicha hora calculada en la plataforma lo más antes posible.

Para efectos de visualización el campo CTOT en la plataforma parpadeará con fondo rojo posterior a una actualización de TTOT TWR.

4.10 Cálculo de la TTOT FINAL en la plataforma ACDM

La TTOT FINAL será calculada automáticamente en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO, tomando en consideración el destino del vuelo y el funcionamiento del puesto de gestión de afluencia de Lima (FMP Lima), conforme al siguiente detalle:

- Vuelo con destino a Lima + FMP OPERATIVO

$$TTOT\ FINAL = CTOT$$

4.8.2 'ATFM Messages' Field

In the event that FMP Lima requires coordination with APP Cusco, the 'ATFM Message' field shall be used for the following purposes:

1. *To offer a delay reduction and to verify whether such reduction is accepted by Air Traffic Control-ATC in coordination with the concerned flight.*
2. *To conduct any communication with CUSCO ATC through concise free text (maximum 200 characters).*

4.9 Changes to TTOT TWR for flights with an assigned CTOT

In the event that APP performs a modification of the TTOT TWR exceeding the CTOT tolerance (+/-2 minutes), the CTOT field shall be cleared to allow the allocation of a new time.

The ATFM unit (FMP Lima) shall calculate the new CTOT based on the updated TTOT TWR and shall record the calculated time in the platform as soon as possible.

For visualization purposes, the CTOT field on the platform shall flash with a red background following an update of the TTOT TWR.

4.10 Calculation of TTOT FINAL in the A-CDM platform

The TTOT FINAL is automatically calculated by the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM, and varies depending on the flight destination and the operational status of destination and the operation of the Flow Management Position (FMP Lima), as follows:

- *Flight to Lima + FMP ON DUTY:*

$$TTOT\ FINAL = CTOT$$

- Vuelo con destino a Lima + FMP INOPERATIVO

TTOT FINAL = TTOT TWR

- Vuelo hacia otros destinos

TTOT FINAL = TTOT TWR

4.11 Emisión de la TSAT

La pre-secuencia de salida es el orden en el que se prevé que las aeronaves abandonarán los puestos de estacionamiento (PEA) y está basada en la TSAT. La TSAT será calculada automáticamente en la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO basado en la TTOT FINAL y el tiempo promedio de rodaje de salida (EXOT), conforme al siguiente detalle:

TSAT = TTOT FINAL – EXOT (15 min)

- *Flight to Lima + FMP INOPERATIVE:*

TTOT FINAL = TTOT TWR

- *Flight to other destinations:*

TTOT FINAL = TTOT TWR

4.11 TSAT Issuance

The pre-departure sequence is the order in which aircraft are expected to vacate the aircraft stands (PEA) and is based on the TSAT. The TSAT will be automatically calculated on the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM based on the TTOT FINAL and the average Estimated Taxi-Out Time (EXOT), as detailed below:

TSAT = TTOT FINAL – EXOT (15 min)

ACID	TIPO	DESTINO	PEA	EOBT	TOBT	TTOT	TTOT TWR	MSG ATFM	CTOT	TTOT FINAL	TSAT	AOBT	ATOT	CNL	MSG
ABC123	A320	SPJC		17:10	17:41	17:56	17:58	1810-1815/1825-1830	17:58	17:58	17:43				

Los explotadores de aeronave podrán visualizar únicamente la TSAT asignada a sus vuelos y **serán responsables de implementar un mecanismo que permita distribuir la TSAT a la tripulación** correspondiente.

*Aircraft operators shall only be able to view the TSAT assigned to their own flights and **shall be responsible for implementing a mechanism to distribute the TSAT to the respective flight crew.***

La TSAT para los vuelos cuyos explotadores aéreos no tengan acceso a la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO, deberá ser comunicada vía frecuencia VHF por la torre de control Cusco a las tripulaciones de vuelo correspondientes.

For flights whose aircraft operators do not have access to the CUSCO A-CDM WEB PLATFORM, the TSAT must be communicated by Cusco Control Tower to the respective flight crews via VHF frequency.

NOTA 6. - La tolerancia de la TSAT siempre debe ser cumplida, excepto cuando la tripulación y/o el ATC soliciten que se cumpla una hora distinta, la cual deberá ser coordinada y aceptada entre ambas partes.

NOTE 6. – Compliance with the TSAT tolerance shall be mandatory, except when the flight crew and/or ATC request adherence to a different time, which shall be coordinated and mutually accepted upon between both parties.

NOTA 7. - Se recomienda solicitar retroceso a la torre de control Cusco con una antelación de al menos 2 minutos de la TSAT emitida, lo que permitirá obtener la autorización y mantener la operación dentro de los márgenes de cumplimiento.

NOTE 7. - It is recommended to request pushback from the TWR Cusco at least two 2 minutes prior to the issued TSAT, thereby allowing enough time to obtain clearance and maintain operations within the established compliance margins.

Si por diversas razones ocurriera una demora que no permitiera cumplir con la TSAT, el explotador de aeronave deberá comunicar a la torre de control dicha demora lo más pronto posible vía la casilla de mensaje o vía comunicación oral por frecuencia VHF.

If, for any reason, a delay occurs that prevents compliance with the assigned TSAT, the aircraft operator shall notify to Control Tower of such delay as soon as possible, either through the message field or via radiotelephony communication on the appropriate VHF frequency.

NOTA 8. - TWR Cusco podrá contactar por frecuencia VHF a las tripulaciones de vuelo para solicitar que inicien el retroceso remolcado/remolque tan pronto como hayan informado "Aeronave Lista" (ARDT) con la finalidad de optimizar el uso de los puestos de estacionamiento (PEA), aun cuando no se haya alcanzado la TSAT asignada. Esto no exime al vuelo involucrado de mantener la pre-secuencia de salida establecida, excepto cuando el ATC tácticamente así lo considere necesario.

NOTE 8. - Cusco TWR may contact flight crews via VHF frequency to request the commencement of pushback/towing as soon as they have reported 'Aircraft Ready' (ARDT), in order to optimize the use of aircraft stands (PEA), even if the assigned TSAT has not yet been reached. This does not exempt the flight from maintaining the established departure pre-sequence, unless ATC deems it tactically necessary.

4.11.1 Cambios de TOBT para vuelos con TSAT

4.11.1 TOBT Changes for Flights with assigned TSAT

En caso se realice un cambio de la TOBT para un vuelo con CTOT y/o TSAT asignados, se evaluará la nueva TOBT ingresada, si es menor o igual que la TSAT + 5min, no será necesario repetir el proceso de coordinación y asignación de CTOT, caso contrario (mayor a TSAT + 5min), se deberá volver asignar una TTOT TWR y CTOT de acuerdo con lo expuesto en los puntos del 4.6 y 4.8.

In the event of a TOBT change for a flight with an assigned CTOT and/or TSAT, the new entered TOBT will be evaluated. If the new TOBT is less than or equal to TSAT + 5 min, it will not be necessary to repeat the CTOT coordination and assignment process. Otherwise (if greater than TSAT + 5 min), a new TWR TTOT and CTOT must be re-assigned in accordance with the provisions of sections 4.6 and 4.8.

4.12 Confirmación Aeronave Lista - ARDT

4.12 Aircraft Ready Confirmation - ARDT

Se considera una "Aeronave lista" cuando:

It is considered 'Aircraft Ready' when:

- La aeronave se encuentre con puertas cerradas;
- Puente o escaleras de embarque desconectadas;
- Tripulación de vuelo completamente lista
- Vehículo remolcador conectado a la aeronave y en condiciones de iniciar el movimiento de la aeronave

- All aircraft doors are closed;
- The passenger boarding bridge or stairs are disconnected;
- The flight crew is fully ready;
- The pushback tug is connected and prepared to commence aircraft movement.

El explotador de aeronave o su representante designado marcará la casilla ARDT cuando considere que el vuelo en cuestión se encuentre listo para abandonar el PEA, tal como se observa en la siguiente imagen.

The aircraft operator or their designated representative shall check the ARDT box when the flight in question is considered ready to vacate the aircraft stand (PEA), as shown in the following image.

BASIC A-CDM

[Llegadas](#)
[Salidas](#)
[itinerario-sal](#)
[Profile](#)
[Logout](#)

SALIDAS

Welcome back, latam! Dependencia FMP-LIMA se encuentra **OPERANDO**.

2025-09-17 20:56:49

+min
Copiar

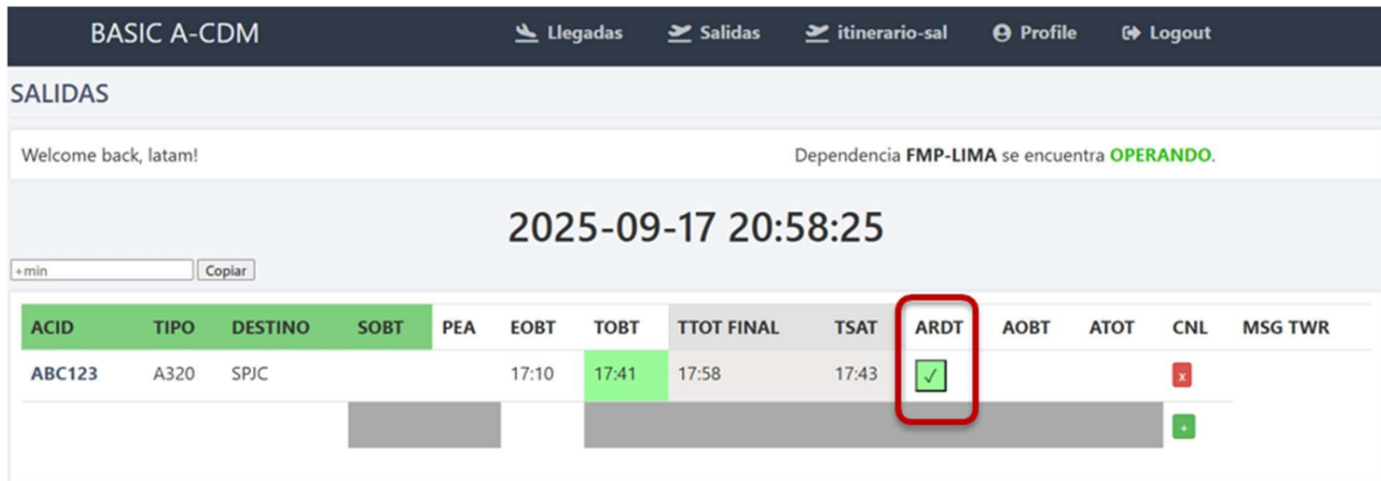
ACID	TIPO	DESTINO	SOBT	PEA	EOBT	TOBT	TTOT FINAL	TSAT	ARDT	AOBT	ATOT	CNL	MSG TWR
ABC123	A320	SPJC			17:10	17:41	17:58	17:43	<input checked="" type="checkbox"/>			✖	✔

Al presionar la casilla ARDT, esta se pintará de color verde. Este dato será usado posteriormente para analizar el cumplimiento de los TOBT.

Upon selecting the ARDT checkbox, it will turn green. This data will subsequently be used to analyze TOBT compliance.

La visualización del vuelo se muestra en la imagen a continuación.

The flight visualization is shown in the image below.



Esta acción alertará a la TWR (usuario torre) a través de un parpadeo, indicando que la aeronave puede ser instruida para iniciar el retroceso remolcado/remolque. La tripulación de vuelo es responsable de:

This action will alert the TWR (Tower User) via a flashing indicator, signaling that the aircraft may be instructed to commence pushback/towing. The flight crew is responsible for:

- Informar “Aeronave Lista” (ARDT) al personal en tierra responsable del vuelo lo más pronto posible para el marcado de la casilla ARDT.
- Realizar todas las acciones necesarias dentro de su ámbito de responsabilidad para garantizar que la aeronave cumpla con los tiempos ingresados de TOBT y ARDT.
- Estar listo para comenzar el procedimiento de retroceso remolcado/remolque tras la aprobación de la TWR.

- *Reporting 'Aircraft Ready' (ARDT) to the ground personnel responsible for the flight as soon as possible for the ARDT checkbox to be selected.*
- *Performing all necessary actions within their scope of responsibility to ensure the aircraft complies with the recorded TOBT and ARDT times.*
- *Being ready to commence the pushback/towing procedure upon TWR approval.*

4.13 Ingreso AOBT

4.13 AOBT Entry

En el momento en que la aeronave inicie retroceso para abandonar el puesto de estacionamiento, el **personal de Gestión de la Plataforma Cusco** registrará dicha hora en la casilla AOBT, como se puede observar en la siguiente imagen.

*At the moment the aircraft commences pushback to vacate the aircraft stand, **Cusco Apron Management personnel** shall record the time in the AOBT box, as shown in the following image.*

Bienvenido nuevamente , torre! Dependencia FMPLIMA se encuentra OPERANDO.

2025-09-17 21:17:59

ACID	TIPO	DESTINO	PEA	EOBT	TOBT	TTOT	TTOT TWR	MSG ATFM	CTOT	TTOT FINAL	TSAT	AOBT	ATOT	CNL	MSG
ABC123	A320	SPJC		17:10	17:41	17:56	17:58	1810-1815/1825-1830	17:58	17:58	17:43	17:43	2025-09-17 17:58:00	X	

4.14 Ingreso ATOT

El despegue del vuelo será registrado en la plataforma, casilla ATOT, por TWR tan pronto como le sea posible, **sin descuidar funciones relativas al Control de Tránsito Aéreo.**

4.14 ATOT Entry

*The flight take-off shall be recorded in the platform's ATOT box by TWR as soon as possible, **without neglecting duties related to Air Traffic Control.***

Bienvenido nuevamente , torre! Dependencia FMPLIMA se encuentra OPERANDO.

2025-09-17 21:17:59

ACID	TIPO	DESTINO	PEA	EOBT	TOBT	TTOT	TTOT TWR	MSG ATFM	CTOT	TTOT FINAL	TSAT	AOBT	ATOT	CNL	MSG
ABC123	A320	SPJC		17:10	17:41	17:56	17:58	1810-1815/1825-1830	17:58	17:58	17:43	17:43	2025-09-17 17:58:00	X	

Posterior al ingreso de la ATOT y **pasados 10 minutos desde su despegue**, el vuelo desaparecerá de la lista.

*Following the ATOT entry and **10 minutes after take-off**, the flight will be removed from the list.*

5 . Contingencias de la PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO

Ante circunstancias excepcionales, problemas técnicos u otras consideraciones que así lo requieran, TWR como responsable de la gestión del tránsito aéreo puede suspender la aplicación de los procedimientos ACDM. En este caso, el aeropuerto vuelve al estado operativo sin secuenciación TSAT.

5 . CUSCO A-CDM WEB PLATFORM Contingencies

Under exceptional circumstances, technical failures, or other relevant considerations, TWR—as the authority responsible for air traffic management—may suspend the application of A-CDM procedures. In such cases, the airport will revert to an operational status without TSAT sequencing.

CORPAC utilizará los medios de comunicación disponibles para transmitir el mensaje de “PLATAFORMA WEB ACDM CUSCO INOPERATIVA”.

CORPAC will utilize all available communication channels to transmit the message: 'CUSCO A-CDM WEB PLATFORM INOPERATIVE'.