

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERÓDROMOMMCV – CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTERNACIONAL
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ

MMCV AD 2.2 - DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERODROMO

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD: | 234212.26N 0985723.16W al centro de la pista |
| 2 | Dirección y distancia desde la ciudad: | 19 KM |
| 3 | Elevación/temperatura de referencia: | 232 M (761 FT) / 30° C |
| 4 | Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV: | NIL |
| 5 | Variación magnética/Cambio anual: | 6° E / 0°6' W |
| 6 | Administración: Dirección: Teléfono: Fax: Telex: Web / email: | Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca – Maya – Mexica, S.A. de C.V. Carretera Soto La Marina Km. 18.5, Güémez, C.P. 87230 Ciudad Victoria, Tamps. 8356890211 Ext 51201 arpto.cd victoria@gafsacomm.com |
| 7 | Tipo de tránsito permitido: | IFR/VFR |
| 8 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

| | | |
|----|------------------------------------|-----------|
| 1 | AD: | 1300/0100 |
| 2 | Aduanas e inmigración: | 1300/0100 |
| 3 | Dependencias de Sanidad: | 1300/0100 |
| 4 | Oficina de notificación AIS: | 1300/0100 |
| 5 | Oficina de notificación ATS (ARO): | 1300/0100 |
| 6 | Oficina de notificación MET: | 1300/0100 |
| 7 | ATS: | 1300/0100 |
| 8 | Abastecimiento de combustible: | 1300/0100 |
| 9 | Servicios de escala: | NIL |
| 10 | Seguridad: | H24 |
| 11 | Descongelamiento: | NIL |
| 12 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.4 – INSTALACIONES Y SERVICIO DE ESCALA

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Instalaciones de manipulación de la carga: | NIL |
| 2 | Tipos de combustible/lubricante: | GASAVION 100/130 / TURBOSINA JET A-1 |
| 3 | Instalaciones/capacidad de abastecimiento: | Planta de combustibles de ASA TURBOSINA JET A-1: 219 000 L GASAVION 100/130: 70 200 L |
| 4 | Instalaciones de descongelamiento: | NIL |
| 5 | Espacio de hangar para aeronaves visitantes: | NIL |
| 6 | Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes: | Si |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

| | | |
|---|------------------------------------|---|
| 1 | Hoteles: | Si |
| 2 | Restaurantes: | Si |
| 3 | Transporte: | Si |
| 4 | Instalaciones y servicios médicos: | Primeros auxilios. Hospitales en la ciudad |
| 5 | Oficinas Bancarias y de correos: | En la ciudad |
| 6 | Oficina de turismo: | NIL |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.6 - SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Categoría del AD para la extinción de incendios: | 6 |
| 2 | Equipo de salvamento: | 1 unidad doble agente (R-99) 2 unidades de Extinción (E-10 y VREI 23) |
| 3 | Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: | NIL |
| 4 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.7 – DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACION DEL AÑO - REMOCION DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

| | | |
|---|------------------------------|---|
| 1 | Tipos de equipo de limpieza: | Barredora. |
| 2 | Prioridades de limpieza: | Área de movimiento. |
| 3 | Observaciones: | Se aplica mantenimiento periódico a las franjas de seguridad. |

MMCV AD 2.8 – DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS DE VERIFICACION

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Superficie y resistencia de la plataforma: | Comercial: Concreto Asfáltico: ASPH/ 77/F/C/X/T General: Concreto Asfáltico: ASPH/ 35/F/C/X/T |
| 2 | Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje | Superficie de Concreto Asfáltico TWY A: 23 M / ASPH / PCN:76 F/C/X/T TWY B: 23 M / ASPH / PCN: 69 F/C/X/T TWY C: 23 M / ASPH / PCN: 79 F/C/X/T |
| 3 | Emplazamiento y elevación ACL: | NIL |
| 4 | Puntos de verificación VOR/INS: | NIL |
| 5 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.9 - SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

| | | |
|---|---|--------------------|
| 1 | Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves | Si |
| 2 | Señales y LGT de RWY y LGT: | De borde y de eje. |
| 3 | Barras de parada: | NIL |
| 4 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%

| ID del OBST/designación OBST ID / Designation | Tipo de OBST OBST type | Posición del OBST OBST position | | Altitud (M) | Señales / tipo, color Markings / Type, color | Observaciones Remarks |
|--|---------------------------|------------------------------------|-------------|-------------|---|--------------------------|
| a | b | c | | d | e | f |
| Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 15 | | | | | | |
| MMCVA001 | ÁRBOL | 234131.79N | 0985706.05W | 230.5 | NIL | NIL |
| MMCVA002 | ÁRBOL | 234131.14N | 0985707.31W | 233.0 | NIL | NIL |
| MMCVA003 | ÁRBOL | 234124.22N | 0985656.18W | 233.5 | NIL | NIL |
| Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 28 | | | | | | |
| MMCVA1001 | ÁRBOL | 234250.33N | 0985743.74W | 236.0 | NIL | NIL |
| MMCVA1002 | ÁRBOL | 234255.51N | 0985745.04W | 238.0 | NIL | NIL |
| MMCVA1003 | ÁRBOL | 234258.02N | 0985741.05W | 240.0 | NIL | NIL |
| MMCVA1004 | ÁRBOL | 234258.77N | 0985746.27W | 241.5 | NIL | NIL |

En Superficies Limitadoras de Obstáculos / In Obstacle Limitation Surfaces

| ID del OBST/designación OBST ID / Designation | Tipo de OBST OBST type | Posición del OBST OBST position | | Altitud (M) | Señales / tipo, color Markings / Type, color | Observaciones Remarks |
|--|---------------------------|------------------------------------|-------------|-------------|---|--------------------------|
| a | b | c | | d | e | f |
| MMCVB001 | ARBOL | 234247.65N | 0985735.07W | 234.5 | NIL | Transición |
| MMCVB002 | ARBOL | 234250N | 0985734.75W | 235.5 | NIL | Transición |
| MMCVB003 | ARBOL | 234249.31N | 0985736.17W | 234.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB004 | ARBOL | 234252.28N | 0985736.44W | 234.0 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB005 | ARBOL | 234253.96N | 0985737.07W | 235.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB006 | ARBOL | 234258.04N | 0985736.60W | 239.0 | NIL | Transición |
| MMCVB007 | ARBOL | 234257.87N | 0985737.69W | 237.0 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB008 | ARBOL | 234302.56N | 0985737.49W | 241.5 | NIL | Transición |
| MMCVB009 | ARBOL | 234303.02N | 0985738.48W | 240.5 | NIL | Transición |
| MMCVB010 | ARBOL | 234257.71N | 0985739.77W | 237.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB011 | ARBOL | 234302.52N | 0985740.65W | 242.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB012 | ARBOL | 234258.02N | 0985741.05W | 240.0 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB013 | ARBOL | 234253.28N | 0985740.66W | 235.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |

En Superficies Limitadoras de Obstáculos / In Obstacle Limitation Surfaces

| ID del OBST/designación OBST ID / Designation | Tipo de OBST OBST type | Posición del OBST OBST position | | Altitud (M) | Señales / tipo, color Markings / Type, color | Observaciones Remarks |
|--|---------------------------|------------------------------------|-------------|-------------|---|--------------------------|
| a | b | c | | d | e | f |
| MMCVB014 | ARBOL | 234258.94N | 0985742.45W | 240.0 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB015 | ARBOL | 234252.43N | 0985741.20W | 235.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB016 | ARBOL | 234258.13N | 0985743.46W | 239.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB017 | ARBOL | 234303.28N | 0985746.39W | 241.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB018 | ARBOL | 234302.23N | 0985746.97W | 241.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB019 | ARBOL | 234302.28N | 0985747.51W | 241.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB020 | ARBOL | 234258.77N | 0985746.27W | 241.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB021 | ARBOL | 234255.51N | 0985745.04W | 238.0 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB022 | ARBOL | 234251.60N | 0985743.02W | 235.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB023 | ARBOL | 234258.89N | 0985751.70W | 241.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB024 | ARBOL | 234250.33N | 0985743.74W | 236.0 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB025 | ARBOL | 234250.58N | 0985747.22W | 237.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB026 | ARBOL | 234247.91N | 0985745.12W | 236.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB027 | ARBOL | 234246.47N | 0985745.19W | 237.0 | NIL | Transición |
| MMCVB028 | ARBOL | 234245.29N | 0985744.09W | 236.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB029 | ARBOL | 234242.33N | 0985742.99W | 236.5 | NIL | Transición |
| MMCVB030 | ARBOL | 234139.19N | 0985701.24W | 230.5 | NIL | Transición |
| MMCVB031 | ARBOL | 234138.50N | 0985702.67W | 229.5 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB032 | ARBOL | 234137.76N | 0985702.14W | 228.0 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB033 | ARBOL | 234134.76N | 0985659.94W | 229.5 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB034 | ARBOL | 234133.80N | 0985659.90W | 230.0 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB035 | ARBOL | 234133.07N | 0985700.87W | 229.0 | NIL | APP THR 33 DEP THR 15 |
| MMCVB036 | ARBOL | 234130.61N | 0985701.74W | 230.5 | NIL | APP THR 33 DEP THR 15 |
| MMCVB037 | ARBOL | 234132.37N | 0985703.54W | 229.0 | NIL | APP THR 33 DEP THR 15 |
| MMCVB038 | ARBOL | 234132.01N | 0985704.92W | 229.5 | NIL | APP THR 33 DEP THR 15 |
| MMCVB039 | ARBOL | 234131.79N | 0985706.05W | 230.5 | NIL | APP THR 33 DEP THR 15 |
| MMCVB040 | ARBOL | 234131.14N | 0985707.31W | 233.0 | NIL | APP THR 33 DEP THR 15 |
| MMCVB041 | ARBOL | 234130.51N | 0985708.14W | 232.0 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB042 | ARBOL | 234129.74N | 0985708.81W | 233.0 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB043 | ARBOL | 234129.93N | 0985709.24W | 232.0 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB044 | ARBOL | 234131.57N | 0985710.21W | 232.0 | NIL | Transición |
| MMCVB045 | ARBOL | 234132.46N | 0985711.54W | 232.0 | NIL | Transición |
| MMCVB046 | ARBOL | 234135.34N | 0985710.79W | 229.5 | NIL | APP THR 33 |
| MMCVB047 | ARBOL | 234134.38N | 0985712.62W | 232.0 | NIL | Transición |
| MMCVB048 | ARBOL | 234135.10N | 0985713W | 232.0 | NIL | Transición |
| MMCVB049 | ANTENA | 234216.85N | 0985731.11W | 239.0 | NIL | Transición |
| MMCVB050 | ANTENA | 234219.81N | 0985732.56W | 239.0 | NIL | Transición |
| MMCVB051 | ANTENA | 234229.56N | 0985736.92W | 241.0 | NIL | Transición |
| MMCVB052 | ESTRUCTURA | 234302.28N | 0985741.14W | 239.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |
| MMCVB053 | POSTE | 234301.15N | 0985739.98W | 238.5 | NIL | APP THR 15 |
| MMCVB054 | ESTRUCTURA | 234304.02N | 0985739.10W | 241.5 | NIL | Transición |
| MMCVB055 | POSTE | 234301.87N | 0985741.97W | 239.5 | NIL | APP THR 15 DEP THR 33 |

MMCV AD 2.11 – INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA

| | | |
|----|--|---|
| 1 | Oficina MET asociada: | OSIV (Oficina de Servicios e Información de Vuelo) |
| 2 | Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario: | 1300/0100 |
| 3 | Oficina responsable de la preparación TAF: Periodos de validez: | CAPMA H24 |
| 4 | Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión: | NIL |
| 5 | Aleccionamiento/consulta proporcionados: | Consulta Personal, Telefónica |
| 6 | Documentación de vuelo: Idioma(s) utilizado(s): | METAR, TAF, Avisos Ciclón Tropical, Boletín de Cenizas Volcánicas, SIGMET (WC, WV, WS) |
| 7 | Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta: | Mapa Análisis de superficie, Mapa Análisis de Presión Constante (1000, 850, 700, 500, 400, 300, 250 y 250MB), Mapa Pronóstico de Vientos y Temperaturas en la altura (FL050, FL100, FL180, FL240, FL300, FL340 y FL390), Mapa Tiempo Significativo, Mapa Tropopausa, Mapa Nivel de Congelación. |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información: | Imágenes de Satélite |
| 9 | Dependencias ATS que reciben información: | TWR |
| 10 | Información adicional (limitación de servicio, etc.): | CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos)H24 Ciudad de México Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520 |

MMCV AD 2.12 – CARACTERISTICAS FISICAS DE LAS PISTAS

| Designadores NR RWY | BRG GEO y MAG | Dimensiones de RWY (M) | Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY | Coordenadas THR RWY y coordenadas THR de ondulación geodal | Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión |
|----------------------|--------------------------|------------------------|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 156.59 GEO 150.59 MAG | 2200 x 45 | ASPH/75/F/C/X/T | 234245.14N 0985738.63W | THR 230.5M TDZ 230.0M |
| 33 | 336.59 GEO 330.59 MAG | 2200 x 45 | ASPH/75/F/C/X/T | 234139.46N 0985707.74W | THR 225.0M TDZ 226.0M |
| Pendiente de RWY-SWY | Dimensiones SWY (M) | Dimensiones CWY (M) | Dimensiones de franja (M) | OFZ | Observaciones |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| NIL | NIL | NIL | 2320 x 150 | NIL | NIL |

MMCV AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS

| Designador RWY | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Observaciones |
|----------------|----------|----------|----------|---------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | NIL |
| 33 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | |

MMCV AD 2.14 – LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

| Designador RWY | Tipo LGT APCH LEN INTST | Color LGT THR WBAR | PAPI VASIS (MEHT) | LEN, LGT TDZ | Longitud, espaciado, color, INTST LGT eje RWY | Longitud, espaciado, color, INTST LGT borde RWY | Color WBAR LGT extremo RWY | LEN (M) color LGT SWY | Observaciones |
|----------------|-------------------------|--------------------|-------------------|--------------|---|---|----------------------------|-----------------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 15 | NIL | NIL | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2200 M 60 M Blanca LIH | NIL | NIL | NIL |
| 33 | NIL | NIL | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2200 M 60 M Blanca LIH | NIL | NIL | NIL |

MMCV AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN: | Sobre torre de control. |
| 2 | Emplazamiento WDI y LGT: | 1 cerca de THR 15 iluminado 1 cerca de THR 33 iluminado |
| 3 | Luces de borde y eje de TWY: | Luces de borde azul / No disponibles en eje de rodaje |
| 4 | Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación: | Para ayudas visuales. |
| 5 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.16 - ZONA DE ATERRIAJE PARA HELICÓPTEROS

| | | |
|---|---|-----|
| 1 | Coordenadas TLOF o THR de FATO: | NIL |
| 2 | Elevación de TLOF y/o FATO M/FT: | |
| 3 | Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO: | |
| 4 | BRG geográficas y MAG de FATO: | |
| 5 | Distancia declarada disponible: | |
| 6 | Luces APP y FATO: | |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMCV AD 2.17 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Designación y límites laterales: | CTR MMCV 23 47 20N 098 57 50W Arco horario de 5NM con centro en 23 42 20N 098 57 33W 23 38 43N 098 53 46W 23 36 12N 098 51 07W 23 33 49N 098 57 03W 23 37 19N 098 57 15W Arco horario de 5NM con centro en 23 42 20N 098 57 33W 23 45 56N 099 01 20W 23 48 28N 099 03 59W 23 50 51N 098 58 02W 23 47 20N 098 57 50W |
| 2 | Límites verticales: | GND / 2400 FT AMSL |
| 3 | Clasificación del espacio aéreo: | D |
| 4 | Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s): | Torre Victoria Español / inglés |
| 5 | Altitud de transición: | 18500 FT AMSL |
| 6 | Observaciones: | NIL |

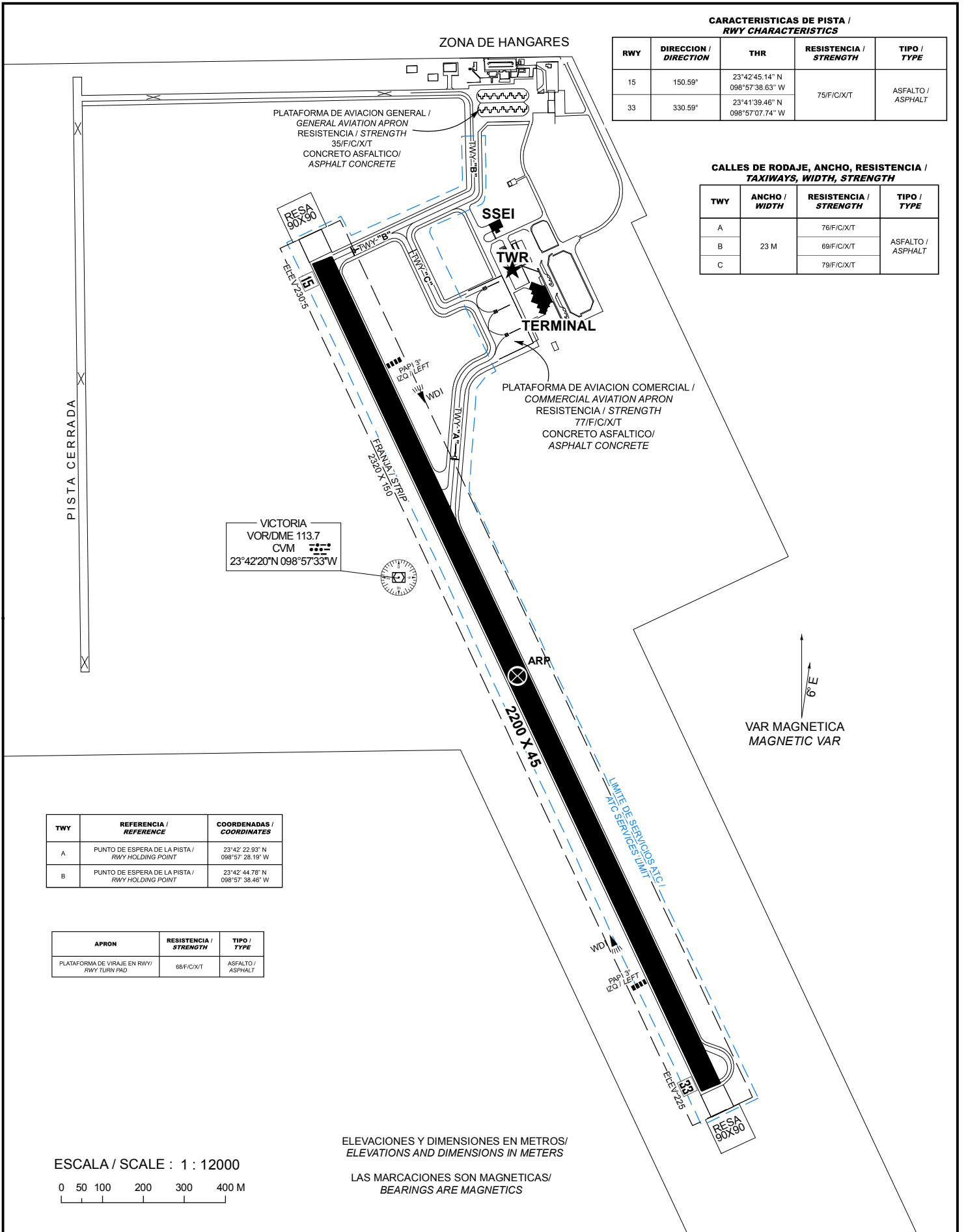
MMCV AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

| Designación del servicio | Distintivo de llamada | Frecuencia | Horas de funcionamiento | Observaciones |
|--------------------------|----------------------------------|------------|-------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| TWR | Torre Victoria | 118.2 MHZ | 1300/0100 | NIL |
| APP | Aproximación Victoria | 125.42 MHZ | 1300/0100 | NIL |
| FPQ | Información de Vuelo de Victoria | 122.45 MHZ | 1300/0100 | Plan de Vuelo Grabado Tel: (834) 316 45 87 |

AD 2.19 – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

| Tipo de ayuda, CAT de ILS (Para VOR/ILS, se indica VAR) | ID | Frecuencia | Horas de funcionamiento | Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora | Elevación de la antena transmisora del DME | Observaciones |
|---|-----|------------|-------------------------|--|--|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| VOR/DME 6° E DIC 08 | CVM | 113.7 MHZ | H24 | 234219.91 N 0985732.50 W | NIL | NIL |

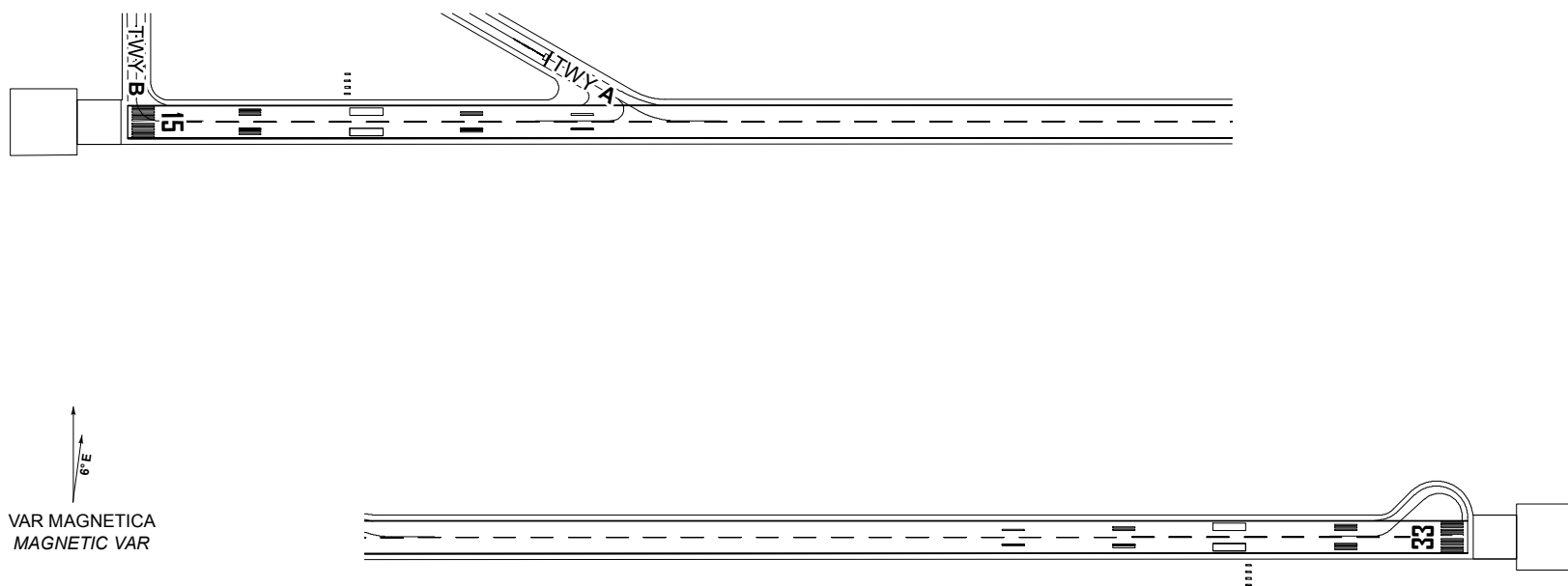
| | |
|-------------|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |
| FPQ | 122.45 |
| VOR/DME | 113.7 |
| AFTN - MMCV | |



CAMBIOS: ESCALA

| | |
|-------------|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |
| FPQ | 122.45 |
| VOR/DME | 113.7 |
| AFTN - MMCV | |

SEÑALES RWY 15/33 Y SALIDAS DE TWY
MARKING AIDS RWY 15/33 AND EXIT TWY



↑
↓
14
16
VAR MAGNETICA
MAGNETIC VAR

ESCALA / SCALE : 1 : 10000
0 50 100 200 300 400 M

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETICS

| MÍNIMOS METEOROLÓGICOS | | |
|---|----------------------|-----------------|
| *VER NOTA 1 | | |
| MÍNIMOS DE DESPEGUE | | |
| INSTALACIONES | RVR/VIS ¹ | EQUIVALENCIA SM |
| REFERENCIA VISUAL ADECUADA ² (SOLO DIURNA) | 500 M/1 600 FT | 1/2 |
| LUCES DE BORDE DE PISTA O SEÑALES DE EJE DE PISTA ³ | 400 M/1 300 FT | 1/4 |
| LUCES DE BORDE DE PISTA Y SEÑALES DE EJE DE PISTA ³ | 300 M/1 000 FT | 1/5 |

1. Quien pilotea la aeronave deberá evaluar la TDZ RVR/VIS.
2. Referencia visual adecuada significa que el piloto puede identificar continuamente la superficie de despegue y mantener el mando direccional.
3. Para operaciones nocturnas se dispone de por lo menos luces de borde de pista y luces de extremo de pista.
4. El RVR requerido se logra para todos los RVR pertinentes.

NOTA 1. LOS MÍNIMOS DE DESPEGUE, QUE SON PERTINENTES A LA MANIOBRA MISMA DE DESPEGUE, NO DEBERÍAN CONFUNDIRSE CON LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS REQUERIDOS PARA INICIAR EL VUELO. PARA LA INICIACIÓN DEL VUELO, LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DE SALIDA EN EL AERÓDROMO NO DEBERÍAN SER INFERIORES A LOS MÍNIMOS APLICABLES PARA EL ATERRIZAJE EN DICHO AERÓDROMO A MENOS QUE SE DISPONGA DE UN AERÓDROMO DE ALTERNATIVA POSDESPEGUE ADECUADO. EL AERÓDROMO DE ALTERNATIVA POSDESPEGUE DEBERÍA TENER CONDICIONES METEOROLÓGICAS E INSTALACIONES ADECUADAS PARA EL ATERRIZAJE DEL AVIÓN EN CONFIGURACIONES NORMALES Y NO NORMALES PERTINENTES A LA OPERACIÓN.

LOS MÍNIMOS DE DESPEGUE INDICADOS EN LA TABLA ANTERIOR DEBERÁN DE SER AJUSTADOS POR CADA OPERADOR TOMANDO EN CUENTA FACTORES COMO LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE, LAS AYUDAS VISUALES E INSTALACIONES DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA OPERACIÓN, ASÍ COMO LAS CONDICIONES FUERA DE LO NORMAL, COMO FALLAS DEL MOTOR.

LO ANTERIOR DERIVADO DE QUE EL ESTABLECIMIENTO DE LOS VALORES DE LA TABLA ESTÁN DETERMINADOS TOMANDO EN CUENTA OPERACIONES NORMALES Y TODOS LOS MOTORES EN FUNCIONAMIENTO.

NOTAS / REMARKS:

PLATAFORMA SUR UNICAMENTE PARA AVIACION COMERCIAL REGULAR

SOUTH APRON ONLY FOR REGULAR COMMERCIAL AVIATION

PSN NR-1 DE PLATAFORMA COMERCIAL HABILITADA COMO **PLATAFORMA DE TRANSITO** PARA APERTURA Y CIERRE DE **PLAN DE VUELO**

*PSN NR-1 OF COMMERCIAL APRON ENABLED AS **TRANSIT APRON** FOR OPENING AND CLOSING OF **FLIGHT PLAN***

TRABAJOS DE DESYERBE **(EVENTUALES)** EN FRANJAS DE SEGURIDAD DEL AREA DE MOVIMIENTO

EVENTUAL TRIMMING WORKS IN SAFETY STRIPS OF THE MOVEMENT AREA

PRECAUCION: CRUCE DE AVES POR LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS

***CAUTION:** FLOCKS OF BIRDS CROSSING THE RUNWAYS TRACKS*

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART

ELEV AD 232 M

TWR 118.2
APP 125.42
FPQ 122.45

AFTN - MMCV

CIUDAD VICTORIA

AEROPUERTO INTL
INTL AIRPORT

GENERAL PEDRO JOSE MENDEZ

CALLES DE RODAJE, ANCHO, RESISTENCIA /
TAXIWAYS, WIDTH, STRENGTH

| TWY | ANCHO / WIDTH | RESISTENCIA / STRENGTH | TIPO / TYPE |
|-----|------------------|---------------------------|----------------------|
| A | 23 M | 76/F/C/X/T | ASFALTO / ASPHALT |
| B | | 69/F/C/X/T | |
| C | | 79/F/C/X/T | |

VAR MAGNETICA
MAGNETIC VAR

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
RESISTENCIA / STRENGTH
77/F/C/X/T
CONCRETO ASFALTICO/
ASPHALT CONCRETE

LIMITE DE SERVICIOS ATC /
ATC SERVICES LIMIT



TWR



TERMINAL

1

2

3

TWY-C

TWY-A

RWY 15/33

PAPI 3°
IZQ/LEFT

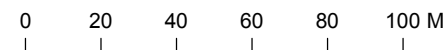


WDI

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETICS

ESCALA / SCALE : 1 : 2000



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

**COORDENADAS INS DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES AVIACION COMERCIAL /
COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, COMMERCIAL AVIATION**

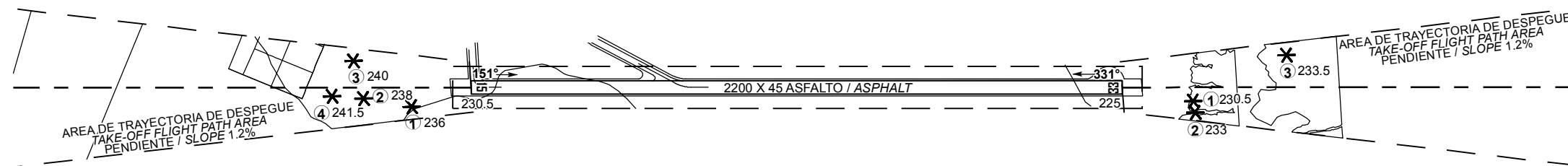
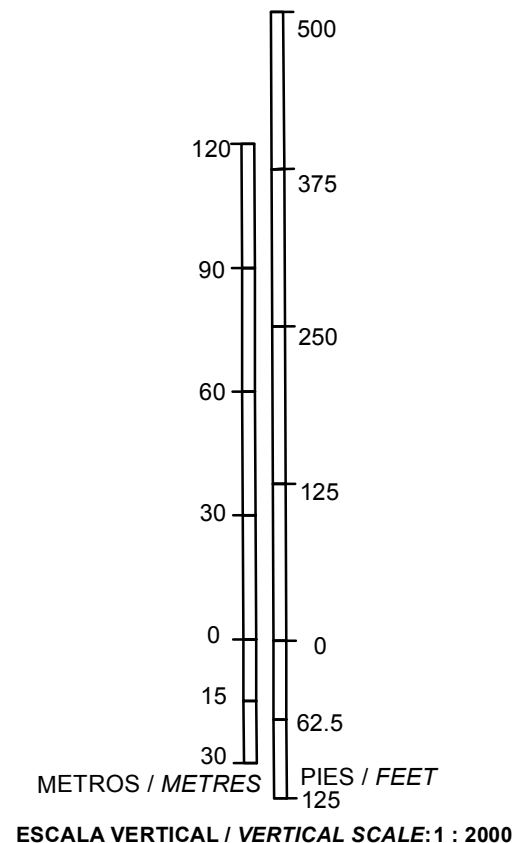
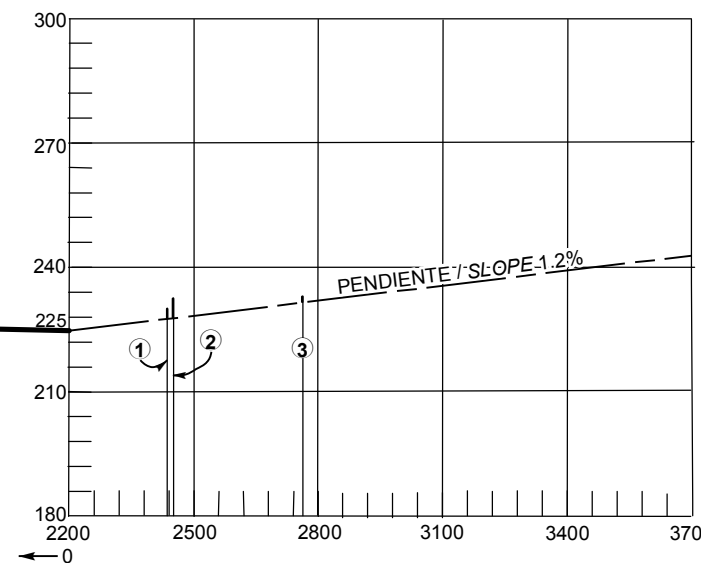
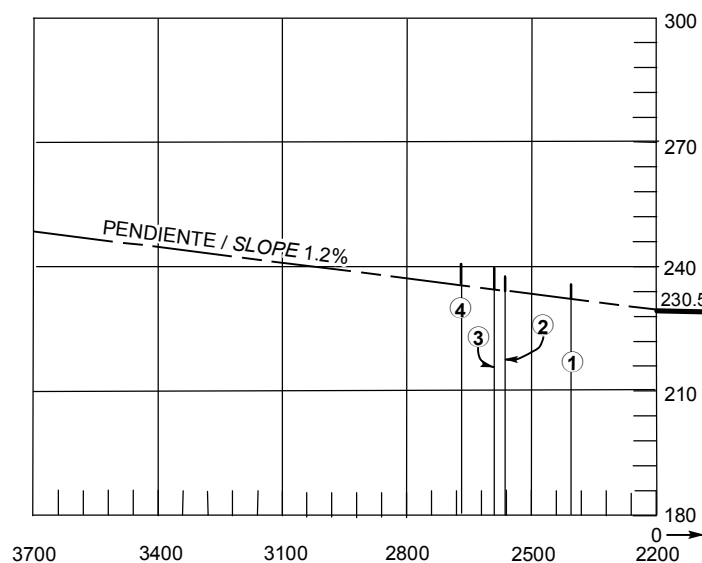
| PSN | LAT (N) | LONG (W) |
|------------|----------------|-----------------|
| 1 | 23° 42' 42.75" | 098° 57' 24.77" |
| 2 | 23° 42' 41.29" | 098° 57' 22.93" |
| 3 | 23° 42' 39.06" | 098° 57' 23.03" |

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
 DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

VAR 6° E

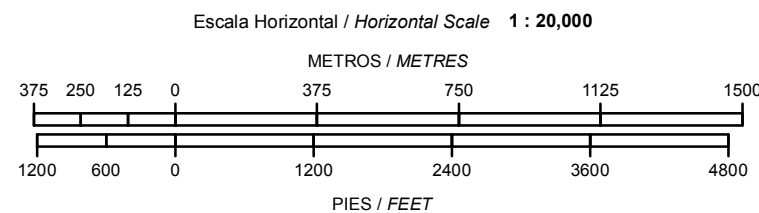
RWY 15 / 33

| DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES | | | |
|---|-------------|--|---------------|
| RWY 15 | | | RWY 33 |
| 2200 | TORA | RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE TAKE-OFF RUN AVAILABLE | 2200 |
| 2200 | TODA | DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE | 2200 |
| 2200 | ASDA | DISTANCIA DE ACELERACION PARADA DISPONIBLE ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE | 2200 |
| 2200 | LDA | DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE LANDING DISTANCE AVAILABLE | 2200 |



| REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD | | |
|--|--------------|--------------------------|
| No. | FECHA / DATE | ANOTADA POR / ENTERED BY |
| 1 | DIC-2016 | ASA |
| 2 | OCT-2019 | ASA |
| 3 | DIC-2021 | ASA |

| SIMBOLOGIA / LEGEND | |
|---|-----------|
| NUMERO DE IDENTIFICACION IDENTIFICATION NUMBER | ① ALTITUD |
| POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC. | ⊙ |
| EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE BUILDING OR LARGE STRUCTURE | ■ |
| FERROCARRIL RAILROAD | ++ |
| CURVA DE NIVEL DE TERRENO TERRAIN CONTOUR | ~ |
| TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE | ▒ |
| ARBOL, ARBUSTO, ETC TREES, BUSH, ETC | * |

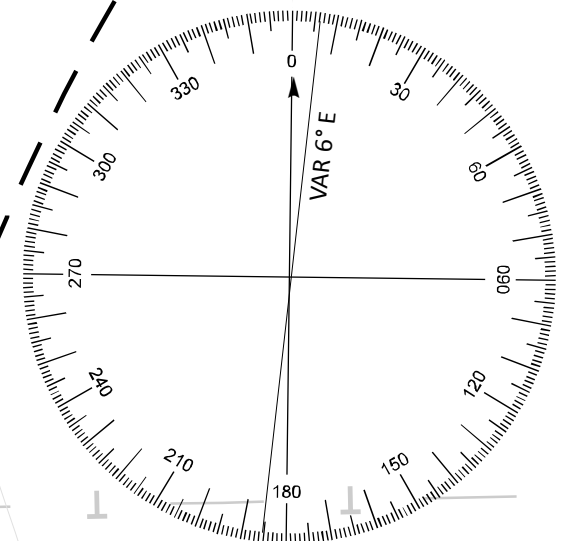


ORDEN DE PRECISION
 ORDER OF ACCURACY
 HORIZONTAL 0.5 M
 VERTICAL 0.5 M

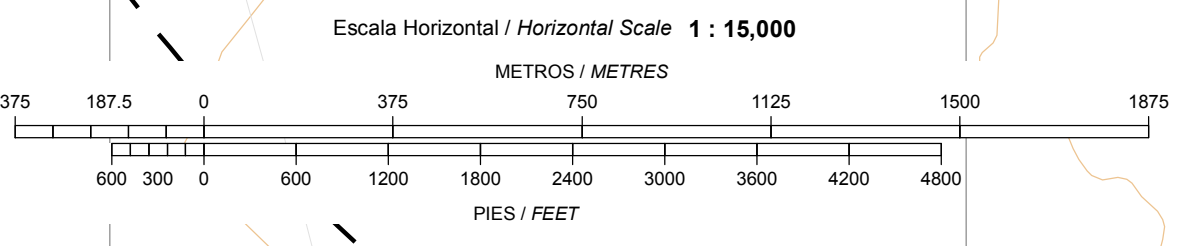
CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA



ELEVACION AD 232



| REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD | | |
|--|--------------|--------------------------|
| No. | FECHA / DATE | ANOTADA POR / ENTERED BY |
| 1 | DIC-2016 | ASA |
| 2 | OCT-2019 | ASA |
| 3 | DIC-2021 | ASA |



| CLAVE / LEGEND | |
|--|-----------|
| NUMERO DE IDENTIFICACION / IDENTIFICATION NUMBER | ① ALTITUD |
| AERODROME REFERENCE POINT / PUNTO DE REFERENCIA DE AERODROMO | ⊕ |
| ARBOL O ARBUSTO / TREE OR SHRUB | * |
| POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC / POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC | ⊙ |
| EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE / BUILDING OR LARGE STRUCTURE | ■ |
| FERROCARRIL / RAILROAD | —+—+— |
| LINEA DE TRANSMISION O CABLE AEREO / TRANSMISSION LINE OR OVERHEAD CABLE | —T—T— |
| TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS / TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE | ○ |

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 0.5 M
VERTICAL 0.5 M

LOS OBSTACULOS REPRESENTADOS SON LOS QUE PENETRAN EN LAS SUPERFICIES ESPECIFICADAS EN EL ANEXO 14, VOLUMEN I, CAPITULO 4.
OBSTACLES SHOWN ARE THOSE WHICH PENETRATE THE SURFACES SPECIFIED IN ANNEX 14, VOLUME I, CHAPTER 4.

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA MMCV CTR Y MMCV TMA

El presente procedimiento deberá ser observado obligatoriamente por cualquier aeronave de ala fija y rotativa con plan de vuelo VFR que opere dentro del Área de Control Terminal Ciudad Victoria, y Zona de Control Ciudad Victoria, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Área de Control Terminal Ciudad Victoria (MMCV TMA).- Clase D
- 1.2 Zona de Control Ciudad Victoria (MMCV CTR).- Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro de la MMCV CTR, salvo que exista autorización expresa de MMCV TWR para ingresar a este espacio.
- 2.2 Las dimensiones de la MMCV CTR se describen en la sección AD 2.17.

3. Mínimos meteorológicos:

- 3.1 En vuelo:
 - 3.1.1 Distancia de las nubes:
 - a) 1600 M (1 SM) horizontalmente
 - b) 305 M (1 000 FT) verticalmente
 - 3.1.2 Visibilidad:
 - a) 8 KM (5 SM) a/o arriba de 3050 M (10 000 FT) AMSL
 - b) 5 KM (3 SM) por debajo de 3050 M (10 000 FT) AMSL
- 3.2 Dentro o en las inmediaciones del aeropuerto:
 - 3.2.1 Techo de nubes: 457 M (1 500 FT)
 - 3.2.2 Visibilidad: 5 KM (3 SM)
- 3.3 Los helicópteros además de cumplir con el techo de nubes señalado anteriormente, antes de iniciar el vuelo y dentro de espacios aéreos controlados, operado a/o por debajo de 457 M (1500 FT), de altura sobre tierra o agua, deben:
 - 3.3.1 Tener una visibilidad no menor a 1600 M (1 SM), durante el día.
 - 3.3.2 Tener una visibilidad no menor a 3200 M (2SM), durante la noche.
 - 3.3.3 Estar libre de nubes y con referencia visual al terreno.

4. Separación proporcionada

- 4.1 La separación proporcionada a los vuelos VFR es acorde a lo establecido en ENR1.4 numeral 9.6 TABLA 1 Clasificación del Espacio Aéreo ATS CLASE "D".

5. Servicio suministrado

- 5.1 El servicio proporcionado a los vuelos VFR es acorde con lo establecido en ENR 1.4 numeral 9.5 CLASE "D".

6. Restricciones

- 6.1 Restringido el vuelo VFR arriba de las altitudes máximas autorizadas, establecidas para cada sector en la carta visual MMCV VAC.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMCV TWR para volar en la zona de tránsito del aeródromo y en las trayectorias de pistas señaladas en la carta visual.
- 6.3 A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeródromo previamente autorizadas por la Comandancia AFAC, los vuelos locales de las aeronaves se efectuarán dentro de las rutas visuales publicadas para tales efectos, de requerir algún área específica deberá notificarlo a MMCV TWR en la frecuencia 118.2 MHZ, durante el primer contacto.
- 6.4 No se permite la operación de dirigibles, globos, planeadores y ultraligeros sin la autorización de la autoridad aeronáutica y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas específicas y la emisión del NOTAM correspondiente.
- 6.5 Las operaciones de RPAS deberán ajustarse a lo prescrito en la NORMA Oficial Mexicana NOM-107-SCT3-2019, que establece los requerimientos para operar un sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) en el espacio aéreo mexicano; y contar con autorización de la AFAC y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas cercanas a MMCV.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDO) que operen dentro de las 20NM del ARP de MMCV, deberán ajustarse a lo previsto en la fracción 3.3 "Señales para el tránsito de aeródromo" contenido en la sección ENR 1.1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. REGLAS GENERALES.
- 6.7 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas denominadas como MMR.
- 6.8 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de MMP temporales.
- 6.9 Queda prohibido volar dentro de las áreas definidas como "Alertas para la Navegación" (Ver ENR 5.1).

7. Zona de Control (CTR)

- 7.1 Este tipo de espacio aéreo está designado principalmente para las aeronaves que vayan a despegar, aterrizar o realizar alguna clase de entrenamiento en los aeropuertos, debiendo sujetarse a los ATS suministrados en los espacios aéreos Clase "D" y los procedimientos locales de operación del aeródromo Clase "D"; las dimensiones de la MMCV CTR están descritas en la sección AD 2.17.
- 7.2 Se establecen RUTAS VISUALES con el propósito de sobrevolar el aeródromo, así mismo para integrarse al circuito de tránsito aéreo acorde a las instrucciones del ATC.

8. Procedimientos de vuelo

- 8.1 Las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo de acuerdo con las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual dentro de las 8 MN que comprenden la MMCV CTR, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino un aeródromo dentro de la MMCV CTR y deseen mantener una altitud mayor a las descritas en la carta, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 25 NM del VOR/DME/CVM, notificando su posición y altitud en la frecuencia de Aproximación (MMCV TMA) en 125,42 MHZ, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMCV CTR manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de Aproximación (MMCV TMA) en 125,42 MHZ antes de penetrar el espacio o altitud solicitada, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.

- 8.4 Todas las aeronaves con Plan de Vuelo VFR que requieran sobrevolar o cruzar las rutas publicadas dentro de la MMCV TMA, deberán establecer contacto con MMCV APP en 125.42 MHZ.
- 8.5 Las Aeronaves que requieran volar dentro de la MMCV CTR, notificaran su posición y recabaran instrucciones en la frecuencia de MMCV TWR en 118.2 MHZ, planearan su vuelo para proseguir a su destino vía las rutas visuales publicadas en la VAC y deberán contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.6 Las tripulaciones de vuelo de todas las aeronaves que operen en el aeródromo MMCV deberán sintonizar la frecuencia MMCV ATIS en 122.45 MHZ para recabar la información y condiciones del aeropuerto y notificar al ATC en primer contacto el designador de la información ATIS recibida.

9. Transpondedor

- 9.1 Todas las aeronaves VFR deberán portar transpondedor Modo A/C o S y código de conspicuidad conforme ENR 1.6 o el asignado por ATC durante toda la operación.
- 9.2 Todas las aeronaves de ala rotativa deberán contar con equipo Transpondedor en modo 3 A/C o modo S a bordo y activar código en 1500 o el asignado por el ATC durante todo el tiempo de vuelo.

10. Comunicaciones.

- 10.1 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMCV CTR, deberán mantener comunicación con MMCV TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMCV que cuenten con autorización previa de la autoridad aeronáutica, notificarán su posición e intenciones a MMCV TMA en 125.42 MHZ o MMCV TWR en 118.2 MHZ, antes de penetrar la MMCV CTR.
- 10.3 Utilizarán la frecuencia CTAF 122.45 MHZ para monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo en el Área de Control Terminal.
- 10.4 Las aeronaves en sobrevuelo, o aeronaves desde o hacia algún helipuerto o aeródromo ubicado dentro de la MMCV CTR, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMCV CTR, al sobrevolar algún punto de notificación visual equivalente o tan pronto como sea posible, en la frecuencia de MMCV TWR, donde recibirán información e instrucciones para proseguir a su destino mediante las rutas visuales publicadas.
- 10.5 Todas las aeronaves que vuelen en las rutas visuales publicadas dentro de la MMCV CTR deberán mantener comunicación en la frecuencia MMCV TWR 118.2 MHZ. durante el horario establecido, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.

11. Puntos de notificación VFR

| DENOMINACIÓN | RADIAL VOR/DME/CVM | DISTANCIA (NM) | COORDENADAS | |
|--------------------|-----------------------|-------------------|-------------|--------------|
| | | | LATITUD (N) | LONGITUD (W) |
| CINCO DE FEBRERO | 127° | 12 | 23 33 56 | 098 47 46 |
| ÉBANO | 194° | 10 | 23 33 20 | 099 01 08 |
| PADILLA | 003° | 21 | 24 02 55 | 098 54 01 |
| PARQUE EÓLICO MESA | 042° | 8 | 23 47 34 | 098 51 14 |
| PUENTE FERROCARRIL | 318° | 23 | 24 00 45 | 099 11 56 |
| SAN VICENTE | 133° | 24 | 23 24 37 | 098 40 38 |
| TORRE BICENTENARIO | 284° | 8 | 23 45 09 | 099 05 55 |

12. Rutas VFR.

12.1 Llegadas a MMCV.

- 12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMCV APP en la frecuencia 125.42 MHZ, por lo menos 30 NM del Aeropuerto de MMCV y a 20 NM comunicara con MMCV TWR en 118.2 MHZ. antes de penetrar la MMCV CTR.
- 12.1.2 Deberán sintonizar el ATIS en 122.45 MHZ. Para recabar información de condiciones de la estación.
- 12.1.3 Deberán planear su llegada por las rutas visuales publicadas.
- 12.1.4 MMCV TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el aeródromo por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita.

12.2 Aeronaves en adiestramiento práctica de toques y despegues (dentro de la MMCV CTR)

- 12.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.2.2 Establecer comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ para asignación de código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).
- 12.2.3 Mantener comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ. Mantenerse dentro de la MMCV CTR a/o por debajo de las altitudes VFR publicadas.
- 12.2.4 Notificar a MMCV OSIV el término del vuelo.

12.3 Salidas VFR de MMCV con plan de vuelo de ruta o local (fuera de la MMCV CTR)

- 12.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.3.2 Establecer comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ. para asignación de Código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).
- 12.3.3 Establecer comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ para identificación e instrucciones.
- 12.3.4 Al abandonar la frecuencia de MMCV TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha de la frecuencia designada por los STA, hasta encontrarse a 80 NM del aeropuerto o en el límite de sus comunicaciones.
- 12.3.5 Aeronaves en vuelo de ruta que requieran ascender por arriba de las altitudes máximas VFR publicadas deberán solicitarlo en MMCV TWR en 118.2 MHZ.

12.4 Aeronaves de ala rotativa

- 12.4.1 Además de lo establecido en los subíndices 12.2.1 al 12.2.4;
- 12.4.2 Los helicópteros de llegada o salida evitarán sobrevolar las plataformas de aviación comercial, general, instalaciones militares, otras aeronaves, depósitos de combustible, etc. El despegue o aterrizaje se realizará dentro de las trayectorias establecidas para el aeródromo utilizando calle de rodaje o la pista en uso.
- 12.4.3 Los helicópteros que operen dentro de la MMCV CTR deberán:
 - a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMCV TWR en 118.2 MHZ.
 - b) Contar como mínimo con equipo Transpondedor en modo C y/o S.
 - c) Para efectos de identificación, deberán mantener el transpondedor encendido en modo C durante todo el tiempo de operación desde el encendido hasta el corte del motor.

13.Rutas VFR de Llegada/Salida.

13.1 Para indicar cada una de las Rutas VFR se deberá referir, en radiotelefonía, por su identificador.
Ejemplo: Ruta Visual PRESA, etc.

13.2 Rutas Bidireccionales aeronaves ALA FIJA y ALA ROTATIVA.

| IDENTIFICADOR | RUTA |
|--------------------|--|
| ÉBANO | MMCV – ÉBANO |
| PADILLA | MMCV – PARQUE EÓLICO MESA – PADILLA |
| PARQUE EÓLICO MESA | MMCV—PARQUE EÓLICO MESA |
| PUENTE FERROCARRIL | MMCV – TORRE BICENTENARIO – PUENTE FERROCARRIL |
| SAN VICENTE | MMCV – CINCO DE FEBRERO – SAN VICENTE |

14.Operación en el Aeropuerto Internacional de Ciudad Victoria (MMCV).

14.1 MMCV TWR proporciona el servicio de control de aeródromo a todas las aeronaves que se encuentren dentro del circuito de tránsito de aeródromo y con base en las condiciones de tránsito conocidas u observadas.

14.2 Circuitos de tránsito

14.2.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMCV TWR para integrarse a ellos.

15.Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado a MMCV.

15.1 Ala fija:

15.1.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeródromo y su destino sea el mismo, deberá cumplir con lo indicado en la sección ENR 1.1 numeral 3.5 de la AIP DE MÉXICO.

15.1.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.

15.1.3 La aproximación y el aterrizaje, será posible en la pista 15/33 acorde al punto 14.2 del presente procedimiento.

15.1.4 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista

15.1.5 Reportar su llegada a la OSIV y a la Comandancia AFAC por el medio más expedito posible.

16. Procedimiento para aeronaves en asistencia de emergencias.

- 16.1 Se define como Área de Emergencia aquella porción del espacio aéreo establecido por la Autoridad Aeronáutica, en la cual participan aeronaves en operaciones de rescate, búsqueda y salvamento. Esta área tiene como dimensiones desde la superficie del terreno hasta 500 FT y 2 NM de radio en la horizontal desde el punto en el que se desarrolla la emergencia. No se permite el vuelo dentro de esta área a operaciones de helicópteros con fines diferentes.
- 16.2 Las autorizaciones para entrar en apoyo a un Área de Emergencia se coordinan a través de la Autoridad Aeronáutica en la frecuencia CTAF 122.45 MHZ o la asignada para este fin acorde al NOTAM que se emita para este fin.
- 16.3 El inicio y terminación de las operaciones en un Área de Emergencia se hará a través de la frecuencia CTAF 122.45 MHZ.
- 16.4 Las aeronaves que operen dentro de un Área de Emergencia deberán:
- 16.4.1 Antes de penetrar el Área de Emergencia; reportar en la frecuencia CTAF 122.45 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitos en el área.
 - 16.4.2 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
 - 16.4.3 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 16.5 Las aeronaves que no estén relacionados con la actividad de rescate, búsqueda y salvamento, y/o vigilancia y pretendan sobrevolar el área de la emergencia, deberán hacerlo con virajes por la derecha y a una altura no menor de 800 FT, siempre y cuando tengan autorización de la AFAC.

17. Planeación de los vuelos.

- 17.1 Todo Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo que opere o pretenda operar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar para su aprobación ante la Autoridad Aeronáutica previo al vuelo, un plan de vuelo de la forma y contenido expresados en la AIP de México y la normatividad vigente.
- 17.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 17.3 Para mantener vigente el Plan de Vuelo presentado FPL, se deberá notificar cualquier cambio al mismo para conocimiento de la Autoridad Aeronáutica y los ATS, si el plan de vuelo fue presentado a la MMCV OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma oficina OSIV antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido.
- 17.4 Si el vuelo no se inicia dentro del periodo de vigencia, el ATS cancelará automáticamente el Plan de Vuelo debiéndose presentar un nuevo Plan de Vuelo antes de la salida. Los Planes de Vuelo se mantendrán activos siempre y cuando se notifique al ATS la nueva hora de salida.
- 17.5 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente al nuevo ETD.
- 17.6 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino del vuelo, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMCV TWR en 118.2 MHZ o en frecuencia de MMCV APP 125.42 MHZ.

RULES AND OPERATING PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE MMCV CTR AND MMCV TMA

This procedure shall be mandatory for any fixed-wing and rotary-wing aircraft operating under a VFR flight plan within the Ciudad Victoria Terminal Control Area and the Ciudad Victoria Control Zone, except when an emergency situation requires deviation from it.

1. **Airspace.**

- 1.1 Ciudad Victoria Terminal Control Area (MMCV TMA) – Class D.
- 1.2 Ciudad Victoria Control Zone (MMCV CTR) – Class D

2. **Airport Restricted Area**

- 2.1 VFR flight is restricted within the MMCV CTR, unless prior authorization has been obtained from MMCV TWR.
- 2.2 The dimensions of the MMCV CTR are described in section AD 2.17.

3. **Meteorological Minima**

3.1 En-route:

3.1.1 Distance from cloud:

- a) 1 600 m (1 SM) horizontally
- b) 305 m (1 000 FT) vertically

3.1.2 Flight visibility:

- a) 8 km (5 SM) at and above 3 050 m (10 000 FT) AMSL
- b) 5 km (3 SM) below 3 050 m (10 000 FT) AMSL

3.2 Within or in the vicinity of the aerodrome:

- 3.2.1 Ceiling: 457 m (1 500 FT)
- 3.2.2 Visibility: 5 km (3 SM)

3.3 Helicopters, in addition to complying with the ceiling specified above, prior to commencing flight within controlled airspace, when operating at and/or below 457 m (1 500 FT) height above ground or water, shall:

- 3.3.1 Have visibility not less than 1 600 m (1 SM) by day.
- 3.3.2 Have visibility not less than 3 200 m (2 SM) by night.
- 3.3.3 Remain clear of cloud and maintain visual reference with the surface.

4. **Separation Provided**

- 4.1 Separation provided to VFR flights is in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.6, TABLE 1 – ATS Airspace Classification, Class “D”.

5. **Service Provided**

- 5.1 Service provided to VFR flights is in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.5, Class “D”.

6. Restrictions

- 6.1 VFR flight above the maximum authorized altitudes established for each sector on the MMCV Visual Approach Chart is restricted.
- 6.2 Prior authorization from MMCV TWR is required to operate within the aerodrome traffic area and along the runway trajectories depicted on the Visual Approach Chart.
- 6.3 Except for training maneuvers at the aerodrome previously authorized by the AFAC Airport Command Office, local flights shall be conducted along the published Visual Routes. If a specific area is required, this shall be notified to MMCV TWR on frequency 118.2 MHz on first contact.
- 6.4 Operation of airships, balloons, gliders and ultralight aircraft is not permitted without authorization from the Aeronautical Authority, prior coordination with ATC to operate in specific areas, and issuance of the corresponding NOTAM.
- 6.5 RPAS operations shall comply with Mexican Official Standard NOM-107-SCT3-2019, shall have AFAC authorization, and prior coordination with ATC to operate in areas near MMCV.
- 6.6 NORDO flights operating within 20 NM of the MMCV ARP shall comply with subsection 3.3 "Signals for Aerodrome Traffic" contained in section ENR 1.1 – General Rules and Procedures.
- 6.7 It is the pilot's responsibility to verify the activity of restricted areas designated MMR.
- 6.8 It is the pilot's responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas designated MMP.
- 6.9 Flight within areas defined as "Navigation Alerts" is prohibited (see ENR 5.1)

7. Control Zone (CTR)

- 7.1 This airspace is primarily designated for aircraft that will take off, land or conduct training at the aerodrome and shall comply with ATS provided in Class "D" airspace and with local operating procedures applicable to a Class "D" aerodrome. The dimensions of the MMCV CTR are described in section AD 2.17.
- 7.2 Visual Routes are established for the purpose of overflying the aerodrome and integrating into the aerodrome traffic circuit in accordance with ATC instructions.

8. Flight Procedures

- 8.1 Departing and arriving VFR aircraft shall plan their flight in accordance with the Visual Routes published on the Visual Approach Chart within 8 NM covering the MMCV CTR, respecting the maximum visual altitudes specified for each sector.
- 8.2 Flights not destined for an aerodrome within the MMCV CTR and wishing to maintain an altitude higher than those depicted on the chart shall circumnavigate the aerodrome at least 25 NM from VOR/DME CVM, reporting position and altitude on MMCV APP frequency 125.42 MHz, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 8.3 Flights requiring penetration of the MMCV CTR while maintaining altitudes higher than those specified on the chart shall report position and obtain authorization on MMCV APP frequency 125.42 MHz prior to entering the requested airspace or altitude, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.

- 8.4 All aircraft operating under a VFR flight plan that require to overfly or cross the published routes within the MMCV TMA shall establish contact with MMCV APP on frequency 125.42 MHz.
- 8.5 Aircraft requiring to operate within the MMCV CTR shall report position and obtain instructions on MMCV TWR frequency 118.2 MHz, shall plan their flight to proceed to their destination via the published Visual Routes, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 8.6 Flight crews of all aircraft operating at MMCV shall monitor MMCV ATIS on frequency 122.45 MHz and shall report the ATIS information designator received to ATC on first contact.

9. Transponder

- 9.1 All VFR aircraft shall be equipped with a Mode A/C or Mode S transponder and a conspicuity code in accordance with ENR 1.6, or as assigned by ATC, throughout the entire operation.
- 9.2 All rotary-wing aircraft shall be equipped with a Mode 3/A or Mode S transponder and set code 1500, or the code assigned by ATC, throughout the entire flight.

10. Communications

- 10.1 All aircraft flying within the MMCV CTR shall maintain communication with MMCV TWR until authorized to leave the frequency.
- 10.2 Flights with MMCV as their destination, having prior authorization from the Aeronautical Authority, shall report their position and intentions to MMCV APP or MMCV TWR before entering the MMCV CTR.
- 10.3 CTAF frequency 122.45 MHz shall be used for monitoring and exchange of information between pilots in flight within the Terminal Control Area.
- 10.4 Aircraft overflying the aerodrome, or aircraft operating to or from any heliport or aerodrome located within the MMCV CTR, shall report position and intentions before entering the CTR and shall proceed to their destination via the published Visual Routes.
- 10.5 All aircraft flying along the published Visual Routes within the MMCV CTR shall maintain communication on MMCV TWR frequency 118.2 MHz until authorized to leave the frequency.

11. VFR Reporting Points

| DESIGNATION | VOR/DME/CVM | DISTANCE | COORDINATES | |
|--------------------|-------------|----------|-------------|-----------|
| | RADIAL | (NM) | LAT (N) | LONG (W) |
| CINCO DE FEBRERO | 127° | 12 | 23 33 56 | 098 47 46 |
| ÉBANO | 194° | 10 | 23 33 20 | 099 01 08 |
| PADILLA | 003° | 21 | 24 02 55 | 098 54 01 |
| PARQUE EÓLICO MESA | 042° | 8 | 23 47 34 | 098 51 14 |
| PUENTE FERROCARRIL | 318° | 23 | 24 00 45 | 099 11 56 |
| SAN VICENTE | 133° | 24 | 23 24 37 | 098 40 38 |
| TORRE BICENTENARIO | 284° | 8 | 23 45 09 | 099 05 55 |

12.VFR Routes.

12.1 Arrivals to MMCV.

- 12.1.1 Aircraft with a VFR flight plan shall report their position and intentions to MMCV APP on frequency 125.42 MHz at least 30 NM from MMCV, and at 20 NM shall establish communication with MMCV TWR on frequency 118.2 MHz, prior to entering the MMCV CTR.
- 12.1.2 Aircraft shall monitor MMCV ATIS on frequency 122.45 MHz to obtain aerodrome conditions.
- 12.1.3 Aircraft shall plan their arrival via the published Visual Routes depicted on the Visual Approach Chart.
- 12.1.4 MMCV TWR may instruct VFR aircraft to proceed toward the aerodrome via routes other than the published Visual Routes when considered operationally beneficial and when air traffic permits.

12.2 Training Aircraft — Touch-and-Go Practice (within the MMCV CTR)

- 12.2.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.2.2 Establish communication with MMCV TWR on frequency 118.2 MHz for assignment and activation of the transponder code; the assigned code and altitude reporting shall be activated at all times.
- 12.2.3 Maintain communication with MMCV TWR and remain within the MMCV CTR at and/or below the published VFR altitudes.
- 12.2.4 Notify MMCV OSIV of termination of the flight.

12.3 VFR Departures from MMCV with Route or Local Flight Plan (outside the MMCV CTR)

- 12.3.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.3.2 Establish communication with MMCV TWR on frequency 118.2 MHz for assignment and activation of the transponder code; the assigned code and altitude reporting shall be activated at all times.
- 12.3.3 Establish communication with MMCV TWR for identification and instructions.
- 12.3.4 Upon leaving MMCV TWR frequency and in accordance with ATC instructions, maintain listening watch on the frequency designated by ATS until 80 NM from the aerodrome or the limit of communications.
- 12.3.5 En-route aircraft requiring to climb above the published maximum VFR altitudes shall request authorization from MMCV TWR on frequency 118.2 MHz.

12.4 Rotary-Wing Aircraft

- 12.4.1 In addition to the provisions of paragraphs 12.2.1 through 12.2.4:
- 12.4.2 Arriving or departing helicopters shall avoid overflying commercial and general aviation aprons, military installations, other aircraft, fuel storage areas, etc. Takeoff and landing shall be conducted within the trajectories established for the aerodrome, using the taxiway or runway in use.
- 12.4.3 Helicopters operating within the MMCV CTR shall:
 - a) Report position and intentions on MMCV TWR frequency 118.2 MHz.
 - b) Be equipped, as a minimum, with a Mode C and/or Mode S transponder.
 - c) For identification purposes, maintain the transponder ON in Mode C throughout the entire operation, from engine start until engine shutdown.

13.VFR Arrival and Departure Routes

13.1 To indicate each of the VFR Routes, radiotelephony shall refer to them by their identifier. Example:
Visual Route PRESA.

13.2 Bidirectional routes for fixed-wing and rotary-wing aircraft:

| IDENTIFIER | ROUTE |
|--------------------|--|
| ÉBANO | MMCV – ÉBANO |
| PADILLA | MMCV – PARQUE EÓLICO MESA – PADILLA |
| PARQUE EÓLICO MESA | MMCV—PARQUE EÓLICO MESA |
| PUENTE FERROCARRIL | MMCV – TORRE BICENTENARIO – PUENTE FERROCARRIL |
| SAN VICENTE | MMCV – CINCO DE FEBRERO – SAN VICENTE |

14.Operation at Ciudad Victoria International Airport (MMCV)

14.1 MMCV TWR provides aerodrome control service to all aircraft within the aerodrome traffic circuit based on known or observed traffic conditions.

14.2 Traffic Circuits

14.2.1 All aircraft shall avoid the traffic circuits unless they have authorization from MMCV TWR to join them.

15.Communication Failure — Aircraft with VFR Flight Plan Authorized to MMCV.

15.1 Fixed wing:

15.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of the aerodrome and its destination is MMCV, it shall comply with the provisions of paragraph 3.5 in ENR 1.1 of AIP MEXICO.

15.1.2 Select the transponder code for communication failure (RCF) 7600.

15.1.3 Approach and landing will only be possible on runway 15/33 in accordance with paragraph 14.2 of this procedure unless the aircraft has received instructions to expect a different runway direction.

15.1.4 After landing, vacate the runway completely.

15.1.5 Report its arrival to OSIV and to the AFAC Airport Command Office by the quickest means possible.

16. Procedure for Aircraft Assisting Emergencies.

- 16.1 An Emergency Area is defined as that portion of airspace established by the Aeronautical Authority in which aircraft participate in rescue, search and salvage operations. This area extends from the surface up to 500 FT and a horizontal radius of 2 NM from the point where the emergency is occurring.
- 16.2 Authorization to enter and assist within an Emergency Area shall be coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.45 MHz or on the frequency assigned for this purpose in accordance with the NOTAM issued.
- 16.3 Commencement and termination of operations within an Emergency Area shall be conducted on CTAF frequency 122.45 MHz.
- 16.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
 - 16.4.1 Prior to entering the Emergency Area, report position and intentions on CTAF or the assigned frequency and determine the position and altitude of other traffic in the area.
 - 16.4.2 Fly 360-degree orbits around the emergency point with right turns at a distance not less than 1 NM.
 - 16.4.3 Except for takeoff or landing, maintain an altitude not less than 500 FT above the area.
- 16.5 Aircraft not engaged in rescue, search and salvage, and/or surveillance activities intending to overfly the Emergency Area shall do so with right turns at an altitude not less than 800 FT, provided AFAC authorization has been obtained.

17. Flight Planning

- 17.1 Any Concessionaire, Permit Holder or Air Operator operating or intending to operate within the airspace of the United Mexican States shall submit, for approval by the Aeronautical Authority prior to flight, a flight plan in the form and content specified in the AIP Mexico and applicable regulations.
- 17.2 The validity of FPL flight plans is 1 hour 30 minutes, counted from the ETD indicated in the flight plan.
- 17.3 To maintain the validity of the filed FPL, any change shall be notified to the Aeronautical Authority and ATS before expiration of the validity period.
- 17.4 If the flight does not commence within the validity period, ATS shall automatically cancel the flight plan and a new flight plan shall be filed prior to departure.
- 17.5 When requesting an extension of the flight plan, obtain the meteorological and operational information corresponding to the new ETD.
- 17.6 When modification of the route or destination is required, authorization shall be requested on MMCV TWR frequency 118.2 MHz or MMCV APP frequency 125.42 MHz, as applicable.

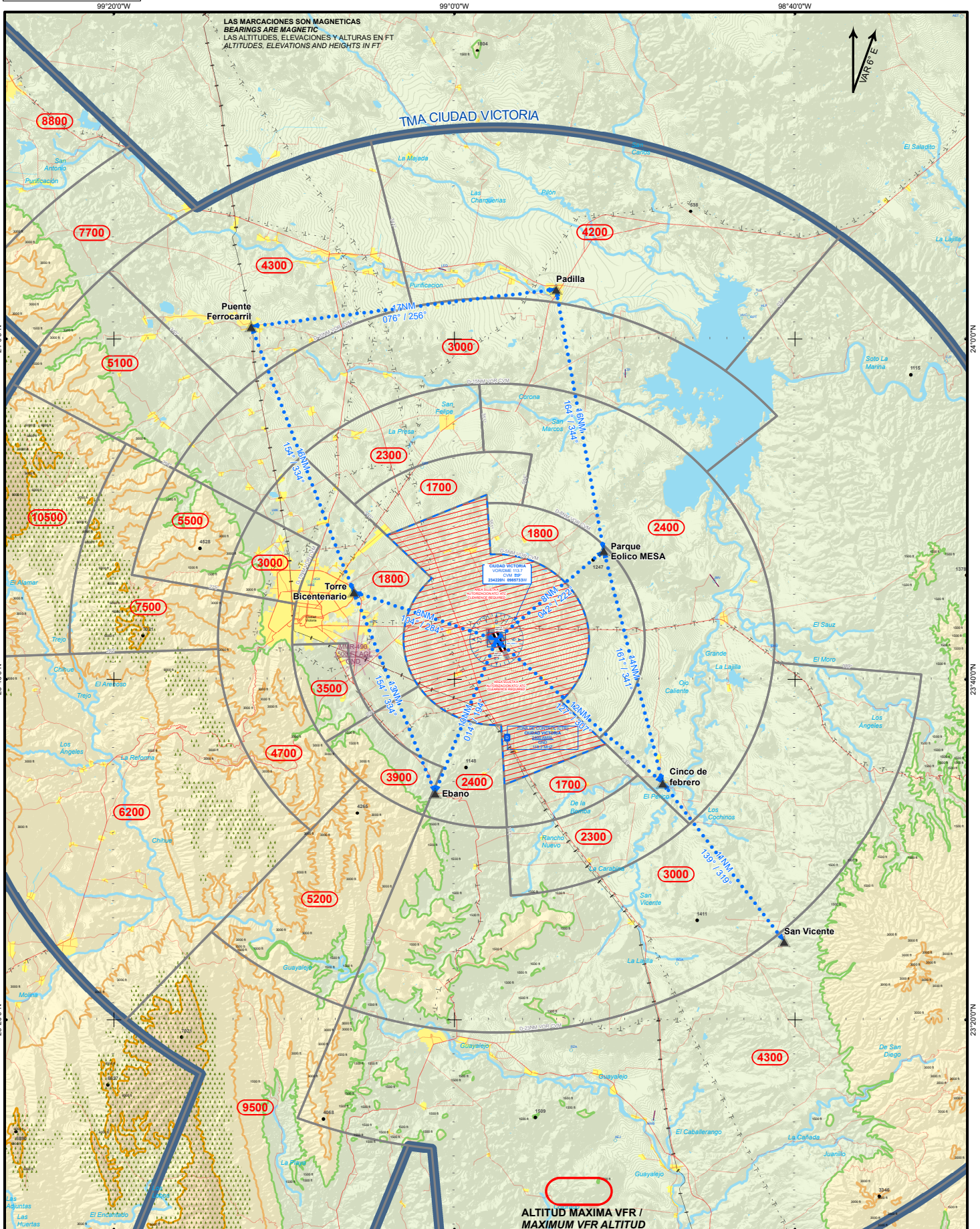
CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL
VISUAL APPROACH CHART

ALTITUD DE TRANSICIÓN
 Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES
 Communications

TWR 118.2
 APP 125.42
 FPQ 122.45

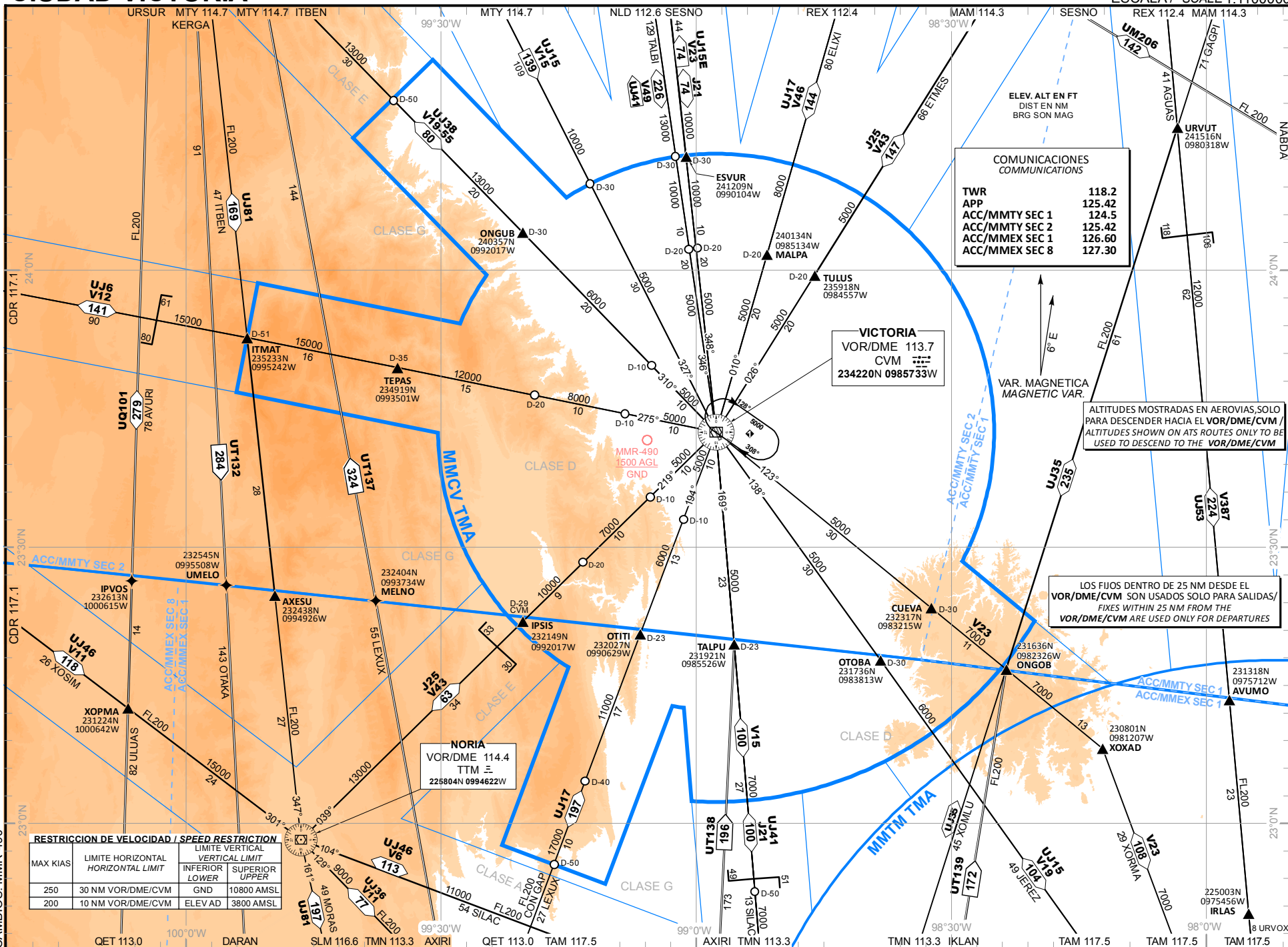
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
 AD ELEV 761 FT



CIUDAD VICTORIA



ESCALA / SCALE 1:1100000

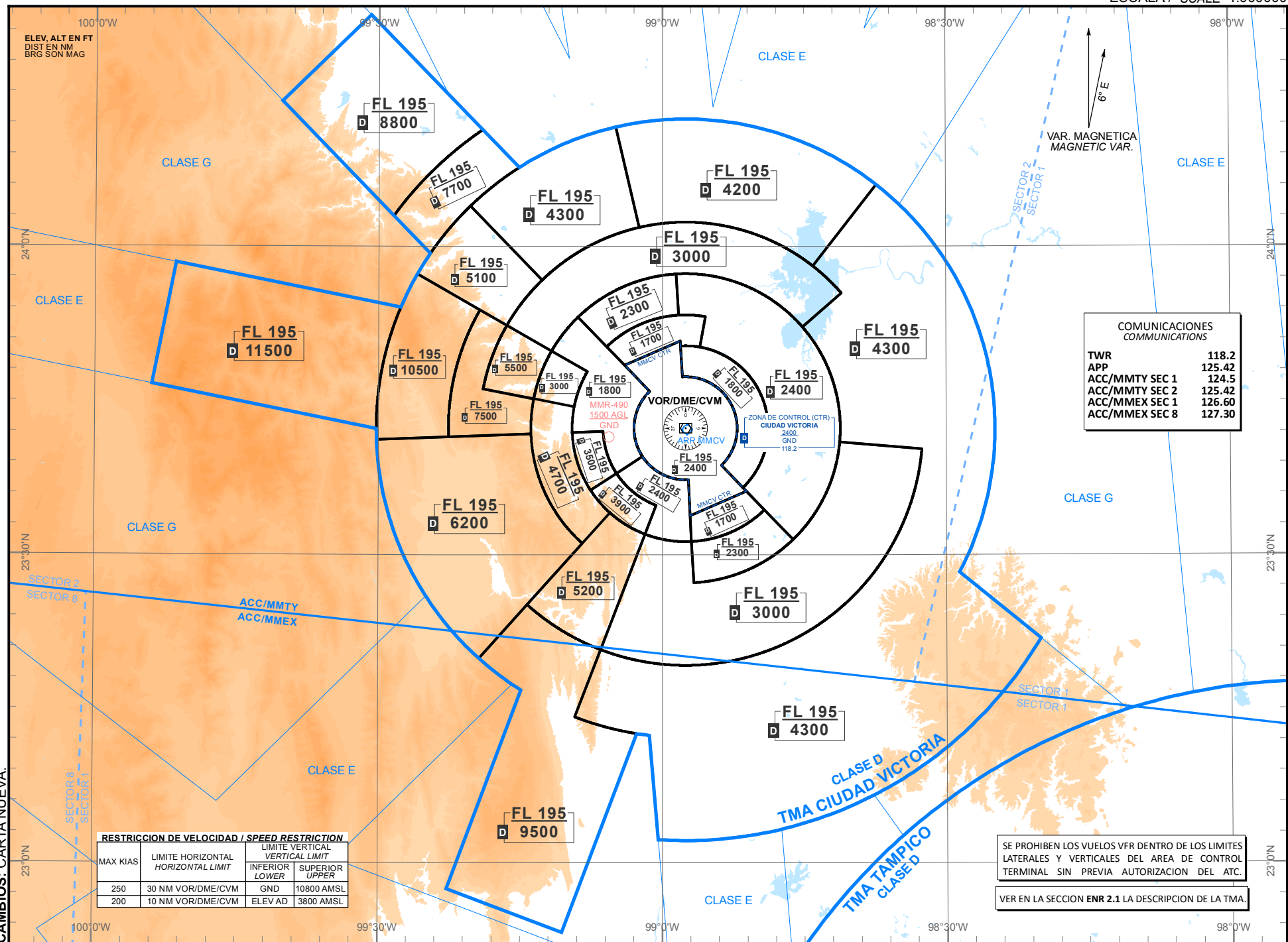


CAMBIOS: MMR-490

CIUDAD VICTORIA



ESCALA / SCALE 1:900000



CAMBIOS: CARTA NUEVA.

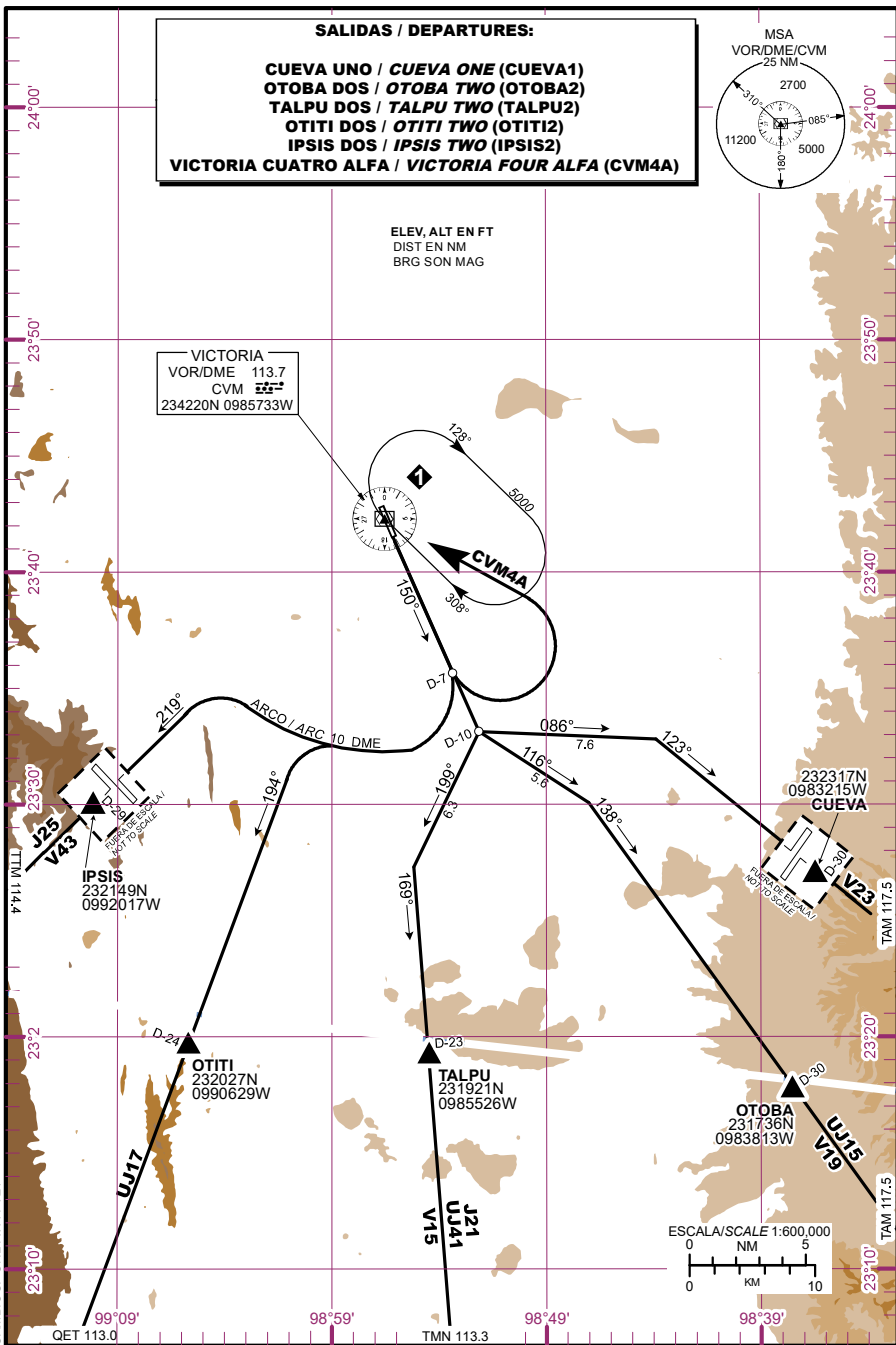
CARTA DE SALIDA
 NORMALIZADA VUELO
 POR INSTRUMENTOS
 STANDARD DEPARTURE CHART
 INSTRUMENT
 (SID)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
 VAR 6° E

ALTITUD DE TRANSICION
 TRANSITION ALTITUDE
 18500

CIUDAD VICTORIA
 AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
 GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
RWY 15



CAMBIOS. CNL. AMV: V21

31-OCT-2024 AMDT AIRAC 11/24

SICT-AFAC-SENEAM

MMCV-SID-1

SALIDAS PISTA 15:

SALIDA: CUEVA UNO (CUEVA1)
 ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-10**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
RUMBO 086° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
123° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **CUEVA** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: OTOBA DOS (OTOBA2)
 ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-10**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
RUMBO 116° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
138° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **OTOBA** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: TALPU DOS (TALPU2)
 ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-10**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
RUMBO 199° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
169° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **TALPU** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDAS: OTITI DOS (OTITI2)
IPSIS DOS (IPSIS2)
 ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-7**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
ARCO 10 DME HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
 CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CVM** HACIA
 LOS FIJOS RESPECTIVOS **OTITI** O **IPSIS** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

LAS SALIDAS **OTITI** E **IPSIS** REQUIEREN UN
 GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **300 FT/NM**
 HASTA ALCANZAR **9000 FT**

DEPARTURES RWY 15:

DEPARTURE: CUEVA ONE (CUEVA1)
 CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-10 CVM**, THEN
 TURN **LEFT** AND PROCEED ON A **086° HEADING**,
 TO INTERCEPT **CVM R-123°** TO **CUEVA** AND
 CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
 INSTRUCTIONS

DEPARTURE: OTOBA TWO (OTOBA2)
 CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-10 CVM**, THEN
 TURN **LEFT** AND PROCEED ON A **116° HEADING**,
 TO INTERCEPT **CVM R-138°** TO **OTOBA** AND
 CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
 INSTRUCTIONS

DEPARTURE: TALPU TWO (TALPU2)
 CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-10 CVM**, THEN
 TURN **RIGHT** AND PROCEED ON A **199°**
HEADING, TO INTERCEPT **CVM R-169°** TO **TALPU**
 AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR
 ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURES: OTITI TWO (OTITI2)
IPSIS TWO (IPSIS2)
 CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-7 CVM**, THEN TURN
RIGHT AND PROCEED ON THE **CVM 10 DME**
ARC TO INTERCEPT THE CORRESPONDING
RADIAL FROM **VOR/DME/CVM** TO **OTITI** OR **IPSIS**
 AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR
 ATC INSTRUCTIONS

SID's **OTITI** AND **IPSIS** REQUIRE A MINIMUM
 CLIMB GRADIENT OF **300 FT/NM** UNTIL
 CROSSING **9000 FT**

REGIMEN DE ASCENSO/ RATE OF CLIMB

***PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT**

| | | | | | | | |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| *PDG VEL (GS) KTS | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
| 4.93% (FT/MIN) | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 |

SALIDA: VICTORIA CUATRO ALFA (CVM4A)

ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 2000 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CVM** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: VICTORIA FOUR ALFA (CVM4A)

CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-7 CVM (OR 2000 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CVM** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/CVM:

(1) MINIMUM CROSSING ALTITUDE AT VOR/DME/CVM:

| | | | | |
|------|-------|---------|-------------|-------|
| A/TO | REX | V-46 | UJ-17 | 4000 |
| A/TO | MAM | V-43 | J-25 | 4000 |
| A/TO | TAM | V-23 | | 4000 |
| A/TO | TAM | V-19 | UJ-15 | 4000 |
| A/TO | TMN | V-15 | UJ-41, J-21 | 4000 |
| A/TO | QET | | UJ-17 | 6000 |
| A/TO | TTM | V-43 | J-25 | 7000 |
| A/TO | CDR | V-12 | UJ-6 | 10500 |
| A/TO | ITBEN | V-19-55 | UJ-38 | 4300 |
| A/TO | NLD | V-49 | UJ-41 | 2600 |
| A/TO | MTY | V-23 | J-21, UJ15E | 2600 |

SALIDAS PISTA 33:

SALIDA: TEPAS DOS (TEPAS2)
 ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-7**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
ARCO 10 DME HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
275° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **TEPAS** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

ESTA SALIDA REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO
 DE ASCENSO DE **350 FT/NM** HASTA ALCANZAR
14000 FT

DEPARTURES RWY 33:

DEPARTURE: TEPAS TWO (TEPAS2)
 CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-7 CVM**, THEN TURN
LEFT AND PROCEED ON THE **CVM 10 DME ARC**
 TO INTERCEPT **CVM R-275°** TO **TEPAS** AND
 CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
 INSTRUCTIONS

THIS SID REQUIRES A MINIMUM CLIMB
 GRADIENT OF **350 FT/NM** UNTIL CROSSING
14000 FT

REGIMEN DE ASCENSO/ RATE OF CLIMB

***PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT**

| *PDG VEL (GS) KTS | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 5.76% (FT/MIN) | 467 | 583 | 700 | 817 | 933 | 1050 | 1167 |

SALIDA: ONGUB UNO (ONGUB1)
 ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-10**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
RUMBO 282° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
310° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **ONGUB** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: ONGUB ONE (ONGUB1)
 CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-10 CVM**, THEN
 TURN **LEFT** AND PROCEED ON **282° HEADING**,
 TO INTERCEPT **CVM R-310°** TO **ONGUB** AND
 CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
 INSTRUCTIONS

SALIDA: ESVUR UNO (ESVUR1)
 ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-10**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
RUMBO 016° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
348° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **ESVUR** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: ESVUR ONE (ESVUR1)
 CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-10 CVM**, THEN
 TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **016° HEADING**,
 TO INTERCEPT **CVM R-348°** TO **ESVUR** AND
 CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
 INSTRUCTIONS

**SALIDAS: MALPA DOS (MALPA2)
 TULUS DOS (TULUS2)**
 ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-7**,
 EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
ARCO 10 DME HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
 CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CVM** HACIA
 LOS FIJOS RESPECTIVOS **MALPA** O **TULUS** Y
 CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
 INSTRUCCIONES DEL ATC

**DEPARTURES: MALPA TWO (MALPA2)
 TULUS TWO (TULUS2)**
 CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-7 CVM**, THEN TURN
RIGHT AND PROCEED ON THE **CVM 10 DME**
ARC TO INTERCEPT THE CORRESPONDING
RADIAL FROM **VOR/DME/CVM** TO **MALPA** OR
TULUS AND CONTINUE ON THE ASSIGNED
 ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

SALIDA: VICTORIA CUATRO BRAVO (CVM4B)

ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 2000 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CVM** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: VICTORIA FOUR BRAVO (CVM4B)

CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-7 CVM (OR 2000 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CVM** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

**(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/CVM:
(1) MINIMUM CROSSING ALTITUDE AT VOR/DME/CVM:**

| | | | | | |
|--|------|-------|---------|-------------|-------|
| | A/TO | REX | V-46 | UJ-17 | 4000 |
| | A/TO | MAM | V-43 | J-25 | 4000 |
| | A/TO | TAM | V-23 | | 4000 |
| | A/TO | TAM | V-19 | UJ-15 | 4000 |
| | A/TO | TMN | V-15 | UJ-41, J-21 | 4000 |
| | A/TO | QET | | UJ-17 | 6000 |
| | A/TO | TTM | V-43 | J-25 | 7000 |
| | A/TO | CDR | V-12 | UJ-6 | 10500 |
| | A/TO | ITBEN | V-19-55 | UJ-38 | 4300 |
| | A/TO | NLD | V-49 | UJ-41 | 2600 |
| | A/TO | MTY | V-23 | J-21, UJ15E | 2600 |

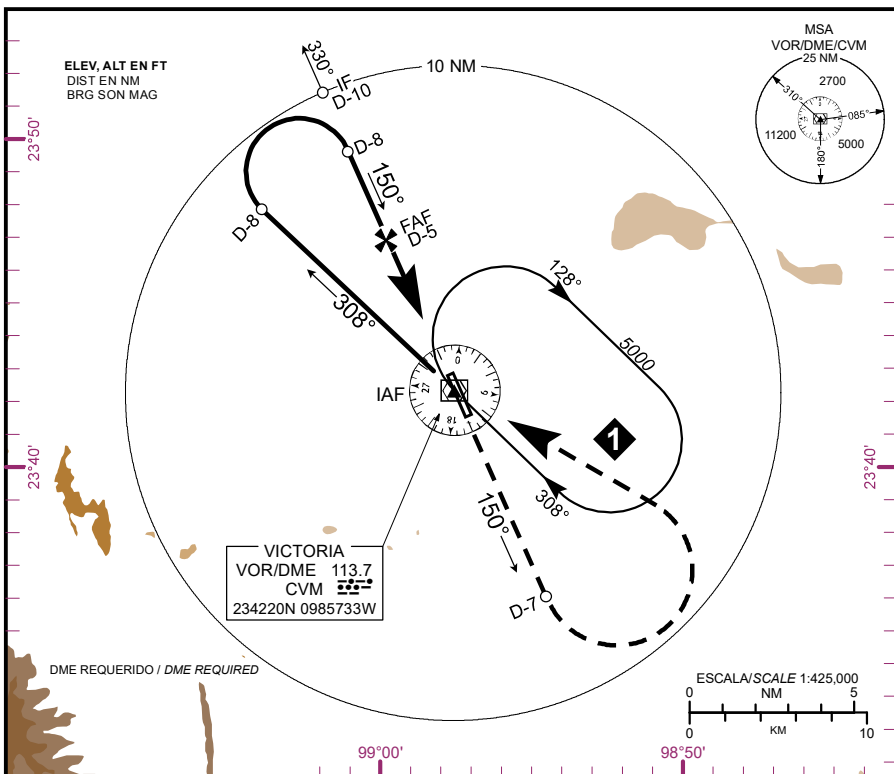
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
VAR 6° E

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

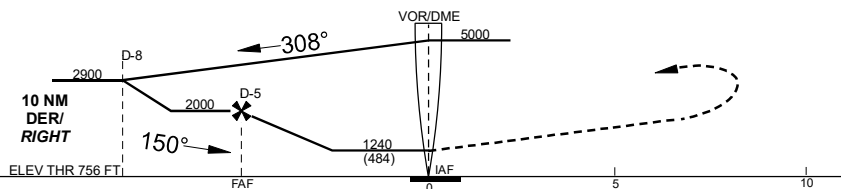
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Z RWY 15



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 150° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-150° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



CAMBIOS - DESIGNADOR PROCEDIMIENTO

| CAT | A | B | C | D |
|---|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| DIRECT OCA (OCH) / 1240 (484) MDA (MDH) | 1 (1600 M) | | 1 1/4 (2000 M) | 1 1/2 (2400 M) |
| CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH) | 1300 (539) -1 (1600 M) | | 1300 (539) -1 1/2 (2400 M) | 1340 (579) -2 (3200 M) |

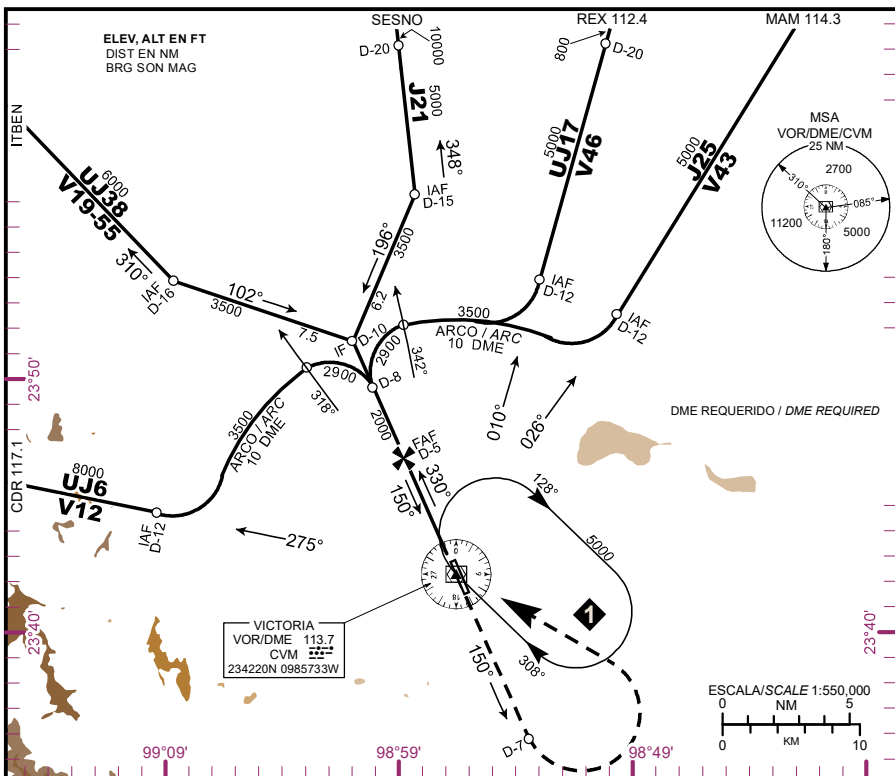
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
VAR 6° E

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

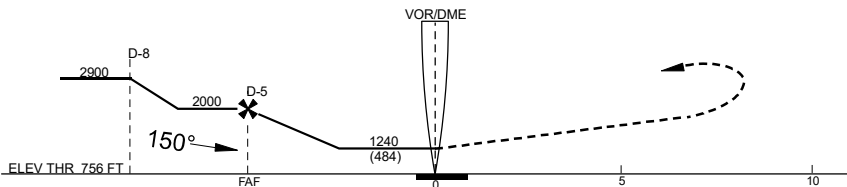
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Y RWY 15



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN **RADIAL 150°** HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CVM** HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA **CVM VOR R-150°** TO **D-7**, THEN **TURN LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CVM** AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1240 (484) | 1 (1600 M) | | 1 1/4 (2000 M) | 1 1/2 (2400 M) |
| CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH) | 1300 (539) -1 (1600 M) | | 1300 (539) -1 1/2 (2400 M) | 1340 (579) -2 (3200 M) |

CAMBIOS: CNL AWY-V21

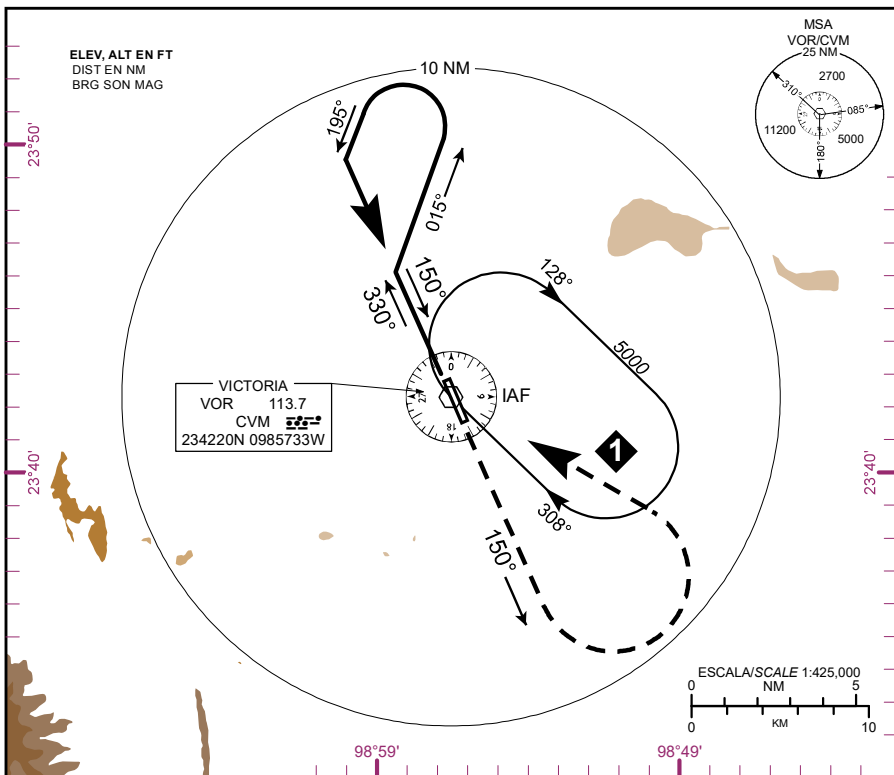
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
VAR 6° E

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

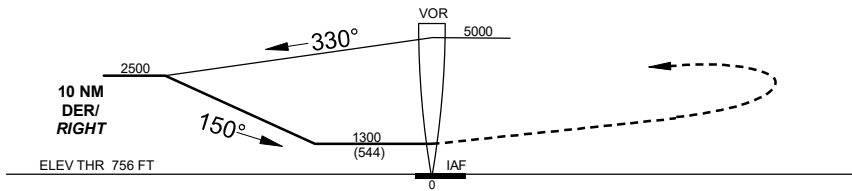
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR X RWY 15



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 150°, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-150°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1300 (544) | 1 (1600 M) | | 1 1/2 (2400 M) | 1 3/4 (2800 M) |
| CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH) | 1300 (539) -1 (1600 M) | | 1300 (539) -1 1/2 (2400 M) | 1340 (579) -2 (3200 M) |

APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE MAPT
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAPT

| VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|
| MIN:SEC | 5:15 | 4:12 | 3:30 | 3:00 | 2:38 | 2:20 | 2:06 |

CAMBIOS - DESIGNADOR CARTA, PROCEDIMIENTO

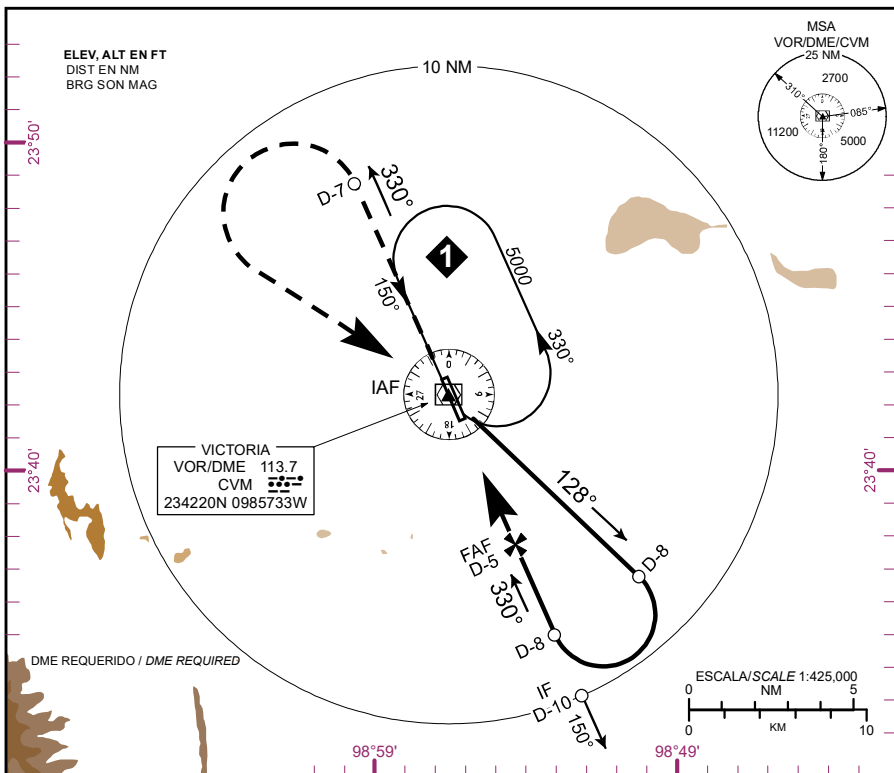
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
VAR 6° E

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

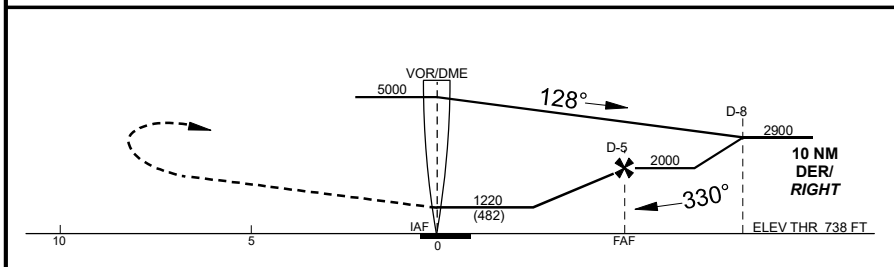
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Z RWY 33



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 330° HASTA D-7. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-330° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1220 (482) | 1 (1600 M) | | 1 1/4 (2000 M) | 1 1/2 (2400 M) |
| CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH) | 1300 (539) -1 (1600 M) | | 1300 (539) -1 1/2 (2400 M) | 1340 (579) -2 (3200 M) |

CAMBIOS - DESIGNADOR PROCEDIMIENTO

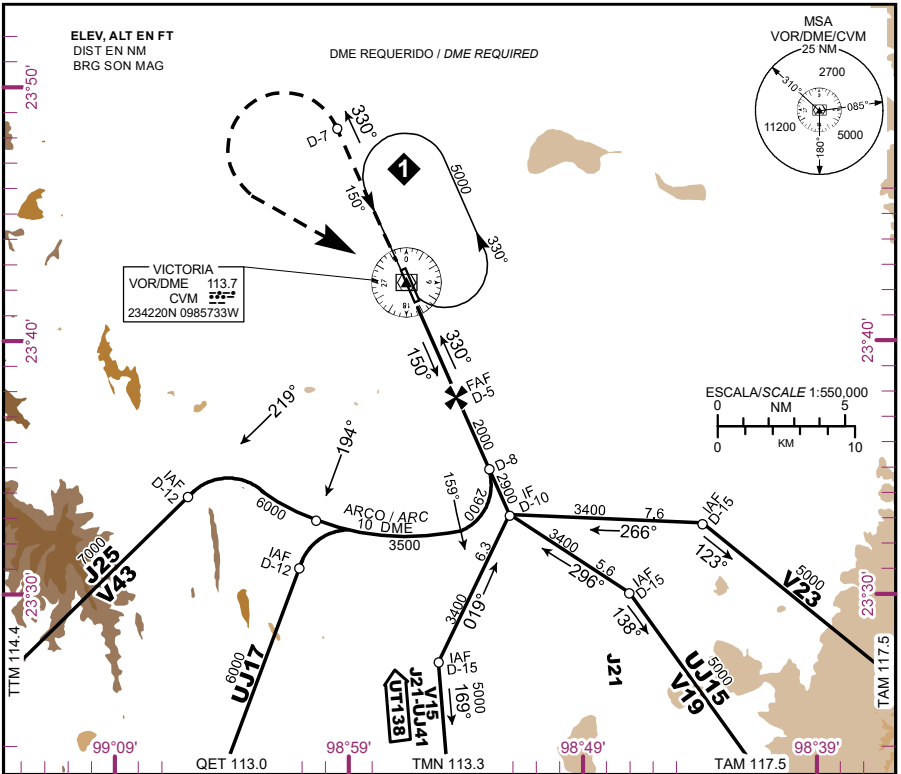
CARTA DE APROXIMACION
 POR INSTRUMENTOS
 INSTRUMENT
 APPROACH CHART
 (IAC)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
 VAR 6° E

CIUDAD VICTORIA
 AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
 GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Y RWY 33

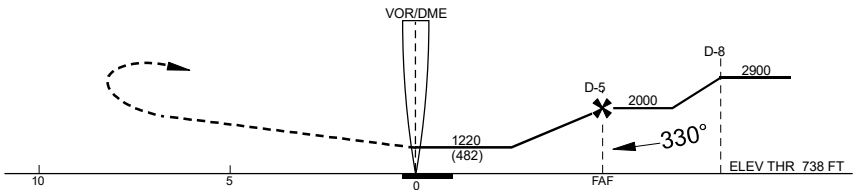
ALTITUD DE TRANSICION
 TRANSITION ALTITUDE
 18500



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 330° HASTA D-7. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-330° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1220 (482) | 1 (1600 M) | | 1 1/4 (2000 M) | 1 1/2 (2400 M) |
| CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH) | 1300 (539) -1 (1600 M) | | 1300 (539) -1 1/2 (2400 M) | 1340 (579) -2 (3200 M) |

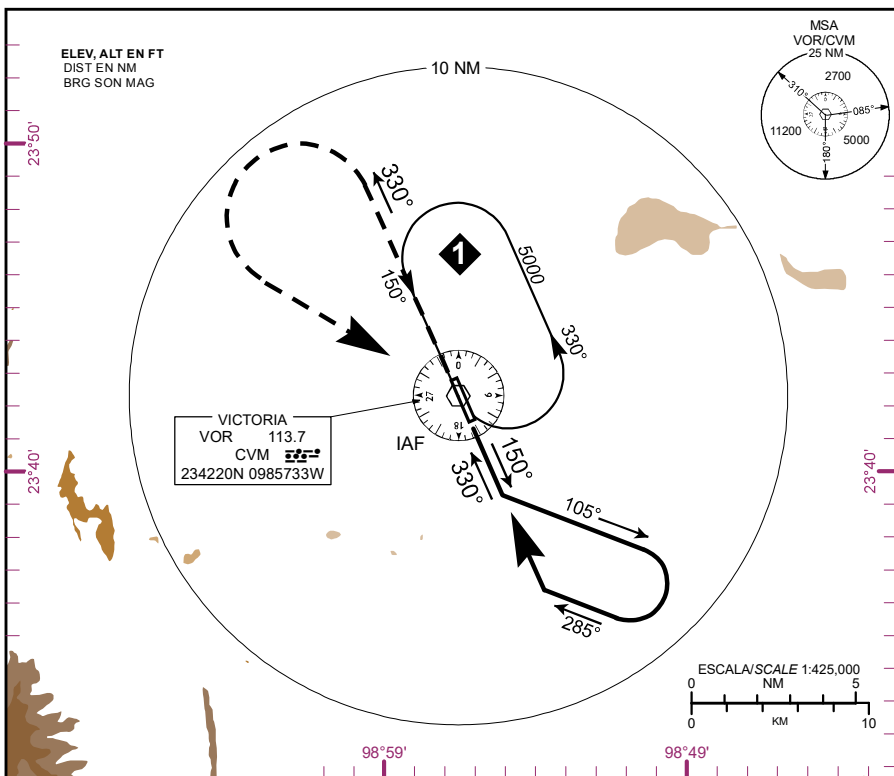
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

| | |
|-----|--------|
| TWR | 118.2 |
| APP | 125.42 |

ELEV AD 761 FT
VAR 6° E

CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR X RWY 33

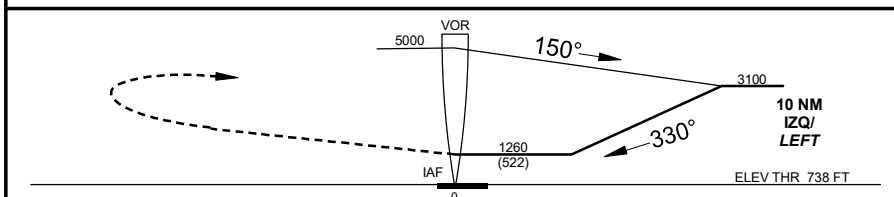
ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 330°, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-330°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



| CAT | A | B | C | D |
|--|---------------|----------|----------------------------|------------------------|
| DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1280 (822) | 1 | (1600 M) | 1 1/2 (2400 M) | 1 3/4 (2800 M) |
| CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH) | 1300 (539) -1 | (1600 M) | 1300 (539) -1 1/2 (2400 M) | 1340 (579) -2 (3200 M) |

APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE MAPt
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAPt

| VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|
| MIN:SEC | 5:15 | 4:12 | 3:30 | 3:00 | 2:38 | 2:20 | 2:06 |

CAMBIOS: DESIGNADOR PROCEDIMIENTO