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

Todas las aeronaves que operen con plan de vuelo VFR dentro de la MMSD TMA y/o MMSL CTR, deben observar los procedimientos que aquí se establecen, así como las altitudes y rutas VFR de salida y llegada descritas en la Carta de Aproximación Visual.

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Área de Control Terminal San José del Cabo (MMSD TMA). – Clase D
- 1.2 Zona de Control San Lucas (MMSL CTR). – Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto/Aeródromo

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro de la MMSL CTR salvo que exista autorización expresa de MMSL TWR para ingresar a este espacio aéreo.
- 2.2 Las dimensiones de la MMSL CTR se describe 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 3 050 M (10 000 FT) AMSL
 - b) 5 KM (3 SM) por debajo de 3 050 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 Las altitudes indicadas para cada sector en la carta de aproximación visual delimitan el espacio aéreo controlado; por lo tanto, cualquier vuelo VFR por encima de dichas altitudes requiere autorización previa del ATC correspondiente.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMSL TWR para volar en la zona de control señalada en la Carta de Aproximación 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 MMSL TWR en la frecuencia 118.60 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 MMSL.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDO) que aterricen o despeguen en MMSL 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. Las aeronaves en vuelo que operen sin radiocomunicación en las inmediaciones de MMSL y tengan un aeropuerto de destino diferente, deberán circunnavegar el aeropuerto fuera de 15 NM del ARP MMSL. y activar el transponder con el código 7600 durante todo el vuelo.
- 6.7 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas y prohibidas denominadas como MMR y MMP.
- 6.8 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas 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 MMSL CTR están descritas en la sección AD 2.17 Datos relacionados al Aeropuerto MMSL.

8. Procedimientos de vuelo VFR.

- 8.1 Los vuelos que requieran penetrar la MMSD TMA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de San José Aproximación (MMSD APP) en 120.9 MHZ antes de penetrar el espacio o altitud solicitada, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.2 Todas las aeronaves con Plan de Vuelo VFR que requieran sobrevolar o cruzar las rutas publicadas dentro de la MMSL CTR, deberán establecer contacto con MMSL TWR en 118.6 MHZ.

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 Los vuelos VFR que deseen penetrar en la TMA SAN JOSE DEL CABO notificarán su posición e intenciones, tan pronto sea posible, en la frecuencia 120.90 MHZ de MMSD APP, al aproximarse para sobrevolar el primer punto de entrada o a 30 NM del ARP MMSL.
- 10.2 Todas las aeronaves con plan de vuelo VFR que requieran operar en la TMA SAN JOSE DEL CABO, deberán mantener comunicación constante con la dependencia ATC correspondiente, hasta recibir autorización para hacer un cambio de frecuencia.
- 10.3 Todos los vuelos VFR que operen dentro de la TMA SAN JOSE DEL CABO con destino a MMSL sintonizarán las frecuencias del Servicio Automático de Información Terminal (ATIS) MMSL en 127.0 MHZ y ajustarán su altímetro al valor QNH vigente.
- 10.4 Todas las aeronaves que vuelen dentro de un radio de 15 NM del ARP MMSL a 3500 FT o inferior deben mantener comunicación con MMSL TWR en la frecuencia 118.6 MHZ, y las aeronaves de salida permanecerán en comunicación en esta frecuencia hasta recibir autorización para abandonarla.
- 10.5 Todas las aeronaves que operen conforme a las Reglas de Vuelos Visual (VFR), deben utilizar la frecuencia 122.5 MHZ (CTAF), para que se realice el monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo. Para aeronaves VFR operando en las áreas metropolitanas de SAN LUCAS (fuera de la CTR MMSL), también deben utilizar la frecuencia 122.5 MHZ.

11. Puntos de Notificación Visual.

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMSL	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
ARCO	142°	5	22 52 34	109 53 40
BIFURCACION AUTOPISTA	048°	12.9	23 04 16	109 44 50
CASETA AUTOPISTA	034°	16.3	23 09 01	109 44 26
DIAMANTE	207°	4	22 53 39	109 58 52
EL TULE	102°	6	22 54 53	109 50 16
ESTERO	059°	15.5	23 03 01	109 40 53
MIGRIÑO	298°	10	23 02 50	110 05 09
PALMILLA	062°	12.2	23 01 08	109 44 00
PUENTE AUTOPISTA	055°	2.8	22 58 13	109 53 40
TODOS SANTOS	324°	34	23 27 03	110 13 44

12. Rutas VFR de Llegada/Salida.

- 12.1 Las aeronaves VFR que requieran penetrar la TMA MMSD o la CTR MMSL deberán contar con el equipo de radionavegación apropiado para operar en el área.
- 12.2 Para indicar cada una de las Rutas VFR se deberá referir, en radiotelefonía, por su identificador. Ejemplo: Ruta Visual AUTOPISTA, etc.
- 12.3 Rutas bidireccionales aeronaves ALA FIJA y ROTATIVA

IDENTIFICADOR	RUTAS VFR MMSL – MMSD
AUTOPISTA	CASETA AUTOPISTA – BIFURCACIÓN AUTOPISTA – PUENTE AUTOPISTA
COSTERA	ESTERO – PALMILLA – EL TULE – ARCO

13. Operación en el Aeropuerto Internacional MMSL.

- 13.1 MMSL 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.
- 13.2 La frecuencia 118.6 MHZ proporciona el servicio de información al tránsito dentro de la Zona de Control (CTR) MMSL con base en las condiciones de tránsito conocidas u observadas.
- 13.3 Circuitos de tránsito
- 13.3.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMSL TWR para integrarse a ellos y efectuando las piernas conforme con lo siguiente:
- RWY 11: Circuito de tránsito por la izquierda / derecha.
 - RWY 29: Circuito de tránsito por la derecha / izquierda.

14. Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado a MMSL.

- 14.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto MMSL 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.
- 14.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 14.3 Tratará de establecer comunicación vía telefónica con OSIV MMSL al teléfono 624 124 5085 de no ser posible, proceder de la siguiente manera
- 14.3.1 Volar en la medida de lo posible de acuerdo a las rutas publicadas.
- 14.3.2 Volar al punto DIAMANTE de acuerdo a la procedencia sin cruzar el aeródromo y mantenerse en 360 para observar el tráfico en las inmediaciones.
- 14.3.3 Cuando se aseguren que los circuitos están libres interceptar tramo a favor del viento y realizar alabeos a través de torre para esperar señales luminosas.
- 14.3.4 Al recibir la señal luminosa para incorporarse al circuito (verde de destellos), deberá de establecerse en circuito de tránsito de acuerdo a la observación de los conos de viento o cualquier indicador de dirección de viento disponible, observar el tránsito del aeródromo y una última señal luminosa de la Torre de Control para aterrizar (verde fija).
- 14.3.5 La aproximación y el aterrizaje, solo será posible en la pista 11 acorde al punto 13.3 del presente procedimiento a menos que la aeronave haya recibido instrucciones para esperar otro sentido.
- 14.3.6 Una vez en plataforma deberá dirigirse a la comandancia de la AFAC del aeropuerto para reportar su llegada y falla de comunicaciones.

15. Procedimiento para aeronaves en asistencia de emergencias.

- 15.1 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.
- 15.2 Las autorizaciones para entrar en apoyo a un Área de Emergencia, se coordinan a través de la Autoridad Aeronáutica en la frecuencia CTAF 122.5 MHZ o la indicada en el NOTAM emitido para este fin.
- 15.3 El inicio y terminación de las operaciones en un Área de Emergencia se hará a través de la frecuencia CTAF 122.5 MHZ.
- 15.4 Las aeronaves que operen dentro de un Área de Emergencia deberán:

- 15.4.1 Antes de penetrar el Área de Emergencia; reportar en la frecuencia CTAF 122.5 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitos en el área.
- 15.4.2 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
- 15.4.3 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 15.4.4 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.

16.Planeación de los vuelos.

- 16.1 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.
- 16.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 16.3 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 MMSL TWR, el cambio deberá notificarse en la frecuencia 118.6 MHZ, antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido.
- 16.4 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.
- 16.5 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente al nuevo ETD.
- 16.6 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino durante el vuelo dentro de la zona de control, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMSL TWR. Fuera de la CTR de MMSL deberá notificar dicha modificación en la frecuencia ATS en la que se encuentre siendo controlado.

RULES AND OPERATING PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE MMSD TMA AND MMSL CTR

All aircraft operating under a VFR flight plan within the MMSD TMA and/or MMSL CTR shall comply with the procedures established herein, as well as the VFR arrival and departure altitudes and routes depicted on the Visual Approach Chart.

1. Airspace

- 1.1 San José del Cabo Terminal Control Area (MMSD TMA) – Class D
- 1.2 San Lucas Control Zone (MMSL CTR) – Class D

2. Airport/Aerodrome Restricted Area

- 2.1 VFR flight within the MMSL CTR is restricted unless expressly authorized by MMSL TWR to enter this airspace.
- 2.2 The dimensions of the MMSL 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 — Classification of ATS Airspace Class “D”.

5. Service Provided

- 5.1 Services provided to VFR flights are in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.5, CLASS “D”.

6. Restrictions

- 6.1 The altitudes indicated for each sector on the visual approach chart delimit the controlled airspace; therefore, any VFR flight above those altitudes requires prior authorization from the appropriate ATC unit.
- 6.2 Prior authorization from MMSL TWR is required to fly within the control zone indicated 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 for such purposes. If a specific area is required, notify MMSL TWR on frequency 118.6 MHz on first contact.
- 6.4 The operation of airships, balloons, gliders, and ultralights is not permitted without authorization from the aeronautical authority and prior coordination with ATC to operate in specific areas, as well as issuance of the corresponding NOTAM.
- 6.5 RPAS operations shall comply with Mexican Official Standard NOM-107-SCT3-2019, which establishes requirements to operate a remotely piloted aircraft system (RPAS) in Mexican airspace; and shall have AFAC authorization and prior coordination with ATC to operate in areas near MMSL.
- 6.6 NORDO flights departing or landing at MMSL shall comply with subsection 3.3 "Signals for Aerodrome Traffic" contained in section ENR 1.1 GENERAL RULES AND PROCEDURES. Aircraft operating without radio in the vicinity of MMSL and destined for another aerodrome shall circumnavigate the aerodrome outside 15 NM from the MMSL ARP and set transponder code 7600 for the entire flight.
- 6.7 It is the pilot's responsibility to verify the status of restricted and prohibited areas designated MMR and MMP.
- 6.8 It is the pilot's responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas.
- 6.9 Flight within areas defined as "Navigation Alerts" is prohibited (see ENR 5.1).

7. Control Zone (CTR)

- 7.1 This type of airspace is primarily designated for aircraft that will take off, land, or conduct training at the aerodrome, and they shall comply with ATS provided in Class "D" airspace and local operating procedures for a Class "D" aerodrome. The dimensions of the MMSL CTR are described in section AD 2.17 — Data Related to MMSL Aerodrome.

8. VFR Flight Procedures

- 8.1 Flights requiring penetration of the MMSD TMA while maintaining altitudes higher than those specified on the chart shall report their position and obtain authorization on San José Approach (MMSD APP) frequency 120.9 MHz prior to entering the requested airspace or altitude, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 8.2 All aircraft operating under a VFR Flight Plan that require to overfly or cross the published routes within the MMSL CTR shall establish contact with MMSL TWR on 118.6 MHz.

9. Transponder

- 9.1 All VFR aircraft shall carry a Mode A/C or S transponder and a conspicuity code in accordance with ENR 1.6, or as assigned by ATC, for the entire operation.
- 9.2 All rotorcraft shall have a Mode 3 A/C or Mode S transponder on board and set code 1500, or as assigned by ATC, for the entire flight.

10. Communications

- 10.1 VFR flights intending to enter the SAN JOSÉ DEL CABO TMA shall report their position and intentions as soon as practicable on MMSD APP frequency 120.90 MHz when approaching to overfly the first entry point or at 30 NM from the MMSL ARP.
- 10.2 All aircraft with a VFR flight plan requiring operations in the SAN JOSÉ DEL CABO TMA shall maintain continuous communication with the appropriate ATC unit until authorized to change frequency.
- 10.3 All VFR flights operating within the SAN JOSÉ DEL CABO TMA with destination MMSL shall monitor MMSL ATIS frequency 127.0 MHz and set their altimeter to the current QNH.
- 10.4 All aircraft flying within a 15 NM radius of the MMSL ARP at 3 500 FT or below shall maintain communication with MMSL TWR on 118.6 MHz; departing aircraft shall remain on this frequency until authorized to leave it.
- 10.5 All aircraft operating under Visual Flight Rules (VFR) shall use frequency 122.5 MHz (CTAF) to enable monitoring and information exchange among pilots in flight. For VFR aircraft operating in the SAN LUCAS metropolitan areas (outside the MMSL CTR), frequency 122.5 MHz shall also be used.

11. Visual Reporting Points

DESIGNATION	AZIMUTH ARP/MMSL	DISTANCE (NM)	COORDINATES	
			LAT (N)	LONG (W)
ARCO	142°	5	22 52 34	109 53 40
BIFURCACION AUTOPISTA	048°	12.9	23 04 16	109 44 50
CASETA AUTOPISTA	034°	16.3	23 09 01	109 44 26
DIAMANTE	207°	4	22 53 39	109 58 52
EL TULE	102°	6	22 54 53	109 50 16
ESTERO	059°	15.5	23 03 01	109 40 53
MIGRIÑO	298°	10	23 02 50	110 05 09
PALMILLA	062°	12.2	23 01 08	109 44 00
PUENTE AUTOPISTA	055°	2.8	22 58 13	109 53 40
TODOS SANTOS	324°	34	23 27 03	110 13 44

12. VFR Arrival/Departure Routes

- 12.1 VFR aircraft requiring penetration of the MMSD TMA or MMSD CTR shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 12.2 Each VFR route shall be referred to on the radio by its identifier. Example: Visual Route AUTOPISTA, etc.
- 12.3 Bidirectional Routes for Fixed-Wing and Rotary-Wing Aircraft

IDENTIFIER	VFR ROUTES MMSL – MMSD
AUTOPISTA	CASETA AUTOPISTA – BIFURCACIÓN AUTOPISTA – PUENTE AUTOPISTA
COSTERA	ESTERO – PALMILLA – EL TULE – ARCO

13. Operation at MMSD International Airport

- 13.1 MMSL TWR provides aerodrome control service to all aircraft within the aerodrome traffic circuit based on known or observed traffic conditions.
- 13.2 Frequency 118.6 MHz provides flight information service within the MMSL Control Zone (CTR) based on known or observed traffic conditions.
- 13.3 Traffic Circuits
- 13.3.1 All aircraft shall avoid entering traffic circuits unless authorized by MMSL TWR to join them, and shall fly the legs as follows:
- RWY 11: Left-hand / right-hand circuit.
 - RWY 29: Right-hand / left-hand circuit.

14. Communication Failure — VFR Flights Authorized to MMSL

- 14.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of MMSL and MMSL is its destination, it shall comply with AIP MEXICO section ENR 1.1, paragraph 3.5.
- 14.2 Set the transponder code for communication failure (RCF) to 7600.
- 14.3 Attempt to establish communication by telephone with OSIV MMSL at +52-624-124-5085; if not possible, proceed as follows:
- 14.3.1 Fly, as far as practicable, in accordance with the published routes.
- 14.3.2 Proceed to point DIAMANTE according to direction of arrival without overflying the aerodrome, and hold on a 360° to observe traffic in the vicinity.
- 14.3.3 When assured the circuits are clear, intercept downwind and perform wing rocks abeam the tower to await light signals.
- 14.3.4 Upon receiving the light signal to join the circuit (flashing green), establish in the traffic circuit in accordance with wind cones or any available wind direction indicator, observe aerodrome traffic, and await a final steady green from the Control Tower to land.
- 14.3.5 Approach and landing shall only be conducted on RWY 11 in accordance with item 13.3 of this procedure, unless the aircraft has received instructions to expect the opposite runway direction.
- 14.3.6 Once on the apron, proceed to the AFAC Airport Command Office to report arrival and communication failure.

15. Procedure for Aircraft Assisting Emergencies

- 15.1 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 has a horizontal radius of 2 NM from the point where the emergency is taking place. Flight within this area by helicopters for purposes other than those above is not permitted.
- 15.2 Authorizations to enter and assist in an Emergency Area are coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF 122.5 MHz or as indicated in the NOTAM issued for this purpose.
- 15.3 Commencement and termination of operations in an Emergency Area shall be conducted on CTAF 122.5 MHz.
- 15.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
- 15.4.1 Prior to entering, report on CTAF 122.5 MHz or the assigned frequency their position and intentions, and determine the position and altitude of other traffic in the area.
- 15.4.2 Fly 360° orbits around the emergency point with right turns at a distance of not less than 1 NM.
- 15.4.3 Except for takeoff or landing, maintain an altitude of not less than 500 FT above the area.

- 15.4.4 Aircraft not involved in rescue, search and salvage and/or surveillance activities that intend to overfly the emergency area shall do so with right turns at an altitude of not less than 800 FT, provided they have AFAC authorization.

16. Flight Planning

- 16.1 Any Concessionaire, Permit Holder or Air Operator that operates or intends 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 current regulations.
- 16.2 The validity of FPL flight plans is 1 hour 30 minutes from the ETD indicated in the plan.
- 16.3 To keep the filed FPL valid, any change shall be notified to the Aeronautical Authority and ATS. If the plan was filed with MMSL TWR, the change shall be notified on 118.6 MHz before the flight plan validity expires.
- 16.4 If the flight does not commence within the validity period, ATS will automatically cancel the flight plan. A new flight plan shall be filed before departure. Flight plans will remain active provided the new departure time is notified to ATS.
- 16.5 When requesting flight plan extension, obtain meteorological and operational information corresponding to the new ETD.
- 16.6 When route or destination modification is required during flight within the control zone, authorization shall be requested on MMSL TWR frequency. Outside the MMSL CTR, such modification shall be notified on the ATS frequency of the controlling unit. 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 has a horizontal radius of 2 NM from the point where the emergency is taking place. Flight within this area by helicopters for purposes other than those above is not permitted.

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL
VISUAL APPROACH CHART

ALTITUD DE TRANSICION
 Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES Communications	
TWR	118.60
TWR	118.375
APP	120.90
APP	119.25
ATIS	127.00

CABO SAN LUCAS
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

AD ELEV 692 FT



CAMBIOS/CHG : FRECUENCIAS/ FREQ.

ESCALA / scale 1:350,000