
REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA MMVR CTR Y MMVR 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 Veracruz, Zona de Control Veracruz y Zona de Tránsito de Aeródromo Jalapa, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo

- 1.1 Área de Control Terminal MMVR (MMVR TMA). - Clase "D"
- 1.2 Zona de Control MMVR (MMVR CTR). - Clase "D"
- 1.3 Zona de Tránsito de Aeródromo (MMJA ATZ). - Clase "G"

2. Zona de tránsito de Aeródromo (ATZ)

- 2.1 Se establece la MMJA ATZ con el objetivo de crear un área específica publicada únicamente para los tránsitos VFR que despeguen o aterricen en el Aeródromo MMJA con Servicio de Información de Vuelos (AFIS). Por lo tanto, queda prohibido sobrevolar dentro del MMJA ATZ

3. Área Restringida del Aeropuerto MMVR

- 3.1 Se restringe el vuelo VFR dentro del área comprendida por un paralelogramo limitado por los puntos:
 - 3.1.1 Hacia el E dentro del polígono limitado por los puntos P2, P3, P4 y P5.
 - 3.1.2 Hacia el W dentro del polígono limitado por los puntos P1, P8, P7 y P6.Cuyas coordenadas están descritas en el numeral 18 y proyectadas en la Carta de Aproximación Visual de MMVR.

4. Área Restringida del Aeropuerto MMJA ATZ

- 4.1 Únicamente podrán ingresar al ATZ de MMJA los tráficos VFR a circuito de tránsito aéreo toques y despegues, salidas y llegadas. Se prohíbe sobrevolar dentro del ATZ de MMJA

5. Mínimos meteorológicos:

- 5.1 En vuelo:
 - 5.1.1 Distancia de las nubes:
 - a) 1600 M (1 SM) horizontalmente
 - b) 305 M (1 000 FT) verticalmente
 - 5.1.2 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
- 5.2 Dentro o en las inmediaciones del aeropuerto:
 - 5.2.1 Techo de nubes: 457 M (1 500 FT)
 - 5.2.2 Visibilidad: 5 KM (3 SM)
- 5.3 Los vuelos de helicóptero 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:

- 5.3.1 Tener una visibilidad no menor a 1600 M (1 SM), durante el día.
- 5.3.2 Tener una visibilidad no menor a 3200 M (2SM), durante la noche.
- 5.3.3 Estar libre de nubes y con referencia visual al terreno.

6. Separación proporcionada

- 6.1 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" y CLASE "G".

7. Servicio suministrado

- 7.1 El servicio proporcionado a los vuelos VFR es acorde con lo establecido en ENR 1.4 numeral 9.5 CLASE "D" y CLASE "G" para MMJA ATZ.

8. Restricciones

- 8.1 Restringido el vuelo VFR arriba de las altitudes máximas autorizadas, establecidas para cada sector en la carta visual MMVR VAC.
- 8.2 Se ingresará a la Zona de Transito de Aeródromo (ATZ) en el Aeródromo MMJA, señalado en la carta visual, únicamente para despegue o aterrizaje
- 8.3 No se permite sobrevolar dentro de la Zona de Transito del Aeródromo (ATZ) en el Aeródromo (MMJA).
- 8.4 Todo tráfico de llegada VFR dentro de MMJA ATZ deberá interceptar un circuito de tránsito aéreo clase "G"
- 8.5 Queda prohibido sobrevolar en las trayectorias de despegue y aterrizaje de MMJA dentro de 10 NM del ARP de MMJA.
- 8.6 Se requiere contar con autorización previa de los Servicios de Tránsito Aéreo de Veracruz Aproximación (MMVR APP) para ingresar al espacio aéreo controlado del área terminal de Veracruz (MMVR TMA).
- 8.7 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 MMJA y MMVR para operar dentro de las rutas visuales MMJA-MMVR-MMJA.
- 8.8 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDO) que operen dentro de las 5 NM del ARP de MMJA, 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.
- 8.9 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas y prohibidas denominadas como MMR y MMP.
- 8.10 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas temporales.
- 8.11 Queda prohibido volar dentro de las áreas definidas como "Alertas para la Navegación" (Ver ENR 5.1).

9. Procedimientos de vuelo.

- 9.1 Las aeronaves VFR de salida de MMJA y llegada a MMVR o viceversa, deberán planear su vuelo de acuerdo a las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual.
- 9.2 Cuando el origen/destino del vuelo sea otro diferente a la ruta comprendida en el párrafo anterior, las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo de acuerdo a las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual al menos desde 5MN del ARP de MMJA y que está comprendida dentro de la MMVR TMA (Ver límites laterales en ENR-2.1), respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 9.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMVR TMA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de MMVR APP en 120.40 MHZ, antes de penetrar el espacio o altitud solicitada, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 9.4 Todas las aeronaves con Plan de Vuelo VFR que requieran sobrevolar o cruzar las rutas publicadas dentro de la MMVR TMA, deberán establecer contacto con MMVR APP en 120.40 MHZ.
- 9.5 Las aeronaves IFR que sobrevuelen MMVR TMA y pretendan volar directo a MMJA deberán efectuar la cancelación IFR antes de abandonar alguna aerovía dentro de MMVR TMA o debajo de A080 FT en VMC.
- 9.6 Toda aeronave en vuelo VFR que pretenda volar hacia MMJA debe cruzar los puntos de reporte visual 060 FT o inferior

10. Transpondedor

- 10.1 Todas las aeronaves de ala fija deberán contar con equipo transpondedor en Modo 3 A/C o Modo S a bordo y activar en 1200 o el asignado por el ATC durante todo el tiempo de vuelo.
- 10.2 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.

11. Comunicaciones

- 11.1 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMVR TMA a/o por debajo de las altitudes máximas VFR publicadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán mantener comunicación con MMVR APP, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 11.2 Los vuelos con destino a MMJA, que cuenten con autorización previa de la AFAC, notificarán su posición e intenciones a MMJA AFIS en 123.30 MHZ, antes de penetrar las 5 MN del ARP de MMJA.

12. Puntos de Notificación VFR

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMVR	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
CABEZA OLMECA	094°	2.2	19 08 26	096 08 55
CARDEL	317°	17.2	19 22 16	096 22 35
LAGUNA DE SAN JULIÁN	323°	7.8	19 15 20	096 15 42
LAGUNA MANDINGA	135°	10.6	19 00 43	096 03 57
SOLEDAD DE DOBLADO	242°	14.7	19 02 43	096 25 24
SUBESTACIÓN CFE	271°	2.8	19 09 01	096 14 14
TAMSA	301°	3.1	19 10 34	096 13 57
TERMO ELÉCTRICA	143°	4.3	19 05 08	096 08 48
WTC	092°	4.7	19 08 15	096 06 20

13. Rutas VFR

13.1 Llegadas a MMJA

- 13.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMVR APP en la frecuencia 120.40 MHz, antes de penetrar la MMVR TMA.
- 13.1.2 MMVR 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.

13.2 Aeronaves en adiestramiento práctica de toques y despegues

- 13.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 13.2.2 Mantener comunicación con MMJA AFIS para asignación de código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).
- 13.2.3 Mantener comunicación con MMJA AFIS en todo momento.
- 13.2.4 Mantenerse dentro de 5 NM del ARP de MMJA y por debajo de 4300 FT AMSL.

13.3 Salidas de MMJA con plan de vuelo de ruta o local

- 13.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 13.3.2 Mantener comunicación con MMJA AFIS para asignación de código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).
- 13.3.3 Mantener comunicación con MMJA AFIS para información.
- 13.3.4 Efectuar el cambio de frecuencia de MMJA AFIS a MMVR APP, cuando se le instruya por parte del MMJA AFIS.

13.4 Aeronaves de ala rotativa

- 13.4.1 Además de lo establecido en los subíndices 13.2.1 al 13.2.4;
- 13.4.2 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 la pista en uso.
- 13.4.3 Los helicópteros que operen dentro de la MMVR TMA deberán:
 - a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMVR APP en 120.40 MHz.
 - b) Contar como mínimo con equipo transpondedor en modo C y/o S

14. Rutas VFR de salida y de llegada

- 14.1 Para indicar cada una de las Rutas VFR se deberá referir, en radiotelefonía, por su identificador. Ejemplo: Ruta Visual CARDEL, etc.
- 14.2 Rutas Bidireccionales aeronaves ALA FIJA y ROTATIVA.

IDENTIFICADOR	RUTA
CARDEL	MMJA – JAL01 – JAL02 – CARDEL – LAGUNA DE SAN JULIAN – TAMSA – MMVR

15. Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado a MMVR TMA y MMJA ATZ.

15.1 Ala fija

- 15.1.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto MMVR 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 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista
- 15.1.4 Reportar su llegada a la OSIV y a la Comandancia AFAC por el medio más expedito posible.

16.Procedimientos 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 o drones 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 122.5 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 122.5 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 122.5 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 F, 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 90 minutos, 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 MMVR OSIV o MMJA AFAC, el cambio deberá notificarse a la misma 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 MMVR ATS y/o el MMJA AFIS 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.

18. Vértices de áreas restringidas para vuelos VFR.

VÉRTICE	COORDENADAS	
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
P1	19 18 56	096 11 54
P2	19 17 57	096 06 42
P3	19 08 47	096 10 09
P4	19 07 31	096 10 25
P5	18 58 16	096 10 48
P6	18 59 14	096 15 59
P7	19 07 54	096 12 30
P8	19 09 11	096 12 14

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

This procedure shall be observed mandatorily by any fixed-wing and rotary-wing aircraft holding a VFR flight plan operating within the Veracruz Terminal Control Area, Veracruz Control Zone and Jalapa Aerodrome Traffic Zone, except when an emergency situation requires deviation from it.

1. Airspace

- 1.1 MMVR Terminal Control Area (MMVR TMA) – Class “D”.
- 1.2 MMVR Control Zone (MMVR CTR) – Class “D”.
- 1.3 Aerodrome Traffic Zone (MMJA ATZ) – Class “G”

2. Aerodrome Traffic Zone (ATZ)

- 2.1 The MMJA ATZ is established with the objective of creating a specific published area exclusively for VFR traffic taking off or landing at MMJA Aerodrome with Aerodrome Flight Information Service (AFIS). Therefore, overflight within the MMJA ATZ is prohibited

3. Restricted Area of MMVR Airport

- 3.1 VFR flight is restricted within the area comprised by a parallelogram bounded by the following points:
 - 3.1.1 To the E, within the polygon bounded by points P2, P3, P4 and P5.
 - 3.1.2 To the W, within the polygon bounded by points P1, P8, P7 and P6.The coordinates are described in paragraph 18 and depicted on the MMVR Visual Approach Chart.

4. Restricted Area of MMJA ATZ

- 4.1 Only VFR traffic for aerodrome traffic circuit, touch-and-go operations, departures and arrivals may enter the MMJA ATZ. Overflight within the MMJA ATZ is prohibited

5. Meteorological Minima

- 5.1 En-route:
 - 5.1.1 Distance from cloud:
 - a) 1 600 m (1 SM) horizontally
 - b) 305 m (1 000 FT) vertically
 - 5.1.2 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
- 5.2 Within or in the vicinity of the aerodrome:
 - 5.2.1 Ceiling: 457 m (1 500 FT)
 - 5.2.2 Visibility: 5 km (3 SM)
- 5.3 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:

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

6. Separation Provided

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

7. Service Provided

- 7.1 Service provided to VFR flights is in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.5, Class “D” and Class “G” for MMJA ATZ.

8. Restrictions

- 8.1 VFR flight above the maximum authorized altitudes established for each sector on the MMVR VAC is restricted.
- 8.2 Entry into the Aerodrome Traffic Zone (ATZ) at MMJA aerodrome, as depicted on the visual chart, is permitted only for takeoff or landing.
- 8.3 Overflight within the Aerodrome Traffic Zone (ATZ) at MMJA aerodrome is not permitted.
- 8.4 All VFR arrival traffic within the MMJA ATZ shall intercept a Class “G” aerodrome traffic circuit.
- 8.5 Overflight within the takeoff and landing trajectories of MMJA within 10 NM of the MMJA ARP is prohibited.
- 8.6 Prior authorization from Veracruz Approach (MMVR APP) ATS is required to enter the controlled airspace of the Veracruz Terminal Area (MMVR TMA).
- 8.7 RPAS operations shall comply with Mexican Official Standard NOM-107-SCT3-2019, shall have AFAC authorization, and prior coordination with MMJA and MMVR to operate within the visual routes MMJA–MMVR–MMJA.
- 8.8 NORDO flights operating within 5 NM of the MMJA ARP shall comply with subsection 3.3 “Signals for Aerodrome Traffic” contained in ENR 1.1 GENERAL RULES AND PROCEDURES. GENERAL RULES.
- 8.9 It is the pilot’s responsibility to verify the activity of restricted and prohibited areas designated MMR and MMP.
- 8.10 It is the pilot’s responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas.
- 8.11 Flight within areas defined as “Navigation Alerts” is prohibited (see ENR 5.1).

9. Flight Procedures.

- 9.1 VFR aircraft departing MMJA and arriving MMVR, or vice versa, shall plan their flight in accordance with the Visual Routes published on the Visual Approach Chart.
- 9.2 When the origin/destination of the flight is other than the route described in the previous paragraph, arriving and departing VFR aircraft shall plan their flight in accordance with the Visual Routes published on the Visual Approach Chart at least from 5 NM of the MMJA ARP, within the MMVR TMA (see lateral limits in ENR 2.1), and shall comply with the maximum visual altitudes specified for each sector.
- 9.3 Flights requiring penetration of the MMVR TMA while maintaining altitudes higher than those specified on the chart shall report their position and obtain authorization on MMVR APP frequency 120.40 MHz, prior to entering the requested airspace or altitude, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 9.4 All aircraft holding a VFR flight plan that require to overfly or cross the published routes within the MMVR TMA shall establish contact with MMVR APP on 120.40 MHz.
- 9.5 IFR aircraft overflying the MMVR TMA and intending to proceed direct to MMJA shall cancel IFR before leaving any ATS route within the MMVR TMA or below A080 ft in VMC.
- 9.6 Any aircraft in VFR flight intending to fly toward MMJA shall cross the VFR reporting points at 060 ft or below.

10. Transponder.

- 10.1 All fixed-wing aircraft shall be equipped with a Mode 3/A C or Mode S transponder on board and shall set code 1200 or the code assigned by ATC throughout the entire flight.
- 10.2 All rotary-wing aircraft shall be equipped with a Mode 3/A C or Mode S transponder on board and shall set code 1500 or the code assigned by ATC throughout the entire flight.

11. Communications

- 11.1 All aircraft flying within the MMVR TMA at and/or below the maximum VFR altitudes published on the Visual Approach Chart shall maintain communication with MMVR APP until authorized to leave the frequency.
- 11.2 Flights with MMJA as their destination, having prior authorization from AFAC, shall report their position and intentions to MMJA AFIS on 123.30 MHz prior to penetrating 5 NM of the MMJA ARP.

12. VFR Reporting Points

DESIGNATION	AZIMUTH	DISTANCE	COORDINATES	
	ARP/MMVR	(NM)	LAT (N)	LONG (W)
CABEZA OLMECA	094°	2.2	19 08 26	096 08 55
CARDEL	317°	17.2	19 22 16	096 22 35
LAGUNA DE SAN JULIÁN	323°	7.8	19 15 20	096 15 42
LAGUNA MANDINGA	135°	10.6	19 00 43	096 03 57
SOLEDAD DE DOBLADO	242°	14.7	19 02 43	096 25 24
SUBESTACIÓN CFE	271°	2.8	19 09 01	096 14 14
TAMSA	301°	3.1	19 10 34	096 13 57
TERMO ELÉCTRICA	143°	4.3	19 05 08	096 08 48
WTC	092°	4.7	19 08 15	096 06 20

13.VFR Routes

13.1 Arrivals to MMJA

- 13.1.1 Aircraft with a VFR flight plan shall report their position and intentions to MMVR APP on frequency 120.40 MHz prior to entering the MMVR TMA.
- 13.1.2 MMVR 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.

13.2 Training Aircraft — Touch-and-Go Practice

- 13.2.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 13.2.2 Maintain communication with MMJA AFIS for assignment of a transponder code and activation thereof (the assigned code and altitude reporting shall be activated at all times).
- 13.2.3 Maintain communication with MMJA AFIS at all times.
- 13.2.4 Remain within 5 NM of the MMJA ARP and below 4 300 ft AMSL.

13.3 Departures from MMJA with Route or Local Flight Plan

- 13.3.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 13.3.2 Maintain communication with MMJA AFIS for assignment of a transponder code and activation thereof (the assigned code and altitude reporting shall be activated at all times).
- 13.3.3 Maintain communication with MMJA AFIS for information.
- 13.3.4 Change frequency from MMJA AFIS to MMVR APP when instructed by MMJA AFIS.

13.4 Rotary-Wing Aircraft

- 13.4.1 In addition to the provisions of subparagraphs 13.2.1 through 13.2.4;
- 13.4.2 Arriving or departing helicopters shall avoid overflying commercial and general aviation aprons, military installations, other aircraft, fuel storage areas, etc. Takeoff or landing shall be conducted within the trajectories established for the aerodrome using the runway in use.
- 13.4.3 Helicopters operating within the MMVR TMA shall:
 - a) Report their position and intentions on MMVR APP frequency 120.40 MHz.
 - b) Be equipped, as a minimum, with a Mode C and/or Mode S transponder.

14.VFR Arrival and Departure Routes

- 14.1 Each VFR route shall be referred to in radiotelephony by its identifier.,
Example: Visual Route CARDEL, etc.

- 14.2 Bidirectional routes for fixed-wing and rotary-wing aircraft.

IDENTIFIER	ROUTE
CARDEL	MMJA – JAL01 – JAL02 – CARDEL – LAGUNA DE SAN JULIAN – TAMSA – MMVR

15.Communication Failure — Aircraft with VFR Flight Plan Authorized to MMVR TMA and MMJA ATZ.

15.1 Fixed-wing

- 15.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of MMVR aerodrome and its destination is the same aerodrome, it shall comply with ENR 1.1, paragraph 3.5 of the AIP Mexico.

- 15.1.2 Set transponder code for radio communication failure (RCF) to 7600.
- 15.1.3 After landing, vacate the runway completely.
- 15.1.4 Report arrival to OSIV and the AFAC Airport Command Office by the quickest means possible.

16. Procedures 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. Flight within this area for helicopter or RPAS operations for purposes other than those described is not permitted.
- 16.2 Authorizations to enter and assist within an Emergency Area shall be coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.5 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 122.5 MHz.
- 16.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
 - 16.4.1 Prior to entering the Emergency Area, report their position and intentions on CTAF frequency 122.5 MHz or the assigned frequency, and determine the position and altitude of other traffic in the area.
 - 16.4.2 Fly 360° 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 90 minutes, counted from the ETD stated 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. If the flight plan was filed with MMVR OSIV or MMJA AFAC, the change shall be notified to the same OSIV before the flight plan validity period has expired.
- 17.4 If the flight does not commence within the validity period, MMVR ATS and/or MMJA AFIS will automatically cancel the flight plan and a new flight plan shall be filed prior to departure. Flight plans shall remain active provided the new departure time is notified to ATS.
- 17.5 When requesting an extension of the flight plan, obtain the meteorological and operational information corresponding to the new ETD.

18.Vertices of Restricted Areas for VFR Flights.

VERTEX	COORDINATES	
	LAT (N)	LONG (W)
P1	19 18 56	096 11 54
P2	19 17 57	096 06 42
P3	19 08 47	096 10 09
P4	19 07 31	096 10 25
P5	18 58 16	096 10 48
P6	18 59 14	096 15 59
P7	19 07 54	096 12 30
P8	19 09 11	096 12 14

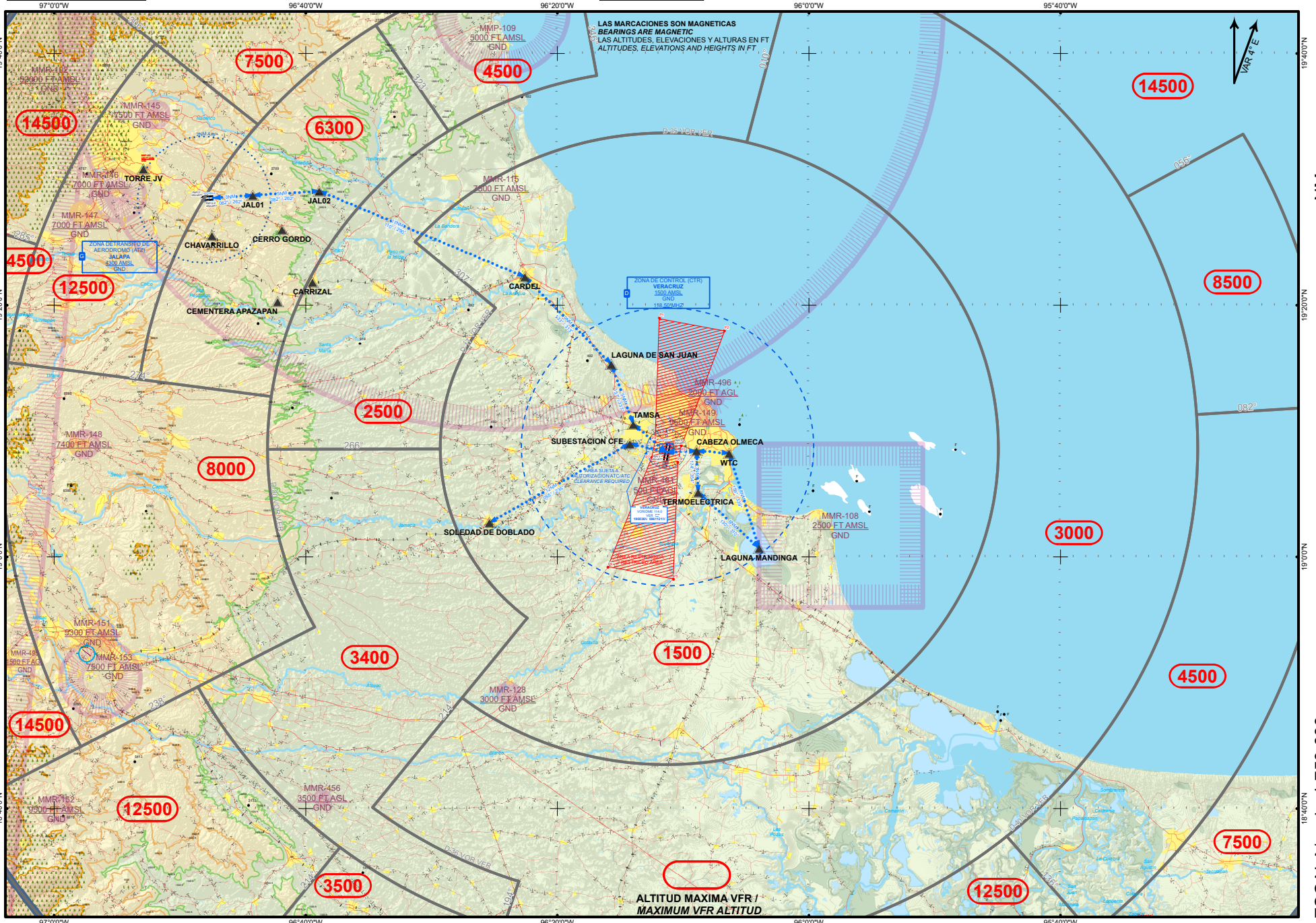
CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL
VISUAL APPROACH CHART

ALTITUD DE TRANSICIÓN
Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES
Communications

TWR 118.5
APP 120.4
ATIS 127.8

VERACRUZ
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. HERIBERTO JARA
 AD ELEV 90 FT



CAMBIOS/CHG : AREAS RESTRINGIDAS / RESTRICTED AREAS

ESCALA/scale: 1:750,000