

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA MMTP ADA Y MMTP CTR

El presente procedimiento deberá ser observado obligatoriamente por cualquier aeronave de ala fija y rotativa con plan de vuelo VFR que opere dentro MMTP CTR Tapachula, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo

- 1.1 Área de Asesoramiento Tapachula (MMTP ADA). - Clase F
- 1.2 Zona de control de Aeródromo Tapachula (MMTP CTR). - Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro de la MMTP CTR, salvo que exista autorización expresa de MMTP TWR para ingresar a este espacio.
- 2.2 Las dimensiones del la MMTP 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 (1000 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 (1500 FT)
 - 3.2.2 Visibilidad: 5 KM (3 SM)
- 3.3 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:
 - 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 ENR 1.4 numeral 9.6 TABLA DE CLASIFICACIÓN y TABLA 1 Clasificación del Espacio ATS CLASE "F" Y CLASE "D".
- 4.2 Se provee separación de Aeródromo.

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 de Aproximación Visual MMTP VAC-6.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMTP ADA para volar en la zona de tránsito del aeródromo señalado 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 MMTP ADA en la frecuencia 118.30 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 MMTP.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDOS) que operen dentro de las 25 NM del MMTP ARP, deberán ajustarse a los previsto en la fracción 3.3 "Señales para el tránsito de aeródromo" contenido en la sección ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. REGLAS GENERALES.
- 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 a la Navegación" (Ver ENR 5.1).

7. Zona de Control de Aeródromo (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 el aeropuerto, 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 MMTP 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 a las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual dentro de las 25 NM que comprenden la MMTP ADA, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino el aeropuerto de Tapachula o los aeródromos dentro de MMTP CTR ingresar vía la ruta visual CIUDAD HIDALGO – TUXTLA CHICO – HUEHUETÁN notificando posición y altitud en la frecuencia de MMTP TWR en 118.30 MHZ, los vuelos que requieran penetrar la MMTP CTR manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta de Aproximación Visual, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia 118.30 MHZ MMTP TWR, a menos que MMTP TWR le autorice una ruta diferente cuando lo considere una ventaja operacional y el tráfico lo permita.
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMTP ADA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de TWR MMTP 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 MMTP CTR, deberán establecer contacto con MMTP TWR en 118.30 MHZ y solicitar autorización, en caso de no recibirla mantener espera visual sobre los puntos BARRA SAN SIMÓN, EL SACRIFICIO o AGROMOD.
- 8.5 Las tripulaciones de vuelo de todas las aeronaves que operen en el aeropuerto MMTP deberán sintonizar la frecuencia MMTP TWR/ADA en 118.30 MHZ para recabar la información y condiciones meteorológicas del aeropuerto.
- 8.6 A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeropuerto, tales como toques y despegues, el vuelo local de aeronaves de esa naturaleza se efectuará fuera de un radio de 5NM del MMTP ARP, **a menos que cuenten con la autorización expresa de MMTP TWR**.
- 8.7 Para realizar vuelos locales, de práctica o de prueba, el Concesionario Permisionario u Operador Aéreo según sea el caso, presentara Plan de Vuelo, debiendo notificar el inicio y el término de la operación final a los ATS correspondientes, así mismo evitarán volar y/o cruzar las rutas visuales publicadas, a menos que cuenten con la autorización expresa de MMTP TWR.
- 8.8 Los helicópteros de llegada o salida evitarán sobrevolar las plataformas de aviación comercial y general, así como instalaciones, depósitos de combustible, etc. El despegue o aterrizaje se realizará utilizando el sentido de la pista en uso o algún rodaje designado por MMTP TWR.
- 8.9 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas temporales, los NOTAM vigentes al momento del vuelo y toda la información relativa al mismo. Así como de verificar las condiciones reportadas y pronosticadas para la ruta de vuelo propuesta.

9. Transpondedor

- 9.1 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 debajo de 14000 FT y 1400 arriba de 14000 FT inclusive, o el asignado por el ATC.
- 9.2 Los helicópteros deberán contar con equipo Transpondedor en Modo 3 A/C o Modo S a bordo y activar en 1500 o el asignado por el ATC.

10. Comunicaciones

- 10.1 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMTP ADA a/o por debajo de las altitudes máximas VFR publicadas en la Carta de Aproximación Visual MMTP-VAC-6, deberán mantener comunicación con MMTP TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMTP o algún aeródromo dentro de la MMTP ADA, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMTP CTR.
- 10.3 Las aeronaves en vuelo que operen sin radiocomunicación en las inmediaciones de MMTP, pero que no vayan a aterrizar en este aeropuerto, deberán circunnavegar el aeropuerto afuera de 20 NM del ARP MMTP y activar el Transpondedor con el código 7600 (RCF).

11. Puntos de Notificación VFR

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMTP	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
AGROMOD	097°	8.2	14 46 21	092 13 49
BARRA DE SAN JOSE	296°	16.7	14 55 17	092 37 33
BARRA DE SAN SIMON	271°	8.2	14 48 00	092 30 37
BÁSCULA CIASA	152°	0.9	14 46 50	092 21 47
CIUDAD HIDALGO	115°	14.5	14 40 47	092 09 01
EL GANCHO	151°	15.1	14 33 58	092 15 31
HUEHUETAN	351°	13.0	15 00 38	092 24 06
HUIXTLA	346°	21.0	15 08 13	092 26 56

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMTP	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS
PUERTO CHIAPAS	199°	6.3	14 41 34 092 24 55
SACRIFICIO	053°	10.4	14 53 35 092 13 45
SAN CRISTÓBAL	321°	0.8	14 48 17 092 22 41
TUXTLA CHICO	052°	15	14 56 26 092 10 07

12.Rutas VFR de Llegada/Salida.

12.1 Para indicar Llegadas a MMTP:

- 12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMTP TWR en la frecuencia 118.30 MHZ, antes de penetrar la MMTP CTR.
- 12.1.2 MMTP TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el aeródromo por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas o mantener visual sobre algunos de los puntos de reporte de referencia visual establecidos en MMTP-VAC-6, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita.
- 12.1.3 Aeronaves en vuelo local de adiestramiento, deberán notificar su posición e intenciones a TWR/ADA MMTP en la frecuencia 118.3 MHZ, a más tardar a 5 NM antes del ARP MMTP, en caso de no recibir respuesta mantendrá fuera de las 5 NM, en caso de falla de comunicación procederá de acuerdo a procedimientos NORDO.

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

- 12.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.2.2 Establecer comunicación con MMTP TWR 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 Mantenerse dentro de la MMTP CTR a o por debajo de 1500 FT AMSL.
- 12.2.4 Antes del último aterrizaje notificar a MMTP TWR el término del vuelo.

12.3 . Salidas de MMTP con plan de vuelo de ruta o local (fuera de la CTR):

- 12.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.3.2 Establecer comunicación con MMTP TWR para identificación. MMTP TWR indicará a las aeronaves antes del despegue el procedimiento a seguir y punto de referencia a reportar.
- 12.3.3 Al abandonar la frecuencia de MMTP TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha en la frecuencia de MMTP TWR, hasta encontrarse a 30 NM del aeropuerto o al alcance de sus comunicaciones.

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 la pista en uso.

12.4.3 Los helicópteros que operen dentro de la MMTP CTR deberán:

- a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMTP TWR.
- 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 HUIXTLA, etc.

13.2 Rutas bidireccionales ALA FIJA y ROTATIVA

IDENTIFICADOR	RUTA
BARRA SAN JOSE	BARRA SAN JOSE – BARRA SAN SIMÓN
CD HIDALGO	CD HIDALGO – AGROMOD – EL SACRIFICIO
EL GANCHO	EL GANCHO – PUERTO CHIAPAS
HUIXTLA	HUIXTLA – HUEHUETAN – EL SACRIFICIO
TUXTLA CHICO	TUXTLA CHICO – EL SACRIFICIO

14. Operación en el Aeropuerto Internacional de Tapachula (MMTP).

14.1 MMTP 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 MMTP TWR para integrarse a ellos y efectuando las piernas conforme a lo siguiente:
- a) RWY 05: Circuito de tránsito por la izquierda/derecha.
 - b) RWY 23: Circuito de tránsito por la derecha/izquierda.

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

15.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto MMTP y su destino sea el mismo, deberá cumplir con lo indicado en la sección ENR 1.1-14 numeral 3.5 de la AIP DE MÉXICO.

15.2 Ninguna aeronave de salida despegará hasta que cuenten con equipo de radiocomunicación adecuada y funcional.

15.3 Ala fija

- 15.3.1 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600;
- 15.3.2 La aproximación y el aterrizaje, solo será posible en la pista 05/23 acorde al punto 14.2 del presente procedimiento a menos que la aeronave haya recibido instrucciones para esperar otro sentido.
- 15.3.3 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista.
- 15.3.4 Reportar su llegada a la Comandancia (AFAC) por el medio más expedito posible.

15.4 Ala rotativa.

- 15.4.1 Observar y evitar el tránsito de aeródromo incluyendo las rutas y circuitos publicados.
- 15.4.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 15.4.3 Tratará de establecer comunicación vía telefonía celular con la torre de control al teléfono 962-626-30-57, de no ser posible:
- 15.4.4 Los helicópteros de llegada volarán fuera de las rutas establecidas hacia los puntos de reporte visual SAN CRISTÓBAL y BÁSCULA CIASA y efectuarán un vuelo circular sobre el mismo, en espera de señales de luces de MMTP TWR.
- 15.4.5 Apagar y encender las luces de navegación y posición alternadamente.
- 15.4.6 Reportar su llegada 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 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 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 MMTP OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma en la oficina de 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 durante el vuelo dentro de la CTR, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMTP TWR. Fuera de la CTR de MMTP deberá notificar dicha modificación en la frecuencia ATS en la que se encuentre siendo controlado.

CARTA DE APROXIMACION VISUAL

VISUAL APPROACH CHART

TAPACHULA

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500 FT

AD ELEV 95 FT

