

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -.
NOMBRE DEL AERÓDROMO

MMTP - TAPACHULA
AEROPUERTO INTERNACIONAL

MMTP AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD: | 144739.6641 N 0922211.8888 W al centro de la pista |
| 2 | Dirección y distancia desde la ciudad: | 20 KM al SW de la Ciudad de Tapachula |
| 3 | Elevación/temperatura de referencia: | 29 M (95 FT) / 32° C |
| 4 | Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV: | NIL |
| 5 | Variación magnética/Cambio anual: | 2° E |
| 6 | Administración: Dirección: Teléfono: Fax: Telex: | Aeropuerto de Tapachula, S. A. De C. V. Carretera Puerto Madero, KM 18.5 C. P. 30830 Tapachula, Chis. (962) 626 4189 (962) 626 2291 |
| 7 | Tipo de tránsito permitido: | VFR / IFR |
| 8 | Observaciones: | NIL |

MMTP AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

| | | |
|----|------------------------------------|---|
| 1 | AD: | 1230/0030 |
| 2 | Aduanas e inmigración: | 1230/0030 |
| 3 | Dependencias de Sanidad: | 1230/0030 |
| 4 | Oficina de notificación AIS: | 1230/0030 |
| 5 | Oficina de notificación ATS (ARO): | 1230/0030 |
| 6 | Oficina de notificación MET: | 1230/0030 |
| 7 | ATS: | 1230/0030 |
| 8 | Abastecimiento de combustible: | 1230/0030 |
| 9 | Servicios de escala: | 1230/0030 |
| 10 | Seguridad: | H24 |
| 11 | Descongelamiento: | NIL |
| 12 | Observaciones: | Las extensiones de servicios fuera del horario de operación ordinario, serán autorizadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos Artículo 91. |

MMTP AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Instalaciones de manipulación de la carga: | NIL |
| 2 | Tipos de combustible/lubricante: | GASAVION 100LL / TURBOSINA JET A Aceite 100 con aditivo y 100/120 sin aditivo |
| 3 | Instalaciones/capacidad de abastecimiento: | Planta de combustibles de ASA TURBOSINA JET A: 320,000 L. GASAVION 100LL: 100,000 L. |
| 4 | Instalaciones de descongelamiento: | NIL |
| 5 | Espacio de hangar para aeronaves visitantes: | NIL |
| 6 | Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes: | NIL |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMTP AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

| | | |
|---|------------------------------------|---|
| 1 | Hoteles: | Disponible en la ciudad |
| 2 | Restaurantes: | En edificio terminal |
| 3 | Transporte: | Taxis y arrendadoras de autos |
| 4 | Instalaciones y servicios médicos: | Clínicas y servicios médicos en la ciudad |
| 5 | Oficinas Bancarias y de correos: | Cajero automático ATM |
| 6 | Oficina de turismo: | Disponible |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMTP AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Categoría del AD para la extinción de incendios: | 6 |
| 2 | Equipo de salvamento: | De acuerdo a Norma |
| 3 | Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: | NIL |
| 4 | Observaciones: | El retiro de aeronaves se realiza con equipo rentado |

MMTP AD 2.7 - DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACIÓN DEL AÑO- REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

| | | |
|---|------------------------------|--|
| 1 | Tipos de equipo de limpieza: | Tractor de chapeo y barredora mecánica |
| 2 | Prioridades de limpieza: | Franjas de pista y área de movimiento |
| 3 | Observaciones: | Disponible todo el año |

| MMTP AD 2.8 - DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO | | |
|---|---|---|
| 1 | Superficie y resistencia de la plataforma: | COMERCIAL: CONC / PCN/ 54/R/B/W/T GENERAL: ASPH / PCN / 60/F/B/X/T |
| 2 | Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje | Rodaje A: 23 M / ASPH / PCN / 69/F/C/X/T y 60/F/B/X/T Rodaje B: 23 M / ASPH / PCN / 60/F/B/X/T Rodaje C: 15 M / CONC / PCN / 52/R/B/W/T |
| 3 | Emplazamiento y elevación ACL: | NIL |
| 4 | Puntos de verificación VOR/INS: | NIL |
| 5 | Observaciones: | NIL |

| MMTP AD 2.9 - SISTEMA DE GUIA 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 | Tableros con indicadores de guía en las entradas a las pistas: Aproximaciones a los puntos de espera y en las intersecciones |
| 2 | Señales y LGT de RWY y TWY: | Señalamiento horizontal en toma de contacto y eje de pista y eje de rodajes. Luces de borde de rodaje y borde de pista, umbral y extremo. |
| 3 | Barras de parada: | NIL |
| 4 | Observaciones: | El señalamiento es con pintura y elementos reflejantes |

| MMTP AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO | | | | | | |
|---|----------------------------------|---|-------------|-------------|---|--------------------------|
| En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2% | | | | | | |
| ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i> | Tipo de OBST <i>OBST type</i> | Posición del OBST <i>OBST position</i> | | 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 05 | | | | | | |
| MMTPA2001 | ÁRBOL | 144803.77N | 0922141.57W | 37 | NIL | NIL |
| MMTPA2002 | ÁRBOL | 144803.47N | 0922141.37W | 37 | NIL | NIL |
| MMTPA2003 | ÁRBOL | 144803.50N | 0922141.04W | 38 | NIL | NIL |
| MMTPA2004 | ZONA ARBOLADA | 144759.90N | 0922135.84W | 36.5 | NIL | NIL |
| MMTPA2005 | ZONA ARBOLADA | 144806.00N | 0922138.69W | 36.5 | NIL | NIL |
| MMTPA2006 | ÁRBOL | 144802.75N | 0922133.80W | 40 | NIL | NIL |
| MMTPA2007 | ÁRBOL | 144803.47N | 0922132.68W | 40 | NIL | NIL |
| MMTPA2008 | ÁRBOL | 144805.59N | 0922133.64W | 44 | NIL | NIL |
| MMTPA2009 | ZONA ARBOLADA | 144807.76N | 0922134.92W | 38.5 | NIL | NIL |
| MMTPA2010 | ÁRBOL | 144804.12N | 0922131.30W | 46.5 | NIL | NIL |
| MMTPA2011 | ZONA ARBOLADA | 144804.02N | 0922130.26W | 38.5 | NIL | NIL |
| Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 23 | | | | | | |
| MMTPA1001 | ÁRBOL | 144716.32N | 0922242.91W | 25 | NIL | NIL |
| MMTPA1002 | ÁRBOL | 144719.04N | 0922246.01W | 28 | NIL | NIL |
| MMTPA1003 | ZONA ARBOLADA | 144716.56N | 0922245.59W | 26.5 | NIL | NIL |
| MMTPA1004 | ÁRBOL | 144717.62N | 0922247.41W | 30 | NIL | NIL |
| MMTPA1005 | ZONA ARBOLADA | 144712.74N | 0922250.63W | 28.5 | NIL | NIL |
| MMTPA1006 | ZONA ARBOLADA | 144714.53N | 0922251.94W | 28.5 | NIL | NIL |

| En Superficies Limitadoras de Obstáculos / In Obstacle Limitation Surfaces | | | | | | |
|--|----------------------------------|---|-------------|-------------|---|---------------------------------------|
| ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i> | Tipo de OBST <i>OBST type</i> | Posición del OBST <i>OBST position</i> | | Altitud (M) | Señales / tipo, color Markings / Type, color | Observaciones Remarks |
| a | b | c | | d | e | f |
| MMTPB1001 | ZONA ARBOLADA | 144714.53N | 0922251.94W | 28.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1002 | ZONA ARBOLADA | 144712.74N | 0922250.63W | 28.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1003 | ÁRBOL | 144717.62N | 0922247.41W | 30 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1004 | ZONA ARBOLADA | 144716.56N | 0922245.59W | 26.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1005 | ÁRBOL | 144719.04N | 0922246.01W | 28 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1006 | ÁRBOL | 144716.32N | 0922242.91W | 25 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1007 | ÁRBOL | 144801.80N | 0922145.14W | 37.5 | NIL | TRANSICIÓN |

| 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 |
| MMTPB1008 | ÁRBOL | 144803.77N | 0922141.57W | 37 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1009 | ÁRBOL | 144803.47N | 0922141.37W | 37 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1010 | ÁRBOL | 144803.50N | 0922141.04W | 38 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1011 | ZONA ARBOLADA | 144759.90N | 0922135.84W | 36.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1012 | ZONA ARBOLADA | 144806.00N | 0922138.69W | 36.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1013 | ÁRBOL | 144802.75N | 0922133.80W | 40 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1014 | ÁRBOL | 144803.47N | 0922132.68W | 40 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1015 | ÁRBOL | 144805.59N | 0922133.64W | 44 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1016 | ZONA ARBOLADA | 144807.76N | 0922134.92W | 38.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1017 | ÁRBOL | 144804.12N | 0922131.30W | 46.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |
| MMTPB1018 | ZONA ARBOLADA | 144804.02N | 0922130.26W | 38.5 | NIL | ASCENSO EN EL DESPEGUE / APROXIMACIÓN |

MMTP AD 2.11 – INFORMACION METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

| | | |
|----|---|--|
| 1 | Oficina MET asociada: | TWR |
| 2 | Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario: | 1230/0030 |
| 3 | Oficina responsable de la preparación TAF: Periodos de validez: | CAPMA 30HR |
| 4 | Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión: | NIL |
| 5 | Aleccionamiento/consulta proporcionados: | NIL |
| 6 | Documentación de vuelo: Idioma(s) utilizado(s): | NIL |
| 7 | Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta: | NIL |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información: | NIL |
| 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 |

MMTP AD 2.12 – CARACTERÍSTICAS 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 geoidal | Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión |
|----------------------|--------------------------|------------------------|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 055.67 GEO 053.67 MAG | 2000 x 45 | PCN 57/F/A/X/T | 144721.25N 0922239.59W | THR 22 M 72.18 FT |
| 23 | 235.68 GEO 233.68 MAG | 2000 x 45 | PCN 57/F/A/X/T | 144758.06N 0922144.18W | THR 29 M 95.14 FT |
| Pendiente de RWY-SWY | Dimensiones SWY (M) | Dimensiones CWY (M) | Dimensiones de franja (M) | OFZ | Observaciones |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 0.3484% | NIL | NIL | 2120 x 150 M | NIL | NIL |

MMTP AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS

| Designador RWY | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Observaciones |
|----------------|----------|----------|----------|---------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | NIL |
| 23 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | |

| MMTP 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 |
| 05 | NIL | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2000 M 60 M Blanca LIH | Roja | NIL | NIL |
| 23 | NIL | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2000 M 60 M Blanca LIH | Roja | NIL | NIL |

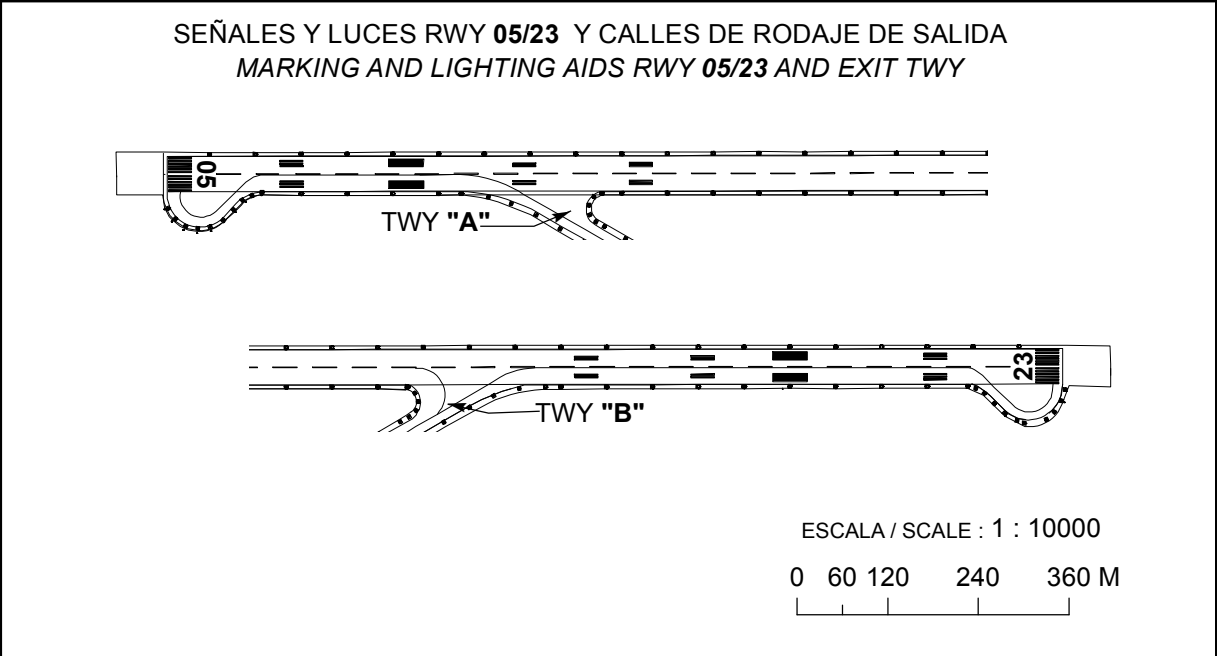
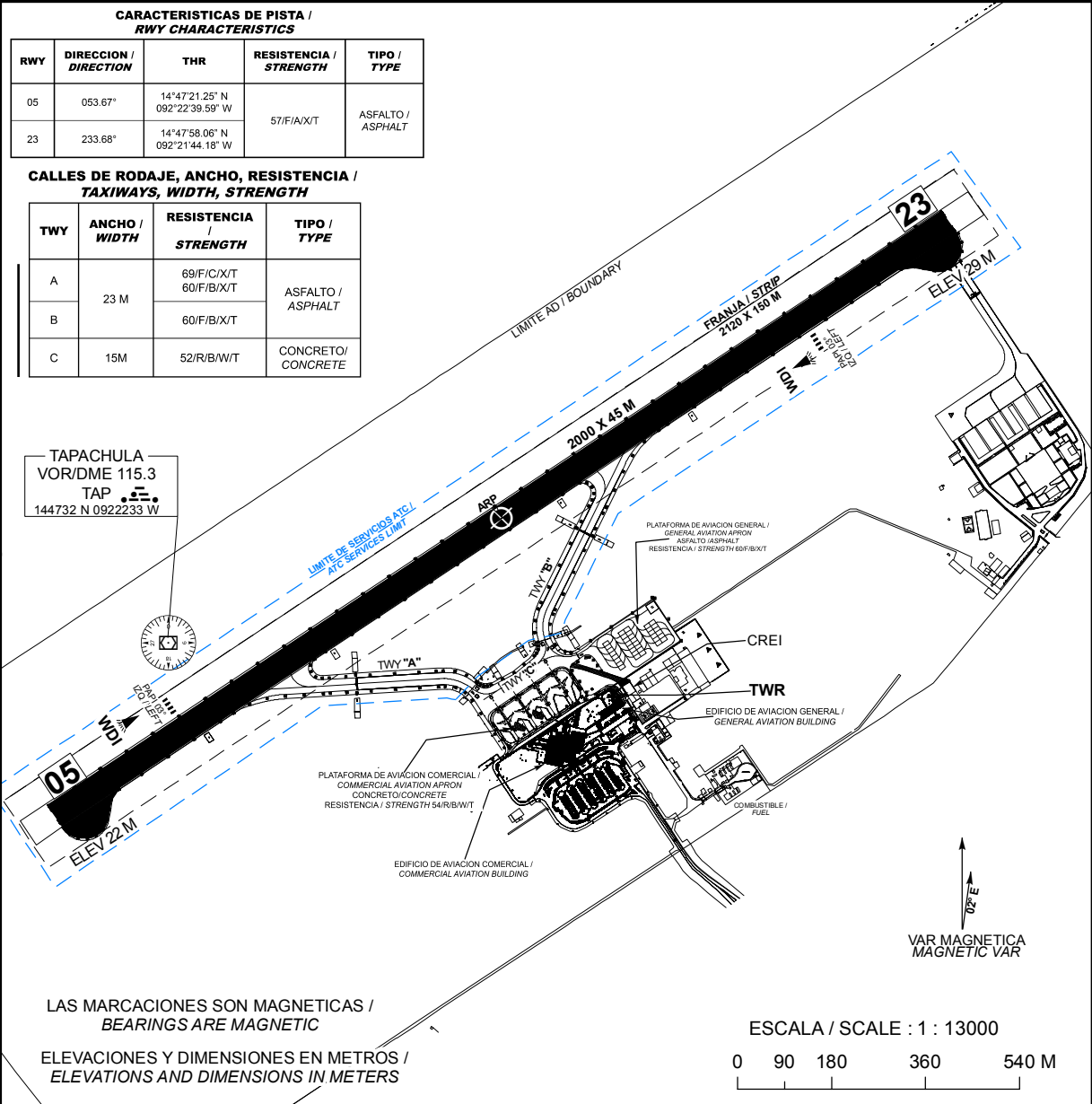
| MMTP AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA | |
|---|---|
| 1 | Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN: Sobre torre de control, giratorio, luces blanca y verde, 24 destellos por minuto, velocidad de giro 12 RPM |
| 2 | Emplazamiento WDI y LGT: 1 cerca del VOR iluminado 1 cerca de THR 23 iluminado |
| 3 | Luces de borde y eje de TWY: Luces de borde azules / No disponible en eje de rodajes |
| 4 | Fuente auxiliar de energía Tiempo de conmutación: Fuente de energía auxiliar disponible Inmediata |
| 5 | Observaciones: Ninguna |

| MMTP AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS | |
|---|---|
| 1 | Coordenadas TLOF o THR de FATO: |
| 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: |

| MMTP AD 2.17 – ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO | |
|---|---|
| 1 | Designación y límites laterales: CTR Tapachula, 14 51 56 N 092 19 29 W, 14 55 51 N 092 16 46 W, Arco horario de 10 NM con centro en 14 47 32 N 092 22 33 W, 14 49 27 N 092 12 25 W, 14 48 33 N 092 17 07 W, Arco horario de 5 NM con centro en 14 47 40 N 092 22 12 W, 14 43 23 N 092 24 54 W, 14 41 23 N 092 26 03 W, Arco horario de 7 NM con centro en 14 47 32 N 092 22 33 W, 14 46 33 N 092 29 42 W, 14 46 53 N 092 27 18 W, Arco horario de 5 NM con centro en 14 47 40 N 092 22 12 W, 14 51 56 N 092 19 29 W. |
| 2 | Límites verticales: GND / 3500 FT AMSL |
| 3 | Clasificación del espacio aéreo: D |
| 4 | Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s): Torre Tapachula Español / Ingles |
| 5 | Altitud de transición: 18500 FT AMSL |
| 6 | Observaciones: NIL |

| MMTP 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/ADA | Torre Tapachula | 118.3 MHZ | 1230/0030 | NIL |

| MMTP AD 2.19 - RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE | | | | | | |
|---|-----|------------|-------------------------|--|--|---------------|
| Tipo de ayuda, CAT de ILS/MLS (Para VOR/ILS/MLS, 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 2° E | TAP | 115.3 | H24 | 144731.88N 0922232.56W | NIL | 50W |



CAMBIOS: PCN; PSN; ELEV AD; THR

MINIMOS METEOROLOGICOS / METEOROLOGICAL MINIMUMS
TECHO EN FT Y VISIBILIDAD EN SM / CEILING IN FT AND VISIBILITY IN SM

| EQUIPO / AIRCRAFT | DESPEGUE / TAKE OFF | ALTERNO MINIMOS / ALTERNATE MINIMUMS |
|--|-----------------------------|--------------------------------------|
| | DIA Y NOCHE / DAY AND NIGHT | |
| | RWY 05/23 | |
| 1 Y 2 MOTORES / 1 AND 2 ENGINES | 300 – 1 (1600 M) | 800 – 2 (3200 M) |
| 3 O MAS MOTORES / 3 OR MORE ENGINES | 200 - ½ (800 M) | |

NOTAS / REMARKS:

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 EVENTUALLY CROSSING
RUNWAY TRACKS

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

ELEV AD 29 M

TWR / ADA

118.3

TAPACHULA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

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

| TWY | ANCHO / WIDTH | RESISTENCIA / STRENGTH | TIPO / TYPE |
|-----|------------------|---------------------------|-----------------------|
| A | 23 M | 69/F/C/X/T | ASFALTO / ASPHALT |
| B | | 60/F/B/X/T | |
| C | 15M | 52/R/B/W/T | CONCRETO/ CONCRETE |

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL /
GENERAL AVIATION APRON
ASFALTO /ASPHALT
RESISTENCIA / STRENGTH 60/F/B/X/T

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
CONCRETO/CONCRETE
RESISTENCIA / STRENGTH 54/R/B/W/T

LIMITE DE SERVICIOS ATC /
ATC SERVICES LIMIT

TWR

CREI

TERMINAL

VAR MAGNETICA
MAGNETIC VAR

ESCALA / SCALE : 1 : 2000

0 20 40 60 M

CAMBIO: PCN: PSN: CNL PSN 2A

16-JUN-2022 AMDT AIRAC 06/22

SCT-AFAC-SENEAM

2-7 MMTP PDC

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

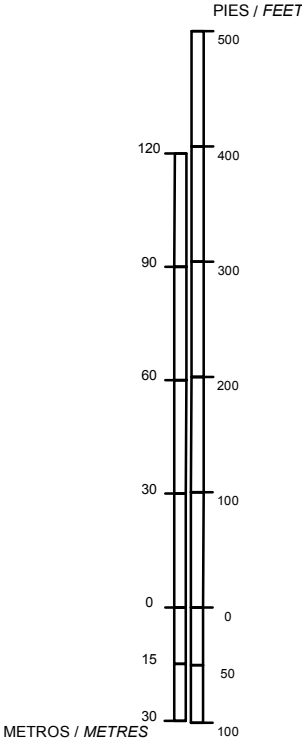
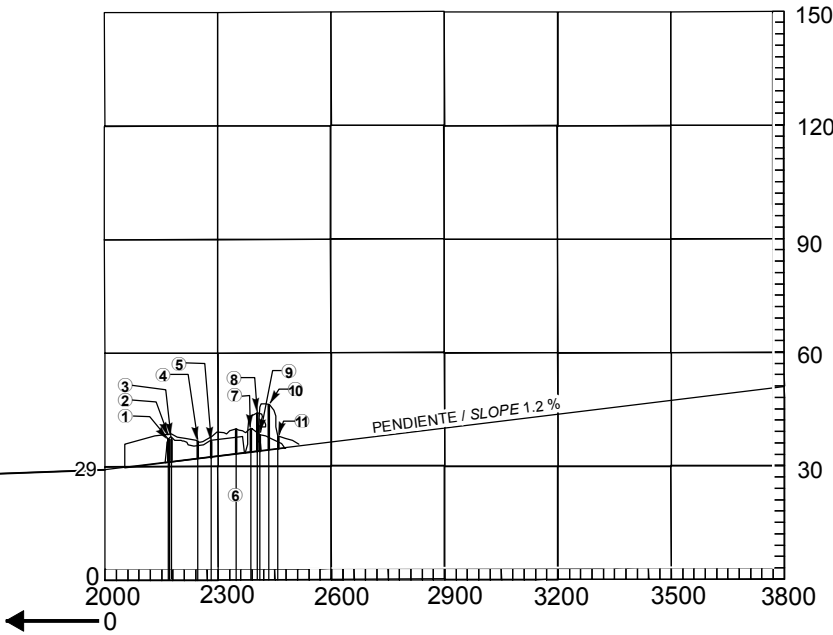
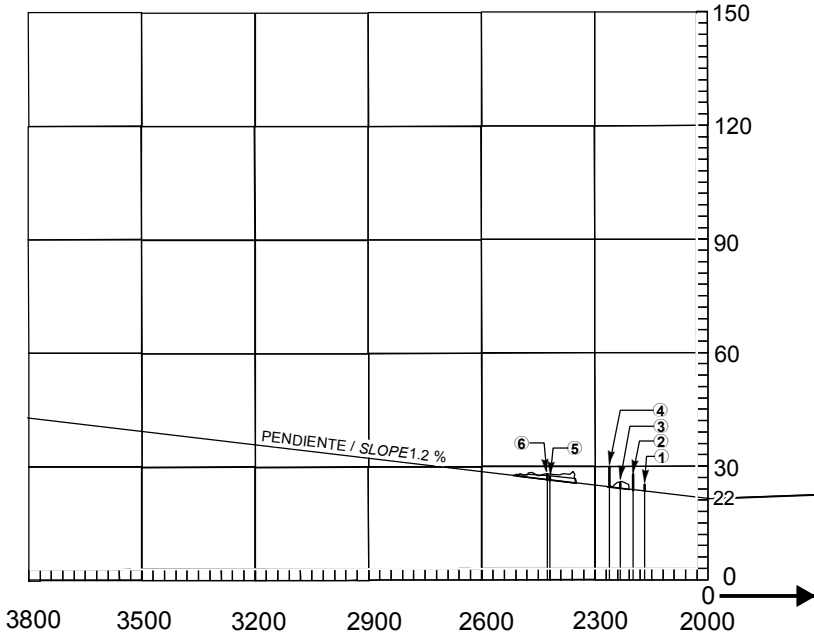
| POSICION/ POSITION | | LAT (N) | LONG (W) |
|-----------------------|------|----------------|-----------------|
| 1 | P01A | 14° 47' 28.48" | 092° 22' 07.33" |
| | P01B | 14° 47' 29.07" | 092° 22' 07.74" |
| | P01C | 14° 47' 30.21" | 092° 22' 08.55" |
| 2 | P02A | 14° 47' 27.73" | 092° 22' 08.45" |
| | P02B | 14° 47' 28.32" | 092° 22' 08.86" |
| | P02C | 14° 47' 29.47" | 092° 22' 09.67" |
| 3 | P03A | 14° 47' 26.99" | 092° 22' 09.57" |
| | P03B | 14° 47' 27.58" | 092° 22' 09.98" |
| | P03C | 14° 47' 28.72" | 092° 22' 10.78" |
| 4 | P04A | 14° 47' 26.24" | 092° 22' 10.69" |
| | P04B | 14° 47' 26.84" | 092° 22' 11.10" |
| | P04C | 14° 47' 27.98" | 092° 22' 11.90" |

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

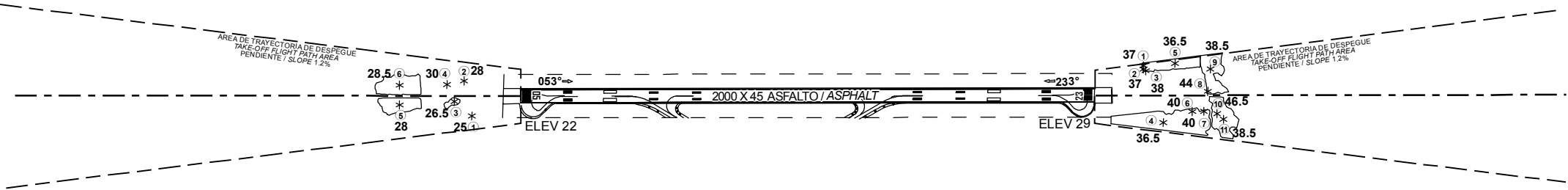
VAR 2° E

RWY 05 / 23

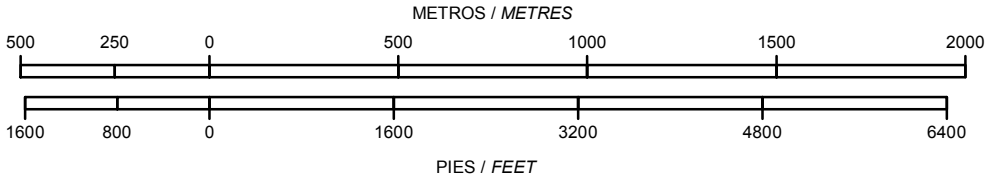
| DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES | | | | |
|---|------|--|--|--------|
| RWY 05 | | | | RWY 23 |
| 2000 | TORA | RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE | | 2000 |
| | | TAKE-OFF RUN AVAILABLE | | |
| 2000 | TODA | DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE | | 2000 |
| | | TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE | | |
| 2000 | ASDA | DISTANCIA DE ACELERACION PARADA DISPONIBLE | | 2000 |
| | | ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE | | |
| 2000 | LDA | DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE | | 2000 |
| | | LANDING DISTANCE AVAILABLE | | |



ESCALA VERTICAL / VERTICAL SCALE: 1 : 2000



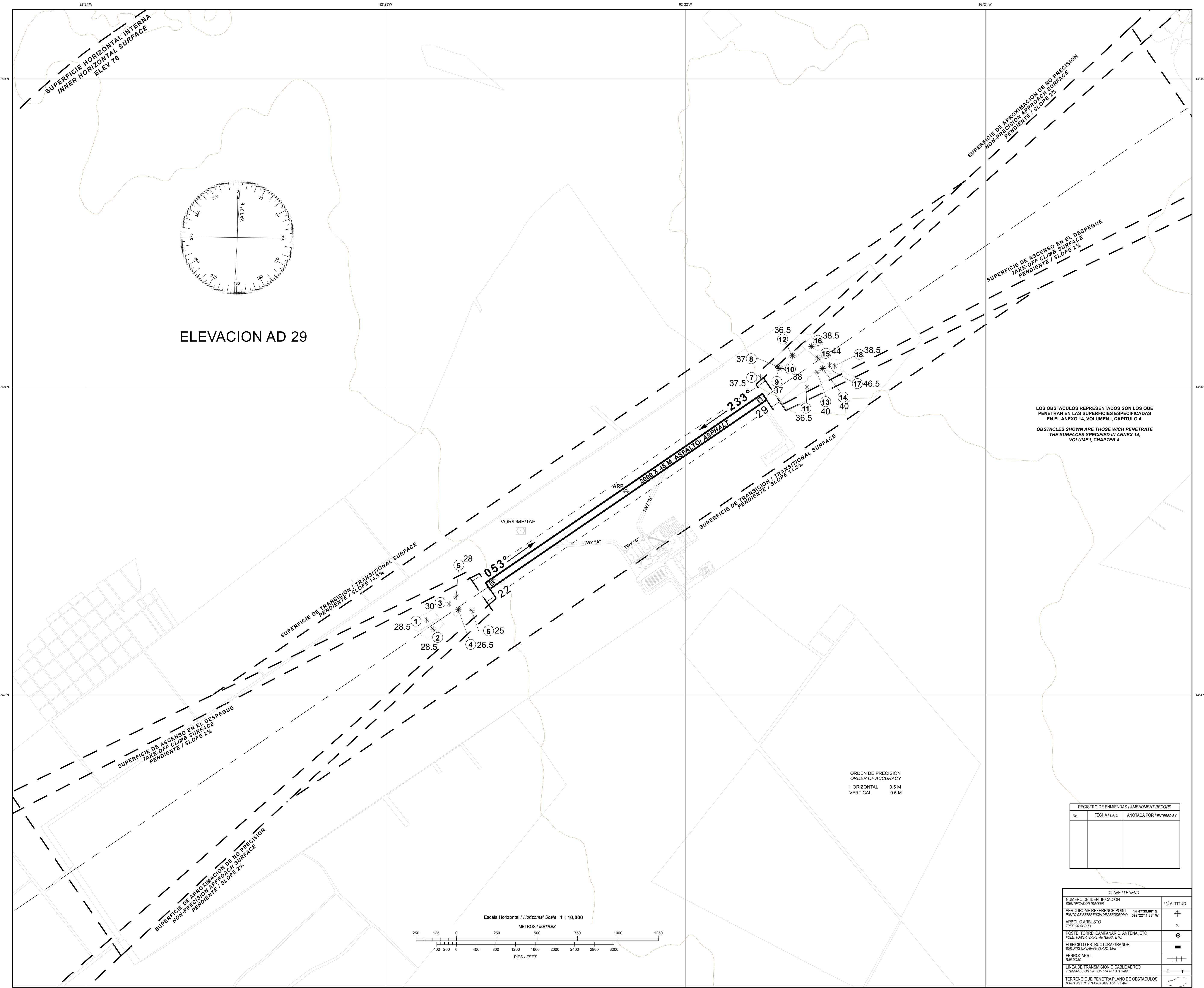
Escala Horizontal / Horizontal Scale 1 : 20,000



| REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD | | |
|--|--------------|--------------------------|
| No. | FECHA / DATE | ANOTADA POR / ENTERED BY |
| | | |

| 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 1.0 M



**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 lo 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 practica 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 evitaran 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 indicara 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.

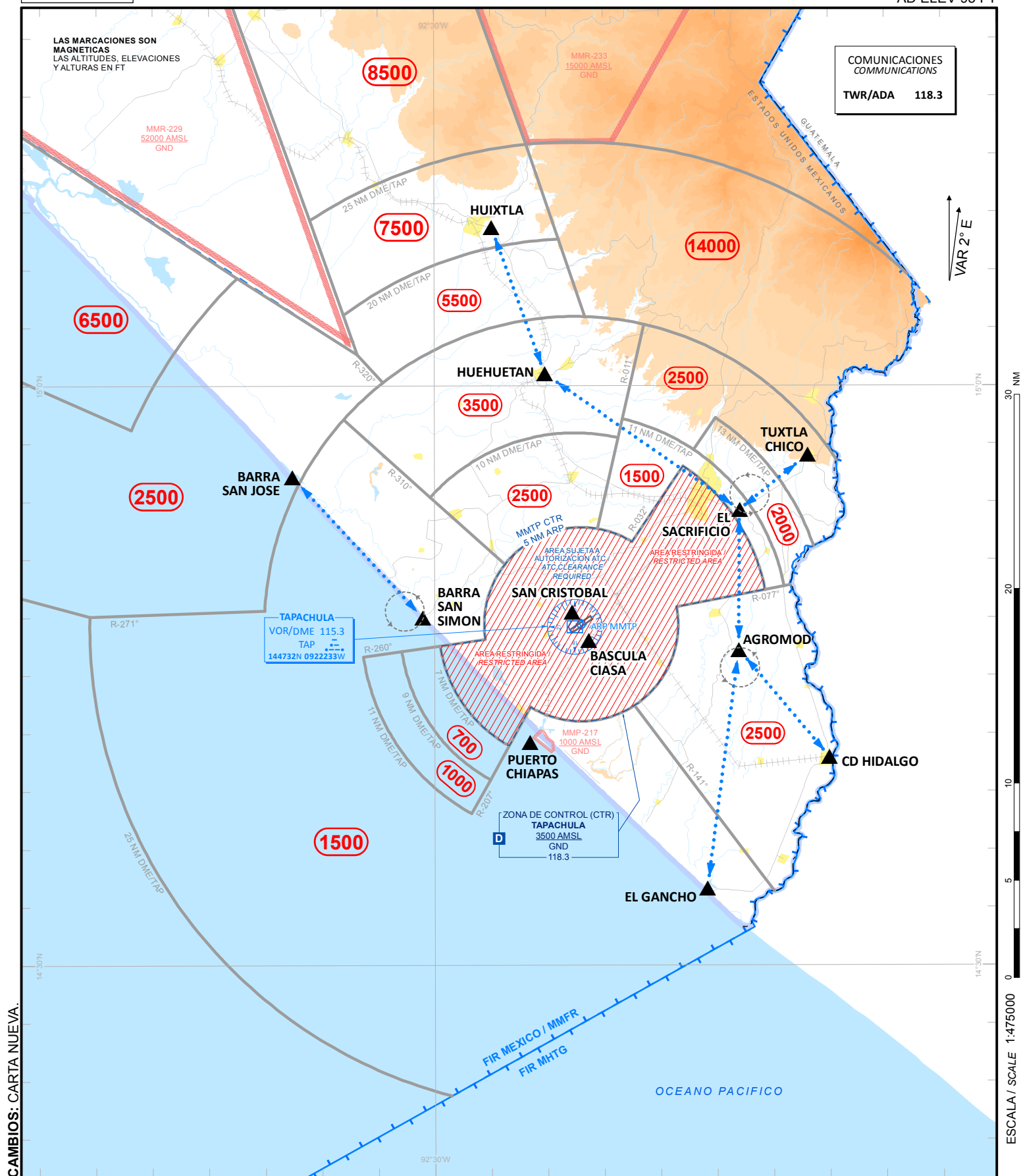
- 17.1 Todo Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo que opere o pretenda operar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar para su aprobación ante la Autoridad Aeronáutica previo al vuelo, un plan de vuelo de la forma y contenido expresados en la AIP de México y 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.

VISUAL APPROACH CHART

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500 FT

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

AD ELEV 95 FT



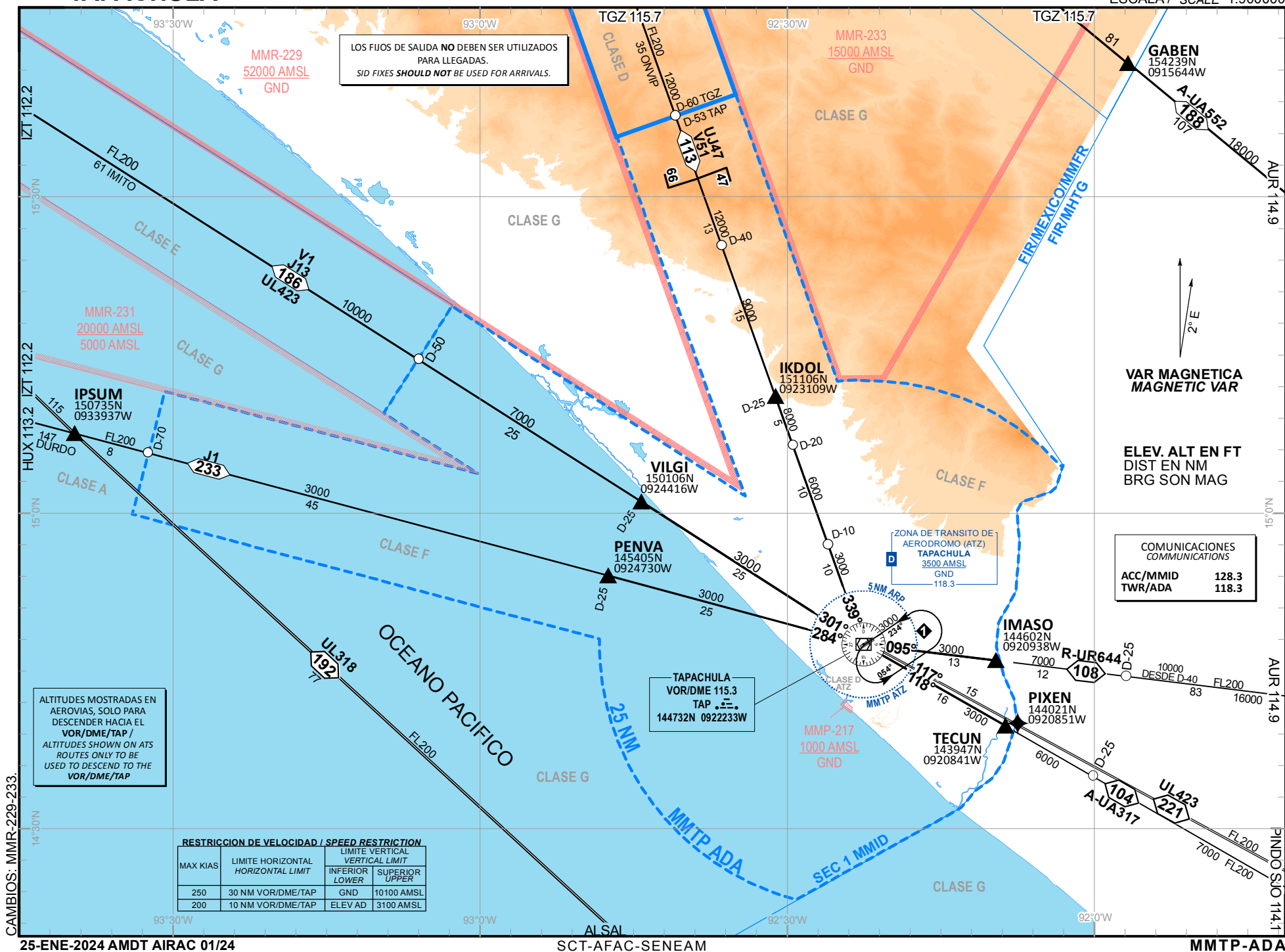
CAMBIOS: CARTA NUEVA.

05-SEP-2024 AMDT AIRAC 09/24

SICT-AFAC-SENEAM

MMTP VAC-6

ESCALA / SCALE 1:900000



TWR/ADA 118.3

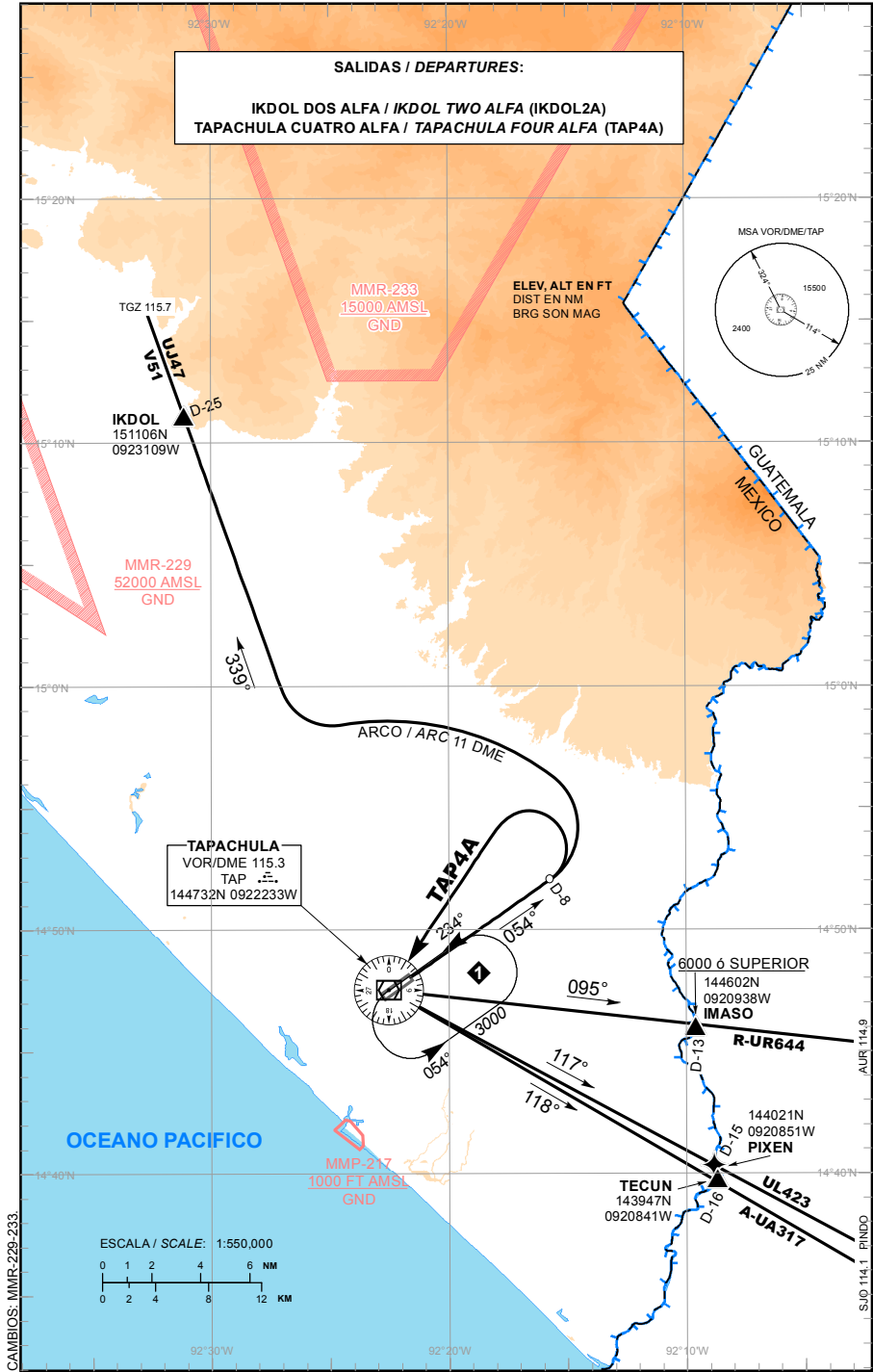
ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

TAPACHULA

AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

TA: 18500 FT

DEPARTURE RWY 05



SALIDAS PISTA 05:**SALIDAS: IKDOL DOS ALFA (IKDOL2A)**

ASCIENDA POR **RADIAL 054°** HASTA **D-8**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 11 DME** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 339°** DEL **VOR/DME/TAP** HACIA EL FIJO **IKDOL** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

LA SALIDA **IKDOL DOS ALFA** REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **240 FT/NM** HASTA ALCANZAR **12000 FT**

DEPARTURES RWY 05:**DEPARTURES: IKDOL TWO ALFA (IKDOL2A)**

CLIMB VIA **TAP R-054°** TO **D-8 TAP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **TAP 11 DME ARC** TO INTERCEPT **R-339°** FROM **VOR/DME/TAP** TO **IKDOL** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

THE SID **IKDOL TWO ALFA** REQUIRES MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **240 FT/NM** UNTIL CROSSING **12000 FT**

REGIMEN DE ASCENSO/ CLIMB REGIME***PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT**

| *PDG VEL (GS) KTS | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 3.94% (FT/MIN) | 320 | 400 | 480 | 560 | 640 | 720 | 800 |

SALIDA: TAPACHULA CUATRO ALFA (TAP4A)

ASCIENDA POR **RADIAL 054°** HASTA **D-8 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 1600 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **11 NM** HACIA EL **VOR/DME/TAP** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: TAPACHULA FOUR ALFA (TAP4A)

CLIMB VIA **TAP R-054°** TO **D-8 TAP (OR 1600 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **11 NM** TO **VOR/DME/TAP** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

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

| | | | | |
|------|-------|-------|--------------|------|
| A/TO | AUR | R-644 | UR-644 | 8000 |
| A/TO | PIXEN | | UL-423 | 7000 |
| A/TO | SJO | A-317 | UA-317 | 7000 |
| A/TO | HUX | | J-1 | 2000 |
| A/TO | IZT | V-1 | J-13, UL-423 | 2000 |
| A/TO | TGZ | V-51 | UJ-47 | 4400 |

SALIDAS PISTA 23:

SALIDAS: IKDOL DOS BRAVO (IKDOL2B)
 VILGI DOS (VILGI2)
 PENVA DOS (PENVA2)

ASCIENDA POR **RADIAL 234°** HASTA **D-7**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL** CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/TAP** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **IKDOL**, **VILGI** O **PENVA** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

LA SALIDA **IKDOL DOS BRAVO** REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **220 FT/NM** HASTA ALCANZAR **12000 FT**

DEPARTURES RWY 23:

DEPARTURES: IKDOL TWO BRAVO (IKDOL2B)
 VILGI TWO (VILGI2)
 PENVA TWO (PENVA2)

CLIMB VIA **TAP R-234°** TO **D-7 TAP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **TAP 10 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/TAP** TO **IKDOL**, **VILGI** OR **PENVA** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

THE SID **IKDOL TWO BRAVO** REQUIRE MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **220 FT/NM** UNTIL CROSSING **12000 FT**

REGIMEN DE ASCENSO/ CLIMB REGIME

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

| *PDG VEL (GS) KTS | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 3.62% (FT/MIN) | 293 | 367 | 440 | 513 | 587 | 660 | 733 |

SALIDA: TAPACHULA CUATRO BRAVO (TAP4B)

ASCIENDA POR **RADIAL 234°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 1500 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/TAP** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

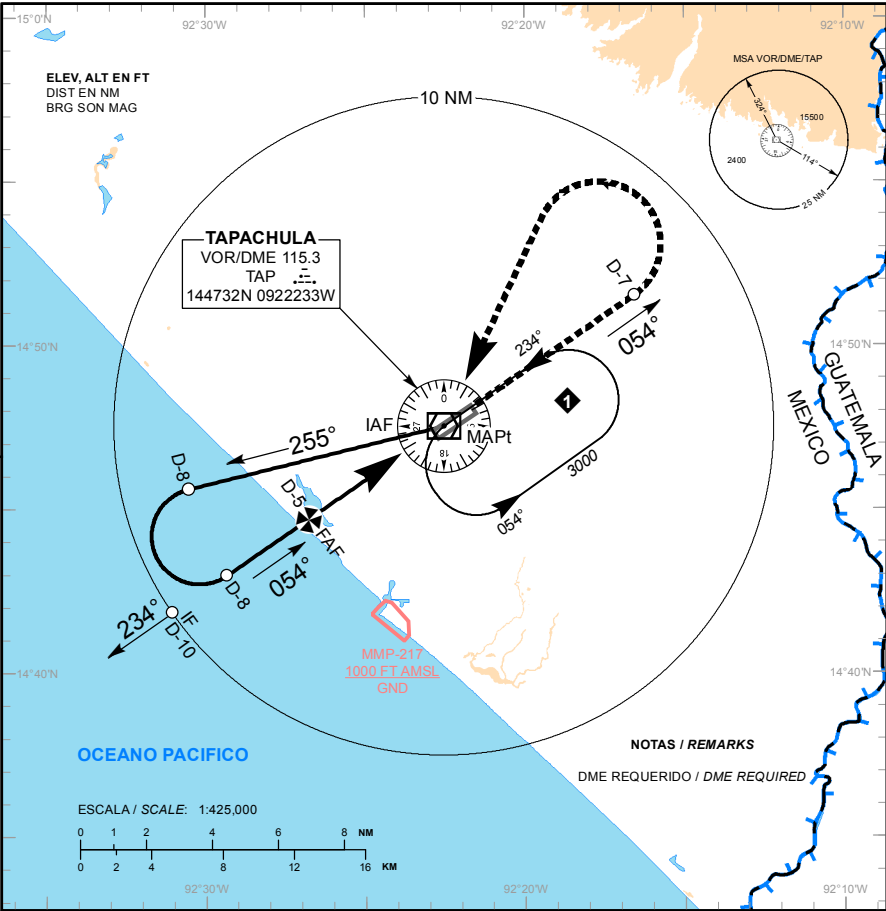
DEPARTURE: TAPACHULA FOUR BRAVO (TAP4B)

CLIMB VIA **TAP R-234°** TO **D-7 TAP (OR 1500 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/TAP** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

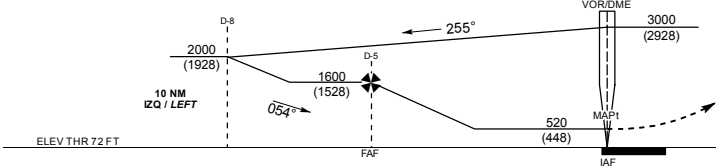
(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/TAP:

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

| | | | | |
|------|-------|-------|--------------|------|
| A/TO | AUR | R-644 | UR-644 | 8000 |
| A/TO | PIXEN | | UL-423 | 7000 |
| A/TO | SJO | A-317 | UA-317 | 7000 |
| A/TO | HUX | | J-1 | 2000 |
| A/TO | IZT | V-1 | J-13, UL-423 | 2000 |
| A/TO | TGZ | V-51 | UJ-47 | 4400 |



ALTURA REFERIDAS AL THR RWY 05 ELEV 72 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05 ELEV 72 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 054° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE
DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL
VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-054° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT
WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM
HOLDING ALTITUDE.

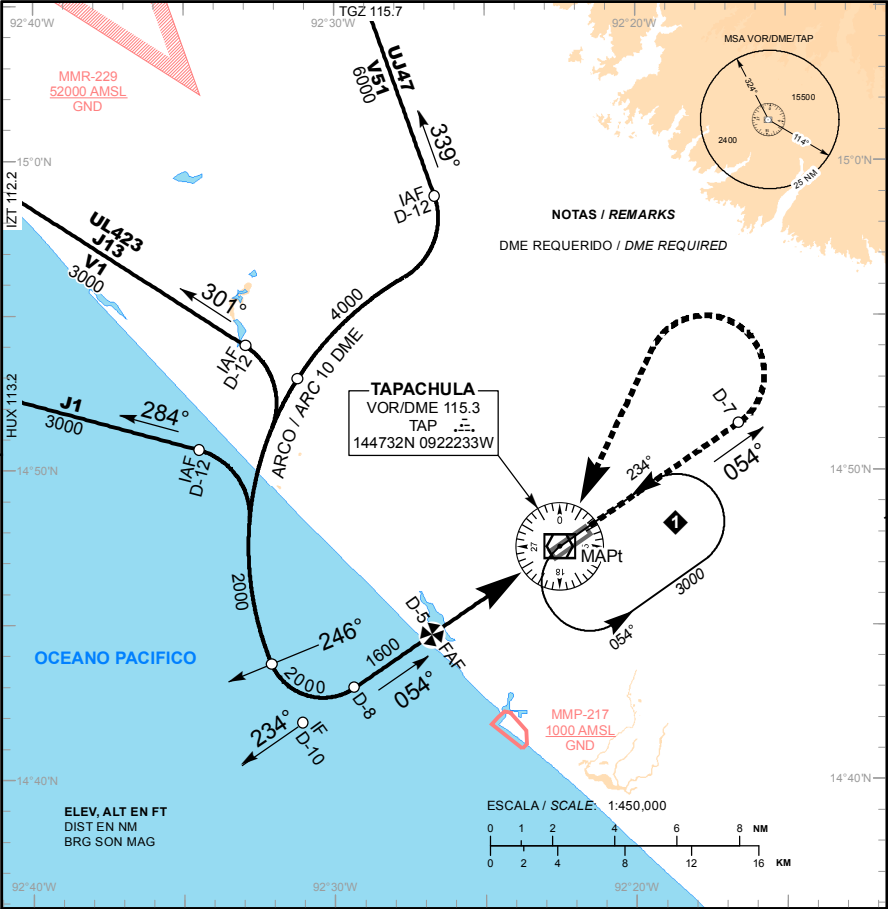
GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

| FAF - MAPt | VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5 NM | FT / MIN | 411 | 513 | 616 | 718 | 821 | 924 | 1026 |
| 5.1% | MIN : SEC | 3:45 | 3:00 | 2:30 | 2:09 | 1:52 | 1:40 | 1:30 |

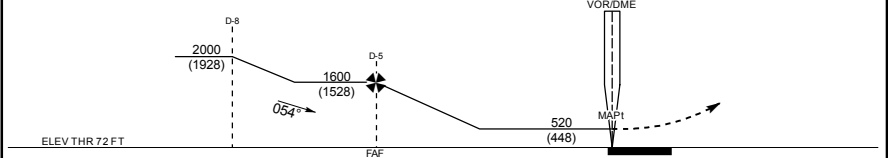
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/TAP /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/TAP

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|----|----------------|----------------|--------------|--------------|
| FT | 1600 (1528) | 1290 (1218) | 980 (908) | 680 (608) |

| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|----------------------------|----------------------------|---|
| - | - | - | - | - |
| DIRECTO/DIRECT OCA(OCH)/MDA(MDH) | 520 (448) - 1 (1600 M) | 520 (448) - 1 1/4 (2000 M) | 520 (448) - 1 1/2 (2400 M) | |
| CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH)/MDA(MDH) | 580 (485) - 1 (1600 M) | 580 (485) - 1 1/2 (2400 M) | 680 (585) - 2 (3200 M) | |



ALTURA REFERIDAS AL THR RWY 05 ELEV 72 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05 ELEV 72 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 054° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-054° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

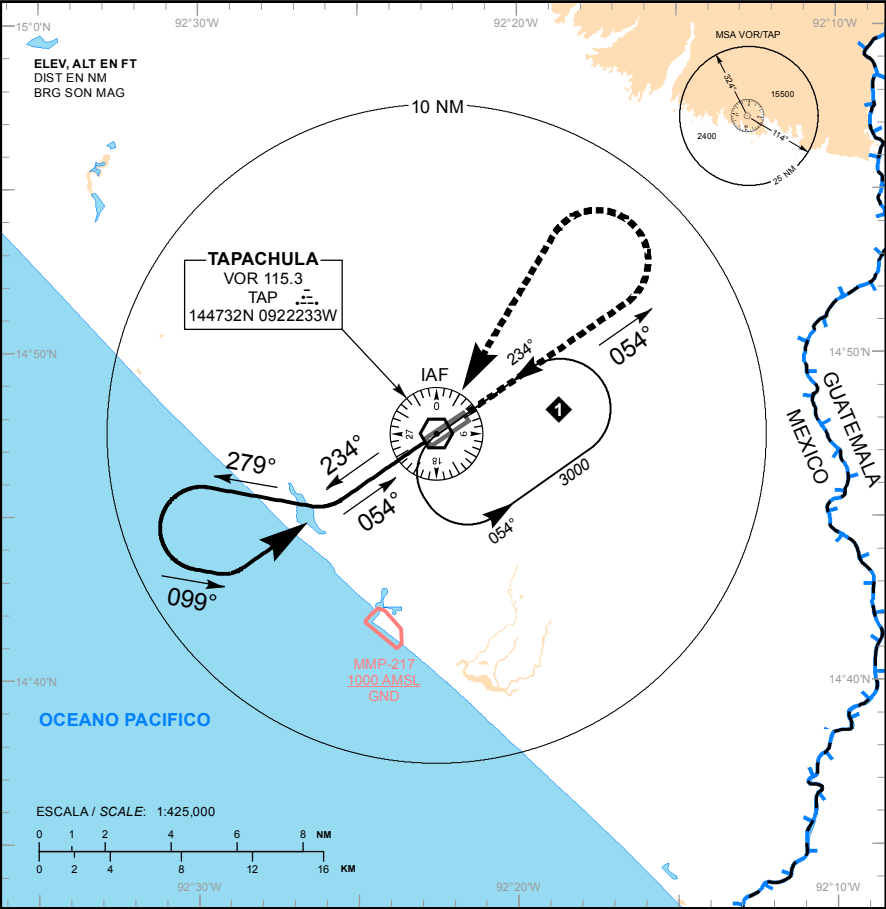
GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

| FAF - MAPt | VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5 NM | FT / MIN | 411 | 513 | 616 | 718 | 821 | 924 | 1026 |
| 5.1% | MIN : SEC | 3:45 | 3:00 | 2:30 | 2:09 | 1:52 | 1:40 | 1:30 |

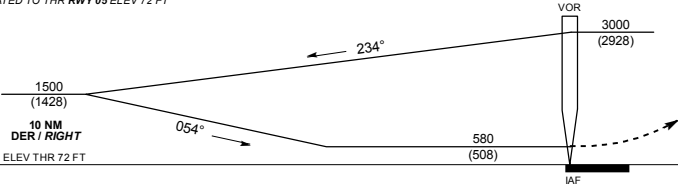
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/TAP /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/TAP

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|----|----------------|----------------|--------------|--------------|
| FT | 1600 (1528) | 1290 (1218) | 980 (908) | 680 (608) |

| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| - | - | - | - | - |
| DIRECTO/DIRECT OCA(OCH)/MDA(MDH) | 520 (448) - 1 (1600 M) | 520 (448) - 1 1/4 (2000 M) | 520 (448) - 1 1/2 (2400 M) | 520 (448) - 1 1/2 (2400 M) |
| CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH)/MDA(MDH) | 580 (485) - 1 (1600 M) | 580 (485) - 1 1/2 (2400 M) | 580 (485) - 1 1/2 (2400 M) | 680 (585) - 2 (3200 M) |



ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY 05 ELEV 72 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05 ELEV 72 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 054°. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA
IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/TAP HASTA LA
ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

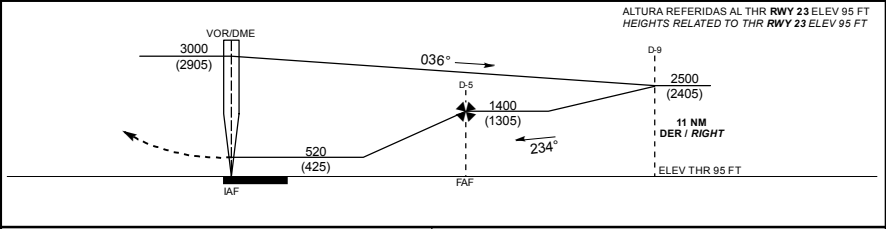
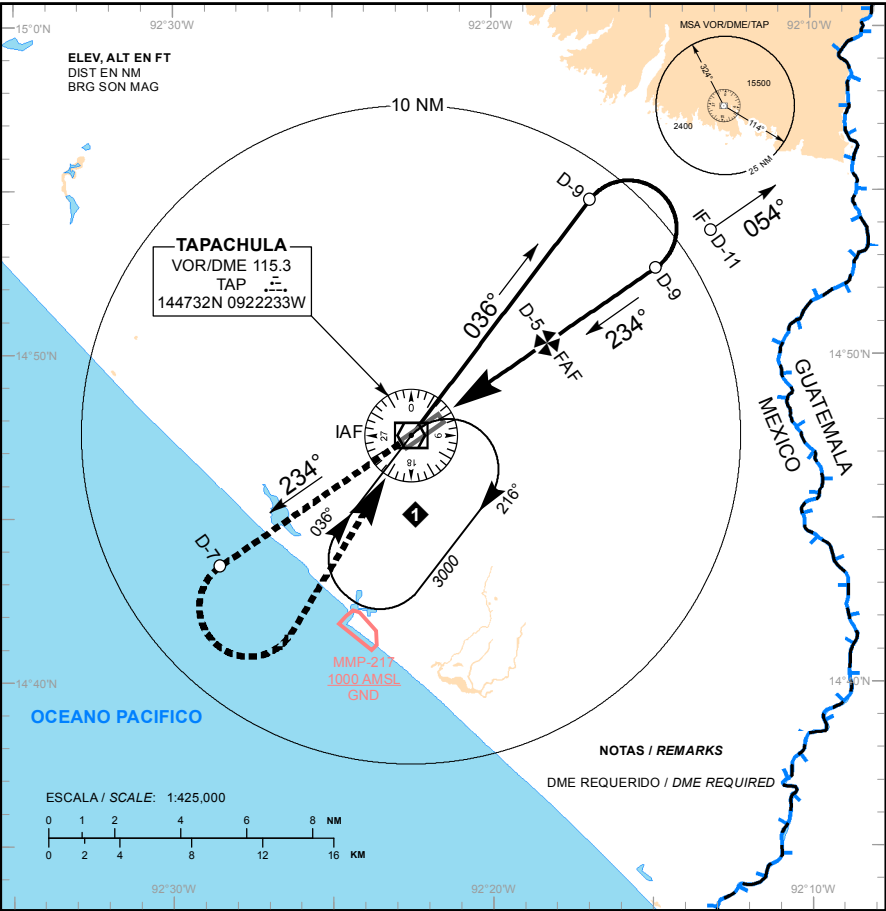
CLIMB VIA TAP VOR R-054°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO
VOR/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE MAP1.
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAP1.

| VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|
| MIN : SEC | 5:15 | 4:12 | 3:30 | 3:00 | 2:37 | 2:20 | 2:06 |

CAMBIO: SIMBOLOGIA

| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| - | | | | |
| DIRECTO/DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH) | 580 (508) - 1 (1600 M) | | 580 (508) - 1 1/2 (2400 M) | |
| CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH) | 580 (508) - 1 (1600 M) | | 580 (508) - 1 1/2 (2400 M) | 680 (608) - 2 (3200 M) |



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

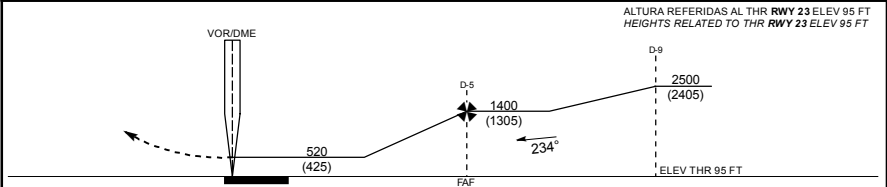
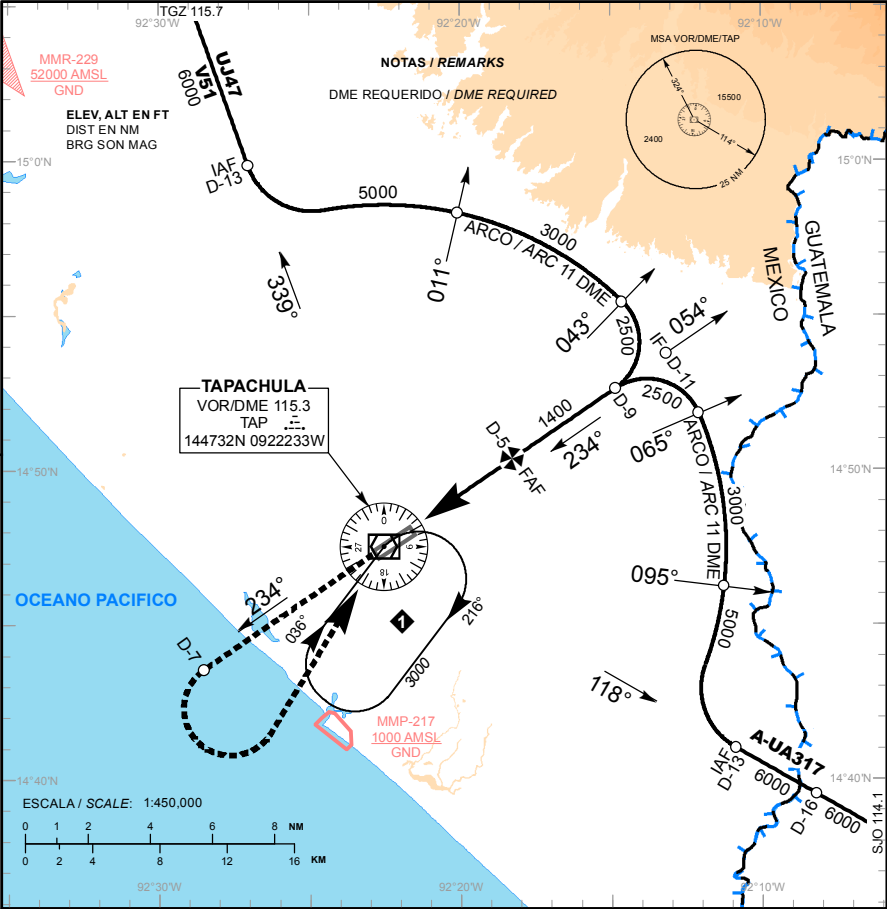
ASCIENDA EN RADIAL 234° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-234° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

| GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT | | | | | | | | |
|--|--------------|------|----------------|---------------|--------------|------|------|------|
| FAF - THR 4.1 NM 5.0% | VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
| | FT / MIN | 408 | 510 | 612 | 714 | 816 | 918 | 1020 |
| | MIN : SEC | 3:45 | 3:00 | 2:30 | 2:09 | 1:52 | 1:40 | 1:30 |
| ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/TAP / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/TAP | | | | | | | | |
| | | NM | 5 | 4 | 3 | | | |
| | | FT | 1400 (1305) | 1090 (995) | 790 (695) | | | |

| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| - | - | - | - | - |
| DIRECTO / DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH) | 520 (425) - 1 (1600 M) | - | 520 (425) - 1 1/4 (2000 M) | - |
| CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH) | 580 (485) - 1 (1600 M) | - | 580 (485) - 1 1/2 (2400 M) | 680 (585) - 2 (3200 M) |

TA: 18500 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 234° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-234° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

| | | GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT | | | | | | | |
|-----------|--------------|---|------|------|------|------|------|------|--|
| FAF - THR | VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | |
| 4.1 NM | FT / MIN | 408 | 510 | 612 | 714 | 816 | 918 | 1020 | |
| 5.0% | MIN : SEC | 3:45 | 3:00 | 2:30 | 2:09 | 1:52 | 1:40 | 1:30 | |

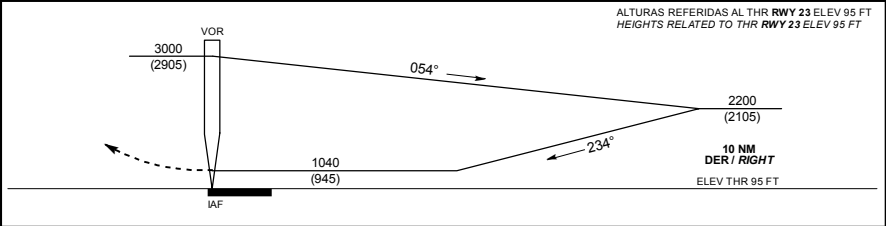
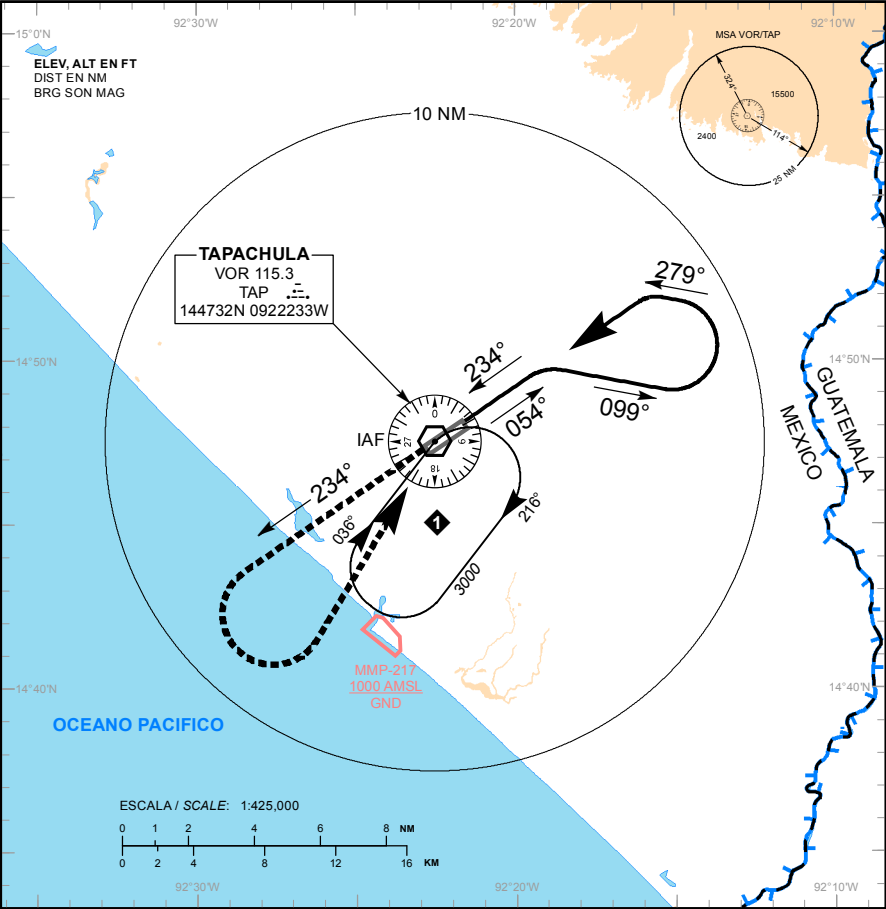
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/TAP / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/TAP

| NM | 5 | 4 | 3 |
|----|-------------|------------|-----------|
| FT | 1400 (1305) | 1090 (995) | 790 (695) |

| CAT | A | B | C | D |
|--|------------------------|---|----------------------------|------------------------|
| - | - | - | - | - |
| DIRECTO / DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH) | 520 (425) - 1 (1600 M) | - | 520 (425) - 1 1/4 (2000 M) | - |
| CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH) | 580 (485) - 1 (1600 M) | - | 580 (485) - 1 1/2 (2400 M) | 680 (585) - 2 (3200 M) |

TA: 18500 FT

VOR X RWY 23



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 234°. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-234°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE MAP1.
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAP1.

| VEL GS (KTS) | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|
| MIN : SEC | 5:15 | 4:12 | 3:30 | 3:00 | 2:37 | 2:20 | 2:06 |

| CAT | A | B | C | D |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| - | - | - | - | - |
| DIRECTO/DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH) | 1040 (945) - 1 1/4 (2000 M) | 1040 (945) - 2 3/4 (4400 M) | 1040 (945) - 3 (4800 M) | 1040 (945) - 3 (4800 M) |
| CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH) | 1040 (945) - 1 1/4 (2000 M) | 1040 (945) - 2 3/4 (4400 M) | 1040 (945) - 3 (4800 M) | 1040 (945) - 3 (4800 M) |