TEL: 57-86-55-19, 57-86-55-22
FAX: 25-98-00-65
AFS: MMMXYNYX
Correo-e:
aldo.figueroa@seneam.gob.mx
quejas.aip@gmail.com
NOF:
Luis.munoz@seneam.gob.mx

MÉXICO

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO
Avenida 602 Núm. 161
Zona Federal del Aeropuerto Internacional
Benito Juárez
Alcaldía Venustiano Carranza, C. P. 15620
Ciudad de México

AIP
AIRAC

03/25
06-FEB-2025

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 20-MAR-2025

1.- CONTENIDO

GEN: 0.2: AMDT 03/25
0.3: Registro de suplementos a la AIP
0.4: Lista de verificación de páginas
1.2-3: Aeropuertos internacionales autorizados para aterrizar cuando se cuente con Certificación de Vuelo Seguro
3.5-3: MMCS
ENR: 0.6: NIL
0.6_EN: Página Nueva
1.1: NIL
1.1_EN: Páginas Nuevas
AD MMGA 2-5: Escala
2-6: Carta nueva
2-7: Designador de carta
2-8: Designador de carta
SID-1: Texto
SID-2: Texto
MMUN 2-7: Escala
2-8: Carta nueva
2-9: Designador de carta
2-10: Designador de carta
2-11: Designador de carta
2-12: Designador de carta
2-13: Designador de carta
2-14: Designador de carta
2-15: Designador de carta
2-16: Designador de carta
2-17: Designador de carta
2-18: Designador de carta
2-19: Designador de carta
2-20: Designador de carta
2-21: Designador de carta
2-22: Designador de carta
2-23: Designador de carta
2-24: Designador de carta
SID-1: Simbología
SID-1-1: NIL
SID-2: Designador de carta
SID-2-1: Designador de carta
SID-2-2: Designador de carta
SID-2-3: Designador de carta
SID-3: Simbología
SID-3-1: NIL
SID-4: Designador de carta
SID-4-1: Designador de carta
SID-4-2: Designador de carta
SID-5: Designador de carta; simbología
SID-5-1: Designador de carta
SID-6: Simbología
SID-6-1: NIL
SID-6-2: NIL
SID-6-3: NIL
SID-7: Designador de carta; simbología
SID-7-1: Designador de carta
SID-8: Designador de carta
SID-8-1: Designador de carta
SID-8-2: Designador de carta
STAR-1: Simbología
STAR-1-1: NIL
STAR-1-2: NIL
STAR-1-3: NIL
STAR-1-4: NIL
STAR-2: Simbología
STAR-2-1: NIL
STAR-2-2: NIL
STAR-2-3: NIL
IAC-1: Designador de procedimiento
IAC-2: Designador de procedimiento
IAC-3: Designador de carta; designador de procedimiento
IAC-3-1: Designador de carta
IAC-3-2: Designador de carta
IAC-4: Designador de carta; designador de procedimiento
IAC-5: Designador de carta; designador de procedimiento
IAC-6: Designador de carta
IAC-6-1: Designador de carta

	IAC-6-2:	Designador de carta
	IAC-7:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-8:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-9:	Designador de carta
	IAC-9-1:	Designador de carta
	IAC-9-2:	Designador de carta
	IAC-10:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-11:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-12:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-12-1:	Designador de carta
	IAC-12-2:	Designador de carta
	IAC-13:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-14:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-15:	Designador de carta
	IAC-15-1:	Designador de carta
	IAC-15-2:	Designador de carta
	IAC-16:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-17:	Designador de carta; designador de procedimiento
	IAC-18:	Designador de carta
	IAC-18-1:	Designador de carta
MMIT	2-1:	Instalaciones y servicios para pasajeros
	2-5:	GUND
	2-6:	NIL
MMIO	2-2:	Obstáculos del aeródromo
MMEP	2-3:	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN
MMTC	2-2:	Obstáculos
	2-2-1:	Obstáculos
	2-2-2:	Obstáculos
	2-2-3:	Obstáculos
	2-2-4:	Obstáculos
	2-2-5:	Obstáculos
	2-2-6:	Obstáculos
	2-2-7:	Obstáculos
	2-2-8:	Obstáculos
	2-2-9:	Obstáculos
	2-2-10:	Obstáculos
	2-3:	NIL
	2-4:	NIL
	2-11:	Obstáculos
	2-12:	Obstáculos
	2-13:	Obstáculos
MMTG	IAC-1:	Distancia FAP
	IAC-2:	Distancia FAP
MMVR	2-3:	CNL FPQ

2.- El 20 de Marzo elimínense e insértense las siguientes páginas:

PAGINAS A ELIMINAR	PÁGINAS A INSERTAR
GEN	**GEN**
0.2-1	0.2-1
0.2-2	0.2-2
0.3-1	0.3-1
0.4-1	0.4-1
0.4-2	0.4-2
0.4-3	0.4-3
0.4-4	0.4-4
0.4-5	0.4-5
0.4-6	0.4-6
0.4-7	0.4-7
0.4-8	0.4-8
0.4-9	0.4-9
0.4-10	0.4-10
0.4-11	0.4-11
0.4-12	0.4-12
	0.4-13
1.2-3	1.2-3
3.5-3	3.5-3
ENR	**ENR**
0.6-1	0.6-1
0.6-1_EN	0.6-1_EN
1.1-1	1.1-1
1.1-2	1.1-2
1.1-3	1.1-3
1.1-4	1.1-4
1.1-5	1.1-5
1.1-6	1.1-6
1.1-7	1.1-7
1.1-8	1.1-8

TEL: 57-86-55-19, 57-86-55-22
FAX: 25-98-00-65
AFS: MMMXYNYX
Correo-e:
aldo.figueroa@seneam.gob.mx
quejas.aip@gmail.com
NOF:
Luis.munoz@seneam.gob.mx

1.1-9	1.1-9
1.1-10	1.1-10
1.1-11	1.1-11
1.1-12	1.1-12
1.1-13	1.1-13
1.1-14	1.1-14
1.1-15	1.1-15
1.1-16	1.1-16
1.1-17	1.1-17
1.1-18	1.1-18
1.1-19	1.1-19
1.1-20	1.1-20
1.1-21	1.1-21
1.1-22	1.1-22
1.1-23	
1.1-24	
1.1-25	
1.1-26	
1.1-27	
	1.1-1_EN
	1.1-2_EN
	1.1-3_EN
	1.1-4_EN
	1.1-5_EN
	1.1-6_EN
	1.1-7_EN
	1.1-8_EN
	1.1-9_EN
	1.1-10_EN
	1.1-11_EN
	1.1-12_EN
	1.1-13_EN
	1.1-14_EN
	1.1-15_EN
	1.1-16_EN
	1.1-17_EN
	1.1-18_EN
	1.1-19_EN
	1.1-20_EN
	1.1-21_EN
	1.1-22_EN
AD	**AD**
MMGA	**MMGA**
2-5	2-5
	2-6
2-6	2-7
2-7	2-8
SID-1	SID-1
SID-1-1	
SID-2	SID-2
SID-2-1	
MMUN	**MMUN**
2-7	2-7
	2-8
2-8	2-9
	2-10
2-9	2-11
2-10	2-12
2-11	2-13
2-12	2-14
2-13	2-15
2-14	2-16
2-15	2-17
2-16	2-18
2-17	2-19
2-18	2-20
2-19	2-21
2-20	2-22
2-21	2-23
2-22	2-24
SID-1	SID-1
SID-1-1	SID-1-1
SID-5	SID-2
SID-5-1	SID-2-1
SID-5-2	SID-2-2
SID-5-3	SID-2-3
SID-3	SID-3

TEL: 57-86-55-19, 57-86-55-22
FAX: 25-98-00-65
AFS: MMMXYNYX
Correo-e:
aldo.figueroa@seneam.gob.mx
quejas.aip@gmail.com
NOF:
Luis.munoz@seneam.gob.mx

MÉXICO

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO
Avenida 602 Núm. 161
Zona Federal del Aeropuerto Internacional
Benito Juárez
Alcaldía Venustiano Carranza, C. P. 15620
Ciudad de México

SID-3-1	SID-3-1
SID-8	SID-4
SID-8-1	SID-4-1
SID-8-2	SID-4-2
SID-2	SID-5
SID-2-1	SID-5-1
SID-6	SID-6
SID-6-1	SID-6-1
SID-6-2	SID-6-2
SID-6-3	SID-6-3
SID-4	SID-7
SID-4-1	SID-7-1
SID-7	SID-8
SID-7-1	SID-8-1
SID-7-2	SID-8-2
STAR-1	STAR-1
STAR-1-1	STAR-1-1
STAR-1-2	STAR-1-2
STAR-1-3	STAR-1-3
STAR-1-4	STAR-1-4
STAR-2	STAR-2
STAR-2-1	STAR-2-1
STAR-2-2	STAR-2-2
STAR-2-3	STAR-2-3
IAC-1	IAC-1
IAC-2	IAC-2
IAC-13	IAC-3
IAC-13-1	IAC-3-1
IAC-13-2	IAC-3-2
IAC-5	IAC-4
IAC-6	IAC-5
IAC-15	IAC-6
IAC-15-1	IAC-6-1
IAC-15-2	IAC-6-2
IAC-11	IAC-7
IAC-12	IAC-8
IAC-18	IAC-9
IAC-18-1	IAC-9-1
IAC-18-2	IAC-9-2
IAC-3	IAC-10
IAC-4	IAC-11
IAC-14	IAC-12
IAC-14-1	IAC-12-1
IAC-14-2	IAC-12-2
IAC-7	IAC-13
IAC-8	IAC-14
IAC-16	IAC-15
IAC-16-1	IAC-15-1
IAC-16-2	IAC-15-2
IAC-9	IAC-16
IAC-10	IAC-17
IAC-17	IAC-18
IAC-17-1	IAC-18-1
MMIT	**MMIT**
2-1	2-1
2-5	2-5
2-6	2-6
MMIO	**MMIO**
2-2	2-2
MMEP	**MMEP**
2-3	2-3
MMTC	**MMTC**
2-2	2-2
	2-2-1
	2-2-2
	2-2-3
	2-2-4
	2-2-5
	2-2-6
	2-2-7
	2-2-8
	2-2-9
	2-2-10
2-3	2-3
2-4	2-4
2-11	2-11
2-12	2-12
2-13	2-13

TEL: 57-86-55-19, 57-86-55-22
FAX: 25-98-00-65
AFS: MMMXYNYX
Correo-e:
aldo.figueroa@seneam.gob.mx
quejas.aip@gmail.com
NOF:
Luis.munoz@seneam.gob.mx

MÉXICO

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO
Avenida 602 Núm. 161
Zona Federal del Aeropuerto Internacional
Benito Juárez
Alcaldía Venustiano Carranza, C. P. 15620
Ciudad de México

AIP
AIRAC

03/25
06-FEB-2025

MMTG	**MMTG**
IAC-1	IAC-1
IAC-2	IAC-2
MMVR	**MMVR**
2-3	2-3

3.- En esta enmienda se incorpora información que está publicada en los siguientes AIP/SUP y NOTAM que se cancelan por la presente:
AIP SUP: NIL
NOTAM: NIL

GEN 0.2 REGISTRO DE ENMIENDAS A LA AIP
RECORD OF AIP AMENDMENTS
GEN 0.2-1 REGISTRO DE ENMIENDAS AIRAC A LA AIP
RECORD OF AIRAC AIP AMENDMENTS

ENMIENDA DE LA AIP AIRAC / *AIRAC AIP AMENDMENT*			
Núm/Año *NR/YEAR*	**Fecha de publicación** *Publication date*	**Fecha de entrada en vigor** *Effective date*	**Incorporada por** *Inserted by*
01/25	12-DIC-2024 *12-DEC-2024*	23-ENE-2025 *23-JAN-2025*	
02/25	09-ENE-2025 *09-JAN-2025*	20-FEB-2025 *20-FEB-2025*	
03/25	06-FEB-2025 *06-FEB-2025*	20-MAR-2025 *20-MAR-2025*	

GEN 0.2-2 REGISTRO DE ENMIENDAS ORDINARIAS A LA AIP
RECORD OF REGULAR AIP AMENDMENTS

ENMIENDA DE LA AIP REGULAR / *REGULAR AIP AMENDMENT*			
Núm/Año *NR/YEAR*	**Fecha de publicación** *Publication date*	**Fecha de inserción** *Inserted date*	**Incorporada por** *Inserted by*

GEN 0.3 REGISTRO DE SUPLEMENTOS A LA AIP.

RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

Número/ Año *NR/Year*	***Asunto*** *Subject*	***Sección(es) de la AIP afectada(s)*** *AIP section(s) affected*	***Periodo de Validez*** *Period of validity*	***Registro de Anulación*** *Cancellation record*
007/09	**MMCC** En operación nuevo aeropuerto / *New airport in operation*	AD	MAR-12-09/PERM	
013/09	**LA PESCA** Operaciones solo con autorización de la Secretaría de Marina / *Authorization-only operations of the Secretaría de Marina*	AD	MAR-12-09/PERM	
014/09	**MMLC** En trayectoria de aproximación pista 01/19 cruce de aves. / *On approach runway 01/19 bird crossing.*	AD	MAR-12-09/PERM	
015/09	**MMLC** Cambia horario del aeropuerto / *Airport operational hours changes*	AD	MAR-12-09/PERM	
054/09	**MMSF** CREI operando en CAT III / CREI operating in CAT III	AD	SEP-25-09/PERM	
02 – 61 /24	**AD ,GEN , ENR**	AD, GEN, ENR	VER BOLETIN DE SUPLEMENTOS / *SEE SUPPLEMENTS BULLETIN* 01/24	

GEN 0.4 LISTA DE VERIFICACION DE PÁGINAS DE LA AIP

CHECKLIST OF AIP PAGES

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
GEN		
0.1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.1-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
0.1-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.1-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.1-2_EN	31-OCT-24	AIRAC 11/24
0.1-3_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.2-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.2-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.3-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-9	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-10	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-11	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-12	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.4-13	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.5-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.5-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.6-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
0.6-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.1-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.1-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.1-2_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.2-1	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.2-2	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.2-4	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.2-5	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.2-6	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.2-7	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.2-8	04-ABR-13	AIRAC 03/13
1.3-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-2_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-3_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.3-4_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-2_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-3_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.4-4_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-2_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-3_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.5-4_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.6-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.6-1_EN	05-SEP-24	AIRAC 09/24
1.7-1	13-JUL-23	AIRAC 07/23
1.7-2	13-JUL-23	AIRAC 07/23
1.7-3	13-JUL-23	AIRAC 07/23
1.7-4	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2.1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-1_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-2_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-3_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-12	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-13	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-14	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-15	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-16	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-17	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-18	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-19	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-20	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-21	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-22	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.2-23	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-1_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-2_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-3_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.3-4_EN	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.4-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.4-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.5-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.6-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.6-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-12	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-13	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-14	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-15	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-16	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-17	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-18	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-19	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.7-20	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-1_EN	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-2_EN	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-3_EN	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-4_EN	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-5_EN	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
3.2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
3.2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
3.2-1_EN	28-NOV-24	AIRAC 12/24
3.2-2_EN	28-NOV-24	AIRAC 12/24
3.2-3_EN	28-NOV-24	AIRAC 12/24
3.3-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
3.3-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
3.3-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
3.3-1_EN	23-JAN-25	AIRAC 01/25
3.3-2_EN	23-JAN-25	AIRAC 01/25
3.3-3_EN	23-JAN-25	AIRAC 01/25
3.4-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.4-1_EN	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.5-1	30-NOV-23	AIRAC 12/23
3.5-2	30-NOV-23	AIRAC 12/23
3.5-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
3.5-4	30-NOV-23	AIRAC 12/23
3.5-5	30-NOV-23	AIRAC 12/23
3.5-6	30-NOV-23	AIRAC 12/23
3.5-7	20-JUN-19	AIRAC 07/19
3.5-8	30-NOV-23	AIRAC 12/23
3.5-9	07-DIC-17	AIRAC 13/17
3.5-10	07-DIC-17	AIRAC 13/17
3.5-11	07-DIC-17	AIRAC 13/17
3.6-1	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-2	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.6-4	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-5	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-6	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-7	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-8	18-MAY-23	AIRAC 05/23
3.6-9	18-MAY-23	AIRAC 05/23
4.1-1	ABR-15-04	01/04 (330)
4.2-1	22-ABR-21	AIRAC 04/21
4.2-2	17JUN-21	AIRAC 06/21
4.2-3	17JUN-21	AIRAC 06/21
4.2-4	16-OCT-14	AIRAC 03/14
ENR		
0.6-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
0.6-1_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-9	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-10	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-11	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-12	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-13	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-14	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-15	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-16	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-17	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-18	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-19	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-20	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-21	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-22	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-1_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-2_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-3_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-4_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-5_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-6_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-7_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-8_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-9_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-10_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-11_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-12_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-13_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-14_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-15_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-16_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-17_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-18_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-19_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-20_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-21_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.1-22_EN	20-MAR-25	AIRAC 03/25
1.2-1	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.2-2	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.2-3	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.3-1	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.3-2	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.3-3	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.3-4	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.3-5	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.4-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
1.4-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
1.4-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
1.4-4	16-MAY-24	AIRAC 05/24
1.4-5	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.4-6	23-MAR-23	AIRAC 03/23
1.5-1	SEP-29-05	06/05 (345)

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
1.5-2	SEP-29-05	06/05 (345)
1.5-3	SEP-29-05	06/05 (345)
1.5-4	SEP-29-05	06/05 (345)
1.5-5	SEP-29-05	06/05 (345)
1.6-1	04-ENE-18	AIRAC 01/18
1.6-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
1.6-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
1.6-4	16-DIC-10	04/10 (378)
1.6-5	SEP-29-05	06/05 (345)
1.6-6	SEP-29-05	06/05 (345)
1.6-7	20-JUN-19	AIRAC 07/19
1.7-1	SEP-29-05	06/05 (345)
1.8-1	SEP-29-05	06/05 (345)
1.9-1	17JUN-21	AIRAC 06/21
1.10-1	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-2	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-3	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-4	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-5	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-6	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-7	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-8	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-9	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-10	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-11	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-12	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-13	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-14	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-15	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-16	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-17	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-18	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-19	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.10-20	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.11-1	15-NOV-12	AIRAC 09/12
1.11-2	19-MAY-22	AIRAC 05/22
1.11-3	30-NOV-23	AIRAC 12/23
1.11-4	24-FEB-22	AIRAC 02/22
1.12-1	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-2	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-3	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-4	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-5	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-6	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-7	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.12-8	02-ENE-20	AIRAC 01/20
1.13-1	27-JUN-13	AIRAC 05/13
1.14-1	DIC-21-06	05/06 (353)
1.14-2	DIC-21-06	05/06 (353)
1.14-3	DIC-21-06	05/06 (353)
1.14-4	DIC-21-06	05/06 (353)
1.14-5	SEP-29-05	06/05 (345)
1.14-6	SEP-29-05	06/05 (345)
1.14-7	SEP-29-05	06/05 (345)
2.1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.1-3	01-MAR-18	AIRAC 03/18
2.1-5	31-DIC-20	AIRAC 14/20
2.1-7	24-MAY-18	AIRAC 06/18
2.1-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2.1-11	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2.1-12	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2.1-13	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2.1-14	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2.1-15	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2.1-16	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2.1-17	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2.1-18	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2.1-19	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2.1-20	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2.1-21	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2.1-22	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2.1-23	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2.1-24	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2.1-25	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2.1-26	30-NOV-23	AIRAC 12/23
2.1-27	30-NOV-23	AIRAC 12/23
2.1-28	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2.1-29	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2.1-30	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2.1-31	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2.1-32	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-33	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-34	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-35	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-36	03-OCT-24	AIRAC 10/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2.1-37	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2.1-38	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-39	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-40	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-41	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-42	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-43	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-44	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-45	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-46	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-47	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-48	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-49	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-50	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-51	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-52	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-53	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-54	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-55	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-56	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-57	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-58	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-59	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-60	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-61	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-62	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-63	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-64	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-65	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-66	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-67	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-68	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-69	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-70	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.1-71	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2.1-72	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2.2-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2.2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2.2-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2.2-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2.2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2.2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2.2-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2.2-8	09-SEP-21	AIRAC 09/21
2.2-9	09-SEP-21	AIRAC 09/21
3.1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-5	16-MAY-24	AIRAC 05/24
3.1-6	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.1-7	16-JUN-22	AIRAC 06/22
3.1-8	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.1-9	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.1-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-11	21-MAR-24	AIRAC 03/24
3.1-12	18-ABR-24	AIRAC 04/24
3.1-13	18-ABR-24	AIRAC 04/24
3.1-14	18-ABR-24	AIRAC 04/24
3.1-15	11-JUL-24	AIRAC 07/24
3.1-16	05-SEP-24	AIRAC 09/24
3.1-17	21-MAR-24	AIRAC 03/24
3.1-18	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-19	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-20	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-21	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-22	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-23	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-24	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-25	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-26	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.1-27	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-28	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-29	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-30	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-31	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.1-32	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-33	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-34	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-35	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-36	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-37	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-38	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-39	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.1-40	31-OCT-24	AIRAC 11/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
3.2-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.2-2	16-JUN-22	AIRAC 06/22
3.2-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
3.2-4	16-JUN-22	AIRAC 06/22
3.2-5	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.2-6	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.2-7	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-12	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-13	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.2-14	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.2-15	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-16	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.2-17	18-ABR-24	AIRAC 04/24
3.2-18	18-ABR-24	AIRAC 04/24
3.2-19	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-20	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.2-21	28-DIC-23	AIRAC 13/23
3.2-22	21-MAR-24	AIRAC 03/24
3.2-23	11-JUL-24	AIRAC 07/24
3.2-24	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-25	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-26	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-27	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-28	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-29	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.2-30	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-31	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-32	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-33	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-34	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-35	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.2-36	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-37	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-38	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-39	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-40	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-41	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-42	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-43	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-44	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-45	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.2-46	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.3-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
3.3-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-12	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-13	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.3-14	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-15	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-16	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-17	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-18	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-19	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-20	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-21	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-22	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-23	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.3-24	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-25	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-26	20-FEB-25	AIRAC 02/25
3.3-27	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-28	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-29	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-30	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-31	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-32	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-33	26-DIC-24	AIRAC 13/24
3.3-34	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-35	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-36	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-37	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-38	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-39	31-OCT-24	AIRAC 11/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
3.3-40	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-41	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-42	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-43	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-44	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-45	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-46	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-47	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-48	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-49	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-50	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-51	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-52	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.3-53	31-OCT-24	AIRAC 11/24
3.4-1	OCT-27-05	07/05 (346)
3.5-1	OCT-27-05	07/05 (346)
4.1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
4.1-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
4.2-1	SEP-29-05	06/05 (345)
4.3-1	25-AGO-11	09/11 (387)
4.4-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-10	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-11	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.4-12	26-DIC-24	AIRAC 13/24
4.5-1	25-AGO-11	09/11 (387)
5.1-1	30-MAY-13	AIRAC 04/13
5.1-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-3	07-MAR-13	AIRAC 02/13
5.1-4	24-FEB-22	AIRAC 02/22
5.1-5	24-FEB-22	AIRAC 02/22
5.1-6	JUN-05-08	03/08 (365)
5.1-7	21-AGO-14	AIRAC 01/14
5.1-8	11-DIC-14	AIRAC 05/14
5.1-9	09-SEP-21	AIRAC 09/21
5.1-10	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-11	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-12	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-13	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-14	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-15	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-16	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-17	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.1-18	25-ENE-24	AIRAC 01/24
5.2-1	SEP-29-05	06/05 (345)
5.3-1	17-OCT-13	AIRAC 07/13
5.3-2	17-OCT-13	AIRAC 07/13
5.3-3	17-OCT-13	AIRAC 07/13
5.4-1	SEP-29-05	06/05 (345)
5.5-1	SEP-29-05	06/05 (345)
5.6-1	SEP-29-05	06/05 (345)
6.1-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
6.1-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
6.1-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
6.1-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
6.1-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
AD		
0.6-1	05-OCT-23	AIRAC 10/23
0.6-2	30-NOV-23	AIRAC 12/23
1.1-1	FEB-16-06	09/05 (348)
1.1-2	FEB-16-06	09/05 (348)
1.1-3	27-JUN-13	AIRAC 05/13
1.1-4	27-JUN-13	AIRAC 05/13
1.1-5	FEB-16-06	09/05 (348)
1.1-6	FEB-16-06	09/05 (348)
1.1-7	FEB-16-06	09/05 (348)
1.2-1	FEB-16-06	09/05 (348)
1.3-1	FEB-16-06	09/05 (348)
1.4-1	FEB-16-06	09/05 (348)
1.5-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-8	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-9	28-NOV-24	AIRAC 12/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
1.5-10	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-11	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-12	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-13	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-14	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-15	28-NOV-24	AIRAC 12/24
1.5-16	28-NOV-24	AIRAC 12/24
ACAPULCO MMAA (ACA)		
2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-4	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-5	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-6	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-7	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-8	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-9	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-10	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-11	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-12	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-0	MAY-07-09	02/09 (370)
VAC-1	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
TMA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
MVA	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-4-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-5	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-5-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-6	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-6-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
IAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-4-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-7-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-8	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-10	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-11	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-11-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-12	08-AGO-24	AIRAC 08/24
AGUASCALIENTES MMAS (AGU)		
2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-9	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-10	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-11	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-0	15-JUL-21	AIRAC 07/21
VAC-1	15-JUL-21	AIRAC 07/21
VAC-2	15-JUL-21	AIRAC 07/21
VAC-3	29-DIC-22	AIRAC 13/22
VAC-4	29-DIC-22	AIRAC 13/22
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
STAR-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-8-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
ATIZAPAN DE ZARAGOZA MMJC		
2-5	26-MAR-20	AIRAC 04/20
2-6	26-MAR-20	AIRAC 04/20
BAHIAS DE HUATULCO MMBT (HUX)		
2-1	07-OCT-21	AIRAC 10/21
2-2	23-FEB-23	AIRAC 02/23
2-2-1	23-FEB-23	AIRAC 02/23
2-3	26-ENE-23	AIRAC 01/23
2-4	19-MAY-22	AIRAC 05/22
2-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-6	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-7	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-8	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-9	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-10	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-11	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-2-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
BARRANCAS DEL COBRE MMGA (CRL)		
2-1	05-OCT-23	AIRAC 10/23
2-2	05-OCT-23	AIRAC 10/23
2-3	05-OCT-23	AIRAC 10/23
2-4	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
VAC-0	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-1	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-2	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-3	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-4	05-OCT-23	AIRAC 10/23
SID-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
IAC-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24
CABO SAN LUCAS MMSL (CSL)		
2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-7	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-4-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-4-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-5-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-5-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
STAR-1-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
STAR-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-3-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
CAMPECHE MMCP (CPE)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-2-1	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-2-2	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-2-3	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-6	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-7	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-8	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-9	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-10	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-11	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-0	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-6	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1	06-OCT-22	AIRAC 10/22
SID-1-1	06-OCT-22	AIRAC 10/22
SID-2	06-OCT-22	AIRAC 10/22
SID-2-1	06-OCT-22	AIRAC 10/22
IAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
CANCUN MMUN (CUN)		
2-1	08-SEP-22	AIRAC 09/22
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-4	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-5	30-NOV-23	AIRAC 12/23
2-5-1	30-NOV-23	AIRAC 12/23
2-6	02-ENE-20	AIRAC 01/20
2-6-1	30-NOV-23	AIRAC 12/23
2-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-9	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-10	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-11	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-12	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-13	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-14	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-15	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-16	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-17	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-18	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-19	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-20	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-21	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-22	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-23	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-24	20-MAR-25	AIRAC 03/25
VAC-0	30-NOV-23	AIRAC 12/23
VAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
VAC-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TMA-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
MVA	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-1-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-2-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-2-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
SID-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-3-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-4-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-4-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-5-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-6-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-6-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-6-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-7-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-8-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
SID-8-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-1-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-1-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-1-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-1-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-2-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-2-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
STAR-2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-3-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-3-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-6-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-6-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-9	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-9-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-9-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-10	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-11	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-12	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-12-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-12-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-13	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-14	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-15	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-15-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-15-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-16	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-17	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-18	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-18-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
CELAYA MMCY		
2-5	27-FEB-20	AIRAC 03/20
2-6	27-FEB-20	AIRAC 03/20
CIUDAD DEL CARMEN MMCE (CME)		
2-1	18-MAY-23	AIRAC 05/23
2-2	18-MAY-23	AIRAC 05/23
2-3	18-MAY-23	AIRAC 05/23
2-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
2-6	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-0	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-1	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-2	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-3	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-4	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-5	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-6	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-7	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-8	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-9	25-ENE-24	AIRAC 01/24
TMA	25-ENE-24	AIRAC 01/24
TMA-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-1	24-FEB-22	AIRAC 02/22
SID-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-1	16-JUN-22	AIRAC 06/22
IAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-6	08-AGO-24	AIRAC 08/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
CIUDAD JUAREZ MMCS (CJS)		
2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-3	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-5	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-6	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-7	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-8	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-9	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-10	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-11	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-12	23-MAR-23	AIRAC 03/23
VAC-0	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
TMA	11-JUL-24	AIRAC 07/24
TMA-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
CIUDAD OBREGON MMCN (CEN)		
2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-2	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-2-1	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-3	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-4	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-9	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-10	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-11	05-SEP-24	AIRAC 09/24
TMA	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
CIUDAD VICTORIA MMCV (CVM)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-2-1	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-3	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-4	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-9	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-10	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-11	05-SEP-24	AIRAC 09/24
TMA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
COLIMA MMIA (COL)		
2-1	23-ABR-20	AIRAC 05/20

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-2	15-AGO-19	AIRAC 09/19
2-3	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-4	31-DIC-20	AIRAC 14/20
2-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
COZUMEL MMCZ (CZM)		
2-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-2	29-DIC-22	AIRAC 13/22
2-3	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-4	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-5	29-DIC-22	AIRAC 13/22
2-6	16-JUN-22	AIRAC 06/22
2-7	29-DIC-22	AIRAC 13/22
2-8	29-DIC-22	AIRAC 13/22
2-9	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-10	18-ABR-24	AIRAC 04/24
VAC-0	30-NOV-23	AIRAC 12/23
VAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-5	30-NOV-23	AIRAC 12/23
VAC-6	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-3-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
STAR-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
STAR-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-7-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
CUERNAVACA MMCB (CVJ)		
2-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-4	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
VAC-0	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-4	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
STAR-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
CULIACAN MMCL (CUL)		
2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-5	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-6	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-7	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-8	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-9	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-10	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-11	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-12	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-13	31-ENE-19	AIRAC 02/19
VAC-0	28-ABR-16	AIRAC 05/16
VAC-1	28-ABR-16	AIRAC 05/16
VAC-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
TMA	13-JUN-24	AIRAC 06/24
MVA	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-1-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-1-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-3-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-3-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-4-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-4-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-4-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-1-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-1-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-1-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-2-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-2-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-4-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-5	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-6	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-7	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-7-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
CHETUMAL MMCM (CTM)		
2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-4	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-5	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-6	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-7	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-8	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-9	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-10	22-FEB-24	AIRAC 02/24
VAC-0	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-4	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-5	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-1-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
IAC-4	22-FEB-24	AIRAC 02/24
CHICHEN-ITZA MMCT (CZA)		
2-1	15-JUN-23	AIRAC 06/23
2-2	15-JUN-23	AIRAC 06/23
2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-0	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
CHIHUAHUA MMCU (CUU)		
2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-5	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-6	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-8	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-9	19-MAY-22	AIRAC 05/22
2-10	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-11	19-MAY-22	AIRAC 05/22
2-12	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-13	19-MAY-22	AIRAC 05/22
2-14	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-15	25-ENE-24	AIRAC 01/24
VAC-0	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-1	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-4	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-5	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-6	05-OCT-23	AIRAC 10/23
VAC-7	05-OCT-23	AIRAC 10/23
TMA	18-ABR-24	AIRAC 04/24
TMA-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
MVA	11-AGO-22	AIRAC 08/22
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-7-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-9	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-10	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-11	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-11-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-12	05-SEP-24	AIRAC 09/24
DURANGO MMDO (DGO)		

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-2	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-3	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
TMA	28-DIC-23	AIRAC 13/23
SID-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
ENSENADA MMES (ENS)		
2-1	05-DIC-19	AIRAC 13/19
2-2	08-MAR-12	01/12 (392)
2-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-5	02-NOV-23	AIRAC 11/23
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
GUADALAJARA MMGL (GDL)		
2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-8	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-9	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-10	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-11	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-12	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-13	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-14	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-15	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-16	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-17	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-18	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-19	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-20	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-21	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-0	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-8	11-JUL-24	AIRAC 07/24
TMA	11-JUL-24	AIRAC 07/24
MVA	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-2-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-2-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-3-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-3-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-4-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-4-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-4-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-2-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-2-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-2-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-8	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-8-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-8-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-9	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-10	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-10-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-10-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-11	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-12	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-12-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-12-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-13	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-13-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
GUAYMAS MMGM (GYM)		
2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-4	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
HERMOSILLO MMHO (HMO)		
2-1	15-JUN-23	AIRAC 06/23
2-2	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-2-1	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-2-2	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-3	15-JUN-23	AIRAC 06/23
2-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-12	03-OCT-24	AIRAC 10/24
VAC-0	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TMA-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
MVA	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-3	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-3-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-4	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-4-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-4-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-1-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-4-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-7-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IXTAPA-ZIHUATANEJO MMZH (ZIH)		
2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-10	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-11	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-12	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TMA	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-3-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-3-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-4-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-5-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-5-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-1-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-1-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IXTEPEC MMIT (IZT)		
2-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	16-AGO-18	AIRAC 09/18
2-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
JALAPA MMJA		
2-5	26-MAR-20	AIRAC 04/20
2-6	26-MAR-20	AIRAC 04/20
VAC-0	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
LA PAZ MMLP (LAP)		
2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-4	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-12	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-13	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-14	31-OCT-24	AIRAC 11/24
VAC-0	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-4	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-5	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-6	21-MAR-24	AIRAC 03/24
VAC-7	21-MAR-24	AIRAC 03/24
TMA	21-MAR-24	AIRAC 03/24
TMA-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
LAZARO CARDENAS MMLC		
2-5	27-FEB-20	AIRAC 03/20
2-6	27-FEB-20	AIRAC 03/20
LEON MMLO (BJX)		
TMA	11-JUL-24	AIRAC 07/24
MVA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
VAC-0	25-MAY-17	AIRAC 06/17
VAC-1	25-MAY-17	AIRAC 06/17
VAC-2	29-DIC-22	AIRAC 13/22
2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-10	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-11	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-12	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-13	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-1-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-8-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-8-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
LORETO MMLT (LTO)		
2-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-12	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
LOS MOCHIS MMLM (LMM)		
2-1	24-MAR-22	AIRAC 03/22
2-2	24-MAR-22	AIRAC 03/22
2-3	24-MAR-22	AIRAC 03/22
2-4	13-AGO-20	AIRAC 09/20
2-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
TMA	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
MANZANILLO MMZO (ZLO)		
2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
TMA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
MATAMOROS MMMA (MAM)		
2-1	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-2	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-2-1	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-3	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
VAC-0	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
MAZATLAN MMMZ (MZT)		
2-1	07-OCT-21	AIRAC 10/21
2-2	07-OCT-21	AIRAC 10/21
2-3	07-OCT-21	AIRAC 10/21
2-4	20-MAY-21	AIRAC 05/21
2-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-11	31-OCT-24	AIRAC 11/24
2-12	31-OCT-24	AIRAC 11/24
TMA	28-DIC-23	AIRAC 13/23
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
MERIDA MMMD (MID)		
2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-2-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-12	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-13	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-14	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-15	03-OCT-24	AIRAC 10/24
VAC-0	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-1	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-2	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-3	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-4	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-5	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-6	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-7	28-DIC-23	AIRAC 13/23
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TMA-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
MVA	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-5-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-6-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-7-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-7-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-7-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-4-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
STAR-4-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-4-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-5-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-6-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-6-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-6-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-7-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-7-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-11-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-12	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-13	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-14	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-15	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-16	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-17	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-18	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-18-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
MEXICALI MMML (MXL)		
2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-3	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
VAC-0	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-1	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-2	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-3	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-4	25-MAR-21	AIRAC 03/21
TMA	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
MEXICO MMMX (MEX)		
TMA	20-FEB-25	AIRAC 02/25
MVA	25-ENE-24	AIRAC 01/24
2-1	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-2	09-SEP-21	AIRAC 09/21
2-2-1	02-DIC-21	AIRAC 12/21
2-2-2	02-DIC-21	AIRAC 12/21
2-2-3	02-DIC-21	AIRAC 12/21
2-2-4	02-DIC-21	AIRAC 12/21
2-2-5	02-DIC-21	AIRAC 12/21
2-2-6	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-2-7	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-2-8	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-2-9	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-3	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-4	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-5	15-AGO-19	AIRAC 09/19
2-6	23-JUL-15	AIRAC 08/15
2-7	15-AGO-19	AIRAC 09/19
2-8	23-JUL-15	AIRAC 08/15
2-9	30-DIC-21	AIRAC 13/21
2-9-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-10	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-11	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-12	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-13	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-14	03-NOV-22	AIRAC 11/22

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-15	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-16	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-17	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-18	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-19	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-20	22-ABR-21	AIRAC 04/21
2-21	22-ABR-21	AIRAC 04/21
2-22	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-23	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-24	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-25	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-26	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-27	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-28	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-29	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-30	18-ABR-24	AIRAC 04/24
VAC-0	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-4	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-5	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-6	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-7	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-8	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-9	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-10	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-11	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-12	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-13	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-14	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-15	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-16	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-17	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-18	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-19	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-20	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-21	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-22	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
SID-1-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24
SID-1-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
SID-1-4	18-ABR-24	AIRAC 04/24
SID-1-5	18-ABR-24	AIRAC 04/24
SID-1-6	18-ABR-24	AIRAC 04/24
SID-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-5	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-6	13-JUN-24	AIRAC 06/24
STAR-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-3-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-4	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-4-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-5	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-5-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-6	25-ENE-24	AIRAC 01/24
STAR-6-1	11-AGO-22	AIRAC 08/22
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-5-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-5-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-6-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-8	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-9	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-9-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
IAC-10	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-11	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-11-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-11-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-12	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-12-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-12-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-13	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-13-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
MINATITLAN MMMT (MTT)		
2-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
2-2	08-SEP-22	AIRAC 09/22
2-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
2-4	16-MAY-24	AIRAC 05/24
2-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-8	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-9	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-10	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-11	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-0	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-4	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-5	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-6	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
MONCLOVA MMMV (MOV)		
2-1	02-ENE-20	AIRAC 01/20
2-2	02-ENE-20	AIRAC 01/20
2-3	27-FEB-20	AIRAC 03/20
2-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
MONTERREY MMAN (ADN)		
2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-2	10-OCT-19	AIRAC 11/19
2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-3-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-4-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-8	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-9	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-9-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-10	28-NOV-24	AIRAC 12/24
MONTERREY MMMY (MTY)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-4	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-5	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-6	18-ABR-24	AIRAC 04/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-8	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-9	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-10	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-11	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-12	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-13	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-14	18-ABR-24	AIRAC 04/24
VAC-0	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-1	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-2	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-3	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-4	23-FEB-23	AIRAC 02/23
TMA	21-MAR-24	AIRAC 03/24
MVA	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-1-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-3-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
SID-4-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-1-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-1-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
STAR-2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
0-2	JUN-03-10	02/10 (376)
0-3	JUN-03-10	02/10 (376)
0-4	JUN-03-10	02/10 (376)
0-5	JUN-03-10	02/10 (376)
IAC-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-2	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-3	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-4	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-5-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-6	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-7	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-8	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-9	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-10	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-11	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-11-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-12	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-13	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-14	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-14-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-15	03-OCT-24	AIRAC 10/24
IAC-16	03-OCT-24	AIRAC 10/24
MORELIA MMMM (MLM)		
2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-4	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-10	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-11	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TMA	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
NOGALES MMNG		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	AGO-27-09	04/09 (372)
2-3	AGO-31-06	04/06 (352)
2-5	27-FEB-20	AIRAC 03/20
2-6	27-FEB-20	AIRAC 03/20
NUEVO LAREDO MMNL (NLD)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-2	26-ENE-23	AIRAC 01/23
2-2-1	26-ENE-23	AIRAC 01/23
2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-9	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-10	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-11	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-0	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
TMA	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-4-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-1-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
STAR-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-3-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-7	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-7-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-8	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-9	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-10	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-11	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-12	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-13	05-SEP-24	AIRAC 09/24
IAC-13-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
OAXACA MMOX (OAX)		
2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-2-2	11-AGO-22	AIRAC 08/22
2-2-3	11-AGO-22	AIRAC 08/22
2-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-10	23-ENE-25	AIRAC 01/25
VAC-0	MAY-07-09	02/09 (370)
VAC-1	MAY-07-09	02/09 (370)
VAC-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
TMA	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
PACHUCA MMPC		
2-5	26-MAR-20	AIRAC 04/20
2-6	26-MAR-20	AIRAC 04/20
PALENQUE MMPQ (PQE)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-0	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
VAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
PIEDRAS NEGRAS MMPG (PNG)		
2-1	02-ENE-20	AIRAC 01/20
2-2	02-ENE-20	AIRAC 01/20
2-3	02-ENE-20	AIRAC 01/20
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
POZA RICA MMPA (PAZ)		
2-1	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-2	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-3	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-4	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-5	15-JUN-23	AIRAC 06/23
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	16-MAY-24	AIRAC 05/24
2-8	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
PUEBLA MMPB (PBC)		
2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-2-1	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-3	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-4-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-10	23-ENE-25	AIRAC 01/25
VAC-0	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-1	24-FEB-22	AIRAC 02/22
VAC-2	06-OCT-22	AIRAC 10/22
VAC-3	24-FEB-22	AIRAC 02/22
VAC-4	24-FEB-22	AIRAC 02/22
VAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-5-1	03-NOV-22	AIRAC 11/22
VAC-5-2	03-NOV-22	AIRAC 11/22
TMA	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-6-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
PUERTO ESCONDIDO MMPS (PXM)		
2-1	02-NOV-23	AIRAC 11/23
2-2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-2-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-2-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-2-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-5	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-8	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-1-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
PUERTO PEÑASCO MMPE (PPE)		
2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
PUERTO VALLARTA MMPR (PVR)		
2-1	31-ENE-19	AIRAC 02/19
2-2	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-3	25-ABR-19	AIRAC 05/19
2-4	25-MAR-21	AIRAC 03/21
2-5	25-ABR-19	AIRAC 05/19
2-6	25-ABR-19	AIRAC 05/19
2-7	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-8	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-9	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-10	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-11	23-MAR-23	AIRAC 03/23
2-12	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-13	13-JUN-24	AIRAC 06/24
VAC-0	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-2	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TMA	11-JUL-24	AIRAC 07/24
MVA	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-1-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-3-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-4-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-5-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-1-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
STAR-2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-9-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
QUERETARO MMQT (QET)		
2-1	20-ABR-23	AIRAC 04/23
2-2	20-ABR-23	AIRAC 04/23
2-2-1	20-ABR-23	AIRAC 04/23
2-3	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-0	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-1	20-ABR-23	AIRAC 04/23
VAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-3	20-ABR-23	AIRAC 04/23
VAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-5	20-ABR-23	AIRAC 04/23
VAC-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
TMA	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
REYNOSA MMRX (REX)		
2-1	19-MAY-22	AIRAC 05/22
2-2	19-MAY-22	AIRAC 05/22
2-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-10	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-11	23-ENE-25	AIRAC 01/25
VAC-0	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SALTILLO MMIO (SLW)		
2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
VAC-0	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-9-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-10	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-10-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SAN FELIPE (MMSF)		
2-1	FEB-16-06	09/05 (348)
2-2	FEB-16-06	09/05 (348)
2-3	AGO-27-09	04/09 (372)
2-5	27-FEB-20	AIRAC 03/20
2-6	27-FEB-20	AIRAC 03/20
SAN JOSE DEL CABO MMSD (SJD)		
2-1	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-2	01-DIC-22	AIRAC 12/22
2-3	01-DIC-22	AIRAC 12/22
2-4	13-JUL-23	AIRAC 07/23
2-4-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-4-2	01-DIC-22	AIRAC 12/22
2-4-3	01-DIC-22	AIRAC 12/22
2-5	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-6	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-7	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-8	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-9	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-10	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-11	22-FEB-24	AIRAC 02/24
VAC-0	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-1	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-2	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-3	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-4	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-5	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-6	25-MAR-21	AIRAC 03/21
VAC-7	25-MAR-21	AIRAC 03/21
TMA	08-AGO-24	AIRAC 08/24
MVA	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-1-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-1-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-3-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-3-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-4	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-4-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-4-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-1-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-1-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
STAR-2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-4	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-4-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-5	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-6	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-7	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-8	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-9	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-9-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-10	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SAN LUIS POTOSI MMSP (SLP)		
2-1	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-2	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-3	06-OCT-22	AIRAC 10/22
2-4	10-AGO-23	AIRAC 08/23
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-10	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-11	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TMA	06-OCT-22	AIRAC 10/22
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
SID-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SANTA LUCIA MMSM (SLM)		
2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-3	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-4	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-5	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-6	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-7	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-8	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-9	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-10	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-11	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-12	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-13	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-14	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-15	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-16	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-17	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-18	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-19	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-20	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-21	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-22	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-23	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-24	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-25	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-26	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-27	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-28	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-29	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-30	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-31	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-32	24-FEB-22	AIRAC 02/22
2-33	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-34	15-JUN-23	AIRAC 06/23
2-35	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-35-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-35-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-35-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-36	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-37	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-38	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-39	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-40	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-41	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-42	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-43	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-44	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-45	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-46	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-47	05-SEP-24	AIRAC 09/24
2-48	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-49	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-50	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-51	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-52	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-53	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-54	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-55	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-56	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-57	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-58	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-59	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-60	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-61	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-62	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-63	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-64	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-65	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-66	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-67	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-0	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
VAC-4	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-5	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-6	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-7	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-8	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
SID-1-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-3-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-5-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-5-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-5-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-5-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-5-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-6-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-6-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-6-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-6-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-6-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-7-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-7-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-7-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-7-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-7-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-8-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-8-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-8-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-8-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-8-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-9-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-1-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-1-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-1-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-1-4	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-2-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-3-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-3-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-3-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-4-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-4-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-4-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
STAR-4-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-1-2	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
IAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-4-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-5-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-8-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-9-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-9-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-10	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-11	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-11-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-11-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-12	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-12-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-12-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-13	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-13-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-14	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-15	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-15-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
TAMPICO MMTM (TAM)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-4	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-5	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-6	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-7	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-8	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-9	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-10	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-11	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-12	22-FEB-24	AIRAC 02/24
TMA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4	22-FEB-24	AIRAC 02/24
SID-4-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-8	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-9	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-11	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-12	22-FEB-24	AIRAC 02/24
IAC-13	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-14	22-FEB-24	AIRAC 02/24
TAMUIN MMTN (TMN)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TAPACHULA MMTP (TAP)		
2-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-2	16-JUN-22	AIRAC 06/22
2-3	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-0	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
VAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
ADA	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
IAC-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
TEHUACAN MMHC		
2-5	26-MAR-20	AIRAC 04/20
2-6	26-MAR-20	AIRAC 04/20
TEPIC MMEP (TNY)		
2-1	03-OCT-24	AIRAC 10/24
2-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-2-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-2-2	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-2-3	28-DIC-23	AIRAC 13/23
2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
2-5	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-6	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-7	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-8	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-9	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-10	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-11	26-DIC-24	AIRAC 13/24
2-12	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-0	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-2	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-3	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-4	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-5	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-6	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
SID-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
IAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
TIJUANA MMTJ (TIJ)		
2-1	08-SEP-22	AIRAC 09/22
2-2	08-SEP-22	AIRAC 09/22
2-2-1	08-SEP-22	AIRAC 09/22
2-3	08-SEP-22	AIRAC 09/22
2-4	16-JUL-20	AIRAC 08/20
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-12	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-13	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-14	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-15	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-16	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-17	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-0	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-1	27-FEB-20	AIRAC 03/20
VAC-2	27-FEB-20	AIRAC 03/20
TMA	25-ENE-24	AIRAC 01/24
MVA	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
STAR-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
STAR-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-5	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-8	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-9	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-10	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-10-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
TOLUCA MMTO (TLC)		
2-1	31-DIC-20	AIRAC 14/20
2-2	09-SEP-21	AIRAC 09/21
2-2-1	09-SEP-21	AIRAC 09/21
2-2-2	09-SEP-21	AIRAC 09/21
2-2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-4	18-ABR-24	AIRAC 04/24
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-0	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-1	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-2	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-3	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-4	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-5	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-6	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-7	28-DIC-23	AIRAC 13/23
VAC-8	16-MAY-24	AIRAC 05/24
VAC-9	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-2-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-2-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-1-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
STAR-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-2-1	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-2-2	18-ABR-24	AIRAC 04/24
STAR-2-3	18-ABR-24	AIRAC 04/24
0-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
0-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
0-5	AGO-28-08	04/08 (366)
0-6	FEB-15-07	01/07 (354)
0-7	FEB-15-07	01/07 (354)
0-8	JUL-29-10	03/10 (377)
0-9	JUL-29-10	03/10 (377)
0-10	JUL-29-10	03/10 (377)
0-14	MAY-07-09	02/09 (370)
IAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
IAC-3-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-7-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
TORREON MMTC (TRC)		
2-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
2-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-5	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-6	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-7	20-MAR-25	AIRAC 03/25

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-2-8	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-9	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-2-10	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-4	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-7	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-8	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-9	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-10	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-11	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-12	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-13	20-MAR-25	AIRAC 03/25
VAC-0	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-5	05-SEP-24	AIRAC 09/24
VAC-6	05-SEP-24	AIRAC 09/24
TMA	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-1-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-1-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2-1	16-MAY-24	AIRAC 05/24
SID-2-2	16-MAY-24	AIRAC 05/24
IAC-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-2	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-4	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-5	23-ENE-25	AIRAC 01/25
IAC-6	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TULUM MMTL (TUL)		
2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-4-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-6	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-8	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-9	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-10	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-11	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-12	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-13	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-14	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-15	28-NOV-24	AIRAC 12/24
VAC-0	30-NOV-23	AIRAC 12/23
VAC-1	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-3	08-AGO-24	AIRAC 08/24
VAC-4	30-NOV-23	AIRAC 12/23
VAC-5	30-NOV-23	AIRAC 12/23
VAC-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2-1	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-2	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-3	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-2-4	05-SEP-24	AIRAC 09/24
SID-3	23-ENE-25	AIRAC 01/25
SID-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-4-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-4-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-4-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-1-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
STAR-2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
IAC-6-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
TUXTLA GUTIERREZ MMTG (TGZ)		
2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
2-5	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-6	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-7	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-8	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-9	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-10	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-11	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-12	28-NOV-24	AIRAC 12/24
2-13	28-NOV-24	AIRAC 12/24
TMA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
TMA-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-0	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
VAC-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
SID-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-2-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-1	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-2	20-MAR-25	AIRAC 03/25
IAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
URUAPAN MMPN (UPN)		
2-1	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-2	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-3	22-FEB-24	AIRAC 02/24
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
SID-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VERACRUZ MMVR (VER)		
2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
2-2-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-3	20-MAR-25	AIRAC 03/25
2-4	27-FEB-20	AIRAC 03/20
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-0	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-1	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-2	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-3	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-4	26-DIC-24	AIRAC 13/24
VAC-5	03-OCT-24	AIRAC 10/24
TMA	31-OCT-24	AIRAC 11/24
MVA	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-1-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-2	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-2-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-2-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-2-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-3	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-1	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-3-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
SID-4	13-JUN-24	AIRAC 06/24
SID-4-1	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-4-2	21-MAR-24	AIRAC 03/24
SID-4-3	21-MAR-24	AIRAC 03/24
STAR-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-1-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-1-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-1-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-2-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-2-2	20-FEB-25	AIRAC 02/25
STAR-2-3	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-1	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-2	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-3	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-4	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-4-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-5	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-6	31-OCT-24	AIRAC 11/24
IAC-7	13-JUN-24	AIRAC 06/24
IAC-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
IAC-8-1	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VILLAHERMOSA MMVA (VSA)		
2-1	23-ENE-25	AIRAC 01/25
2-2	11-AGO-22	AIRAC 08/22
2-3	18-MAY-23	AIRAC 05/23

PAGINA *Page*	FECHA *Date*	No. de AMDT *AMDT No*
2-4	18-MAY-23	AIRAC 05/23
2-5	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-6	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-7	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-8	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-9	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-10	20-FEB-25	AIRAC 02/25
2-11	20-FEB-25	AIRAC 02/25
VAC-0	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-1	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-2	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-3	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-4	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-5	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-6	18-MAY-23	AIRAC 05/23
VAC-7	18-MAY-23	AIRAC 05/23
TMA	23-ENE-25	AIRAC 01/25
TMA-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-1-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2	25-ENE-24	AIRAC 01/24
SID-2-1	25-ENE-24	AIRAC 01/24
IAC-1	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-2	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-3	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-4	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-5	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-6	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-7	11-JUL-24	AIRAC 07/24
IAC-8	11-JUL-24	AIRAC 07/24
ZACATECAS MMZC (ZCL)		
2-1	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-2	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-3	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-4	31-DIC-20	AIRAC 14/20
2-5	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-6	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-7	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-8	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-9	03-NOV-22	AIRAC 11/22
2-10	03-NOV-22	AIRAC 11/22
SID-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-1-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
SID-2-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-1	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-2	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-3	28-NOV-24	AIRAC 12/24
IAC-4	28-NOV-24	AIRAC 12/24
ZAMORA MMZM		
2-5	26-MAR-20	AIRAC 04/20
2-6	26-MAR-20	AIRAC 04/20

b) Copia del contrato entre empresa y usuario.

c) Acreditará a la misma dependencia del Ejecutivo Federal que cuenta con servicio de mantenimiento aeronáutico, apoyo terrestre, servicio de control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, meteorológicas y demás servicios auxiliares a la navegación aérea que garanticen la seguridad del transporte.

d) Comprobará a la misma autoridad gubernamental, que cuenta con pólizas de seguros, de conformidad con el convenio de Varsovia o que ha contratado seguros con sociedades mexicanas autorizadas para practicar seguros de responsabilidad y de transporte o con sucursales de empresas extranjeras autorizadas para operar en México.

e) Justificara que las licencias de la tripulación estén en vigor.

3.1.5 Simultáneamente se someterán los documentos a la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

3.1.6 Documentos requeridos para despacho de aeronaves.

3.1.6.1 Los mismos requisitos que para los vuelos regulares.

3.1.7 Medidas de sanidad pública aplicadas a las aeronaves.

3.1.7.1 Los mismos requisitos que para los vuelos regulares.

4. Vuelos de aviación general.

4.1 Todas las operaciones aéreas de aviación general con destino final o escala en cualquier aeropuerto internacional de los Estados Unidos Mexicanos, provenientes de territorio extranjero deberán realizar su internación al país bajo los siguientes criterios de operación:

4.1.1 Cuando provengan del extranjero y el operador cuente con "Certificación de Vuelo Seguro" vigente emitido por la autoridad aeronáutica, podrá utilizar cualquier aeropuerto internacional de entrada al país autorizado conforme al numeral 4.1.4 y será sujeto a l nivel de revisión conforme al perfil de riesgo determinado por la mencionada "certificación de vuelo seguro".

4.1.2 Cuando provengan de regiones distintas a Caribe, Centro y Sudamérica y el operador no cuente con "Certificación de Vuelo Seguro" vigente emitido por la autoridad aeronáutica, podrá utilizar cualquier aeropuerto internacional de entrada al país y será sujeto a la revisión estándar que determinen las autoridades competentes.

4.1.3 Cuando provengan de las regiones Caribe, Centro y Sudamérica y el operador no cuente con "Certificación de Vuelo Seguro" deberán únicamente utilizar como aeropuertos de entrada al país Tapachula y Cozumel, y será sujeto a la revisión estándar que determinen las autoridades competentes. no aplica para aeronaves de estado o aeronaves de aviación general que transporten a funcionarios de los siguientes rangos: jefe de estado, jefe de gobierno, ministros, viceministro o enviado especial, previa nota diplomática.

4.1.4 Los aeropuertos internacionales autorizados para aterrizar cuando se cuente con "Certificación de Vuelo Seguro" son los siguientes:

MMAA, MMAN, MMCP, MMSL, MMCL, MMUN, MMCU, MMCZ, MMGL, MMHO, MMBT, MMMD, MMMZ, MMPR, MMQT, MMSD, MMTP, MMTJ, MMTO MMVR, MMCM, MMTL y MMSM.

4.2 Para las demás aeronaves de aviación general con destino final o escala en cualquier aeropuerto de México, provenientes de cualquier otra región del mundo deben aterrizar o despegar de un aeropuerto internacional.

4.3 Internación de aeronaves privadas.

4.3.1 De conformidad con el Artículo 29 de la Ley de Aviación Civil, la internación de las aeronaves privadas extranjeras al país, podrá realizarse a través de:

1. Autorización por internación única.

2. Autorización por entradas múltiples.

4.3.1.1 Autorización por internación única

Nombre del Aeropuerto / Indicador de Lugar	Tipo y frecuencia de la observación / equipo automático de observación.	Tipos de Informes MET y disponibilidad de pronósticos de tendencia.	Sistemas y emplazamiento de observación	Horas de funcionamiento	Información Climatológica
1	2	3	4	5	6
1. ACAPULCO GRAL. JUAN N. ALVAREZ MMAA	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	H24	Tablas Climatológicas disponibles
2.AGUASCALIENTES JESUS TERAN MMAS	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	H24	Tablas Climatológicas disponibles
3.BAHIAS DE HUATULCO MMBT	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: NO	METAR, SPECI	EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
4. BARRANCAS DEL COBRE MMGA	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático:	METAR, SPECI	EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-2200 UTC	NIL
5.CABO SAN LUCAS MMSL	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: NO	METAR, SPECI	EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0300 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
6. CAMPECHE ING. ALBERTO ACUÑA ONGAY MMCP	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
7. CANCUN MMUN	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	H24	Tablas Climatológicas disponibles
8. CIUDAD DEL CARMEN MMCE	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
9. CIUDAD JUAREZ ABRAHAM GONZALEZ MMCS	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1400/0400 TSM 1300/0300 TVM	Tablas Climatológicas disponibles
10. CIUDAD OBREGON MMCN	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
11. CIUDAD VICTORIA GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ MMCV	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
12. COLIMA MMIA	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: NO	METAR, SPECI	EQ MET/TWR	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
13. COZUMEL MMCZ	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	H24	Tablas Climatológicas disponibles
14. CUERNAVACA GRAL. MARIANO MATAMOROS MMCB	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
15. CULIACAN MMCL	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0500 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
16. CHETUMAL MMCM	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR	1200-0000 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
17. CHICHEN-ITZA MMCT	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: NO	METAR, SPECI	EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1400-0100 UTC	Tablas Climatológicas disponibles
18. CHIHUAHUA GRAL. DIV. P.A. ROBERTO FIERRO VILLALOBOS MMCU	Observaciones de rutina cada hora más observaciones especiales/ Automático: SI	METAR, SPECI	ET/RWY EQ MET/TWR EQ MET/OSIV	1300-0300 UTC	Tablas Climatológicas disponibles

ENR 0

ENR 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 2 - ENR

ENR 1	**REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES**	
ENR 1.1	REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES	ENR 1.1-1
ENR 1.2	REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR)	ENR 1.2-1
ENR 1.3	REGLAS DE VUELO POR MEDIO DE INSTRUMENTOS (IFR)	ENR 1.3-1
ENR 1.4	CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO ATS	ENR 1.4-1
ENR 1.5	PROCEDIMIENTOS DE ESPERA, APROXIMACIÓN Y SALIDA IFR	ENR 1.5-1
ENR 1.6	SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS RADAR	ENR 1.6-1
ENR 1.7	PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO	ENR 1.7-1
ENR 1.8	PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (DOC 7030)	ENR 1.8-1
ENR 1.9	GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRANSITO AÉREO	ENR 1.9-1
ENR 1.10	PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS	ENR 1.10-1
ENR 1.11	DIRECCIÓN DE LOS MENSAJES DE PLAN DE VUELO	ENR 1.11-1
ENR 1.12	INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES	ENR 1.12-1
ENR 1.13	APODERAMIENTO/INTERFERENCIA ILÍCITA	ENR 1.13-1
ENR 1.14	INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO	ENR 1.14-1
ENR 2	**ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**	
ENR 2.1	FIR, UIR, UTA y TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.2	ZONA DE CONTROL, ADA, ATZ	ENR 2.2-1
ENR 3	**RUTAS ATS**	
ENR 3.1	RUTAS ATS INFERIORES	ENR 3.1-1
ENR 3.2	RUTAS ATS SUPERIORES	ENR 3.2-1
ENR 3.3	RUTAS DE NAVEGACION DE AREA (RNAV)	ENR 3.3-1
ENR 3.4	RUTAS DE HELICÓPTEROS/	ENR 3.4-1
ENR 3.5	OTRAS RUTAS/	ENR 3.5-1
ENR 3.6	ESPERA EN RUTA	ENR 3.6-1
ENR 4	**RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACIÓN**	
ENR 4.1	RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN - EN RUTA	ENR 4.1-1
ENR 4.2	SISTEMAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN	ENR 4.2-1
ENR 4.3	SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNNS)	ENR 4.3-1
ENR 4.4	DESIGNADORES O NOMBRES EN CLAVE PARA LOS PUNTOS SIGNIFICATIVOS	ENR 4.4-1
ENR 4.5	LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE - EN RUTA	ENR 4.5-1
ENR 5	**ALERTAS PARA LA NAVEGACIÓN**	
ENR 5.1	ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS	ENR 5.1-1
ENR 5.2	ZONAS DE MANIOBRAS E INSTRUCCIÓN MILITARES	ENR 5.2-1
ENR 5.3	OTRAS ACTIVIDADES DE ÍNDOLE PELIGROSA Y OTROS RIESGOS POTENCIALES.	ENR 5.3-1
ENR 5.4	OBSTÁCULOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA - EN RUTA (Elevación / altura 100 m AGL o más)	ENR 5.4-1
ENR 5.5	ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y DE RECREO	ENR 5.5-1
ENR 5.6	VUELOS MIGRATORIOS DE AVES Y ZONAS CON FAUNA SENSIBLE	ENR 5.6-1
ENR 6	**CARTAS DE EN RUTA**	**ENR 6-1**
ENR 6.1		ENR 6.1-1

ENR 0

ENR 0.6 INDEX OF PART 2 - ENR

ENR 1	**GENERAL RULES AND PROCEDURES**	
ENR 1.1	GENERAL RULES	ENR 1.1-1
ENR 1.2	VISUAL FLIGHT RULES (VFR)	ENR 1.2-1
ENR 1.3	INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR)	ENR 1.3-1
ENR 1.4	ATS AIRSPACE CLASSIFICATION	ENR 1.4-1
ENR 1.5	IFR HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES	ENR 1.5-1
ENR 1.6	RADAR SERVICES AND PROCEDURES	ENR 1.6-1
ENR 1.7	PROCEDURES OF ALTIMETER MEASURING	ENR 1.7-1
ENR 1.8	REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)	ENR 1.8-1
ENR 1.9	AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT	ENR 1.9-1
ENR 1.10	PLANIFICATION OF THE FLIGHTS	ENR 1.10-1
ENR 1.11	DIRECTION OF THE FLIGHT PLAN MESSAGES	ENR 1.11-1
ENR 1.12	INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT	ENR 1.12-1
ENR 1.13	SEIZURE/UNLAWFUL INTERFERENCE	ENR 1.13-1
ENR 1.14	AIR TRAFFIC INCIDENTS	ENR 1.14-1
ENR 2	**AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**	
ENR 2.1	FIR, UIR, UTA and TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.2	CONTROL AREAS, ADA, ATZ	ENR 2.2-1
ENR 3	**ATS ROUTES**	
ENR 3.1	LOWER ATS ROUTES	ENR 3.1-1
ENR 3.2	UPPER ATS ROUTES	ENR 3.2-1
ENR 3.3	AREA NAVEGACION ROUTES (RNAV)	ENR 3.3-1
ENR 3.4	HELICOPTER ROUTES	ENR 3.4-1
ENR 3.5	OTHER ROUTES	ENR 3.5-1
ENR 3.6	EN-ROUTE HOLDING	ENR 3.6-1
ENR 4	**RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS**	
ENR 4.1	RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE	ENR 4.1-1
ENR 4.2	SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS	ENR 4.2-1
ENR 4.3	GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)	ENR 4.3-1
ENR 4.4	NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS	ENR 4.4-1
ENR 4.5	AERONAUTICAL GROUND LIGHTS - EN ROUTE	ENR 4.5-1
ENR 5	**NAVIGATION WARNINGS**	
ENR 5.1	PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS	ENR 5.1-1
ENR 5.2	MILITARY EXERCISE, TRAINING AREAS AND AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ)	ENR 5.2-1
ENR 5.3	OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS	ENR 5.3-1
ENR 5.4	AIR NAVIGATION OBSTACLES - AREA 1 (Height 100 m AGL or higher)	ENR 5.4-1
ENR 5.6	BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA	ENR 5.6-1
ENR 6	**EN ROUTE NAVIGATION CHARTS**	**ENR 6-1**
ENR 6.1		ENR 6.1-1

ENR 1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

ENR 1.1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

REGLAS GENERALES

1 . Protección de personas y propiedades

1.1 En ningún caso el piloto conducirá la aeronave en forma negligente o temeraria de manera que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas.

1.2 Altura mínima de seguridad

1.2.1 Excepto cuando sea necesario para aterrizar o despegar, o cuando se tenga permiso de la autoridad aeronáutica, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que lo hagan a una altura suficiente que le permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o la propiedad de terceros en la superficie.

1.2.2 La altura mínima de seguridad a la cual no han de temerse una perturbación de ruido ni riesgos innecesarios para las personas y los bienes en caso de emergencia será de 300 m (1000 pies) por encima del obstáculo más elevado dentro de un radio de 600 m (2000 pies) sobre ciudades, áreas densamente pobladas y reuniones de personas; en otras partes será de por lo menos 150 m (500 pies) sobre el terreno o agua.

1.2.3 No se volará por debajo de puentes o construcciones semejantes ni por debajo de líneas de alta tensión y antenas, a menos que se cuente con la previa autorización de la autoridad aeronáutica.

1.2.4 Las aeronaves en vuelo de crucero se ajustarán a las altitudes y/o niveles señalados en las Reglas de Vuelo Visual (VFR) y Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

1.3 Excepto cuando se obtenga permiso previo de la autoridad aeronáutica y se cumplan las condiciones y requisitos prescritos, ninguna aeronave efectuará:

a) Vuelos acrobáticos;
b) Vuelos de salto en paracaídas;
c) Vuelos de aerofumigación;
d) Vuelos en condiciones simuladas por instrumentos;
e) Vuelos en formación;
f) Vuelos en globos libres tripulados o no;
g) Lanzamiento de objetos;
h) Vuelos de remolque a otras aeronaves u objetos.

1.4 Vuelos acrobáticos.

1.4.1 Excepto cuando se tenga un permiso expreso de la autoridad aeronáutica, no se realizarán vuelos acrobáticos:

a) Sobre ciudades, pueblos, lugares habitados, o sobre reuniones de personas al aire libre;
b) Dentro de aerovías o rutas publicadas, espacios aéreos controlados o aeródromos civiles controlados;
c) A una altura mayor de 915 m (3000 pies), sobre la superficie de tierra o agua;
d) En condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) y/o entre la puesta y salida del sol;
e) Sin un instructor autorizado, para el caso de vuelo de adiestramiento, y con controles de doble mando;
f) Los vuelos acrobáticos deberán cumplir con cualquier otra indicación que para la seguridad de la operación determine la autoridad aeronáutica y/o los servicios de tránsito aéreo.

1.5 Vuelos de aerofumigación.

1.5.1 Los vuelos de aerofumigación se llevarán a cabo exclusivamente sobre las áreas en las cuales hayan sido autorizados.

1.5.2 Los vuelos de aerofumigación se regirán por las disposiciones que dicte la autoridad aeronáutica; y además, cumplirán con las autorizaciones de los servicios de control de tránsito aéreo, cuando operen dentro de aeródromos civiles y/o espacios aéreos controlados.

1.6 Vuelos en condiciones simuladas por instrumentos.

1.6.1 Los vuelos en condiciones simuladas por instrumentos, deberán cumplir con las siguientes condiciones:

a) La aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento;
b) Se cuente con un piloto autorizado en la otra posición de mando, con suficiente visibilidad que le permita mantener una vigilancia visual del terreno y de otros vuelos;
c) Se obtenga autorización previa de los servicios de control de tránsito aéreo cuando se opere dentro de aeródromos y espacios aéreos controlados;
d) Se efectúe el vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC); y,
e) No interfiera con las operaciones de salida y llegada de vuelos IFR en los aeródromos controlados.

1.7 Vuelos en formación.

1.7.1 Las aeronaves civiles que pretendan efectuar vuelos en formación, requieren de la autorización previa de la autoridad aeronáutica.

1.7.2 Cuando dos o más aeronaves formen parte de un vuelo en formación, esta operación se tomará como de una sola aeronave para efectos de separación en la que se deberá contar con un jefe de vuelo para la comunicación con los servicios de control de tránsito aéreo.

1.7.3 La separación de las aeronaves en formación será responsabilidad del jefe de vuelo y de los pilotos de las otras aeronaves que participen en la operación, lo que incluye los periodos de transición en que estas aeronaves se encuentren maniobrando para obtener la separación deseada entre uno y otro, durante la unión, toda la fase del vuelo y la ruptura del vuelo de los elementos en formación.

1.7.4 Cuando las aeronaves se encuentren bajo responsabilidad del servicio de control de tránsito aéreo y en caso de que se desintegre la formación, se podrá proporcionar asistencia para que los pilotos mantengan su propia separación. Sólo hasta que exista una separación reglamentaria entre las aeronaves, se podrá ejercer el control individual de cada aeronave.

1.7.5 Antes de realizarse vuelos en formación dentro de aeródromos y/o espacios aéreos controlados, se deberán coordinar los mismos con la dependencia apropiada de los servicios de control de tránsito aéreo.

1.7.6 Dentro de aeródromos y/o espacios controlados, los vuelos en formación cumplirán con las instrucciones proporcionadas por el servicio de control de tránsito aéreo.

1.8 Operaciones de aerostatos, cometas, globos y ultraligeros.

1.8.1 No se realizarán vuelos de aerostatos, cometas, globos y ultraligeros, a menos que se cuente con el permiso correspondiente de la autoridad aeronáutica, y la autorización de la torre de control para operar en áreas específicas en los aeródromos controlados o en sus cercanías.

1.8.2 Los cometas que sean retenidos por un cable de más de 100 m (330 pies) de longitud, a menos de 3 km. de los aeródromos civiles y, en su caso, el cable de amarre deberá portar banderas rojas y blancas durante el día y luces rojas y blancas durante la noche, espaciadas cada 100 m (330 pies).

1.8.3 Globos libres.

1.8.3.1 Los globos libres se clasifican como ligeros, medianos y pesados, conforme a las disposiciones complementarias dictadas por la autoridad aeronáutica.

1.8.4 Operación de globos libres.

1.8.4.1 Los globos libres tripulados o no, se operará con previa autorización de la autoridad aeronáutica, a excepción de los ligeros para fines meteorológicos que deberán apegarse a los procedimientos establecidos por el servicio meteorológico y en coordinación con los servicios de tránsito aéreo.

1.8.4.2 Los globos libres no tripulados, cualquiera que sea su clasificación, siempre y cuando afecten al tránsito aéreo, deberán obtener autorización previa de los servicios de tránsito aéreo.

1.8.4.3 No se permiten globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados, lanzados desde el territorio nacional o desde cualquier otro Estado, a menos que haya sido coordinado y autorizado por la autoridad aeronáutica. Las condiciones para su operación se establecerán en el permiso otorgado.

1.8.4.4 No se autorizará la operación de globos libres no tripulados cualquiera que sea su clasificación, si se considera peligroso para la protección de personas y bienes en tierra o aire.

1.8.4.5 No se permitirá la operación de globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados, cuando las condiciones meteorológicas sean inferiores a 5 km. (3 millas terrestres) de visibilidad y exista un cielo cubierto por 4 oktas o más.

1.8.4.6 No se permitirá la operación de globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados, si el vuelo se pretende efectuar a menos de 300 m (1000 pies) sobre lugares habitados o reunión de personas al aire libre que no tienen relación con el lanzamiento.

1.8.4.7 Los globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados, deberán cumplir con las condiciones y características que señale la autoridad aeronáutica para su operación.

1.8.4.8 Los globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados que operen en áreas con cobertura radar SSR, deberán estar dotados de equipo transponder con capacidad de 4096 códigos en Modo 3 A/C u otro aprobado por la autoridad aeronáutica, activando el código asignado por el servicio de control de tránsito aéreo.

1.8.4.9 No se permite la operación de globos libres no tripulados entre la puesta y salida del sol, a menos que todos sus componentes estén debidamente iluminados.

1.8.5 El responsable de la operación de un globo libre no tripulado mediano o pesado suspenderá el lanzamiento o el vuelo cuando:

a) Se tengan reportes de reducción por abajo de las condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) ;

b) Exista un desperfecto o cualquier otra razón que ponga en peligro a personas, bienes en tierra o aire; y,

c) No se tenga permiso previo para penetrar el espacio aéreo de otro Estado.

1.8.6 La operación de cualquier globo libre no tripulado mediano o pesado se notificará con suficiente antelación a la autoridad aeronáutica y a los servicios de tránsito aéreo, cuando sea apropiado.

1.8.7 Cuando sea necesario, se mantendrá informado al servicio de tránsito aéreo, de las posiciones de globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados, así como de cualquier información solicitada por el ATS.

1.8.8 La operación de globos libres no tripulados clasificados como medianos o pesados que afecte al tránsito aéreo, deberá ser coordinada estrechamente con el ATS, notificando la posición e información necesaria desde su lanzamiento hasta su terminación.

1.8.9 Para operar globos libres tripulados se deberá obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica, cumplir con las condiciones y requisitos que ésta les imponga y mantener una coordinación con los servicios de tránsito aéreo.

1.9 Se prohibe el vuelo de aeronaves dentro de espacios aéreos de dimensiones definidas situados sobre el territorio nacional o aguas jurisdiccionales que estén señalados como zonas prohibidas por el ejecutivo federal.

1.10 Queda restringido volar sobre zonas peligrosas o restringidas, señaladas y publicadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a menos que se cumpla con las restricciones prescritas o, se tenga un permiso especial de la autoridad aeronáutica.

2 . Prevención de colisiones

2.1 Todo piloto al mando de una aeronave, cuando las condiciones meteorológicas se lo permitan, mantendrá una vigilancia visual durante todo el tiempo de vuelo a fin de establecer la separación con respecto a otras aeronaves.

2.2 Excepto cuando lo apruebe la autoridad aeronáutica o sea necesario para aterrizar o despegar en pistas paralelas ninguna aeronave se acercará a otra a una distancia menor de 610 m (2000 pies) en el plano horizontal, y a una distancia menor de 152 m (500 pies) en el plano vertical en cualquier momento del vuelo.

2.3 Derecho de paso.

2.3.1 Todas las aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, independientemente del tipo de plan de vuelo, tendrán el mismo derecho de uso del espacio aéreo, excepto en los casos de prioridad para las aeronaves en emergencia, aeronaves ambulancia y/o en actividades de rescate, búsqueda y salvamento, la aeronave presidencial, o para aquellas operaciones sujetas a preferencia, previa coordinación con los servicios de tránsito aéreo.

2.3.2 Todas las aeronaves observarán las siguientes reglas de derecho de paso:

a) Toda aeronave cederá el paso a otra que se encuentre en estado de emergencia;

b) Aproximación de frente. Cuando dos aeronaves se aproximen de frente o casi de frente y exista peligro de colisión ambas alterarán su rumbo hacia la derecha;

c) Convergencia. Cuando dos aeronaves estén convergiendo aproximadamente a la misma altitud, la aeronave que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, excepto:

(1) Los helicópteros y aviones cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;

(2) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;

(3) Las aeronaves propulsadas por motor, cederán el paso a las que estén remolcando a otras, u otros objetos;

(4) Los planeadores cederán el paso a los globos;

d) Alcance. Se denomina aeronave que alcanza la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una trayectoria que forme un ángulo menor de 70° con el plano de simetría de la que va adelante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor). Toda aeronave que alcance a otra, deberá ceder el paso ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, y se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera alterando su rumbo hacia la derecha, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo; ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá al piloto de la aeronave que esté alcanzando a la otra, de esta obligación;

e) Aterrizaje

(1) Toda aeronave que se dé cuenta de que otra se ve obligada a aterrizar, le deberá ceder el paso a la segunda;

(2) Las aeronaves en vuelo y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a otras aeronaves que estén aterrizando, despegando o efectuando su aproximación final para aterrizar;

(3) Cuando dos o más aeronaves se aproximen a un aeródromo civil para aterrizar, la que este a mayor altitud cederá el paso a las que estén más abajo, pero estas últimas no se valdrán de esta regla para cruzar por delante de otra que esté efectuando su aproximación final, ni para alcanzarla;

f) La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero el piloto deberá estar atento para tomar la acción más indicada a fin de evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras de anticolisión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS a bordo;

g) Toda aeronave obligada a ceder el paso, evitará pasar por encima, por debajo o cruzar por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia y observando todas las medidas de seguridad que la maniobra reclame, considerando el efecto turbulencia de estela de las aeronaves;

h) Operaciones Acuáticas. Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación operando en el agua y haya peligro de colisión, se observarán las siguientes reglas:

(1) Cuando una aeronave tenga a su derecha a otra aeronave o embarcación, deberá ceder el paso;

(2) Toda aeronave que se aproxime de frente o casi de frente a otra aeronave o embarcación, deberá alterar su rumbo a la derecha y se mantendrá a suficiente distancia;

(3) Toda aeronave que alcance a otra aeronave o embarcación, se mantendrá fuera de la trayectoria de la segunda alterando su rumbo hacia la derecha, manteniéndose a suficiente distancia, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo;

(4) Toda aeronave que amarice o despegue se mantendrá, en cuanto sea factible, alejada a suficiente distancia de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación;

(5) Todas las aeronaves en el agua, también se regirán por las disposiciones estipuladas en el reglamento internacional para la prevención de abordajes en el mar.

i) Movimiento de las aeronaves en la superficie. En caso de peligro de colisión entre dos aeronaves en el área de movimiento de los aeródromos civiles, se aplicará lo siguiente:

(1) Cuando se aproximen de frente o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, cada una se desviará a la derecha para mantenerse a suficiente distancia;

(2) Cuando ambas converjan, la que tenga a la otra a la derecha cederá el paso;

(3) Cuando una aeronave sea alcanzada, ésta tendrá el derecho de paso y la aeronave que alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave;

j) Movimiento de vehículos en la superficie. En todos los casos, los vehículos que operen en la superficie de los aeródromos deberán observar las siguientes reglas de derecho de paso:

(1) Los vehículos de emergencia que vayan a prestar ayuda a una aeronave en peligro tendrán prioridad sobre cualquier otro vehículo en la superficie;

(2) Todos los vehículos, incluyendo los que remolquen aeronaves, cederán el paso a las aeronaves;

(3) Los vehículos que remolquen aeronaves tendrán paso preferente sobre otros efectuando diferente maniobra;

(4) Los vehículos terrestres se cederán el paso de conformidad con el patrón de circulación local establecido para el caso;

k) Puntos de espera de la pista:

(1) Excepto cuando se indique lo contrario por el servicio de control de tránsito aéreo, todas las aeronaves y/o vehículos deberán detenerse en los puntos de espera iluminados o no, señalados en los aeródromos civiles;

(2) Excepto cuando se obtenga la aprobación del ATC para entrar o cruzar una pista, las aeronaves y/o vehículos deberán esperar a una distancia de la pista en uso no menor a:

(i) La de un punto de espera en el rodaje, cuando tal punto haya sido establecido y sus marcas sean visibles;

(ii) Cuando no existan puntos de espera, o sus marcas no sean visibles, 50 m del borde de pista, si su longitud es de 900 m o más; y 30 m del borde de pista, si su longitud es menor de 900 m.

2.3.3 Luces que deben ostentar las aeronaves.

2.3.3.1 En el periodo comprendido entre la salida y la puesta del sol, o en cualquier otro que prescriba la autoridad aeronáutica, toda aeronave que opere en vuelo o en la superficie deberá ostentar las luces de navegación como sigue:

a) Una luz anticolisión fija o de destellos de color rojo visible en cuanto sea posible en todas direcciones en un ángulo de 30° por encima y por debajo del plano horizontal de la aeronave, cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la misma aeronave;

b) Luces de navegación fijas o de destellos, cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a otros observadores y no ostentarán otras luces si estas pueden confundirse con las luces mencionadas en el inciso a) anterior, de acuerdo a lo siguiente:

(1) Una luz roja sin obstrucción proyectada 30° por encima y por debajo del plano horizontal de la aeronave en un ángulo de 110° desde la proa hacia la izquierda (babor);

(2) Una luz verde sin obstrucción proyectada 30° por encima y por debajo del plano horizontal de la aeronave en un ángulo de 110° desde la proa hacia la derecha (estribor);

(3) Una luz blanca sin obstrucción proyectada 30° por encima y por debajo del plano horizontal de la aeronave hacia atrás, en un ángulo de 140° repartidos por igual a la izquierda (babor) y a la derecha (estribor);

2.3.3.2 En el área de movimiento de un aeródromo civil, a menos que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, las aeronaves deberán ostentar las luces de navegación o luces que indiquen las extremidades de su estructura, y además;

a) Las luces anticolisión, para destacar su presencia en el área de movimiento de un aeródromo civil o cuando sus motores estén en funcionamiento;

b) Una luz estroboscopica blanca de destellos visible en todas direcciones, que se utilizará en forma complementaria y opcional a la señal emitida por la luz indicada en el inciso a) anterior.

2.3.3.3 En el caso de que las luces de navegación y de anticolisión sean de destellos, esta última deberá alternar su señal con la luz estroboscopica blanca de destellos.

2.3.3.4 Se permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos a bordo, si es seguro o probable que:

a) Se afecte adversamente el desempeño satisfactorio propio de sus funciones; o

b) Se exponga a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

2.3.3.5 Todas las aeronaves que ostenten luces adicionales a las de navegación y de anticolisión, lo efectuarán como sigue;

a) Las luces de aterrizaje encendidas cuando vuelen a/o abajo de 10000 pies MSL y/o dentro de 10 MN de cualquier aeródromo en las horas de oscuridad o cuando la visibilidad se encuentre reducida a menos de 3 SM;

b) Las luces estroboscopicas encendidas durante todo el tiempo de vuelo, excepto cuando el piloto considere que puede tener efecto de refracción operando dentro de nubes, en las calles de rodaje y en las plataformas de un aeródromo con el fin de evitar el deslumbramiento perjudicial a otros pilotos;

2.3.3.6 Luces para la operación de aeronaves remolcadas y salas móviles.

a) Las aeronaves remolcadas ostentarán las luces de navegación durante su traslado en cualquier condición de visibilidad, de día o de noche;

b) Las salas móviles, ostentarán encendida su baliza durante todo momento en su traslado; así como sus luces de posición durante la noche y en cualquier otro periodo en condiciones de visibilidad reducida;

c) Los tractores mantendrán encendido su baliza en cualquier operación de traslado de aeronaves.

3 . Señales.

3.1 Todos las aeronaves y personal que opere en el área de movimiento de los aeródromos deberán actuar de conformidad con el significado de las señales indicadas a continuación, y no se deberán utilizar otras señales que puedan confundirse con las primeras.

3.2 Señales de socorro y de urgencia.

3.2.1 Señales de socorro.

3.2.1.1 Las señales que se indican a continuación, podrán ser utilizadas conjuntamente o por separado, y significan que una aeronave desea avisar que existe una amenaza de peligro grave e inminente y que se solicita ayuda inmediata.

a) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro método, consistente en el grupo SOS (. . . - - - . . .) del Código Morse;

b) Una señal radiotelefónica de socorro, consistente en la palabra MAYDAY 3 veces;

c) Un mensaje de socorro por enlace de datos para transmitir el sentido de la palabra MAYDAY;

d) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a otro a cortos intervalos;

e) Una luz de bengala roja con paracaídas.

3.2.2 Señales de urgencia.

3.2.2.1 Las señales que se indican a continuación, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata:

a) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de aterrizaje; o

b) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación, de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.

3.2.3 Las señales que se indican a continuación, podrán ser utilizadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgente relativo a la seguridad de la aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que esté a bordo o a la vista:

a) Una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método, consistente en el grupo XXX;

b) Una señal radiotelefónica de urgencia, consistente en la enunciación de las palabras PAN, PAN;

c) Un mensaje de urgencia por enlace de datos para transmitir el sentido de las palabras PAN, PAN.

3.2.4 Señales de advertencia a las aeronaves que están próximas o dentro de áreas restringidas o prohibidas.:

3.2.4.1 Para advertir a una aeronave que está volando dentro o se encuentra próxima a penetrar sin autorización a una área prohibida, restringida o peligrosa, de día o de noche, se lanzarán una serie de proyectiles disparados desde la superficie a intervalos de 10 segundos, que proyecten luces pirotécnicas rojas y verdes, que significan que la aeronave debe alterar su rumbo, evitar o abandonar el área o tomar las medidas necesarias para remediar la situación.

3.3 Señales para el tránsito del aeródromo

3.3.1 Las siguientes señales se utilizarán por el servicio de control de aeródromo para proporcionar instrucciones a las aeronaves sin radio o en mal funcionamiento:

	Dirigida desde el control de aeródromo:	
Luz	A la aeronave en tierra de que se trate	A la aeronave en vuelo de que se trate
Verde fija	Autorizado para despegar	Autorizado para aterrizar
Verde de destellos	Autorizado para rodaje	Regrese para aterrizar
Roja fija	Alto.	Ceda el paso a las otras aeronaves y continúe en el circuito
Roja de destellos	Desaloje la pista en uso.	Aeródromo peligroso, no aterrice
Blanca de destellos	Regrese al punto de partida en el aeródromo	No aplica

3.3.2 Cuando los vehículos, que operan en el área de maniobras, no cuenten con radiocomunicación directa o esta sea inadecuada, la torre de control utilizará las señales con su significado siguiente:

Destellos verdes	Autorizado para cruzar pista o calle de rodaje.
Roja fija	Alto, no cruce pista o calle de rodaje.
Destellos rojos	Apártense del área de aterrizaje con precaución de las aeronaves.
Destellos blancos	Desaloje el área de maniobras conforme a las instrucciones locales previas a su maniobra

3.3.3 Cuando no se respeten las señales anteriores, o en caso de emergencia se usará la iluminación de pista o calles de rodaje, en los aeródromos civiles iluminados, para la emisión de señales con el significado indicado en 3.3.5.

3.3.4 Cuando se utilice el servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) y no sea posible la comunicación oral por medio del radio, las señales de luces se usarán para indicar a las aeronaves, vehículos y personal que opere en el área de maniobras la posibilidad de efectuar alguna maniobra que no represente riesgo, siempre y cuando el piloto decida que el tránsito o los obstáculos en tierra se lo permiten, según lo siguiente:

TABLA			
SEÑAL LUMINOSA.	S I G N I F I C A D O		
Color y Tipo de Señal.	Aeronaves en tierra	Aeronaves en vuelo	Movimiento de Vehículos y personal
Verde Fija.	Pista despejada para despegar	Pista despejada para aterrizar	No aplica
Verde de destellos.	Trayectoria despejada para rodaje	Puede regresar para aterrizar (se emitirá una luz verde fija, en su oportunidad)	Libre para cruzar pista o calle de rodaje.
Roja Fija.	Alto	No aplica.	Alto, no cruce.
Roja de Destellos.	Aeronaves en final	Aeródromo peligroso	Aeronave próxima aterrizar/despegar
Blanca de Destellos.	Solicita la Autoridad regrese	No aplica	Es necesario desalojar el área de maniobras conforme a las instrucciones locales

3.3.4.1 Las señales emitidas por el servicio de información de vuelo de aeródromo serán únicamente como información para los pilotos, por lo que estos serán responsables de su aplicación.

3.3.5 Para regular el movimiento de vehículos, equipos y personal en el área de maniobras, en los casos en que se presente una situación de emergencia, o cuando no se puedan observar las señales luminosas, siempre y cuando no afecte la operación de las aeronaves, se usará la siguiente señal:

SEÑAL LUMINOSA	S I G N I F I C A D O
Apagar y encender las luces de pista o calles de rodaje.	Es necesario desalojar la pista o calle de rodaje Inmediatamente.

3.3.6 Acuse de recibo de las señales al tránsito de aeródromo.

3.3.6.1 Aeronaves en vuelo:

a) Durante las horas de luz diurna, realizando alabeos;

b) Durante las horas de oscuridad, apagando y encendiendo dos veces las luces de aterrizaje, o si no dispone de estas, las luces de navegación;

c) Los helicópteros podrán hacer balanceos.

3.3.6.2 Aeronaves en tierra:

a) Durante las horas de luz diurna, moviendo los alerones o el timón de dirección;

b) Durante las horas de oscuridad, apagando o encendiendo dos veces las luces de aterrizaje o las luces de navegación.

3.3.6.3 Los vehículos en el área de maniobras darán acuse de recibo prendiendo y apagando tres veces las luces altas de la unidad.

.

3.4 Señales visuales en tierra.

3.4.1 Según sea requerido por la autoridad aeronáutica, se podrán ostentar señales en un área específica del aeródromo para canalizar el tránsito de acuerdo al siguiente significado:

a) Aterrizaje prohibido. Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas, para indicar que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que perdure dicha prohibición.

b) Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje. Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla, para indicar que, debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben observarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar, o durante el aterrizaje.

c) Planeadores en vuelo. Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente, para indicar que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esa naturaleza.

d) Uso de pistas y de calles de rodaje

(1) Una señal blanca y horizontal en forma de pesas, para indicar que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y calles de rodaje

(2) Una señal blanca y horizontal en forma de pesas con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares, para indicar que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

e) Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito. Cruces de un solo color que contraste, amarillo o blanco, colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o en partes de las mismas, para indicar que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.

f) Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.

(1) Una T de aterrizaje, horizontal de color blanco o anaranjado para indicar la dirección que deberá de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo cual se efectuará en dirección paralela al eje de la T y hacia su travesaño; de noche esta señal deberá estar iluminada o bordeada de luces de color blanco.

(2) Un grupo de dos cifras colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, para indicar a las aeronaves que se encuentren en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando al número entero más próximo del rumbo magnético de que se trate.

g) Tránsito a la derecha. Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso, para indicar que los virajes deberán efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

h) Oficina de los servicios de tránsito aéreo. La letra C, en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo, para indicar el lugar en que se encuentra la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo o la oficina de despacho e información de vuelo.

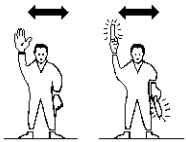
3.4.2 Señales para maniobrar en tierra.

3.4.2.1 Cuando se proporcionen señales para guiar a una aeronave en tierra, el encargado de señales deberá asegurarse de que el área sobre la cual ha de guiarse a la aeronave está libre de objetos que puedan causar peligro de colisión con la misma aeronave.

3.4.2.2 Las señales que se utilicen para proporcionar guía de maniobra en tierra, serán las indicadas a continuación:

1.-Para continuar bajo la guía del encargado de señales.

El encargado de señales dirige al piloto si las condiciones de tránsito del aeródromo lo requieren.

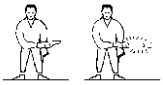


2.- A este espacio libre.

Brazos por encima de la cabeza en posición vertical, con las palmas hacia adentro.

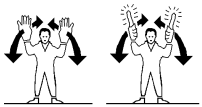
3.- Siga hasta el siguiente encargado de señales.

Brazo derecho o izquierdo hacia abajo, el otro brazo extendido transversalmente respecto al cuerpo indicando la dirección del siguiente encargado de señales.



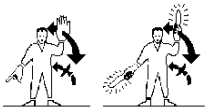
4.- Avance de frente.

Los brazos algo separados y con las palmas hacia atrás se mueven repetidamente, hacia arriba y hacia atrás desde la altura de los hombros.

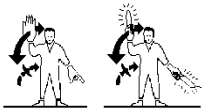


5.- Viraje.

a) *Viraje a la izquierda:*
el brazo derecho hacia abajo, el izquierdo se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.

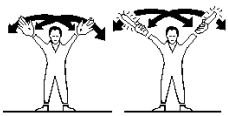


b) *Viraje a la derecha* :
El brazo izquierdo hacia abajo, el derecho se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.



6.- Alto.

Se cruzan repetidamente los brazos por encima de la cabeza. La rapidez del movimiento guardará relación con la urgencia del caso, es decir, cuanto más rápido sea, más brusca habrá de ser la parada.



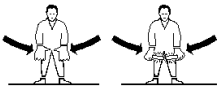
7.- Frenos.

a) *Accionar frenos:*
Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del cuerpo, luego cerrar la mano.

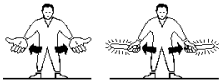
b) *Soltar frenos.*
Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del cuerpo, luego extender los dedos

8.- Calzos.

a) *Calzos puestos:*
Brazos hacia abajo, palmas hacia dentro. moviendo los brazos hacia dentro desde la posición extendida.



b) *Calzos fuera* :
Brazos hacia abajo, palmas hacia fuera. moviendo los brazos hacia fuera.

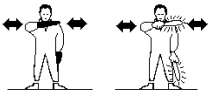


9.- Poner motores en marcha.

La mano izquierda en alto con el número apropiado de dedos extendidos, para indicar el número de motor que ha de ponerse en marcha, y con movimiento circular de la mano derecha al nivel de la cabeza.

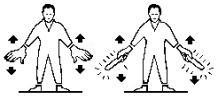
10.- Parar motores.

Brazos y mano horizontales, mano frente al cuello, palma hacia abajo. La mano se mueve hacia los lados mientras el brazo permanece doblado.



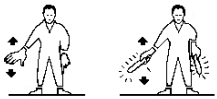
11.- Reducir velocidad.

Brazos hacia abajo con palmas hacia el suelo se mueven hacia arriba y hacia abajo varias veces.



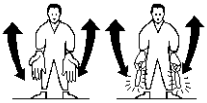
12.- Reducir el motor o motores del lado que se indica.

Brazos hacia abajo con las palmas hacia el suelo, después se mueve de arriba hacia abajo la mano derecha o la izquierda según deban reducirse el motor o motores de la izquierda o de la derecha,



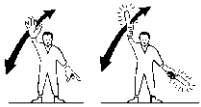
13.- Retroceda.

Brazos a los lados, con las palmas hacia delante, se mueven hacia delante y hacia arriba repetidamente, hasta la altura de los hombros.

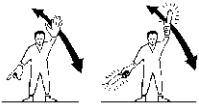


14.- Virajes durante la marcha atrás.

a) *Para virar cola a estribor*:
Con el brazo izquierdo dirigido hacia abajo, se lleva el derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.

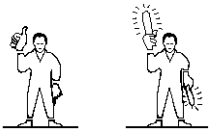


b) *Para virar cola a babor* :
Con el brazo derecho hacia abajo, se lleva el izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



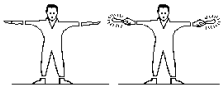
15.- Todo listo.

Brazo derecho levantado a la altura del codo con el pulgar dirigido hacia arriba.



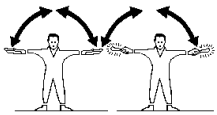
*** 16.- Vuelo estacionario.**

Brazos extendidos horizontalmente, palmas hacia abajo



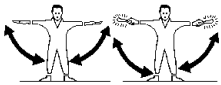
*** 17.- Ascienda.**

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia arriba, palmas hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad ascencional.



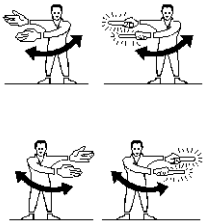
*** 18.- Descienda.**

Brazos extendidos Horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia abajo, palmas hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad vertical del descenso



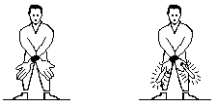
*** 19.- Desplácese en sentido horizontal.**

El brazo que corresponda, extendido horizontalmente en la dirección del movimiento, y el otro brazo se mueve repetidamente delante del cuerpo, en la misma dirección



*** 20.- Aterrice.**

Brazos cruzados y extendidos hacia abajo delante del cuerpo.



* Las señales que llevan asterisco están provistas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario

ENR 1.1 REGLAS DE TRÁNSITO AÉREO

1 . De los servicios de tránsito aéreo

1.1 Todas las aeronaves deberán utilizar los servicios de tránsito aéreo según los horarios de operación establecidos en los aeródromos civiles y espacios aéreos ATS de la República Mexicana.

1.2 Durante la noche no están permitidas las operaciones de las aeronaves, a menos que exista por lo menos el Servicio de Información de Vuelo (AFIS) de aeródromo, se obtenga la aprobación correspondiente del plan de vuelo y exista radiocomunicación directa entre el piloto y el servicio.

1.3 Todas las aeronaves deberán cumplir con los requisitos de performance en materia de comunicación, navegación y vigilancia (RCP/RNP/RSP), según la operación pretendida y nivel de performance en las rutas y espacios aéreos ATS.

1.4 Para cumplir con los objetivos del servicio de tránsito aéreo, las unidades ATS mantendrán una estrecha coordinación o suscribirán acuerdos entre las mismas y otras entidades, organismos y servicios gubernamentales o particulares para atender las necesidades operacionales.

1.5 La autoridad aeronáutica podrá restringir, suspender o prohibir todos los vuelos VFR e IFR, en cualquier parte del espacio aéreo nacional, si por condiciones especiales así lo estima conveniente. Asimismo, los servicios de tránsito aéreo podrán regular restringir o suspender temporalmente cualquier tipo de operación aeronáutica, cuando las condiciones de tránsito aéreo así lo requieran.

2 . Servicio Automático de Información Terminal (ATIS)

2.1 Las unidades de los servicios de tránsito aéreo emplean el tiempo universal coordinado (UTC) en horas, minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a la medianoche.

2.2 Las unidades de los servicios de tránsito aéreo estarán dotadas de relojes que indiquen horas, minutos y segundos, claramente visibles desde cada posición de trabajo en la unidad.

2.3 Los relojes de las unidades de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora serán verificados, según sea necesario, a fin de que indiquen la hora exacta, con una tolerancia de +/-30 segundos respecto a la UTC. Cuando se utilicen en las comunicaciones por enlace de datos, los relojes y otros dispositivos para registrar la hora se verificarán, según sea necesario, a fin de que indiquen la hora exacta con una tolerancia de un segundo con respecto a la UTC.

2.4 La hora exacta se obtendrá de una estación homologadora o, si no fuese posible, de otra unidad que haya obtenido la hora exacta de dicha estación, o por cualquier otro método aprobado por el ATS.

2.5 Previa solicitud del piloto, los servicios de tránsito aéreo suministrarán la hora exacta antes de iniciar el rodaje para el despegue o en cualquier otro momento, con referencia al medio minuto más próximo.

3 . Comunicaciones

3.1 Todos los pilotos de las aeronaves que operen dentro de áreas o a lo largo de las rutas ATS deberán establecer comunicación por voz y/o datos con la unidad del servicio de tránsito aéreo o con las estaciones aeronáuticas que se encuentren a lo largo de su ruta de vuelo, en las frecuencias ATS apropiadas que se indican en la sección ENR 3 y AD 2.18, a fin de recibir autorizaciones y/o información hasta recibir autorización para cambio de frecuencia.

3.2 Las comunicaciones radiotelefónicas entre los pilotos y personal ATS se realizará en el idioma español, o el inglés con los pilotos que desconozcan el idioma español, en las que se aplicarán los procedimientos señalados en el manual de fraseología aeronáutica aprobado por la autoridad aeronáutica.

3.3 Los vuelo IFR o VFR que operen fuera de espacio aéreo controlado y se aproximen para aterrizar o sobrevolar en un aeródromo/aeropuerto, deberán:

a) Establecer comunicación en ambos sentidos con la torre de control de aeródromo, la dependencia encargada de proporcionar el servicio de asesoramiento o de información de vuelo antes de 15 MN mínimo y 30 MN máximo del aeródromo / aeropuerto, y notificar su posición de acuerdo a los procedimientos prescritos;

b) Transmitir su notificación de posición al aire en la frecuencia común de información de tránsito (CTAF), en 123.45 MHZ o 122.5 MHZ según sea el caso, durante el vuelo en ruta o en las cercanías de aquellos aeródromos / aeropuertos donde no haya sido establecida una frecuencia primaria para la prestación de servicios de tránsito aéreo, con el fin de que otros pilotos se enteren de la operación pretendida.

3.4 Los vuelos IFR o VFR que operen o pretendan operar dentro de espacio aéreo controlado, o Clase A; B; C; D o E, deberán:

a) Establecer comunicación en ambos sentidos para recabar autorización de la dependencia ATC correspondiente antes de penetrar a espacio aéreo controlado o de iniciar el vuelo;

b) Establecer comunicación en ambos sentidos para notificar su posición de acuerdo a los procedimientos prescritos;

c) Mantenerse a la escucha en la frecuencia correspondiente, a fin de proporcionar la información requerida por el ATC;

d) Las aeronaves VFR, deberán mantener una escucha constante en la frecuencia correspondiente del ATC a fin de solicitar o recibir asesoramiento / información de otros vuelos IFR que puedan constituir tránsito esencial. Se requiere que los pilotos en vuelo VFR mantengan al mínimo necesario las comunicaciones para evitar saturación de frecuencia y carga de trabajo excesivo para los controladores.

3.4.1 Todos los vuelos IFR o VFR durante la fase en ruta fuera de espacio aéreo controlado, o clase F o G, se mantendrán a la escucha en la frecuencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo y establecerán comunicación cada vez que sea necesario con la dependencia más cercana encargada de proporcionar el servicio de asesoramiento y/o de información de vuelo, antes de cruzar el límite del área de asesoramiento (ADA) o espacio aéreo clase F.

3.5 Falla de las comunicaciones.

3.5.1 Todos los vuelos IFR o VFR cumplirán con los procedimientos de falla de comunicación prescritos y aquellos particulares para los aeródromos / aeropuertos donde se señalen.

3.5.2 En caso de falla de comunicaciones en ambos sentidos, toda aeronave que realice un vuelo controlado deberá observar los siguientes procedimientos:

a) Si la falla ocurre en condiciones meteorológicas visuales, o se encuentran éstas condiciones después de la falla:

(1) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;

(2) Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo, tan pronto como sea factible; y,

(3) Notificará su llegada a la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada por el medio más rápido posible, dentro de los 30 minutos siguientes después de su aterrizaje.

b) Si la falla ocurre en condiciones meteorológicas por instrumentos o si no puede finalizar el vuelo de acuerdo a lo especificado en el inciso a) anterior, el piloto proseguirá al aeródromo de destino o fijo de aproximación inicial que sirva al mismo, como sigue:

(1) Ruta;

(1.a) Por la ruta asignada en la última autorización del ATC recibida;

(1.b) Si se encuentra siendo vectoreada por radar, por la ruta más directa desde el punto en que ocurrió la falla de comunicaciones al fijo, ruta o aerovía especificada en la autorización ATC radar;

(1.c) A falta de una ruta asignada, por la ruta que el control de tránsito aéreo haya avisado ser esperada en una autorización posterior (EFC);

(1.d) A falta de la ruta citada en el inciso (1.c) anterior, por la ruta especificada en el plan de vuelo;

(2) Altitud. A la mayor altitud o nivel de vuelo siguientes:

(2.a) La altitud o nivel de vuelo asignado en la última autorización del ATC recibida;

(2.b) La altitud o nivel de vuelo que el control de tránsito aéreo haya avisado podrá ser esperado en una autorización posterior;

(2.c) La altitud mínima en ruta o altitud o nivel de vuelo especificado en el plan de vuelo;

(3) Ascenso. Cuando sea necesario ascender para cumplir con el punto (2.b) anterior, se deberá proceder como sigue:

(3.a) Ascender a la altitud o nivel de vuelo asignado en la última autorización ATC recibida;

(3.b) Ascender a la altitud o nivel de vuelo que el ATC haya avisado podrá ser esperado en una autorización posterior, a la hora o en el lugar incluido en dicho aviso de autorización posterior, o 20 minutos después de la última notificación de posición recibida por el ATC; y/o,

(3.c) Ascender a la altitud mínima en ruta a la hora o lugar necesario para cumplir con dicho mínimo;

(4) Abandono del fijo de espera. Si se han recibido instrucciones de espera, abandonar el fijo de espera a la hora prevista de autorización posterior (EFC), a manera tal de llegar sobre el fijo de aproximación inicial lo más cerca posible a la hora prevista de aproximación (EAC) u hora estimada de llegada (ETA);

(5) Descenso. Iniciar el descenso desde la altitud o nivel de vuelo en ruta, al llegar al fijo de aproximación inicial:

(5.a) A la hora prevista de aproximación recibida; o,

(5 b) Si no recibió hora prevista de aproximación, a la hora estimada de llegada especificada en el plan de vuelo, en la forma en que ésta haya sido encomendada por el control de tránsito aéreo, pero no antes de dicha hora;

(5.c) Realizar un procedimiento normalizado de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda de navegación designada; y,

(5.d) Aterrizar dentro de los siguientes 30 minutos antes de la hora prevista de aproximación o de la hora estimada de llegada, la que resulte más tarde.

3.5.3 Falla de las comunicaciones en las unidades ATC.

3.5.3.1 Cuando el piloto determine que la falla de comunicaciones no sea originada en la aeronave, tratará de establecer comunicación en otra frecuencia de la misma unidad ATC u otra unidad ATC cercana, cumpliendo además con lo señalado en 3.5.2 anterior, según corresponda.

3.6 Uso de los idiomas español e inglés.

3.6.1 Durante el suministro de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones radiotelefónicas entre los pilotos y personal ATS se efectuarán en el idioma español, y deberá utilizarse el idioma inglés con los pilotos que en su comunicación inicial se reporten en esta lengua, según los procedimientos aplicables señalados en el manual de fraseología aeronáutica.

4 . Notificación / reporte de posición.

4.1 A menos que se tenga comunicación por enlace de datos, todos los vuelos notificarán su posición por radiocomunicación vocal, en las rutas ATS donde se establezcan puntos de reporte obligatorio y a solicitud, para satisfacer los requisitos de información de los servicios de tránsito aéreo y, en su caso, de meteorología aeronáutica.

4.2 Los vuelos IFR y VFR controlados notificarán su posición sobre los puntos de notificación obligatoria, cuando se encuentren dentro de espacios aéreos controlados o en aquellos puntos requeridos por el servicio de control de tránsito aéreo.

4.3 Todas las aeronaves notificarán su posición con la veracidad y exactitud requerida para la eficiencia de los servicios de tránsito aéreo, sobre la vertical de los puntos de notificación o inmediatamente después de sobrevolarlos.

4.4 A cada uno de los informes de posición de las aeronaves que se encuentren en vuelo, se agregarán las condiciones meteorológicas significativas que no hayan sido pronosticadas, así como cualquier otro dato relativo a la seguridad del vuelo, o que haya sido solicitado por el servicio de control de tránsito aéreo.

4.5 Los vuelos IFR no controlados operando a/o abajo de 5640 m (18500 pies), notificarán su posición a la dependencia más cercana de los servicios de tránsito aéreo:

a) Sobre los puntos de reporte obligatorio publicados y/o a solicitud de los servicios de tránsito aéreo;

b) A 30 MN de un aeródromo / aeropuerto o la radioayuda del mismo;

c) Al sobrevolar un aeródromo / aeropuerto o la radioayuda que sirve al mismo.

4.6 Los vuelos VFR no controlados notificarán su posición:

a) Antes de penetrar a espacio aéreo controlado;

b) En las rutas VFR, al sobrevolar el primer punto de entrada de las áreas terminales (TMA's) o zonas de control (CTR's) o zona de tránsito de aeródromo (ATZ);

c) A 15 MN del aeródromo / aeropuerto o tan pronto sea posible;

d) A solicitud de las dependencias que proporcionan los servicios de tránsito aéreo.

4.7 Todas las aeronaves que operen fuera de rutas, aerovías o espacio aéreo controlado a/o arriba de 6100 m (20000 pies), notificarán su posición cuando menos una vez cada 30 minutos a la dependencia más cercana de los servicios de tránsito aéreo.

4.8 Para los vuelos IFR, los puntos de reporte obligatorio se señalan en las cartas aeronáuticas mediante un triángulo oscuro y los puntos de reporte a solicitud se señalan por un triángulo blanco. Para los vuelos VFR, los puntos de reporte obligatorio se señalan en las cartas mediante un círculo con triángulo oscuro.

4.9 Contenido de una notificación de posición:

4.10 Las aeronaves en vuelo IFR/VFR controladas que notifiquen su posición, deberán proporcionar los siguientes datos:

a) Identificación de la aeronave;

b) Nombre del fijo;

c) Hora (UTC);

d) Altitud o nivel de vuelo;

e) Nombre y hora estimada al siguiente punto de notificación;

f) Información adicional (meteorológica, operacional, de seguridad, etc.)

4.11 Los informes de posición que proporcionen las aeronaves IFR/VFR no controladas, deberán contener los siguientes datos:

a) Identificación de la aeronave;

b) Nombre del fijo;

c) Ruta;

d) Altitud.

4.12 Además de los puntos de notificación obligatorios, las aeronaves controladas deberán notificar a los servicios de control de tránsito aéreo cuando:

a) Abandonen su nivel de crucero por otro, en ascenso o descenso;

b) Alcancen el nivel de crucero al que fueron autorizados;

c) Se desvíen de la ruta autorizada;

d) Abandonen un patrón de espera;

e) Al pasar sobre el fijo de aproximación inicial (IAF) y el fijo de aproximación final (FAF), en un procedimiento de aproximación por instrumentos.

4.13 Las aeronaves podrán omitir la notificación sobre puntos de reporte obligatorios cuando se encuentren identificadas por radar, a menos que el ATC indique lo contrario.

4.14 En aquellos casos en los que no se reciba una notificación de posición a partir de la hora prevista o estimado de pasar un punto determinado, el ATS tratará de obtener dicho informe por todos los medios posibles.

5 . Restricciones de velocidad

5.1 Las aeronaves de vuelo IFR:

a) 200 IAS por debajo de 3000 pies de altura (AGL) sobre la elevación del aeródromo / aeropuerto, dentro de un radio de 10 MN de cualquier aeródromo / aeropuerto;

b) 250 IAS por debajo de 10 000 pies MSL en el espacio aéreo nacional;

c) 250 IAS dentro de 30 MN de un aeropuerto por debajo de 10 000 pies AGL de la elevación del mismo;

d) Las velocidades establecidas para los procedimientos de ascenso, descenso y espera;

e) Los ajustes de velocidad indicada instruidos por el ATC para que aumenten, mantengan o reduzcan su velocidad, con el fin de evitar un vectoreo excesivo y lograr la separación reglamentaria, cuando se proporcione el servicio de control radar y/o la técnica de número MACH (MNT);

f) Cuando la velocidad mínima operacional de la aeronave para una fase de vuelo específico sea mayor a las restricciones prescritas se podrá operar la aeronave a esta mínima y en este caso el piloto lo notificará oportunamente a los servicios de tránsito aéreo.

5.2 Las aeronaves en vuelo VFR en ningún caso operarán a velocidades superiores a 250 IAS.

6 . Identificación de las aeronaves

6.1 Las aeronaves en vuelo o en tierra, se identificarán en radiotelefonía mediante el número de vuelo o matrícula durante las comunicaciones con los ATS.

7 . Aviso de aeronave pesada

7.1 Los pilotos notificarán al ATS, en su primer contacto, antes de la salida o llegada al aeródromo, cuando la aeronave corresponda a la categoría de estela turbulenta pesada. Se agregará la palabra pesada /heavy inmediatamente después de la identificación de la aeronave, con la finalidad de que el ATS proporcione información a otra aeronave y/o aplique la separación mínima correspondiente.

8 . Servicio Automático de Información Terminal (ATIS)

8.1 El ATIS es una radiodifusión continua y repetitiva de información grabada en áreas terminales de alta densidad de tránsito.

8.2 Esta se proporcionará en español e inglés, y se transmitirá información de carácter meteorológico y operacional para las aeronaves que llegan y salen.

8.3 Los pilotos deberán escuchar la radiodifusión ATIS y avisar al ATS, en el contacto inicial, que han recibido dicha información. Ejemplo:

8.3.1 Contenido de la información

a) Identificación del Aeródromo;
b) Designador de la información en orden alfabético fonético;
c) Hora UTC de la información;
d) Tipo de aproximación que se espera;
e) Pistas en uso y condiciones significativas de las pistas;
f) Demoras previstas;
g) Direccion y velocidad del viento en superficie, y variaciones significativas;
h) Visibilidad y RVR cuando aplique;
i) Tiempo presente;
j) Nubes por debajo de 5000 ft de altura sobre el aeródromo;
k) Temperatura ambiente y temperatura del punto de rocío;
l) Reglaje Altimétrico QNH;
m) Información sobre fenómenos meteorológicos significativos en la aproximación y acenso inicial incluyendo cizalleo;
n) Otras instrucciones específicas;

8.4 En los aeródromos controlados donde se disponga de la radiodifusión ATIS, los pilotos deberán sintonizar la frecuencia apropiada, previo al primer contacto con el control terrestre o el control de torre para su salida.

8.4 Disponibilidad del Servicio Automático de Información Terminal (ATIS) y/o Digital (D-ATIS)

ESTACION	DISTINTIVO DE LLAMADA/IDENTIFICACION	FREQ MHZ	HORAS	OBSERVACIONES
ACAPULCO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. JUAN N. ALVAREZ" HORA	115.9 MHZ	1300/0600	NIL
CABO SAN LUCAS	INFORMACION A, B...,DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CABO SAN LUCAS HORA	127.0 MHZ	1200/0200	NIL
CANCÚN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CANCUN HORA	127.7 MHZ	H24	NIL
CD. DEL CARMEN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CD. DEL CARMEN HORA	127.8 MHZ	1300/0100	NIL
CD. OBREGON	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CD. OBREGON HORA	127.6 MHZ	1300/0100	NIL
COZUMEL	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE COZUMEL HORA	127.8 MHZ	H24	NIL
CULIACÁN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CULIACAN HORA	127.8 MHZ	1300/0300	NIL
CHIHUAHUA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. DIV. P.A. ROBERTO FIERRO VILLALOBOS" HORA	127.9 MHZ	1400/0400	NIL
DURANGO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE DURANGO HORA	132.1 MHZ	1300/0100	NIL
GUADALAJARA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA" HORA	127.9 MHZ	H24	NIL
HERMOSILLO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. IGNACIO PESQUEIRA GARCIA" HORA	127.7 MHZ	1300/0300	NIL
LA PAZ	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. MANUEL MARQUEZ DE LEON" HORA	127.9 MHZ	1400/0400	NIL
LEON	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUANAJUATO HORA	128.4 MHZ	1200/0600	NIL
MAZATLAN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. RAFAEL BUELNA" HORA	127.7 MHZ	1400/0400	NIL
MERIDA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MERIDA HORA	127.9 MHZ	H24	NIL
MEXICALI	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. RODOLFO SANCHEZ TABOADA" HORA	127.6 MHZ	1400/2000	NIL
MEXICO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUAREZ" HORA	127.650 MHZ	H24	NIL

MONTERREY (ADN)	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “DEL NORTE” HORA	127.55 MHZ	1300/0300	NIL
MONTERREY	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “GRAL. MARIANO ESCOBEDO” HORA	127.7 MHZ	H24	NIL
PUERTO VALLARTA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “LIC. GUSTAVO DIAZ ORDAZ” HORA	127.5 MHZ	1300/0600	NIL
QUERETARO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “INTERCONTINENTAL DE QUERETARO” HORA	128.70 MHZ	H24	NIL
SAN JOSE	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “LOS CABOS” HORA	127.6 MHZ	1400/0400	NIL
SAN LUIS POTOSI	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “PONCIANO ARRIAGA” HORA	127.15 MHZ	H24	NIL
SANTA LUCÍA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “FELIPE ANGELES” HORA	127.70 MHZ	H24	NIL
TIJUANA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “GRAL. ABELARDO L. RODRIGUEZ ” HORA	127.9 MHZ	H24	NIL
TOLUCA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “LIC. ADOLFO LOPEZ MATEOS” HORA	127.8 MHZ	H24	NIL
TULUM	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “FELIPE CARRILLO PUERTO” HORA	127.6 MHZ	H24	NIL
VERACRUZ	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “GENERAL HERIBERTO JARA” HORA	127.8 MHZ	1300/0100	NIL

9. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

9.1 El servicio de control de tránsito aéreo se proporciona a todas las aeronaves que operan en espacio aéreo controlado conforme a los procedimientos establecidos en el manual de Gestión de Tránsito Aéreo de México (MGTAM) , aprobado por la autoridad aeronáutica.

9.2 Todo vuelo controlado estará en todo momento bajo el control de una sola unidad de control de tránsito aéreo.

10 Autorizaciones / permisos de tránsito aéreo

10.1 Ningún piloto entrará a una zona o área de control, o a cualquier otro espacio aéreo controlado, ni iniciará un vuelo controlado o cualquier maniobra IFR dentro de ellos, sin antes haber obtenido autorización para tal efecto de la dependencia apropiada de los servicios de control de tránsito aéreo; dicha autorización se solicitará a través de las frecuencias de comunicación aire - tierra apropiadas.

10.2 Las autorizaciones del ATC son válidas para las aeronaves que operen dentro de espacios aéreos controlados y/o clase A, B, C, D o E, y dentro del área de maniobras en los aeródromos controlados.

10.3 Las autorizaciones expedidas por las dependencias de control de tránsito aéreo son de observancia obligatoria para los pilotos de las aeronaves IFR y VFR controladas con el fin de separarlas de otras aeronaves conocidas, y permiten al piloto conducirse en determinadas condiciones de operación pero no lo eximen de su responsabilidad de observar otras reglas y disposiciones aplicables al vuelo. En los aeródromos / aeropuertos dichas autorizaciones están en función de las aeronaves, vehículos y obstáculos no instalados permanentemente en el área de maniobras.

10.4 El piloto de una aeronave controlada podrá solicitar una autorización enmendada al ATC, cuando a su juicio la primera no sea satisfactoria para la conducción y/o la seguridad del vuelo.

10.5 Los vuelos VFR controlados que no puedan cumplir una instrucción del ATC lo notificarán inmediatamente, siendo responsabilidad del piloto mantenerse a suficiente distancia de las nubes y cuidando su propia separación con otras aeronaves y el terreno.

10.6 Siempre que una aeronave haya solicitado un permiso que implique prioridad o preferencia, se someterá a consideración de la autoridad aeronáutica y/o la dependencia ATS correspondiente, explicando la necesidad de dicha prioridad.

10.7 Los pilotos conducirán las aeronaves dentro de las áreas y zonas de control de acuerdo con las autorizaciones e instrucciones que hayan recibido de los servicios de control de tránsito aéreo. Cuando el piloto al mando de la aeronave se encuentre en emergencia y le sea necesario apartarse de las últimas instrucciones recibidas, deberá inmediatamente poner el hecho en conocimiento de los servicios de control de tránsito aéreo y si es necesario obtener una nueva autorización.

10.8 Antes de iniciar un vuelo IFR o VFR controlado, el piloto de la aeronave deberá solicitar la autorización de la dependencia apropiada del servicio de control de tránsito aéreo 10 minutos antes de su hora estimada de salida de plataforma, para que las mencionadas unidades las entreguen con la antelación oportuna:

a) Antes de abandonar la plataforma:

b) En la posición de espera más próxima a la cabecera de pista; ó

c) En la posición de despegue, siempre al término de rodaje pero antes del despegue.

10.9 Los pilotos en vuelo IFR o VFR no controlado que requieran autorización del ATC, recabarán esta por lo menos 10 minutos antes de cruzar el límite del espacio aéreo controlado o tan pronto sea posible.

10.10 Cuando exista falla de comunicación entre dependencias ATC, las unidades aplicarán los procedimientos que correspondan previamente acordados o podrán permitir que la aeronave despegue con instrucciones alternas y obtengan autorización en el aire directamente de la otra unidad ATC involucrada; será responsabilidad de los pilotos mantenerse en vuelo VFR hasta recabar la autorización correspondiente.

10.11 Los controladores podrán expedir autorizaciones de vuelo directo, fuera de las aerovías / rutas establecidas, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones:

a) A solicitud del piloto;

b) La solicitud de vuelo directo se encuentre entre fijos o puntos publicados en las cartas aeronáuticas;

c) El vuelo se efectúe a/o arriba de FL 200, o en áreas terminales (TMA) a/o arriba de las altitudes mínimas de vectoreo (MVA);

d) La aeronave pueda mantener la navegación mediante las radioayudas terrestres, los medios de navegación de área o autónomos certificados por la autoridad aeronáutica o con la asistencia de navegación por radar;

Nota: Los pilotos serán responsables de cumplir con los requisitos de equipamiento para la recepción de las radioayudas a utilizarse y de que el equipo RNAV cumpla con los requerimientos señalados por la autoridad aeronáutica.

e) Los controladores podrán autorizar, en la medida de lo posible, las solicitudes de los pilotos para vuelo directo, siempre que las condiciones del tránsito, carga de trabajo y funcionamiento del radar y las comunicaciones se lo permitan;

f) Los controladores podrán autorizar las solicitudes de los pilotos para vuelo directo dentro del espacio aéreo controlado de su jurisdicción y en su caso, recabará la aprobación del controlador aceptante cuando el vuelo vaya a penetrar el espacio aéreo responsabilidad de otro controlador;

g) El vuelo se efectúe en todo momento dentro de cobertura y servicio radar.

11. Colación de mensajes de control

11.1 Los pilotos, siempre que sea posible, confirmarán la recepción de mensajes de control de tránsito aéreo y/o de progreso de vuelo mediante el método siguiente:

a) Transmitiendo la identificación de la aeronave y la palabra RECIBIDO;

b) Repitiendo todo el mensaje o el contenido esencial de;

1. La autorización inicial del ATC a los vuelos IFR,
2. La autorización para aterrizar, despegar, entrar, cruzar o rodar en la pista,
3. Instrucciones para cambio de altitud / nivel de vuelo,

4. Instrucciones de asignación de rumbos a volar,
5. Instrucciones sobre operación del equipo transponder,
6. Instrucciones para la asignación de pista en uso,
7. Instrucciones sobre ajuste de velocidad,
8. Instrucciones sobre ajuste en el régimen de ascenso o descenso,
9. Los cambios de radio frecuencia,
10. Radio frecuencia,
11. Reglaje de altímetro

11.2 El servicio de control de tránsito aéreo confirmará los reportes de posición del piloto y recabará del mismo todos aquellos datos que considere necesarios para la prestación eficiente del mismo servicio.

12 . Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)

(Ver ENR 1.9)

13. Servicio de control de aeródromo y operaciones en aeródromos controlados

13.1 Los constantes ascensos y descensos en el espacio aéreo cercano a los aeródromos, la mezcla de vuelos VFR e IFR particularmente en condiciones meteorológicas de visibilidad y/o techo de nubes reducidos y la ocupación del personal de vuelo en cabina durante las fases de aterrizaje y despegue, hacen necesario que los pilotos extremen sus precauciones al evolucionar en las proximidades de los aeródromos, con la finalidad de detectar y evitar conflictos potenciales con otras aeronaves.

14. Servicio de control de aeródromo

14.1 Las torres de control proporcionan el servicio de control de aeródromo en los aeropuertos controlados, cuyo objetivo es organizar el flujo del tránsito en forma segura, ordenada y expedita a través de autorizaciones, instrucciones e información a las aeronaves en comunicación y/o bajo su control, con el fin de que las operaciones de aterrizaje y despegue se realicen en forma segura.

14.2 El control de aeródromo se suministra mediante la separación visual y separación reglamentaria en pista (separación de aeródromo) entre los vuelos IFR, IFR de VFR y VFR de VFR cuando se encuentren en una zona de tránsito de aeródromo (ATZ) o circuito de tránsito de un aeródromo controlado.

14.3 Una torre de control podrá proporcionar instrucciones a las aeronaves más allá del ATZ o circuito de tránsito, cuando sea necesario para mantener el orden y fluidez de los vuelos.

14.4 Cuando sea solicitado por los pilotos, las torres de control suministrarán información meteorológica u operacional disponible, hasta el alcance de sus comunicaciones.

14.5 En los aeródromos civiles controlados, las personas, vehículos y aeronaves remolcadas dentro del área de maniobras estarán bajo el control de la torre de control y deberán cumplir con las instrucciones que esta expida; a fin de que pueda llevar un registro del movimiento que se lleva a cabo en el área de maniobras, sobre todo en los periodos de visibilidad reducida por abajo de 3 SM.

15. Reglas para operar en aeródromos controlados

15.1 No se operará una aeronave dentro de un radio de 5 millas y por debajo de 2 000 pies de altura de un aeródromo controlado, a menos que sea con el propósito de aterrizar o despegar, o se cuente con autorización de la torre de control.

15.2 No se realizarán vuelos de práctica dentro de un radio de 5 millas y por debajo de 2 000 pies de altura de un aeródromo controlado a menos que se tenga permiso de la torre de control.

15.3 Cuando la torre de control de un aeródromo esté en servicio, toda aeronave que forme parte del tránsito de dicho aeródromo deberá:

a) Mantener una escucha constante de las frecuencias de la torre de control, o si por alguna causa no es factible establecer vigilancia visual con la misma para recibir instrucciones que puedan proporcionarse por medio de señales de luces;

b) Obtener una autorización previa, ya sea por radio o señales luminosas, según sea el caso, para iniciar y realizar maniobras de rodaje, aterrizaje o despegue, o cualquier otra que esté relacionada con esas operaciones;

c) Proceder de acuerdo con las instrucciones proporcionadas por medio de radio o de las señales luminosas; y,

d) Acusar recibo de las señales luminosas citadas en la fracción anterior conforme a lo prescrito.

16. Componentes del circuito de tránsito

16.1 A continuación se ilustran los tramos que componen a un circuito de tránsito, estos son:

- Tramo de viento cruzado (Crosswind leg): trayectoria de vuelo en un ángulo de 90º con respecto al tramo a favor del viento, sobrevolando el punto medio del aeródromo.
- Tramo a favor del viento (Downwind leg): Trayectoria de vuelo paralela a la pista en uso, en dirección opuesta a la de aterrizaje.

  Nota: El alejamiento de la pista dependerá de la categoría de la aeronave, normalmente entre ½ y 4 millas.
- Tramo básico (Base leg): Trayectoria de vuelo comprendido entre el final o terminación del tramo a favor del viento y un punto donde se intercepta el tramo final.

  Nota: Normalmente el tramo básico se inicia 30 segundos después de pasar a través de la cabecera de la pista en uso.
- Tramo final (Final): Trayectoria de vuelo en la dirección del aterrizaje sobre la línea imaginaria del eje central de pista extendido.

  Nota: Normalmente el tramo final se intercepta en un punto más allá de a 1 500 pies (1/4 de milla) de la cabecera de la pista en uso.

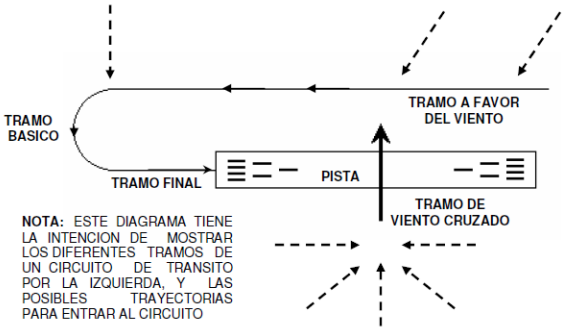


FIGURA 1

17. Prácticas recomendadas para operar en el circuito de tránsito de un aeródromo controlado

17.1 Además de las reglas prescritas en la reglamentación de tránsito aéreo para operaciones en las cercanías de los aeródromos, los pilotos que pretendan penetrar a un circuito de tránsito de un aeródromo controlado, deberán apegarse a lo siguiente:

a) La entrada al circuito será siguiendo las instrucciones de la torre de control y en el sentido indicado por ésta;

b) Interceptar el circuito de tránsito a una altura entre 500 y 1500 pies, dependiendo de la performancia de la aeronave. De requerirse mayor altura se informará a la torre de control;

c) Interceptar el tramo inicial en un punto intermedio entre el centro de la pista y la cabecera opuesta a la de aterrizaje, a menos que se instruya de otra manera por parte de la torre de control;

Nota: Esto es con el fin de evitar conflicto con las aeronaves virando después del despegue.

d) Cuando la aeronave haya rebasado la cabecera de pista para el aterrizaje y se encuentre en el tramo a favor del viento, iniciará el viraje básico tan pronto reciba la autorización de iniciar el viraje a final, de no ser posible informará a la torre de control;

e) Interceptar en el tramo de viento cruzado en el punto medio de la pista, a menos que se reciba instrucciones diferentes de la torre de control;

f) Solicitar autorización de la torre de control para realizar cualquier maniobra dentro del circuito, que puedan ocasionar un riesgo para otras aeronaves;

g) Los helicópteros evitarán el circuito de tránsito de aeronaves de ala fija, a menos que se cuente con autorización de la torre de control o el procedimiento haya sido previamente autorizado;

h) Ceder el paso a otras aeronaves que penetren en el circuito con falla de comunicación.

18. Procedimiento de falla de comunicación en el aeródromo

18.1 Excepto cuando se establezca un procedimiento específico para algún aeródromo en particular, los pilotos con falla de radio observarán el siguiente procedimiento:

a) Observar y ajustarse al tránsito del aeródromo e interceptar el tramo a favor del viento o tramo de viento cruzado, realizando alabeos;

b) El controlador se cerciorará si la aeronave puede recibir instrucciones por medio de radio usando la siguiente fraseología: “Aeronave NORDO si me escucha deje de hacer alabeos”;

c) En caso de tener recepción cumplir con las instrucciones de la torre de control;

d) Si no se reciben comunicaciones de la torre de control, mantenerse en el tramo a favor del viento realizando alabeos, hasta recibir señales luminosas (pistola de luces) por parte de la torre de control;

e) Si a través de la cabecera de la pista en uso no se recibieran señales luminosas, abandonar el circuito e interceptar nuevamente el tramo a favor del viento hasta recibir señales de la torre de control;

f) En el caso de que sea inminente el aterrizaje por razones de seguridad, el piloto usará su mejor criterio, siendo su responsabilidad separarse de otras aeronaves llegando o saliendo.

19. Asignación de la secuencia de salida en los aeropuertos.

19.1 Cuando no se prevea demora para la salida de las aeronaves, el servicio de control de aeródromo ordenará la salida y el rodaje de las aeronaves hacia la pista en uso conforme a la solicitud de los pilotos de estar listos para efectuarlo; y autorizará su despegue de acuerdo al orden que llevan al aproximarse a la pista o aquel que a su juicio pueda facilitar un flujo expedito del tránsito, basándose en las características y velocidades de dichas aeronaves y/o su ruta de salida.

19.2 Cuando el ATC prevea que habrá una demora de 10 minutos o más a la salida de un aeródromo, notificará a las aeronaves:

a) La demora estimada de salida o, si esta se considera que es indefinida, se instruirá a los pilotos para que se mantengan a la escucha en la frecuencia ATS que corresponda para determinar su duración;

b) Motivo de la demora;

c) Número en la secuencia asignado, considerando la hora propuesta de fuera de calzos (EOTB);

d) Cualquier otra información pertinente;

e) Si el piloto no pudiera apegarse a su número de secuencia asignado, deberá notificarlo al ATC para que le asigne uno nuevo.

20. Rodaje de las aeronaves a la pista en uso

20.1 Las aeronaves que inicien o vayan a iniciar el rodaje deberán:

a) Solicitar al ATC instrucciones de rodaje cuando se encuentren listas para iniciarlo;

b) Ninguna aeronave deberá cruzar pista alguna sin la autorización explícita del ATC;

c) Las aeronaves llamarán en la frecuencia de la torre de control, si estas se encuentran listas para despegar, cuando se aproximen al punto de espera en rodaje.

20.2 Los controladores evitarán utilizar la palabra "Autorizado" asociado con las instrucciones de rodaje, con el fin de evitar una indebida incursión en la pista por parte del piloto.

- Fraseología incorrecta: "Autorizado a pista 08, viento 090 grados 10 nudos, altímetro 30.06 rodaje por Alfa"
- Fraseología correcta: "Pista en uso 08, viento 090 grados 10 nudos, altímetro 30.06, rodaje por Alfa".

20.3 Las instrucciones de rodaje a la pista en uso o a la plataforma, que impliquen cruzar otra pista intermedia requieren de permiso específico del controlador para el cruce.

20.4 Los pilotos que requieran efectuar el rodaje sobre una pista deberán confirmar con la torre de control el permiso otorgado, previo a entrar a pista.

21. Despegue desde intersección

21.1 Cuando por razones de fluidez del tránsito en tierra, el controlador sugiera al piloto el despegue desde una intersección alejada de la cabecera de pista en uso, el piloto será responsable de verificar si la distancia disponible es suficiente para el despegue, pudiendo aceptar o no el despegue desde el punto solicitado.

22. Desalojo de las pistas después del aterrizaje

22.1 Después de completarse el aterrizaje, los pilotos deberán desalojar la pista lo más pronto posible, siguiendo las instrucciones emitidas por la torre de control.

23. Solicitud de toda la extensión de pista para el despegue

23.1 En virtud de que en algunos aeródromos los rodajes no conectan con la cabecera de la pista, se recomienda a los pilotos informar durante su rodaje a la torre de control, cuando requieran utilizar toda la extensión para el despegue.

Ejemplo: "Torre Acapulco, AMX310, solicita toda la extensión de pista 10".

24. Proximidad a la trayectoria final de los procedimientos de aproximación por instrumentos

24.1 Las aeronaves VFR en vuelo, no deberán acercarse o cruzar la trayectoria final y de despegue de los procedimientos de aproximación por instrumentos establecidos y publicados, a menos que se cuente con la autorización previa de la torre de control.

25. Aeródromos civiles bajo mínimos meteorológicos.

25.1 Para operaciones de llegada, el piloto al mando de la aeronave será el responsable de cumplir con los mínimos meteorológicos establecidos en los aeródromos civiles y deberá extremar sus precauciones cuando reciba informes del ATS sobre aeródromos civiles bajo mínimos para determinadas operaciones IFR y/o VFR. En el caso de los vuelos IFR, la decisión final será del piloto para realizar alguna operación en tales condiciones.

25.2 No se permitirán operaciones VFR de salida y/o llegada si no se cumple con las condiciones mínimas de visibilidad y techo especificadas para este tipo de operación, excepto cuando se trate de una operación VFR especial.

26. Información general sobre condiciones de aeródromo .

26.1 El servicio de control de aeródromo informará a los pilotos próximos a despegar o aterrizar, de cualquier condición que pueda afectar a la seguridad del vuelo. Esta información estará sujeta a su posible detección visual o conocimiento de la misma desde la torre de control.

26.2 En los aeródromos controlados en donde existan áreas no visibles desde la torre de control, los pilotos serán responsables de evitar cualquier conflicto con otras aeronaves o vehículos al iniciar el remolque o rodaje.

27. Operación del sistema de alumbrado de los aeropuertos.

27.1 La torre de control mantendrá la intensidad de las luces de pista y de aproximación conforme a la tabla prescrita en el Manual de Gestión de Tránsito Aéreo de México (MGTAM) , excepto cuando a solicitud de los pilotos se requiera de otro ajuste.

28. Areas críticas del ILS.

28.1 Cuando exista una área delimitada o se reciban indicaciones del ATS, las aeronaves, personas y/o vehículos terrestres que transiten en los aeródromos civiles en condiciones de visibilidad menores a 1 SM, no penetrarán el área sensible del ILS.

29. Remolque de aeronaves y/o movimiento de salas móviles en los aeródromos civiles controlados.

29.1 Los operadores y/o explotadores de tractores utilizados para remolque de aeronaves y las salas móviles que operen dentro de los aeródromos civiles controlados deberán observar las reglas para remolque de aeronaves y/o movimiento de salas móviles, sin que esto los exima de cumplir con las disposiciones adicionales a las leyes y reglamentos vigentes.

29.2 Los tractores que pretendan remolcar a las aeronaves y las salas móviles operando desde/hacia las plataformas, deberán estar dotadas de equipo de radiocomunicación apropiado operando en la frecuencia aeronáutica correspondiente y con balizamiento adecuado.

29.3 Antes de iniciar cualquier maniobra de remolque de aeronave de traslado o de salas móviles en pistas y calles de rodaje, el personal que opera los tractores o salas móviles deberá mantenerse a la escucha en la frecuencia ATS respectiva en todo momento durante su maniobra para cumplir las instrucciones proporcionadas por el servicio de control de aeródromo inmediatamente después de recibirlas.

29.4 El operador del tractor será responsable de estacionar correctamente a las aeronaves o salas móviles en las posiciones asignadas.

30. Procedimientos pro abatimiento del ruido

30.1 En los aeródromos controlados donde se haya establecido un programa pro abatimiento del ruido, la torre de control asignará la pista en uso que constituya el menor impacto a la población por razones de ruido, cuando las condiciones del viento y del tránsito aéreo lo permitan.

31. Areas no visibles desde la torre de control .

En los aeródromos controlados pueden existir áreas no visibles desde la Torre de Control, por lo que los pilotos serán responsables de evitar cualquier conflicto con otras aeronaves o vehículos al iniciar el remolque o rodaje.

32. Zonas de Tránsito de Aeródromo (ATZ) y sus dimensiones

a) Se establecen zonas de aeródromo (ATZ) en los aeródromos controlados, con la finalidad de prever espacios aéreos controlados para el suministro de la separación de aeródromo por parte de la Torre de Control, en aquellos lugares donde no exista un Area de Control Terminal (TMA) o Zona de Control (CTR).

b) Se establecen algunas reglas especiales asociadas con la zona de tránsito de aeródromo, para la protección del tránsito de aeródromo.

33. Espera visual

33.1 Para los pilotos en vuelo VFR que esperen sobre puntos geográficos, es recomendable realizar la espera con virajes a la izquierda, tomando todas las precauciones que la maniobra reclame, siempre y cuando el libramiento del terreno y otras aeronaves lo permitan.

34. Procedimientos y prácticas de operación en aeropuertos no controlados

34.1 En los aeródromos no controlados es necesario que los pilotos efectúen sus operaciones con la mayor precaución para no verse involucrados en situaciones de alto riesgo.

34.2 Todos los pilotos que efectúen vuelos VFR en aeródromos no controlados, deberán tomar las precauciones indicadas como procedimientos y prácticas de operación a fin de obtener la seguridad en las operaciones.

34.3 Procedimientos

a) LLEGADAS:

Al aproximarse, sintonice y mantenga una escucha en la frecuencia de 122.5 MHZ, antes de 15 millas del aeródromo para conocer la posición e intenciones de otras aeronaves que operen en el área, mediante la recepción de mensajes efectuados por los pilotos de las mismas aeronaves; antes de 5 millas del aeródromo transmita al aire su posición, altitud e intenciones en la misma frecuencia; después transmita su posición en cada uno de los tramos del circuito (inicial, viraje y final).

Ejemplos:

- CESSNA XB-CER 5 MILLAS AL NORTE DE TULUM A 1500 VFR RUMBO AL AEROPUERTO PARA ATERRIZAR.
- CESSNA XB-CER CRUZANDO SOBRE EL AEROPUERTO
- CESSNA XB-CER EN INICIAL PISTA 20
- CESSNA XB-CER EN VIRAJE PISTA 20
- CESSNA XB-CER EN FINAL PISTA 20.

b) SALIDAS:

Sintonice y mantenga una escucha en 122.5 MHZ antes de iniciar el rodaje para conocer la posición e intenciones de otras aeronaves operando en el área; transmita al aire sus intenciones y posición en el aeródromo antes de entrar a pista para el despegue.

Ejemplos:

CESSNA XB-CER EN CALLE DE RODAJE ALFA PROXIMO DESPEGAR PISTA 20

35 Prácticas de operación

35.1 LLEGADAS

a) Cruce la pista a la mitad de la misma a una altura de cuando menos 1000 pies sobre el terreno para observar el tránsito aéreo y el cono de viento. (ver figura No. 2);

b) Después entre al circuito de tránsito a la izquierda en el tramo de aproximación inicial, a menos que el circuito establecido para la pista en uso sea a la derecha (ver figura 1);

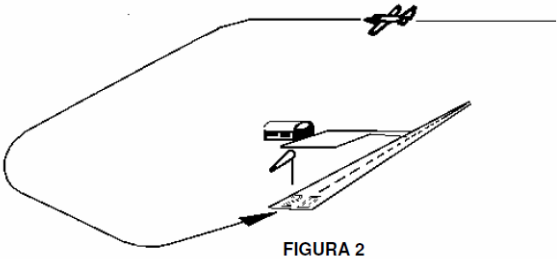


FIGURA 2

c) Sólo en caso de emergencia haga una aproximación directa a la pista en uso (ver figura 3);

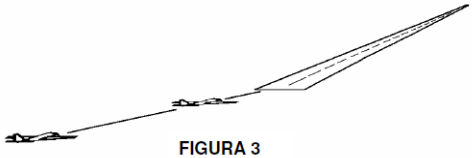


FIGURA 3

d) De haber otras aeronaves en el circuito de tránsito, respete las reglas de derecho de paso, mediante la aplicación del método "ver y ser visto";

e) Asegúrese que su trayectoria de vuelo esta despejada antes de efectuar el aterrizaje;

f) Después de aterrizar desaloje la pista lo mas pronto posible (ver figura 4).

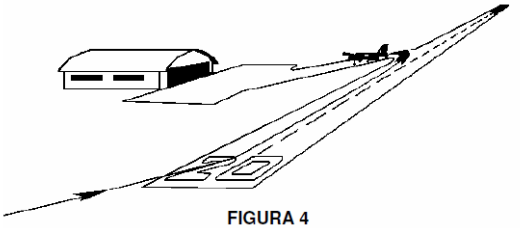


FIGURA 4

35.2 SALIDAS

a) Manténgase fuera de la pista hasta que esté listo para despegar, recuerde que el tiempo que usted ocupa la pista, puede ser un tiempo muy valioso que otra aeronave necesita para aterrizar;

b) Asegúrese que no se encuentre otra aeronave enfilada para aterrizar, antes de entrar a pista para el despegue (ver figura 5);

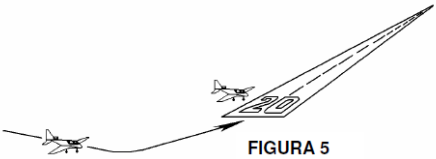


FIGURA 5

c) No inicie el despegue hasta asegurarse que está despejada la trayectoria de despegue.

36. SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO (FIS)

36.1 El servicio de información de vuelo se suministra a todas las aeronaves con plan de vuelo IFR y/o VFR que operen dentro de la FIR México y de la FIR Oceánica de Mazatlán, cuyo objetivo es proporcionar información meteorológica y operacional disponible útil para la operación segura y eficaz de los vuelos, así como para llevar a cabo el seguimiento y vigilancia de los mismos.

36.2 El servicio de información de vuelo se proporciona a todas las aeronaves dentro del alcance de las comunicaciones por:

a) Unidades del servicio de control de tránsito aéreo dentro de espacios aéreos y aeródromos controlados;

b) Estaciones de radio, dentro y fuera del espacio aéreo controlado, o aquel designado como clase G;

c) Unidades del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), en aeródromos con este servicio;

d) Unidades de las Oficinas del Servicio de Información de Vuelo (OSIV), antes de iniciar el vuelo o durante el mismo en las cercanías de algunos aeródromos.

36.3 El Servicio de Información de Vuelo (FIS), que se proporciona a las aeronaves, incluye uno o más de los avisos disponibles relacionados a:

a) Información SIGMET o retransmisión de PIREP;

b) Información de actividad volcánica que pueda afectar a los vuelos;

c) Información de cambios en las condiciones de las radioayudas para la navegación;

d) Información de NOTAM, condiciones e instalaciones de los aeródromos civiles;

e) Información disponible de tránsito y globos libres no tripulados;

f) Información de las condiciones meteorológicas en los aeródromos civiles;

g) Cualquier otra información que afecte la seguridad de los vuelos.

36.4 SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO DE AERÓDROMO (AFIS)

36.4.1 En los aeródromos civiles no controlados, donde se proporcione este servicio, las personas y vehículos que transiten en el área de maniobras, deberán mantener radiocomunicación con el mismo y, además, observarán las señales luminosas y no penetrarán a las pistas y calles de rodaje cuando se observe o se tenga conocimiento de la presencia de otras aeronaves

36.5 SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRANSITO AEREO.

36.5.1 El servicio de asesoramiento de tránsito aéreo tiene como objetivo suministrar asesoría e información necesaria a los vuelos IFR en el entendido de que el plan de vuelo y los cambios al mismo no están sujetos a autorización y sólo se proporciona dicho servicio con respecto al tránsito IFR conocido por medio de sugerencias de las medidas aplicables al caso, con el fin de mantener en lo posible, la separación reglamentaria de las aeronaves que operen dentro de áreas en las que se proporciona este servicio.

36.5.2 Las aeronaves en vuelo IFR, deberán establecer y mantener comunicación por voz o datos con la unidad del servicio de tránsito aéreo que suministra el servicio de asesoramiento, antes de penetrar en los espacios aéreos con este servicio.

ENR 1 GENERAL RULES and PROCEDURES

ENR 1.1 GENERAL RULES

1 . Protection of people and properties

1.1 The pilot shall not, under any circumstance, fly the aircraft in a reckless or careless way, so as to not put in danger someone else's life or property.

1.2 Minimum safety altitude

1.2.1 Except when required for landing or take-off, or when the permission of the aeronautical authority is provided, aircraft shall not fly above agglomerations of buildings in cities, towns or inhabited places or above gatherings in open air, unless they do it in an altitude which may allow, in case of emergency, a landing without danger for third party people or proprieties in the surface.

1.2.2 The minimum safety altitude which does not represent either noise disturbance or unnecessary risks for people and properties, in case of emergency, shall be 1000 ft (300m) above the highest obstacle within a radius of 2000ft (600m) above cities, densely populated areas and gatherings; in other parts it shall be of at least 500 ft (150m) above ground or water.

1.2.3 Flying under bridges or similar buildings is not allowed, nor under high tension cables or antennas, unless a previous authorization is granted by the aeronautical authority.

1.2.4 Aircraft in cruise flight will adjust to altitudes and/or levels specified in the Visual Flight Rules (VFR) and Instrument Flight Rules (IFR).

1.3 Except when a previous permission is granted by the aeronautical authority and the prescribed conditions and requirements are accomplished, no aircraft will carry out:

a) Acrobatic flights;
b) Skydiving flights;
c) Aero-fumigation flights;
d) Instrument simulated conditions flights;
e) Formation flights;
f) Flights in free balloons, manned or not;
g) Launching of objects;
h) In-tow flights of other aircraft or objects.

1.4 Acrobatic flights

1.4.1 Except when a permission of the aeronautical authority exists, no acrobatic flights shall be allowed:

a) Above cities, towns, inhabited places, or above gatherings in open air;
b) In airways or published routes, controlled air spaces or controlled civil aerodromes;
c) To a height higher than 3000ft (915m), above ground or water surface;
d) In the case of instrument meteorological conditions (IMC) and/or between sunset and sunrise;
e) Without an authorized instructor, for the case of training flight and with dual controls;
f) Acrobatic flights must comply with any other indication for safety and for the operation determined by the aeronautical authority and/or the air traffic services.

1.5 Aero-fumigation flights

1.5.1 Aero-fumigation flights shall be carried out exclusively in authorized areas.

1.5.2 Aero-fumigation flights will be subject to the dispositions dictated by the aeronautical authority; and additionally, shall comply with the clearances given by the air traffic control services, when operating in civil aerodromes and/or controlled air spaces.

1.6 Simulated instrument conditions flights

1.6.1 Simulated instrument conditions flights, must fulfill the following conditions:

a) The aircraft must be equipped with dual controls in full operation;
b) An authorized pilot must be in the other control position, with enough visibility so that he can maintain a visual surveillance of the area and other flights;
c) Previous authorization of the air traffic control services is to be obtained when the operation is carried out in aerodromes and controlled air spaces;
d) The flight is carried out in Visual Meteorological Conditions (VMC); and,,
e) The flight shall not interfere with the IFR departure and arrival flight operations in controlled aerodromes.

1.7 Formation flights.

1.7.1 Civil aircraft willing to carry out formation flights, require the previous authorization of the aeronautical authority.

1.7.2 When two or more aircraft take part of a formation flight, this operation will be taken as only one aircraft for separation effects where there must be a flight leader for the communication with the air traffic control services.

1.7.3 The separation of formation aircraft will be the responsibility of the leader of the flight and the other aircraft's pilots participating in the operation, including the transition periods where these aircraft shall maneuver to obtain the required separation between one and the other; during the merging, all the phase of the formation flight and the breakout of the elements in formation flight.

1.7.4 When aircraft are under responsibility of air traffic control service and in case the formation is disintegrated, assistance can be provided so that pilots maintain their own separation. Only when a statutory separation exists between aircraft, individual control of each can be exercised.

1.7.5 Before formation flights inside aerodromes and/or controlled airspaces are carried out, those must be coordinated with the appropriate air traffic control services unit.

1.7.6 Inside aerodromes and/or controlled spaces, flights in formation will comply with the instructions provided by the air traffic control service.

1.8 Aerostats, comets, balloons and micro-light aircraft operations.

1.8.1 Aerostats, comets, balloons and micro-light aircraft flights shall not be carried out unless the correspondent permission has been granted by the aeronautical authority and there is a clearance from the control tower to operate in specific areas in controlled aerodromes or in the surroundings.

1.8.2 Comets held by a cable with a length of more than 330ft (100m) within 3km from civil aerodromes must carry red and white flags during the day and red and white lights during the night, spaced 330ft (100m) apart in the mooring cable.

1.8.3 Free balloons.

1.8.3.1 Free balloons are classified as light, medium and heavy, in accordance to the complementary dispositions dictated by the aeronautical authority.

1.8.4 Free balloons operations.

1.8.4.1 Free balloons, manned or not, shall be operated with previous permission of the aeronautical authority, with the exception of the light ones, for meteorological purposes, which must adhere to the procedures established by the meteorological service and in coordination with the air traffic services.

1.8.4.2 Unmanned free balloons, whichever their classification is, as long as they affect air traffic, must have previous air traffic services authorization.

1.8.4.3 Unmanned free balloons classified as medium or heavy, launched from national territory or from any other State are not allowed, unless the aeronautical authority has coordinated and authorized it. The conditions for its operation will be established in the permission granted.

1.8.4.4 The authorization for the operation of unmanned free balloons, whichever their classification, will not be granted if it is considered dangerous for the protection of people and properties in the ground or air.

1.8.4.5 Unmanned free balloons classified as medium or heavy will not be allowed to operate when the meteorological conditions are less than 3 miles (5km) of visibility and a sky is covered in 4 or more oktas.

1.8.4.6 Operation of unmanned free balloons classified as medium or heavy will not be allowed if the flight is intended to be carried out at less than 1000ft (300m) above inhabited places or gatherings in open air which have no relation with the launching.

1.8.4.7 Unmanned free balloons classified as medium or heavy, must fulfill the conditions and characteristics specified by the aeronautical authority for its operation.

1.8.4.8 Unmanned free balloons classified as medium or heavy operating in areas with SSR radar coverage, must be equipped with a transponder of 4096 codes in Mode 3 A/C or any other,- approved by the aeronautical authority, squawking the code assigned by the air traffic control service.

1.8.4.9 Unmanned free balloons operating between sunset and sunrise will not be allowed to operate unless all its components are appropriately lighted.

1.8.5 The person responsible for the operation of a medium or heavy unmanned free balloon will suspend the launch or the flight when

a) Reports about reduction of visual meteorological conditions (VMC) below the minimums have been issued.

b) There is a failure or any other reason that endangers people or properties in air or land; and,

c) There is no previous permission to enter another State's airspace.

1.8.6 The operation of any unmanned free balloon classified as medium or heavy shall be notified with appropriate advance notice to the aeronautical authority, and to the air traffic services, when applicable.

1.8.7 When necessary, the air traffic services must be informed of the unmanned free balloon positions, classified as medium or heavy, as well as any information requested by ATS.

1.8.8 The operation of any unmanned free balloon, classified as medium or heavy, which affects air traffic, must be closely coordinated with the ATS, notifying its position and necessary information from its raising until its conclusion.

1.8.9 In order to operate manned free balloons, a previous authorization of the aeronautical authority must be obtained, the conditions and requirements imposed by this last have to be met, and a close coordination with air traffic services has to be maintained.

1.9 Aircraft flight is prohibited inside airspaces of defined dimensions, designated as prohibited zones by the federal executive power, located above national territory or jurisdictional waters.

1.10 Flying above areas published by the Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), designated as dangerous or restricted is prohibited, unless the prescribed restrictions are fulfilled, or a special permission from the authority has been granted.

2 . Collision prevention

2.1 Each pilot in command of an aircraft, when meteorological conditions allow it, shall maintain visual vigilance throughout the flight in order to establish the separation with other aircraft.

2.2 Except when approved by the aeronautical authority or when necessary for landing or take-off in parallel runways, no aircraft shall fly close to another with a distance of less than 2000ft (610m) in the horizontal plane, and at a distance of less than 500ft (152m) in the vertical plane, at no time of flight.

2.3 Right of way.

2.3.1 All aircraft operating in Mexican airspace, independently of the type of flight plan, shall have the same right to airspace usage, except in priority-driven cases, such as aircraft in emergency, ambulance aircraft and/or aircraft in search and rescue activities, or the presidential aircraft or, for those operations subject to preference, previous coordination with the air traffic services.

2.3.2 All aircraft will observe the following right-of-way rules:

a) All aircraft will yield to another in an emergency;

b) Head-on approach. When two aircraft approach each other head-on or nearly so, and collision may be possible, both aircraft shall turn right;

c) Convergence. When two aircraft are converging approximately at the same altitude, the aircraft which has the other to its right will yield, except:

(1) Helicopters and aircraft will yield to airships, gliders and balloons;

(2) Airships will yield to gliders and balloons;

(3) Aircraft propelled by engine, will yield to those towing other aircraft or objects;

(4) Gliders will yield to balloons;

d) Closing in. An aircraft is closing in on another when it approaches the other by the rear, in a following path with less than a 70° angle with the plane of symmetry of the one at the front, in such a way that the aircraft closing in is in such a position that, at night, its pilot may not see any of the navigation lights, either to the left (port) or right (starboard). All aircraft closing in on another must yield by climbing or descending, or in horizontal flight, and will maintain itself out of the path of the first aircraft, changing its direction to the right until it has overtaken it completely; no subsequent change in both aircraft's relative position will exempt the pilot of the closing-in aircraft of this duty;

e) Landing.

(1) All aircraft which notices another aircraft with a need to land shall yield;

(2) Aircraft in flight and the ones operating in ground or water shall yield to other aircraft that are landing, taking off or making a final approach for landing;

(3) When two or more aircraft approach a civil aerodrome to land, the one in a higher altitude shall yield to the ones below; but the ones below shall not use this rule neither to cross ahead of another making a final approach, nor to reach its position;

f) The aircraft who has the right of way shall maintain its heading and speed, but the pilot must be ready to take the most appropriate action in order to avoid a collision, including whatever becomes necessary to carry out the mandated anti-collision maneuvers based on the resolution advisories provided by ACAS equipment on board;

g) All aircraft forced to yield shall avoid to climb above, below or to cross in front of the other one, unless there is enough distance among them and observing all the safety measures that the maneuver requires, considering the aircraft's wake turbulence effect.

h) Water operations. When two aircraft, or an aircraft and a watercraft, operating in water, approach each other and there is collision risk, the following rules shall be observed:

(1) An aircraft must yield to another aircraft or watercraft to its right;

(2) All aircraft approaching another aircraft or watercraft head-on or nearly so must change direction to the right and shall maintain enough distance;

(3) All aircraft closing in on another aircraft or watercraft shall keep out of the path of the second, changing its direction to the right, and keeping enough distance, until it is well past the other aircraft;

(4) All landing and taking off aircraft shall maintain, when feasible, at an appropriate distance from all the watercraft and shall avoid obstructing their navigation;

(5) All aircraft in water will also be subject to the dispositions established in the international regulation for the prevention of sea boarding.

i) Movement of aircraft in the surface. In the case of collision danger of two aircraft in the movement area of civil aerodromes, the following will be applied:

(1) When they approach each other head-on or nearly so, both shall stop or, if possible, turn to the right to keep enough distance from each other.

(2) When both converge, the aircraft having the other to the right shall yield;

(3) When an aircraft is being reached, it will have the right of way and the aircraft closing in shall maintain itself at an adequate distance from the path of the first aircraft;

j) Movement of vehicles in the surface. In all cases, vehicles operating in the surface of aerodromes must observe the following right-of-way rules:

(1) Emergency vehicles on its way to provide help to an aircraft in danger shall have priority above any other vehicle in the surface;

(2) All vehicles, including those towing aircraft, will yield to aircraft;

(3) Vehicles towing aircraft shall have right-of-way above others effectuating different maneuvers;

(4) Ground vehicles will yield in accordance with the local circulation pattern established for that case;

k) Runway holding points:

(1) Unless instructed by the air traffic control service, all aircraft and/or vehicles must stop in the runway holding points signaled in civil aerodromes lighted or not;

(2) Except when the permission of ATC is obtained to enter or cross a runway, aircraft and/or vehicles must hold from the runway in use at a distance not less than:

(i) From a holding point in the taxiway, when such a point has been established and its marks are visible;

(ii) When no holding points exist or their marks are not visible, 50m from the runway edge if its length is of 900m or more; and 30m from the runway edge if its length is less than 900m.

2.3.3 Lights aircraft must carry.

2.3.3.1 In the period between sunset and sunrise, or in any other prescribed by the aeronautical authority, all aircraft operating in flight or surface must light the following navigation lights:

a) A steady or flashing anti-collision red light visible as possible in all directions within an angle of 30° above and below the horizontal plane of the aircraft, whose aim shall be to call the attention towards the aircraft itself.

b) Steady or flashing navigation lights whose aim will be to indicate the relative path of the aircraft to other observers and will not hold other lights if they can be confused with the lights mentioned in subsection a) above, in accordance with the following:

(1) A red light without obstruction projected 30° above and below the horizontal plane of the aircraft in an angle of 110° from the prow towards the left (port);

(2) A green light without obstruction projected 30° above and below the horizontal plane of the aircraft in an angle of 110° from the prow to the right (starboard);

(3) A white light without obstruction projected 30° above and below the horizontal plane of the aircraft towards the back, in an angle of 140° divided equally towards the left (port) and right (starboard);

2.3.3.2 In the movement area of a civil aerodrome, unless stopped and properly illuminated by other means, aircraft must light the navigation lights or those which indicate the extremities of their structure, and additionally;

a) Anti-collision lights, to highlight its presence in the movement area of a civil aerodrome or when its engines are working;

b) A flashing white stroboscopic light visible in all directions that will be used as complementary and optional to the signal emitted by the indicated light in subsection a) above.

2.3.3.3 In the case of flashing navigation and anti-collision lights the latter must alternate its signal with the flashing white stroboscopic light.

2.3.3.4 Pilots are allowed to turn off or turn down the intensity of any flashing light on board, if it is safe or probable that:

a) The satisfactory performance of its own functions may be affected;
or

b) That an external observer may be exposed to a harmful glare.

2.3.3.5 Every aircraft that holds additional lights apart from the navigation and anti-collision lights, shall use them as follows:

a) Landing lights shall be switched on when they fly at/or below 10, 000ft MSL and/or within10MN from any aerodrome, in hours of darkness or when visibility is reduced to less than 3 SM;

b) Stroboscopic lights switched on throughout the flight, except when the pilot considers that operating inside clouds can have a refraction effect, in taxiways and in aprons of an aerodrome with the purpose of avoiding harmful glare to other pilots;

2.3.3.6 Lights for operation of towed aircraft and mobile lounges.

a) Towed aircraft shall hold lighted navigation lights during their transfer at any visibility condition, during the day or night;

b) Mobile lounges shall hold their beacon lighted at any moment of their transfer; as well as their position lights during the night and in any other period of reduced visibility conditions;

c) Tractors shall maintain their beacon lighted at any aircraft towing operation.

3 . Signals

3.1 All the aircraft and personnel operating in the movement area of the aerodromes must act in accordance to the meaning of the signals indicated hereunder, and other signals must not be used which can be confused with those first mentioned.

3.2 Help and urgency signals.

3.2.1 Help signals.

3.2.1.1 Signals indicated next may be used in conjunction with or individually, and mean that an aircraft wishes to notify that there is menace of a great and imminent danger and that immediate help is required.

a) A signal transmitted by radiotelegraphy or by any other method, consistent in the SOS group (. . . - - - . . .) of the Morse Code;

b) A radiotelephonic help signal, consistent in the word MAYDAY three times;

c) A help message by data connection to transmit the sense of the word MAYDAY;

d) Rockets or bombs that project red lights, launched one to the other in short intervals;

e) A red flare with parachute.

3.2.2 Emergency Signals.

3.2.2.1 Signals indicated next, used in conjunction or individually shall be interpreted as an aircraft that wishes to notify that it has difficulties which force it to land, but does not require immediate assistance:

a) Switching off and on the landing lights successively; or

b) Switching off and on the navigation lights successively, so as to differentiate them from the navigation flashing lights.

3.2.3 Signals indicated next may be used together with or individually and they mean that an aircraft has to transmit an urgent message related to the safety of the aircraft or other vehicle, or of a person who is on board or in sight:

a) A signal made by radiotelegraphy or by any other method with the group XXX;

b) A radiotelephonic urgency signal consistent of the enunciation of the words PAN, PAN;

c) An urgency message by data link transmitting the sense of the words PAN, PAN.

3.2.4 Warning signals to aircraft that are entering or already inside prohibited or restricted areas.

3.2.4.1 To warn an aircraft that is flying inside or about to enter a prohibited, restricted or danger area without authorization, during the day or night, a series of projectiles casting red and green pyrotechnic lights will be shot from the surface in intervals of 10 seconds, meaning that the aircraft must change its direction, avoid or abandon the area or take the necessary measures to mend the situation.

3.3 Aerodrome traffic signals

3.3.1 The following signals shall be used by the aerodrome control service to provide instructions to aircraft with a malfunctioning or no radio:

	Directed from aerodrome control:	
Light	To the corresponding aircraft on land	To the corresponding aircraft in flight
Steady green	Cleared to take off	Cleared to land
Flashing green	Cleared to taxi	Return to land
Steady red	Stop.	Yield to other aircraft and continue in circuit
Flashing red	Clear the runway in use	Aerodrome unsafe, do not land
Flashing white	Return to starting point	Not applicable

3.3.2 When vehicles operating in the maneuvering area have inadequate or no direct radio communication, the control tower will use the signals with the following meaning:

Green flashes	Cleared to cross runway or taxiway
Steady red	Stop, do not cross runway or taxiway
Red flashes	Clear the landing area with caution of the other aircraft
White flashes	Clear maneuvering area in accordance with local instructions previous to your maneuver

3.3.3 When the previous signals are not respected, or in case of emergency, runway or taxiway lighting will be used in civil lighted aerodromes, for the emission of signals with the meaning indicated in 3.3.5.

3.3.4 When the aerodrome flight information service (AFIS) is used and no vocal radio communication is possible, light signals will be used to indicate aircraft, vehicles and personnel operating in the maneuvering area about the possibility of carrying out a maneuver which does not represent any risk, as long as the pilot decides that the traffic or the obstacles in land allow it, in accordance with the following:

TABLE			
FLASHING SIGNAL	M E A N I N G		
Signal color and type	Aircraft on the ground	Aircraft in flight	Vehicles and personnel movement
Steady green	Runway clear for take off	Runway clear to land	Not applicable
Flashing green.	Route clear to taxi	You can return to land (a steady green light will be emitted when appropriate)	Cleared to cross the runway or taxiway.
Steady red	Stop	Not applicable	Stop, do not cross
Flashing red	Aircraft on final	Dangerous aerodrome	Aircraft about to land/take off
Flashing white	Authority requests you to return	Not applicable	Clear the maneuvering area according to local instructions

3.3.4.1 Signals issued by the aerodrome flight information service will only be used as information for pilots, therefore, pilots will be responsible of their application.

3.3.5 To regulate vehicle movement, equipment and personnel in the maneuvering area, in the case of an emergency situation, or when the light signals cannot be seen, provided that the operation of aircraft is not affected, the following signal will be used:

LIGHT SIGNAL	M E A N I N G
To switch off and on the runway or taxiway lights.	It is necessary to clear the runway or taxiway immediately.

3.3.6 Acknowledgement of the aerodrome traffic signals

3.3.6.1 Aircraft in flight:

a) During daylight hours, rocking the wings;

b) During obscurity hours, switching off and on the landing lights, or the navigation lights twice if lacking landing lights.

c) Helicopters may acknowledge by swaying.

3.3.6.2 Aircraft on the ground:

a) During daylight hours, moving the ailerons or the rudder;

b) During obscurity hours, switching off and on the landing or navigation lights twice.

3.3.6.3 Vehicles in the maneuvering area shall give acknowledgement by switching off and on the high beams three times.

.

3.4 Ground visual signs.

3.4.1 As required by the aeronautical authority, signals in specific areas of the aerodrome may be shown to direct the traffic in accordance to the following meanings:

a) Prohibited landing. A squared board, red and horizontal, with yellow diagonals, to indicate that landings are prohibited and that it is possible that such prohibition remains afterwards.

b) Need of special precautions during approach and landing. A square board, red and horizontal, with a single yellow diagonal to indicate that, given the bad conditions in the maneuvering area, or for any other reason, special precautions must be observed during the approach or during landing.

c) Gliders in flight. A white double cross, set horizontally, to indicate that the aerodrome is used by gliders and that they are carrying out flights of that nature.

d) Use of runways and taxiways.

(1) A white horizontal signal with the shape of a dumbbell to indicate that the aircraft must land, take off and taxi only in runways and taxiways.

(2) A white and horizontal signal with the shape of a dumbbell with a black bar perpendicular to the dumbbell's axis through each one of its circular portions to indicate that aircraft must land and take off only in runways, but that the other maneuvers do not need to limit themselves to runways nor taxiways.

e) Runways or taxiways closed to traffic. Crosses of a single contrasting color, yellow or white, and set horizontally on the runways and taxiways or in their parts, to indicate that the area is not to be used for aircraft movement.

f) Instructions for landing and take off.

(1) A horizontal white or orange landing T, to indicate the direction the aircraft must follow to land and take off, which will be carried out in a parallel direction to the T axis and towards its crossbar; at night, this signal must be lighted or bordered by white lights.

(2) A two-figure group set vertically in, or close to the aerodrome control tower, to indicate aircraft in the maneuvering area the direction for take off expressed in tenths of degrees, rounded off to the next immediate whole number of the magnetic heading which corresponds.

g) Traffic to the right. An arrow to the right and in a flashy color in a signals area or horizontally in the end of a runway or in the end of a stripe in use to indicate that turns must be done to the right before landing and after take-off.

h) Office of air traffic services. A letter C, in black, set vertically on a yellow background to indicate the place where the air traffic services office or the dispatch and flight information notification office are located

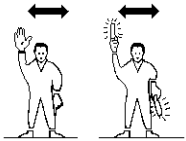
3.4.2 Signals to maneuver on land.

3.4.2.1 When signals to guide an aircraft in land are provided, the signal man must be sure that the area through which the aircraft is being guided is clear of objects that may cause danger of collision with the aircraft.

3.4.2.2 Signals to be used to provide guide for maneuvering in land, shall be the following:

1.-To continue under the signal man's guiadance.

The signal man's directs the pilot if traffic conditions in the aerodrome require it so.

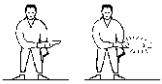


2.- Towards this free space.

Arms above the head in a vertical position, with palms turned inside.

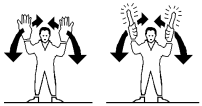
3.- Continue towards the next signal man.

Right or left arm down, the other arm stretched perpendicular to the body indicating the location of the following signal man.



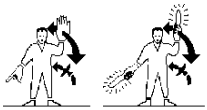
4.- Continue to the front

Arms slightly separated and with the palms backwards, move them repeatedly up and backwards from the shoulders' level.

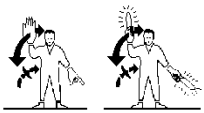


5.- Turn

a) *Left turn:*
Right arm down, moving the left arm repeatedly up and backwards. The speed of the arm indicates the turn speed.

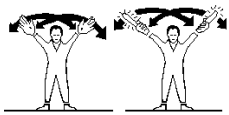


b) *Right turn:*
Left arm down, moving the right arm repeatedly up and backwards. The speed of the arm indicates the turn speed.



6.- Stop

Arms are repeatedly crossed above the head. The speed of the movement will be related to the urgency of the case, this is, the faster the movement, the quicker the stop.



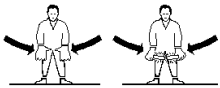
7.- Brakes

a) *Activate brakes:*
Raise arm and hand, with the fingers wide open, horizontally in front of the body, then close the hand.

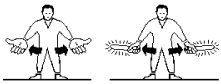
b) *Release the brakes:*
Raise the arm and fist, horizontally in front of the body, then open the hand with fingers wide open.

8.- Wedges

a) *Wedges on:*
Arms down, palms inward, moving arms inside from a spreaded position.



b) Wedges out:
Arms down, palms out, moving the arms outward.

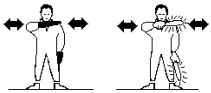


9.- Start engines

Raised left hand with the corresponding number of stretched fingers to indicate the engine number to be started, and with a circular movement of the right hand at head level.

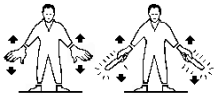
10.- Stop engines

Arm and hand horizontal, hand in front of the neck, palm downwards. The hand moves sideways while the arm stays folded.



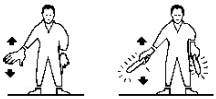
11.- Reduce speed.

Arms down with palms to the floor are moved upwards and downwards several times.



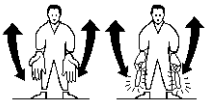
12.- Reduce the engine or engines in the indicated side.

Arms down with palms to the floor, then, from up to down the right or left hand must move depending on the engine or engines to be reduced, left or right.



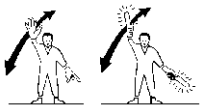
13.- Move back

Arms to the sides with palms to the front, the palms move forwards and upwards repeatedly to shoulder height.

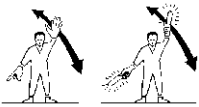


14.- Turn during taxiing backwards

a) *To turn the tail to starboard:*
With the left hand turned down, the right arm is directed from the vertical position, above the head, to a front horizontal position repeatedly.

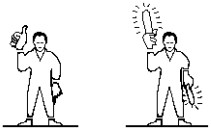


b) *To turn the tail to port:*
With the right arm turned down, the left arm is directed from the vertical position, above the head, to a front horizontal position repeatedly.



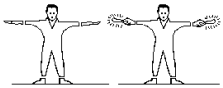
15.- Everything ready

Right arm raised at the level of the elbow with the thumb directed upwards.



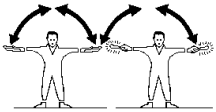
*** 16.- Stationary flight**

Extended arms horizontally, palms turned down.



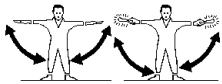
*** 17.- Climb**

Extended arms horizontally to the sides, moving upwards, palms up. The speed of the movement indicates the climbing speed.



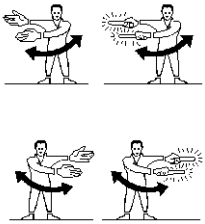
*** 18.- Descend**

Extended arms horizontally to the sides, palms downward, moving downwards. The speed of the movement indicates the vertical speed of the descent.



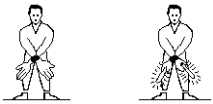
*** 19.- Move horizontally.**

The corresponding arm, extended horizontally in the direction of the movement, while the other arm moves repeatedly in front of the body in the same direction.



*** 20.- Land**

Crossed arms and extended downwards in front of the body.



* Signals that have an asterisk are meant to be used with helicopters in stationary flights.

ENR 1.1 AIR TRAFFIC RULES

1 . About air traffic services

1.1 All aircraft must use air traffic services in accordance to the hours of operation established for civil aerodromes and ATS airspaces of the Mexican Republic.

1.2 During the night, aircraft operations are not allowed without at least the watch of an Aerodrome Flight Information Service (AFIS), the corresponding flight plan approval has been obtained and, there exists direct radio communication between the pilot and the service.

1.3 All the aircraft must fulfill the communication, navigation and surveillance (RCP/RNP/RSP) performance requirements, in accordance to the intended operation, for the performance level required for the routes and ATC airspaces.

1.4 To fulfill the objectives of the air traffic services, the ATS units shall maintain a close coordination or subscribe agreements amongst them and other entities, organisms and governmental or particular services, in order to satisfy the operational requirements.

1.5 The aeronautical authority may restrict, discontinue or ban all VFR and IFR flights anywhere in the national airspace, if it is deemed convenient given the special conditions. Air traffic services can also regulate, restrict or discontinue temporarily any type of aeronautical operation as well, when the air traffic conditions warrant it.

2 . Time in air traffic services.

2.1 The air traffic service units use the Universal Time Coordinated (UTC) in hours, minutes and, whenever necessary, in seconds, in a 24 hour format, beginning at midnight.

2.2 The air traffic service units are provided with clocks that indicate hours, minutes and seconds, clearly visible from each working position in the unit.

2.3 The clocks in the air traffic service units and other devices to register time are to be verified, as needed, in order to indicate the time precisely, with a tolerance of +/- 30 seconds referred to UTC. When used in data link communications, clocks and other time-registering devices will be checked as needed, in order to be within 1 second referred to UTC.

2.4 The exact time will be obtained from a standardized station or, if not possible, from any other unit that has obtained the precise hour of the mentioned station, or in any other means approved by the ATS.

2.5 Upon pilot's request, air traffic services will provide the exact time before starting taxi for take off, or in any other moment, rounded off the closest half a minute

3 . Communications

3.1 All pilots of aircraft operating in areas or along the ATS routes must establish voice and/or data communication with the air traffic unit or with the aeronautical stations located along their flight route, in the appropriate ATS frequencies indicated in section ENR 3 and AD 2.18 in order to receive clearances and/or information until being cleared to change frequency.

3.2 Radio telephony communications will be made in Spanish between pilots and ATS personnel, or in English with pilots who cannot speak Spanish, using the specified procedures in the aeronautical phraseology manual, approved by the aeronautical authority.

3.3 IFR or VFR flights that operate outside controlled air space and approach an aerodrome/airport to land or overfly must:

a) Establish two-way communications with the aerodrome control tower, or the unit in charge of providing the advisory service or the flight information service, at least 15 NM before, but not more than 30 NM maximum from the aerodrome/airport, and notify its position in accordance to the prescribed procedures;

b) Transmit its position notification in the Common Traffic Information Frequency (CTAF), in 123.45 MHZ or 122.5 MHZ depending on the case, during the en-route flight or in those aerodromes/airports' surroundings where a primary frequency to provide air traffic services has not been established, with the purpose of notifying other pilots about the intended operation.

3.4 IFR and VFR flights operating or intending to operate within controlled airspace, or class A, B, C, D or E, must:

a) Establish two-way communication with the corresponding ATC unit to obtain clearance before penetrating controlled airspace, or begin flight;

b) Establish two-way communication to notify their position in accordance to the prescribed procedures;

c) Monitor the corresponding frequency, in order to provide information as requested by ATC;

d) VFR aircraft must monitor the corresponding ATC frequency constantly, in order to request or receive advisory/ information from other IFR flights which can be essential traffic. VFR pilots are required to maintain communications to the least necessary in order to avoid frequency saturation and controllers' excessive workload.

3.4.1 All IFR or VFR flights during the en-route phase outside of controlled airspace, or within F or G class airspace, shall monitor the appropriate air traffic services frequency and establish communication when necessary with the closest ATS unit in charge of providing the advisory and/or flight information service, before crossing the limit of the advisory area (ADA) or class F airspace.

3.5 Communications failure

3.5.1 All IFR or VFR flights must comply with the prescribed communication loss procedures as well as those specified for aerodromes/airports in particular.

3.5.2 In case of a two-way communications failure, every controlled aircraft in flight must observe the following procedures:

a) If the failure occurs in visual meteorological conditions or, such conditions are found after the failure:

(1) The flight shall continue in visual meteorological conditions;

(2) Landing should be done in the closest adequate aerodrome, as soon as possible, and,

(3) An arrival notification has to be made to the appropriate air traffic control unit, by the quickest available means, within the next 30 minutes after landing.

b) If the failure occurs in instrument meteorological conditions or if it is not possible to finish the flight as established in a) above, the pilot shall continue to the destination aerodrome, or to the initial approach fix which serves it, as follows:

(1) Route;

(1.a) By the assigned route in the last received ATC clearance;

(1.b) If it is being vectored by radar, through the most direct route from the point where the communications failure happened to the fix, route or airway specified in the ATC radar clearance;

(1.c) Lacking an assigned route, through the route air traffic control has notified in an Expect Further Clearance information (EFC);

(1.d) Lacking a route, as mentioned in section (1c), through the route specified in the flight plan;

(2) Altitude. At the highest altitude or flight level from the following;

(2.a) At the altitude or flight level assigned in the last received ATC clearance;

(2.b) At the altitude or flight level that air traffic control has informed can be expected in a later clearance;

(2.c) Minimum en route altitude or the specified altitude or flight level in the flight plan;

(3) Climb. When climbing becomes necessary to comply with point (2b) above, the next procedure must be carried out

(3.a) Climb to the altitude or flight level assigned in the last received ATC clearance.

(3.b) Climb to the altitude or flight level ATC has indicated can be expected in a later clearance, at the time or place indicated in such notice, or 20 minutes after the last position notification received by ATC; and/or,

(3.c) Climb to the minimum en-route altitude at the necessary time or place to comply with such minimum;

(4) Departing the holding fix. If holding instructions have been received, the holding fix must be abandoned at the Expect Further Clearance (EFC) time, so that the arrival to the initial approach fix will be the closest possible to the Expect Approach Clearance (EAC) time, or Estimated Time of Arrival (ETA) time;

(5) Descent. Begin the descent from the en-route altitude or flight level, when over the initial approach fix, and:

(5.a) At the Expect Approach Clearance received; or,

(5 b) If no Expect Approach Clearance time was received, at the estimated time of arrival specified in the flight plan, as long as it has been coordinated with air traffic control, but not before that time;

(5.c) Perform a standard instrument approach procedure, specified for the designated navigation aid; and,

(5.d) Land within 30 minutes after the Expect Approach Clearance time or the Estimated Time of Arrival, the one which results later.

3.5.3 Communication failure with ATC units.

3.5.3.1 When the pilot determines that the communications failure is not originated in the aircraft, he should try to establish communication in another frequency of the same unit, or another nearby ATC unit, complying with whichever corresponds from 3.5.2 above.

3.6 Use of Spanish and English languages.

3.6.1 For the provision of air traffic services, radiotelephonic communications between pilots and ATS personnel shall be made in Spanish, and English shall be used with the pilots who, in their initial communication, report themselves using such language, in accordance with the applicable procedures indicated in the aeronautical phraseology manual.

4 . Notification/ position reports.

4.1 Unless data link communications are available, all flights shall notify their position by vocal radio-communication, in such ATS routes where points of compulsory report are established, and on demand to satisfy the air traffic information requirements and, in its case, of aeronautical meteorology.

4.2 Controlled IFR and VFR flights shall notify their position over the compulsory notification points, when they are within controlled airspace or in those points required by the air traffic control services.

4.3 All aircraft shall notify their position with the reliability and accuracy required for the air traffic services efficiency, when vertically over the notification points or immediately thereafter.

4.4 Each aircraft should report significant meteorological conditions that have not been forecasted at each one of its flight position reports, as well as any other data related to flight safety, or that has been requested by the air traffic control service.

4.5 Non controlled IFR flights operating at/or below 18500feet (5640m), shall notify their position to the closest air traffic services unit:

a) Over the compulsory reporting points published and/or requested by air traffic services;

b) At 30 NM from an aerodrome/airport or from its own radio navigation aid;

c) When overflying an aerodrome/airport or over the radio navigation aid that serves it.

4.6 Non controlled VFR flights shall notify their position:

a) Before entering controlled airspace;

b) On VFR routes, when overflying the first entry point belonging to a terminal area (TMA) or control zone (CTR) or an aerodrome transit zone (ATZ);

c) At 15 NM from the aerodrome/airport or as soon as possible;

d) On request from the air traffic services units

4.7 All aircraft operating outside routes, airways or controlled airspace at/or above 20,000feet (6100m), shall notify their position at least once each 30 minutes to the closest air traffic services unit.

4.8 For IFR flights, compulsory reporting points are shown in the aeronautical charts with a dark triangle, and the noncompulsory reporting points are displayed with an empty triangle. For VFR flights, compulsory reporting points are indicated in the charts with a dark triangle within a circle

4.9 Content of a position notification:

4.10 Aircraft in controlled IFR/VFR flight that notify their position must provide the following data:

a) Aircraft identification;

b) Fix name;

c) Time(UTC);

d) Altitude or flight level;

e) Name and estimated time over the following notification point;

f) Additional information (meteorological, operational, safety related, etc)

4.11 Position reports given by non-controlled IFR/VFR aircraft must contain the following data:

a) Aircraft identification;

b) Fix name;

c) Route;

d) Altitude. .

4.12 Besides the compulsory notification points, controlled aircraft must notify air traffic control services when they:

a) Depart their cruising level for another, in climb or descent;

b) Reach the cruising level to which they were cleared;

c) Divert from the authorized route;

d) Depart a holding pattern;

e) Overflying the initial approach fix (IAF) and the final approach fix (FAF), in an instrument approach procedure.

4.13 Aircraft may omit the notification over compulsory reporting points when they are under radar surveillance, unless otherwise indicated by ATC.

4.14 In case that a position notification is not received at the expected or estimated crossing time, ATS will try to obtain such report by all possible means.

5 . Speed restrictions

5.1 Aircraft in IFR flight;

a) 200kt IAS below 3, 000 feet AGL from the aerodrome/airport elevation, within a radius of 10NM from any aerodrome/ airport;

b) 250kt IAS below 10, 000 feet MSL in national airspace;

c) 250kt IAS within 30NM, up to 10, 000 feet from the airport's elevation;

d) Established speeds for climb, descent and holding procedures;

e) Indicated speed adjustments instructed by ATC to increase, maintain or reduce speed, in order to avoid excessive vectoring and achieve the required separation, when under radar surveillance and/or when the MACH number technique is being applied;

f) When the minimum operational aircraft speed for a specific flight phase is higher than the restrictions prescribed, the aircraft may be operated to this minimum and in such a case the pilot must notify the air traffic control services timely.

5.2 Aircraft in VFR flight are not allowed to operate in any case at speeds above 250kt IAS.

6 . Aircraft identification

6.1 Aircraft in flight or on the ground shall identify in radiotelephony using the flight or registration number during communications with ATS.

7 . Notice of heavy aircraft

7.1 Pilots shall notify ATS, in their first contact, before their departure from or arrival to an aerodrome, when the aircraft belongs to the heavy wake turbulence category, by using the word heavy, added immediately after the aircraft identification, for the ATS to provide other aircraft with information and/or to apply the corresponding minimum separation.

8 . Automatic Terminal Information Service (ATIS)

8.1 The ATIS is a continuous and repetitive recorded information broadcasted at high density traffic terminal areas.

8.2 It is provided in Spanish and English, transmitting meteorological and operational information for arriving and departing aircraft.

8.3 Pilots must listen to the ATIS broadcast and notify ATS, on the first contact, that they have received such information. Example:

8.3.1 Information contents:

a) Aerodrome identification;
b) Designator of information in phonetic alphabetical order;
c) UTC time of information;
d) Type of approach expected;
e) Runway in use and significant Runway conditions;
f) Planned delays;
g) Direction and wind speed on the surface, and significant variations;
h) Visibility and RVR when applicable;
i) Wheather;
j) Clouds below 5000 ft. Above the aerodrome;
k) Temperature and temperature of the dew point;
l) Altimetric Adjustment QNH;
m) Information on significant meteorological phenomena in the approach and initial ascent including wind shear;
n) Other specific instructions

8.4 In controlled aerodromes where ATIS broadcasting is available, pilots must tune in the appropriate frequency, prior to the first contact with ground or tower control for their departure.

8.4 Availability of the Automatic Terminal Information Service (ATIS) and/or Digital (D-ATIS)

STATION	CALL/IDENTIFICATION DISTINCTIVE	FREQ MHZ	HOURS	REMARKS
ACAPULCO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "GRAL. JUAN N. ALVAREZ" HORA	115.9 MHZ	1300/0600	NIL
CABO SAN LUCAS	INFORMACION A, B...,DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE CABO SAN LUCAS HORA	127.0 MHZ	1200/0200	NIL
CANCÚN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE CANCUN HORA	127.7 MHZ	H24	NIL
CD. DEL CARMEN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE CD. DEL CARMEN HORA	127.8 MHZ	1300/0100	NIL
CD. OBREGON	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE CD. OBREGON HORA	127.6 MHZ	1300/0100	NIL
COZUMEL	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE COZUMEL HORA	127.8 MHZ	H24	NIL
CULIACÁN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE CULIACAN HORA	127.8 MHZ	1300/0300	NIL
CHIHUAHUA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. DIV. P.A. ROBERTO FIERRO VILLALOBOS" HORA	127.9 MHZ	1400/0400	NIL
DURANGO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE DURANGO HORA	132.1 MHZ	1300/0100	NIL
GUADALAJARA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA" HORA	127.9 MHZ	H24	NIL
HERMOSILLO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. IGNACIO PESQUEIRA GARCIA" HORA	127.7 MHZ	1300/0300	NIL
LA PAZ	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. MANUEL MARQUEZ DE LEON" HORA	127.9 MHZ	1400/0400	NIL
LEON	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE GUANAJUATO HORA	128.4 MHZ	1200/0600	NIL
MAZATLAN	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. RAFAEL BUELNA" HORA	127.7 MHZ	1400/0400	NIL
MERIDA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL DE MERIDA HORA	127.9 MHZ	H24	NIL
MEXICALI	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. RODOLFO SANCHEZ TABOADA" HORA	127.6 MHZ	1400/2000	NIL
MEXICO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "BENITO JUAREZ" HORA	127.650 MHZ	H24	NIL

MONTERREY (ADN)	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "DEL NORTE" HORA	127.55 MHZ	1300/0300	NIL
MONTERREY	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. MARIANO ESCOBEDO" HORA	127.7 MHZ	H24	NIL
PUERTO VALLARTA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "LIC. GUSTAVO DIAZ ORDAZ" HORA	127.5 MHZ	1300/0600	NIL
QUERETARO	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "INTERCONTINENTAL DE QUERETARO" HORA	128.70 MHZ	H24	NIL
SAN JOSE	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "LOS CABOS" HORA	127.6 MHZ	1400/0400	NIL
SAN LUIS POTOSI	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "PONCIANO ARRIAGA" HORA	127.15 MHZ	H24	NIL
SANTA LUCÍA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "FELIPE ANGELES" HORA	127.70 MHZ	H24	NIL
TIJUANA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GRAL. ABELARDO L. RODRIGUEZ " HORA	127.9 MHZ	H24	NIL
TOLUCA	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "LIC. ADOLFO LOPEZ MATEOS" HORA	127.8 MHZ	H24	NIL
TULUM	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "FELIPE CARRILLO PUERTO" HORA	127.6 MHZ	H24	NIL
VERACRUZ	INFORMACION A, B..., DEL AEROPUERTOINTERNACIONAL "GENERAL HERIBERTO JARA" HORA	127.8 MHZ	1300/0100	NIL

9. AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

9.1 The air traffic control service is provided to all aircraft operating in controlled airspace in accordance with the procedures established in the Air Traffic Management Manual of Mexico (MGTAM), approved by the aeronautical authority.

9.2 At any given moment, every controlled flight can only be under the control of one air traffic control unit. This applies to all controlled flights.

10 Clearances/air traffic clearances.

10.1 No pilot shall enter an area or control zone, nor any other controlled airspace, nor shall begin a controlled flight nor any IFR maneuver within them, without having obtained a previous clearance for doing so, by the appropriate air traffic control services unit; such clearance shall be requested through the appropriate air-ground communication frequencies.

10.2 ATC clearances are valid for aircraft operating within controlled airspace and/or class A,B,C,D or E airspace, and within the maneuvering area in controlled aerodromes.

10.3 Clearances issued by the air traffic control units are of compulsory observance for IFR and VFR controlled flights, with the purpose of separating them from other known aircraft, and allow the pilot to act in specific operation conditions but do not free him from the responsibility of observing other rules and dispositions applicable to the flight. In aerodromes/airports, such clearances are dependent on the aircraft, vehicles and obstacles which are not permanently affixed to the maneuvering area.

10.4 A controlled aircraft pilot can request an amended clearance to the ATC, when in accordance with his judgment, the first one is not appropriate for the flight's progress or safety.

10.5 Controlled VFR flights that are not able to comply with an ATC instruction shall immediately notify it, being the pilot's responsibility to keep enough distance from the clouds and ensuring his separation with other aircraft and obstructions.

10.6 Every time an aircraft requests a permission that implies priority or preference, such request will be submitted to the aeronautical authority and/or the corresponding ATS unit's consideration, stating the necessity for such a priority.

10.7 Pilots shall fly the aircraft within control areas and zones in accordance with the clearances and instructions received from air traffic control services. When the pilot in command of an aircraft is in an emergency and needs to deviate from the last received instructions, and immediately notify the fact to the air traffic control services and, if necessary, obtain a new clearance.

10.8 Before beginning an IFR or VFR controlled flight, the pilot of the aircraft must request a clearance from the appropriate air traffic control service unit 10 minutes before its estimated time of departure from the apron, so that the mentioned units can issue them in advance:

a) Before leaving the apron:

b) In the closest holding position before the head of the runway;

c) In the takeoff position, always at the end of the taxiing but before takeoff.

10.9 Pilots in IFR or VFR non-controlled flights that require ATC clearance should obtain it at least 10 minutes before crossing the controlled airspace limit, or as soon as possible.

10.10 When there is a communication failure between ATC units, the units will apply the corresponding procedures previously agreed, or may allow aircraft to take off with alternate instructions and obtain clearance in the air directly from the other ATC unit involved; it will be the pilot's responsibility to remain in VFR flight until they receive the corresponding clearance.

10.11 Controllers may issue direct flight clearances, outside airways/ established routes, provided that the following conditions are met:

a) At pilot's request;

b) The direct flight request is between fixes or points published in the aeronautical charts;

c) The flight is carried out at/or above FL200, or within terminal areas (TMA) at/or above the minimum vectoring altitudes (MVA).

d) The aircraft can maintain navigation with ground-based radio aids, by means of area or autonomous navigation, certified by the aeronautical authority or with the assistance of radar navigation;

Note: Pilots shall be responsible of complying with the equipment requirements for the reception of the radio aids to be used, and that RNAV equipment complies with the requirements indicated by the aeronautical authority.

e) Controllers may approve, to the extent possible, the requests of pilots for direct flight, as traffic conditions, workload and the radar and communications performance allow;

f) Controllers may clear the pilots' requests for direct flight within the controlled airspace under their jurisdiction and, being the case, will obtain the approval of the accepting controller when the flight will penetrate the airspace under another controller 's responsibility;

g) The flight is carried out all the time within radar coverage and service.

11. Readback of control messages.

11.1 Pilots, to the extent possible, will confirm the reception of air traffic control and/or flight progress messages through the next method:

a) Transmitting the aircraft identification and the word ROGER;

b) Repeating the whole message or the essential content of;

1. The initial clearance of ATC to IFR flights,
2. The clearance to land, take off, enter, cross or taxi on a runway,
3. Instructions for altitude/flight level change,
4. Instructions assigning headings to fly,
5. Instructions about the transponder equipment operation,

6. Instructions for the runway in use assignment,
7. Instructions about speed adjustment,
8. Instructions about climb or descent rate adjustment,
9. Radio frequency changes,
10. Radio frequency,
11. Altimeter setting

11.2 Air traffic control services shall confirm the pilot's position reports and will collect from them all those data considered necessary for the efficient service provision

12 . Air Traffic Flow Management (ATFM)

(See ENR 1.9)

13. Aerodrome control service and operations in controlled aerodromes.

13.1 Aircraft constantly climbing and descending in the airspace near aerodromes, the mix of VFR and IFR flights, especially in reduced visibility and/or ceiling meteorological conditions, and the workload of the cabin personnel during the landing and take off phases, make it necessary for pilots to maximize their precautions when evolving in the aerodromes' proximity, with the purpose of detecting and avoiding potential conflicts with other aircraft.

14. Aerodrome control service.

14.1 Control towers provide the aerodrome control service in controlled airports, whose aim is to organize the traffic flow in a safe, organized and expeditious way, issuing clearances, instructions and information to aircraft in communication and/or under their control, to provide safety in the landing and takeoff operations.

14.2 The aerodrome control is provided through the visual separation and statutory runway separation (aerodrome separation) between IFR flights, IFR from VFR and VFR from VFR when they are in an aerodrome traffic zone (ATZ) or a controlled aerodrome traffic circuit.

14.3 A control tower can provide instructions to aircraft beyond the ATZ or traffic circuit, when it is necessary to maintain the order and fluidity of the flights

14.4 When requested by the pilots, the control towers will provide available meteorological or operational information, within reach of their communications.

14.5 In civil controlled aerodromes, people, vehicles and towed aircraft within the maneuvering area are under the control tower rule and must comply with the instructions emanating from it, in order to have a registry of the movements taking place in the maneuvering area, mainly in the periods of reduced visibility below 3SM.

15. Rules to operate in controlled aerodromes.

15.1 No aircraft shall operate within a radius of 5 miles and under 2 000 feet above a controlled aerodrome, unless it is landing or taking off, or it has a clearance from the control tower.

15.2 No practice flights shall be carried out within a radius of 5 miles and under 2 000 feet above a controlled aerodrome unless permission has been granted by the control tower.

15.3 When the control tower of an aerodrome is in duty, all aircraft being part of the aerodrome's traffic must:

a) Monitor constantly the control tower frequencies or, if by any reason this is not possible, establish visual surveillance with the control tower to receive instructions provided by means of light signals;
b) Obtain a previous clearance, either by radio or light signals, depending on the case, to begin and carry out taxiing, landing or takeoff maneuvers, or any other related to these operations;
c) Proceed in accordance with the instructions provided by radio or by light signals; and,
d) Acknowledge the light signals mentioned in the previous paragraph.

16. Traffic circuit components

16.1 The parts which compose a traffic circuit are mentioned hereunder:

- Crosswind leg: flight path at an angle of 90° to the downwind leg, overflying the aerodrome medium point.
- Downwind leg: flight path parallel to the runway in use, in an opposite direction to the landing.

  Note: The spacing to the runway will depend of the aircraft category. Normally between ½ and 4 miles.
- Base leg: flight path comprised between the end of the downwind leg and a point where the final track is intercepted.

  Note: Normally the base leg begins 30 seconds after passing abeam the head of the runway in use
- Final leg: flight path in the direction of the landing, above the imaginary line extension of the runway centerline.

  Note: Normally the final leg is intercepted at a point further than 1 500 feet (1/4 mile) from the head of the runway in use.

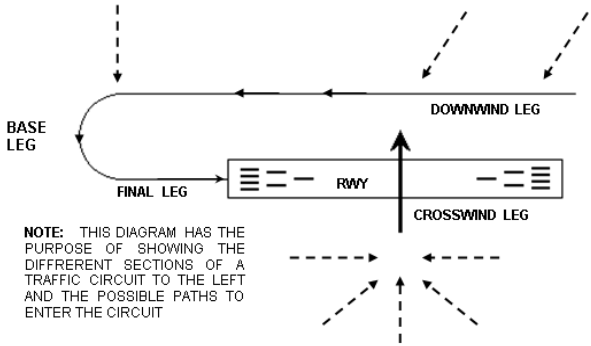


FIGURE 1

17. Recommended practices to operate in a controlled aerodrome traffic pattern.

17.1 Apart from the prescribed rules in the regulation of air traffic for operations in the surroundings of an aerodrome, pilots who pretend to enter a traffic pattern of a controlled aerodrome, must follow the next:

a) The entrance to the pattern shall be made following the instructions of the control tower and in the indicated direction;

b) Intercept the traffic pattern at a height between 500 and 1500 feet, depending on the aircraft's performance. If a bigger height is required, the control tower must be informed;

c) Intercept the downwind leg in an intermediate point between the center of the runway and the head opposite to the landing runway, unless other instruction is given by the control tower;

Note: This has the aim of avoiding conflict with the aircraft turning after the take off.

d) When the aircraft has passed the head of the landing runway and is in the downwind leg, it shall start the base turn as soon as it is cleared by the tower to start the turn to final; if unable, the control tower has to be informed;

e) Intercept the crosswind leg in the middle point of the runway, unless the control tower gives a different instruction;

f) Request clearance from the control tower to carry out any maneuver within the pattern, which may be risky to other aircraft;

g) Helicopters shall avoid the fixed-wing aircraft traffic pattern, unless previous clearance of the control tower has been granted, or if the procedure has been previously authorized;

h) Yield to other aircraft that enter the pattern with communication failure.

18. Procedure of communication failure in the aerodrome.

18.1 Except when a specific procedure has been established for an aerodrome in particular, pilots with a radio failure shall observe the following procedure:

a) Observe and blend into the traffic of the aerodrome, and intercept the downwind leg or crosswind leg, rocking the wings;

b) The controller must make sure that the aircraft can receive instructions by radio, using the next phraseology: "NORDO aircraft, if you hear me, stop rocking the wings";

c) In case of having reception, comply with the control tower instructions;

d) If no communications of the control tower are received, stay in the downwind leg rocking the wings until light signals (signal gun) are received;

e) If no light signals are received abeam the head of runway in use, abandon the pattern and intercept the downwind leg again until the control tower signals are received;

f) In the case the landing becomes imminent for safety reasons, the pilot shall use his best criteria, being his responsibility to stay separated from other arriving or departing aircraft.

19. Assignment of the departure sequence in airports.

19.1 When no delay for departure of the aircraft is expected, the aerodrome control service will set up the aircraft departure and taxiing towards the runway in use, in accordance to the request of the pilots of being ready to taxi and will clear the take off in the order at which they approach the runway, or in a sequence which can facilitate an expedite traffic flow, based on the characteristics and speed of such aircraft and/or their departure route.

19.2 When ATC foresees a 10 minute delay or more in the departure of an aerodrome, it will notify the aircraft about the following:

a) The estimated departure delay or, if it is considered indefinite, pilots will be instructed to monitor the appropriate ATS frequency to determine its duration;

b) Reason for the delay;

c) Assigned number in the sequence, considering the estimated off block time (EOBT);

d) Any other pertinent information;

e) If the pilot cannot adhere to his assigned sequence number, he must notify it to ATC so as to be assigned a new number.

20. Aircraft taxiing to the runway in use

20.1 Aircraft that begin or are about to begin taxiing must:

a) Request taxiing instructions to ATC when they are ready to begin;

b) No aircraft may cross any runway without the explicit ATC clearance;

c) Aircraft shall call in the control tower frequency, if they are ready to take off, when they approach the holding point in the taxiway.

20.2 Controllers shall avoid to use the word “Cleared” as a part of the taxi instructions, with the purpose of avoiding an unexpected runway incursion from the pilot.

- Incorrect phraseology: “Cleared to runway 08, wind 090 degrees 10 knots, altimeter 30.06, taxi by Alpha”.
- Correct phraseology: “Runway in use 08, wind 090 degrees 10 knots, altimeter 30.06, taxi by Alpha”.

20.3 Taxiing instructions to the runway in use or to the apron, that imply crossing other runway require specific permission from the controller for the crossing.

20.4 Pilots that require to carry out a taxiing on a runway must confirm it with the control tower before entering the runway.

21. Take off from intersection

21.1 When for reasons of ground traffic fluidity, the controller suggests to the pilot to take off from an intersection far away from the head of the runway in use, the pilot will be responsible of verifying if the distance available is enough for its take off, deciding if he accepts or not the take off from the requested point.

22. Evacuation of the runways after landing

22.1 After completing the landing, pilots must evacuate the runway as soon as possible, following the instructions issued by the control tower

23. Request for all the available distance of the runway for take off

23.1 Due to the fact that in some aerodromes the taxiway does not connect with the head of the runway, pilots are urged to inform the control tower, during taxiing, if they need to use all the distance available for take off.

Example: “Acapulco Tower, AMX310, requesting all the distance available of runway 10”.

24. Proximity to the instrument approach procedures final path

24.1 Aircraft in VFR flight, must not get closer or cross the final track and take off path of established and published instrument approach procedures, unless a previous clearance of the control tower has been granted.

25. Civil aerodromes under meteorological minimums.

25.1 For arrival operations, the pilot in command of the aircraft is responsible of complying the meteorological minimums established in civil aerodromes and shall maximize precautions when he receives ATS reports about civil aerodromes below minimums for determined IFR and/or VFR operations. In the case of IFR flights, the final decision will rest in the pilot to carry out an operation in such conditions.

25.2 VFR departure and/or arrival operations will not be allowed if minimum visibility and ceiling conditions specified for that type of operation are not met, except when dealing with a special VFR operation.

26. General information about aerodrome conditions.

26.1 The aerodrome control service will inform the pilots about to land or take off, of any condition that may affect flight safety. This information is subject to its possible visual detection or knowledge by the control tower.

26.2 In controlled aerodromes where non-visible areas from the control tower exist, pilots will be responsible of avoiding any conflict with other aircraft or vehicles, beginning towing or taxiing.

27. Aerodromes’ lighting system operation.

27.1 The control tower shall maintain the intensity of the runway and approach lights according to the table prescribed in the Air Traffic Management Manual of Mexico (MGTAM), except when another adjustment is required at the request of the pilots.

28. ILS critical areas.

28.1 When there is a delimited area, or when indications from the ATS are received, the aircraft, people and/or ground vehicles moving within civil aerodromes in visibility conditions under 1SM shall not enter the ILS sensitive area.

29. Aircraft towing and/or mobile lounges movement in controlled aerodromes.

29.1 Tractor operators and mobile lounges operating within controlled civil aerodromes must observe the regulations for towing aircraft and/or movement of mobile lounges, without disregard of any other disposition besides the applicable laws and regulations.

29.2 Tractors intending to tow aircraft and mobile lounges operating from/towards aprons, must have the appropriate communication equipment operating in the corresponding aeronautical frequency, and with adequate beaconing.

29.3 Before beginning any aircraft towing or mobile lounges operation in runways and taxiways, the personnel operating the tractors or mobile lounges must monitor the respective ATS frequency all the time during its maneuver, to comply with the instructions provided by the aerodrome control service, immediately after receiving them.

29.4 The tractor operator will be responsible of correctly parking the aircraft or mobile lounge in the designated position.

30. Noise abatement procedures.

30.1 In controlled aerodromes where a noise abatement program has been established, the control tower shall assign the runway in use which generates the lower impact to population in terms of noise, when wind conditions and air traffic allow.

31.- Non-visible areas from the control tower.

In controlled aerodromes there can exist non-visible areas from the control tower; therefore pilots will be responsible of avoiding any conflict with other aircraft or vehicles, beginning towing or taxiing.

32.- Aerodrome traffic zones (ATZ) and their dimensions.

a) Aerodrome traffic zones (ATZ) are established in controlled aerodromes, with the purpose of providing controlled airspaces to supply aerodrome separation by the control tower, in those places where a terminal control area (TMA) or control zone (CTR) are not available.

b) Some special regulations, associated with the aerodrome traffic zone are established for the protection of the aerodrome traffic.

33. Visual holding.

33.1 Pilots in VFR flight holding over geographical points are suggested to hold with left turns, taking all the precautions the maneuver requires, as long as terrain clearance and other aircraft allow.

34. Procedures and operation practices in non-controlled airports.

34.1 In non-controlled aerodromes it is necessary for pilots to carry out their operations with maximum precautions, so as to not being involved in high risk situations.

34.2 All the pilots that carry out VFR flights in non-controlled aerodromes must take the pertinent precautions such as procedures and operation practices in order to keep operations safe

34.3 Procedures

a) ARRIVALS:

When approaching, tune in and monitor frequency 122.5 MHZ, at least 15 miles to the aerodrome, to know the position and intentions of other aircraft operating in the area, through the reception of messages done by pilots of those aircraft; at least 5 miles to the aerodrome transmit blindly your position, altitude and intentions in that same frequency; afterwards transmit your position in each one of the pattern legs (downwind, base turn and final).

Examples:

- CESSNA XB-CER 5 MILES NORTH OF TULUM AT 1500 VFR HEADING TO THE AIRPORT TO LAND..
- CESSNA XB-CER CROSSING OVER THE AIRPORT
- CESSNA XB-CER IN DOWNWIND TO RUNWAY 20
- CESSNA XB-CER IN BASE TURN TO RUNWAY 20
- CESSNA XB-CER ON FINAL TO RUNWAY 20

b) DEPARTURES:

Tune in and monitor 122.5 MHZ before starting taxiing, in order to know the position and intentions of other aircraft operating in the area; transmit blindly your intentions and position at the aerodrome before entering the runway for takeoff.

Example:

CESSNA XB-CER AT TAXIWAY ALPHA ABOUT TO TAKEOFF ON RUNWAY 20

35 Operation practices.

35.1 ARRIVALS

a) Cross overhead the runway in the mid point, at least 1000 feet above the terrain, to observe air traffic and the wind cone (see figure No. 2);

b) Next, enter a left traffic pattern in the downwind leg, unless the established pattern for the runway in use is to the right (see figure 1);

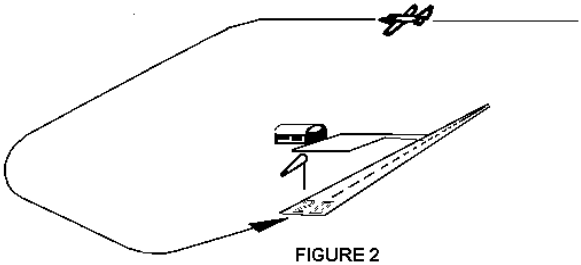


FIGURE 2

c) Only in case of emergency, make a direct approach to the runway in use (see figure 3);

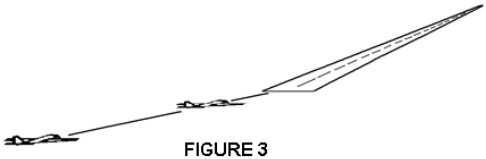


FIGURE 3

d) In case other aircraft are in the traffic pattern, give way as prescribed in regulations, through the application of the "see and be seen" principle;

e) Make sure your flight path is clear before carrying out the landing;

f) Clear the runway as soon as possible after landing (see figure 4).

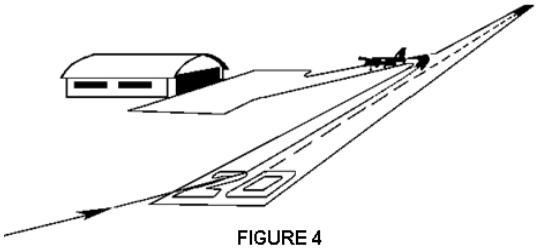


FIGURE 4

35.2 DEPARTURES

a) Keep off the runway until you are ready for takeoff, remember that the time you spend on the runway can be very valuable for other aircraft in need of it to land;

b) Make sure no other aircraft is aligned to land, before entering the runway for takeoff (see figure 5);

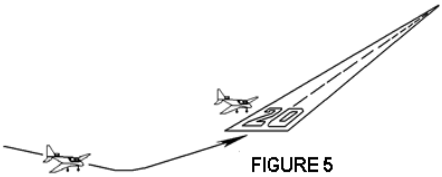


FIGURE 5

c) Do not start take off run until making sure the takeoff path is clear.

36. Flight information service (FIS)

36.1 The flight information service is provided to all aircraft with IFR and/or VFR flight plan, operating within the Mexico FIR and Mazatlan Oceanic FIR, and whose objective is to provide available and useful meteorological and operational information for the flights' safe and efficient operation, as well as to follow their progress and surveillance.

36.2 The flight information service is provided to all aircraft within the reach of communications by:

a) Air traffic control service units within controlled airspaces and aerodromes;

b) Radio stations, inside and outside of controlled airspace, or those designated as class G;

c) Aerodrome flight information service (AFIS) units, in aerodromes with that service;

d) Flight Information Service Office (OSIV) units, before starting or during the flight in some aerodromes' surroundings.

36.3 The Flight Information Service (FIS), that is provided to aircraft, includes one or more of the notices available related to:

a) SIGMET information or PIREP retransmission;

b) Volcanic activity information that may affect flights;

c) Information about changes in the conditions of radio aids for navigation;

d) NOTAM information, conditions and available services of civil aerodromes;

e) Available information about transit and unmanned free balloons;

f) Meteorological conditions in civil aerodromes information;

g) Any other information which may affect the flights' safety.

36.4 AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE (AFIS)

36.4.1 In non-controlled civil aerodromes, where this service is provided, people and vehicles which transit in the maneuvering area, must keep radio-communication with the service and shall observe the light signals and shall not enter runways and taxiways when the presence of other aircraft is observed or known.

36.5 AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE.

36.5.1 The air traffic advisory service has the objective to advise IFR flights with the necessary information, taking into consideration that the flight plan and its changes are not subject to a clearance, and that such service is only provided regarding known IFR traffic, by means of suggesting applicable measures to maintain, as far as possible, the statutory separation of aircraft operating within areas where the service is provided.

36.5.2 IFR flights must establish and maintain voice or data communication with the air traffic service unit which provides the advisory service, before entering airspaces with this service

PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
27 43 33.40 N 107 39 15.65 W
ELEV AD 2481 M

TWR	118.55
VOR / DME	117.4

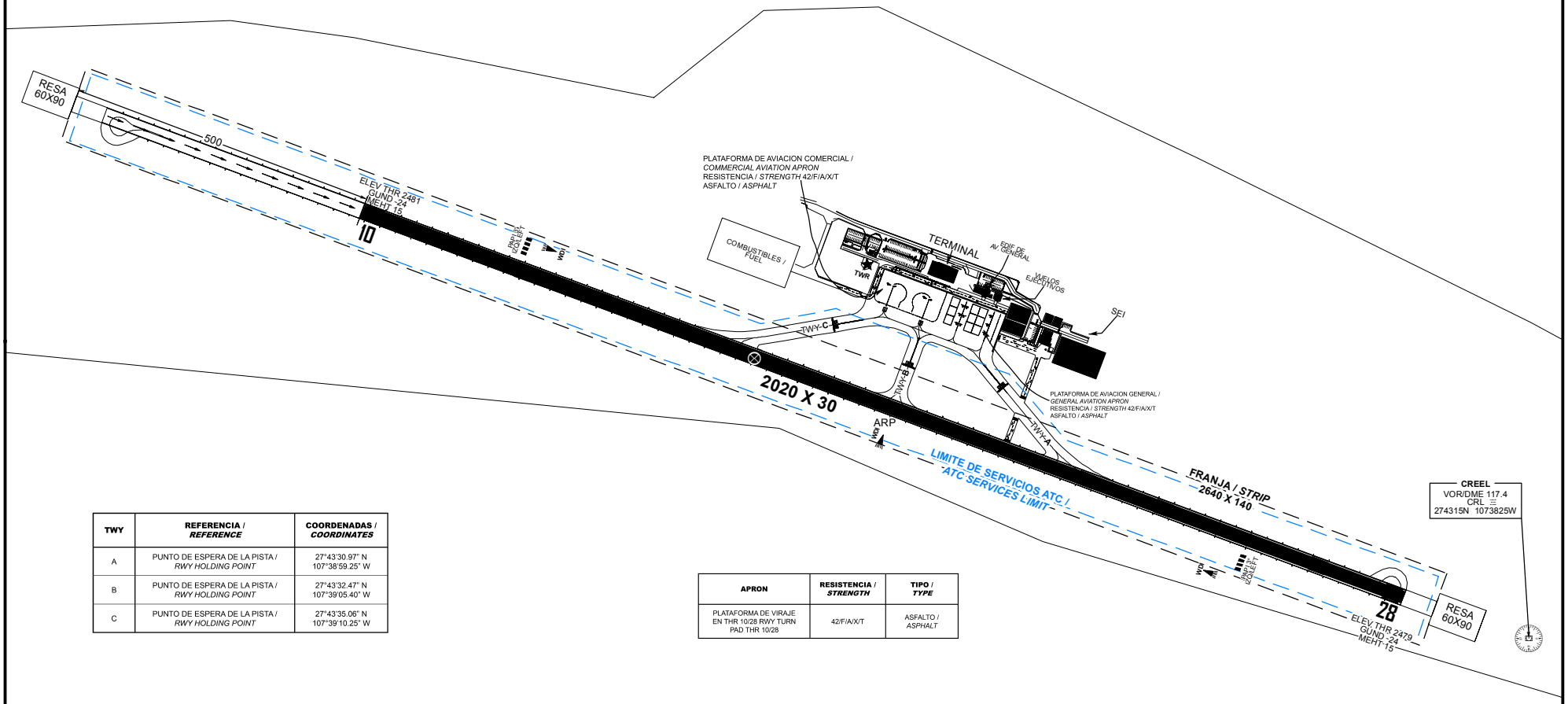
CREEL, CHIHUAHUA
AEROPUERTO / *AIRPORT*
BARRANCAS DEL COBRE

CARACTERISTICAS DE PISTA / *RWY CHARACTERISTICS*

RWY	DIRECCION / *DIRECTION*	THR	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
10	104.97°	27°43'42.89" N 107°39'41.25" W	43/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
28	284.97°	27°43'17.63" N 107°38'33.21" W		

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

TWY	ANCHO / *WIDTH*	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
A	24 M	40/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
B		41/F/A/X/T	
C			



TWY	REFERENCIA / *REFERENCE*	COORDENADAS / *COORDINATES*
A	PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA / *RWY HOLDING POINT*	27°43'30.97" N 107°38'59.25" W
B	PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA / *RWY HOLDING POINT*	27°43'32.47" N 107°39'05.40" W
C	PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA / *RWY HOLDING POINT*	27°43'35.06" N 107°39'10.25" W

APRON	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PLATAFORMA DE VIRAJE EN THR 10/28 RWY TURN PAD THR 10/28	42/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*

VAR 9° E

VAR ANUAL / *ANNUAL RATE OR CHANGE* 6´W

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETIC

ESCALA / SCALE : 1 : 12000
0 75 150 300 450 M

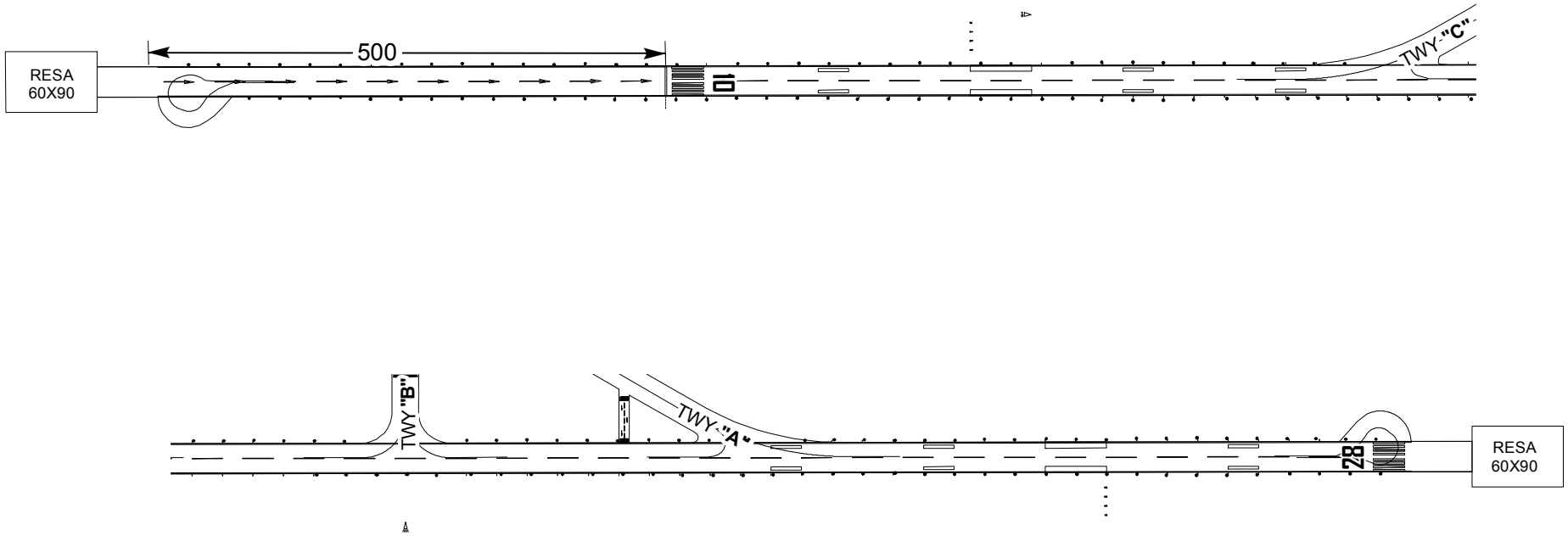
CAMBIOS: ESCALA

PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
27 43 33.40 N 107 39 15.65 W
ELEV AD 2481 M

TWR	118.55
VOR / DME	117.4

CREEL, CHIHUAHUA
AEROPUERTO /
AIRPORT
BARRANCAS DEL COBRE

SEÑALES Y LUCES RWY **10/28** Y TWY DE SALIDA
*MARKING AND LIGHTING AIDS RWY **10/28** AND EXIT TWY*



VAR 9° E

VAR ANUAL / *ANNUAL RATE OR CHANGE* 6'W

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETIC

ESCALA / SCALE : 1 : 7000
0 40 80 160 240 M

CAMBIOS: CARTA NUEVA

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

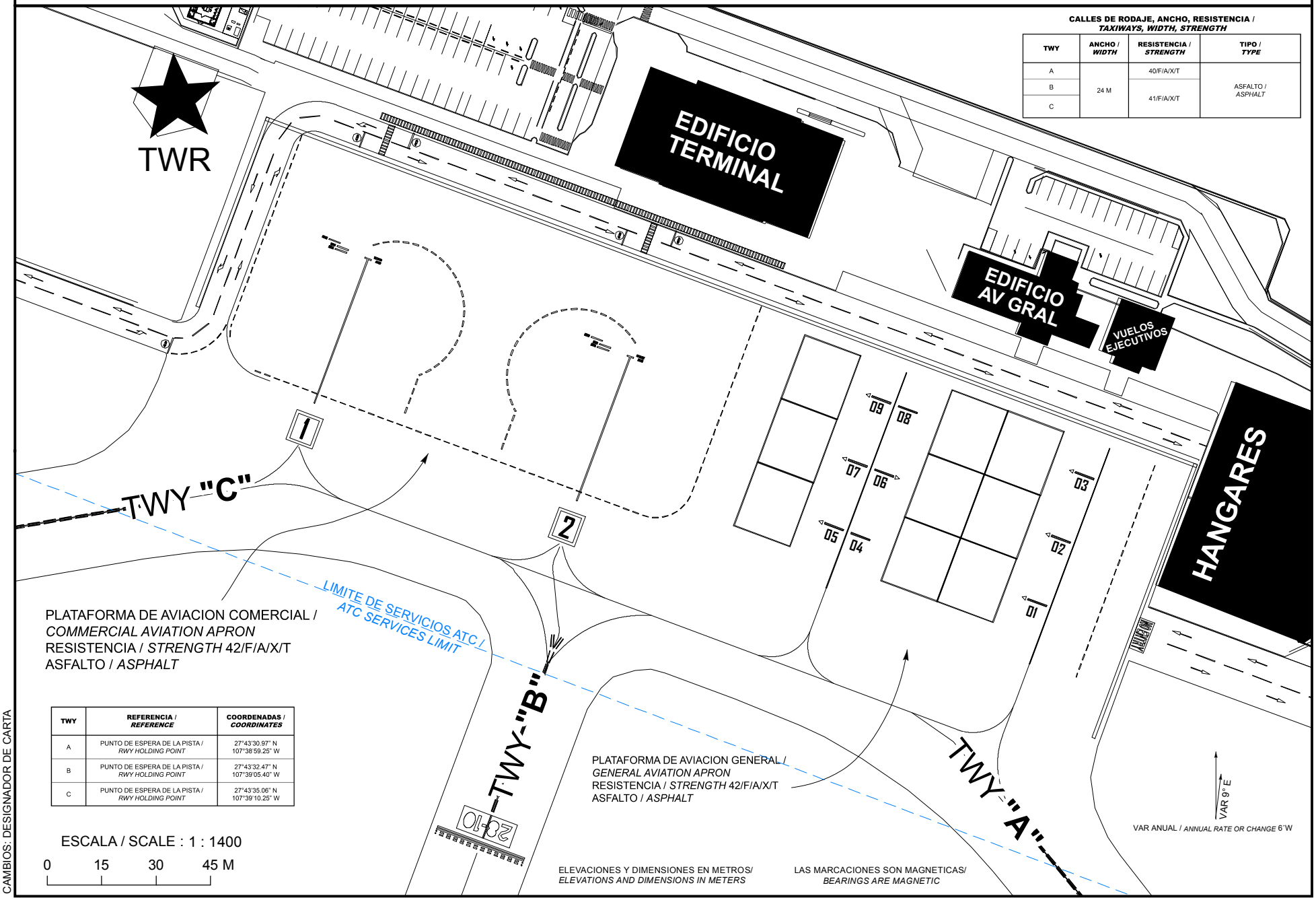
ELEV AD 2481 M

TWR	118.55

CREEL, CHIHUAHUA
AEROPUERTO /
AIRPORT
BARRANCAS DEL COBRE

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

TWY	ANCHO / *WIDTH*	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
A	24 M	40/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
B		41/F/A/X/T	
C			



TWY	REFERENCIA / *REFERENCE*	COORDENADAS / *COORDINATES*
A	PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA / *RWY HOLDING POINT*	27°43'30.97" N 107°38'59.25" W
B	PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA / *RWY HOLDING POINT*	27°43'32.47" N 107°39'05.40" W
C	PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA / *RWY HOLDING POINT*	27°43'35.06" N 107°39'10.25" W

ESCALA / SCALE : 1 : 1400

0 15 30 45 M

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETIC

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

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

PSN	LAT (N)	LONG (W)
1	27° 43’ 37.20’’	107° 39’ 06.21’’
2	27° 43’ 36.32’’	107° 39’ 03.88’’

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

CREEL / AEROPUERTO BARRANCAS DEL COBRE (MMGA)

RWY 10

TA 18500

CRL1A

TWR **118.55**	**AD ELEV 8140 FT**

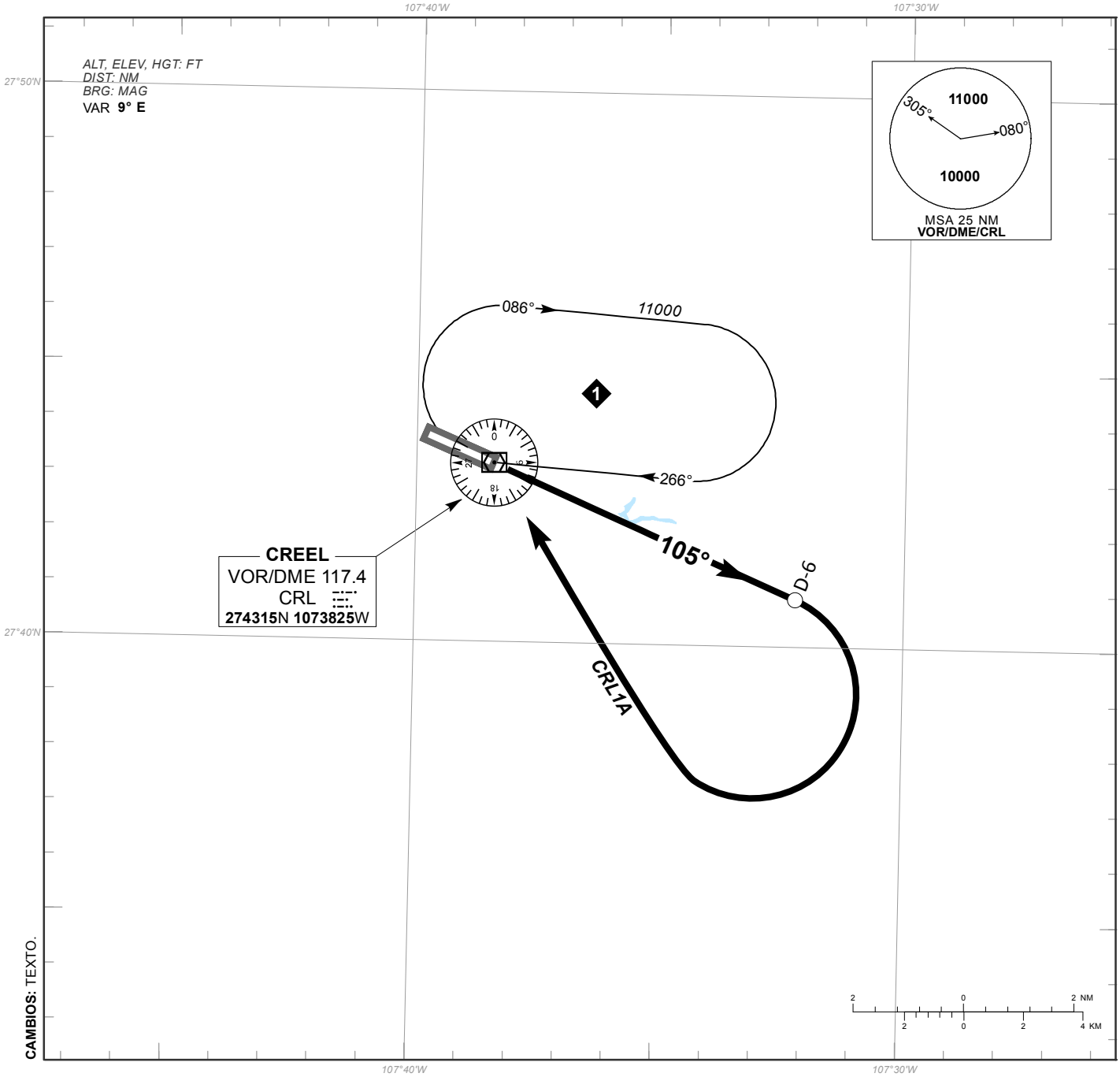
RMK:

ASCIENDA POR RADIAL **105°** HASTA **D-6** (**EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 9400 FT**) EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CRL** Y ABANDONELO DE ACUERDO CON LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

*CLIMB VIA **CRL R-105°** TO **D-6 CRL** (**OR 9400 FT IN CASE OF DME FAILURE**) THEN TURN **RIGHT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CRL** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

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

A / *TO*	CUU	V8	UJ8	12000
A / *TO*	ELQ	V11	UJ4	12000
A / *TO*	LMM	V8	UJ8	11000
A / *TO*	CEN	V11	UJ22	12000
A / *TO*	HMO		UJ4	12000



CAMBIOS: TEXTO.

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

CREEL / AEROPUERTO BARRANCAS DEL COBRE (MMGA)

RWY 28

TA 18500

CRL1B

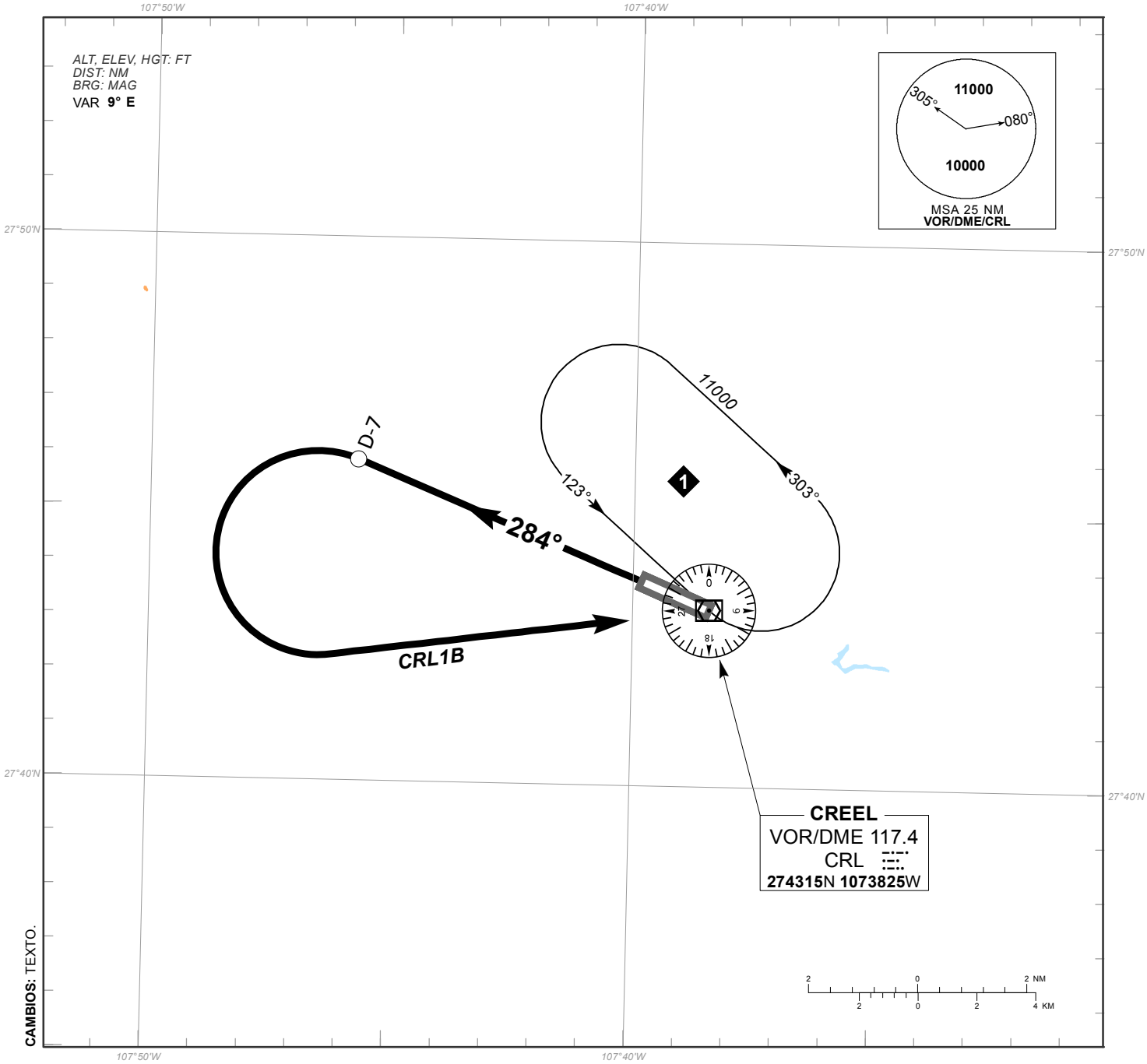
TWR **118.55**							**AD ELEV 8140 FT**	
REGIMEN DE ASCENSO *CLIMB REGIME*	*PDG VEL (GS) KTS	80	100	120	140	160	180	200
*PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO *PROCEDURE DESIGN GRADIENT*	5.3% (FT/NM)	**427**	**533**	**640**	**747**	**853**	**960**	**1067**

ASCIENDA POR RADIAL **284°** HASTA **D-7** (**EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 9900 FT**) EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CRL** Y ABANDONELO DE ACUERDO CON LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC. *CLIMB VIA **CRL R-284°** TO **D-7 CRL** (**OR 9900 FT IN CASE OF DME FAILURE**) THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CRL** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

ESTA SALIDA REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **320 FT/NM** HASTA ALCANZAR **9000 FT** *THIS SID REQUIRES MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **320 FT/NM** UNTIL CROSSING **9000 FT***

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

A / *TO*	CUU	V8	UJ8	12000
A / *TO*	ELQ	V11	UJ4	12000
A / *TO*	LMM	V8	UJ8	11000
A / *TO*	CEN	V11	UJ22	12000
A / *TO*	HMO		UJ4	12000



CAMBIOS: TEXTO.

PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART

21 02 33.87 N 086 52 23.52 W
ELEV AD 7 M

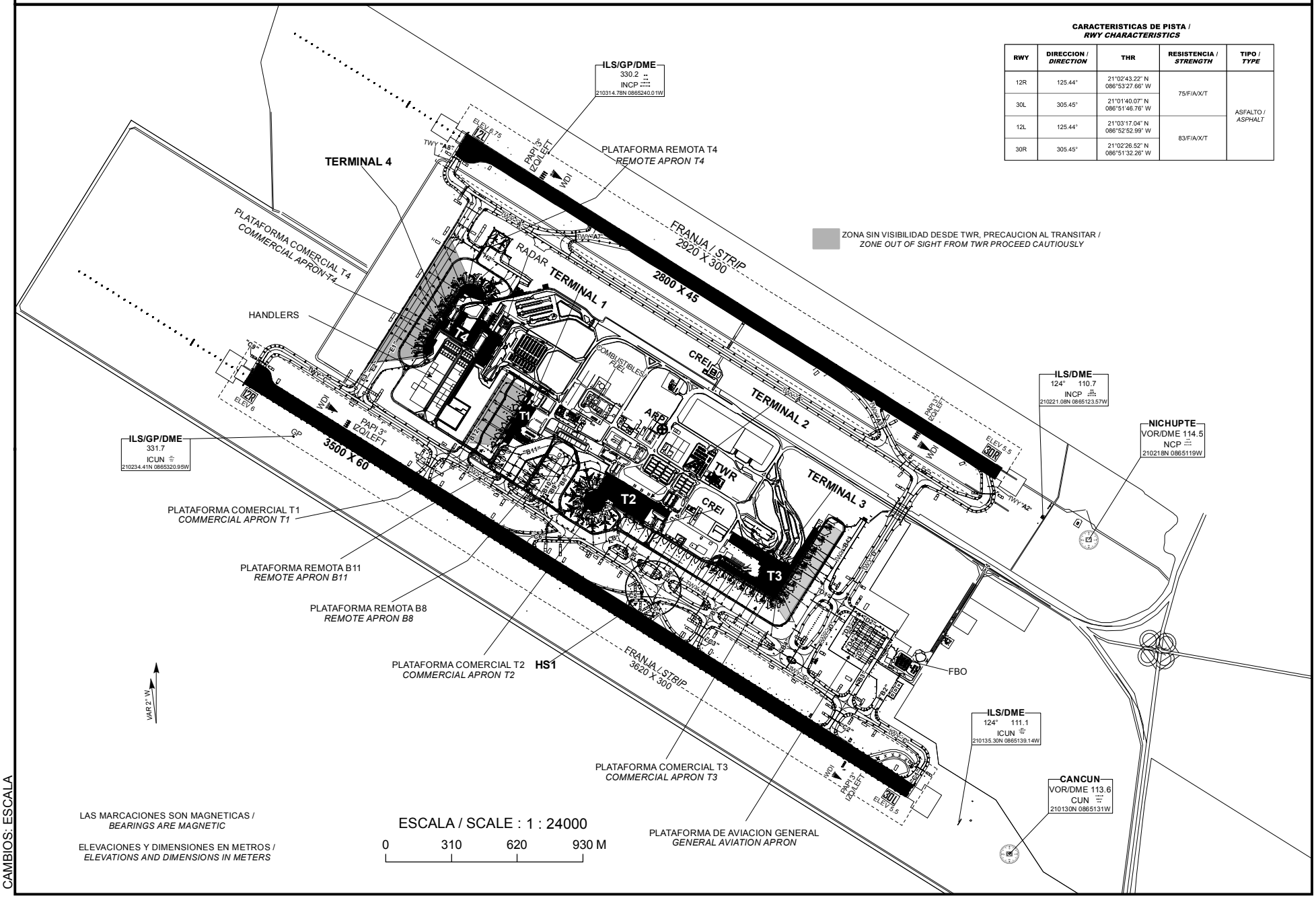
FPQ	**122.3**	**TWR N**	**118.1**	**VOR/DME/CUN**	**113.6**	**AUX (TWR, APP)**	**120.4**
SMC N	**121.0**	**TWR S**	**118.6**	**VOR/DME/NCP**	**114.5**	**ATIS CZM**	**127.8**
SMC S	**121.7**	**APP**	**124.7**	**ILS/DME/ICUN**	**111.1**	**APP (FNA)**	**122.7**
CD	**122.1**	**ARR**	**123.2**	**ILS/DME/INCP**	**110.7**		
DEP S	**123.5**	**ATIS**	**127.7**	**CCP**	**130.50**		
DEP N	**124.2**						

CANCUN

AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

CARACTERISTICAS DE PISTA /
RWY CHARACTERISTICS

RWY	DIRECCION / *DIRECTION*	THR	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
12R	125.44°	21°02'43.22" N 086°53'27.66" W	75/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
30L	305.45°	21°01'40.07" N 086°51'46.76" W		
12L	125.44°	21°03'17.04" N 086°52'52.99" W	83/F/A/X/T	
30R	305.45°	21°02'26.52" N 086°51'32.26" W		



CAMBIOS: ESCALA

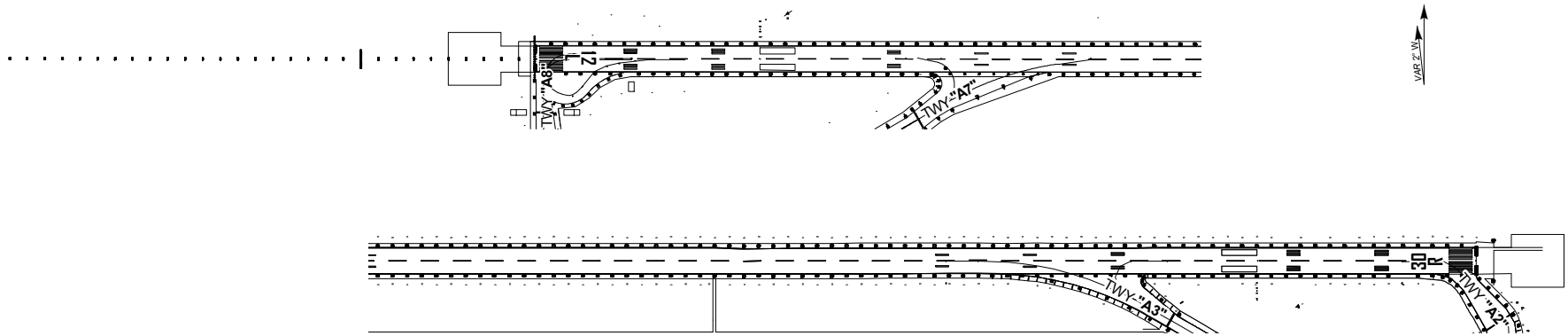
PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART

21 02 33.87 N 086 52 23.52 W
ELEV AD 7 M

FPQ	**122.3**	**TWR N**	**118.1**	**VOR/DME/CUN**	**113.6**	**AUX (TWR, APP)**	**120.4**
SMC N	**121.0**	**TWR S**	**118.6**	**VOR/DME/NCP**	**114.5**	**ATIS CZM**	**127.8**
SMC S	**121.7**	**APP**	**124.7**	**ILS/DME/ICUN**	**111.1**	**APP (FNA)**	**122.7**
CD	**122.1**	**ARR**	**123.2**	**ILS/DME/INCP**	**110.7**		
DEP S	**123.5**	**ATIS**	**127.7**	**CCP**	**130.50**		
DEP N	**124.2**						

CANCUN
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

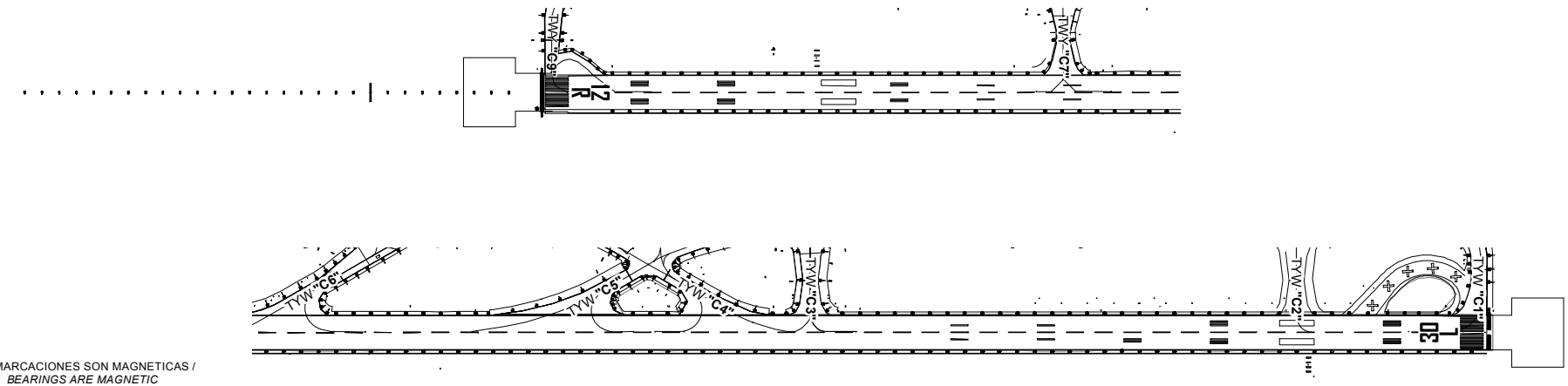
SEÑALES Y AYUDAS LUMINOSAS RWY **12L/30R** Y TWY DE SALIDA
*MARKING AND LIGHTING AIDS RWY **12L/30R** AND EXIT TWY*



ESCALA / SCALE : 1 : 12000

0 75 150 300 450 M

SEÑALES Y AYUDAS LUMINOSAS RWY **12R/30L** Y TWY DE SALIDA
*MARKING AND LIGHTING AIDS RWY **12R/30L** AND EXIT TWY*



LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

CAMBIOS: CARTA NUEVA

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

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

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

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

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

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL TERMINAL 1 /
COMMERCIAL AVIATION APRON TERMINAL 1

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN S-1 –S-7	47/R/B/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*

PLATAFORMA REMOTA B11 /
***REMOTE APRON* B-11**

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN 1-7	83/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
PSN 1-7	78/R/A/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*

PLATAFORMA REMOTA B8 /
REMOTE APRON B-8

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN 8-11A	83/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
PSN 8-11A	83/R/A/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL TERMINAL 2/
COMMERCIAL AVIATION APRON 2

PSN	*RESISTENCIA* / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN 14-21	83/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
PSN 14-21	72/R/A/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*
PSN 22-31	56/R/B/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL TERMINAL 3/
COMMERCIAL AVIATION APRON TERMINAL 3

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN 32-35	82/R/B/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*
PSN 36-42	72/R/A/W/T	
PSN 43-48	70/R/B/W/T	

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL TERMINAL 4 /
COMMERCIAL AVIATION APRON TERMINAL 4

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN 53 - 59	81/R/A/W/T	CONCRETO / *CONCRETE*
PSN 60 - 64	84/R/B/W/T	
PSN 65 - 66	83/R/B/W/T	

PLATAFORMA REMOTA TERMINAL 4 /
REMOTE APRON TERMINAL 4

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN 67-68	83/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*

PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL / GENERAL AVIATION APRON

PSN	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
PSN P1-P37	32/F/A/X/T	ASFALTO / *ASPHALT*
ENTRE TWY "B2"-"B3"	45/F/A/X/T	

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

TWY	ANCHO/ *WIDTH*	RESISTENCIA/ *STRENGTH*	TIPO/*TYPE*
A	23 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
A2	25 M	73/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
A3	25 M	81/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
A7	25 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
A8	25 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B (PSN 20-21)	23 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B (PSN 26)	23 M	77/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B (PSN 22-31)	23 M	55/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B (PSN 32-35)	23 M	80/R/A/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B (PSN 36-TWY "D")	23 M	71/R/A/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B2	23 M	45/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B3	23 M	45/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B4 (PSN 40-42)	33 M	71/R/A/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B4 (PSN 43-48)	33 M	68/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B5	46 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B5	46 M	74/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B6	38 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B6	38 M	81/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B7	40 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B7	40 M	81/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
B8	18 M	80/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B9	23 M	80/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B10	18 M	80/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B11	23 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
B12	23 M	47/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
C	23 M	0+000 A 2+100: 83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
C	23 M	2+100 A 3+800: 91/F/B/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
C1	23 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
C2	25 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
C3	26 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
C4	23 M	44/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
C5	23 M	71/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
C6	23 M	44/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
C7	23 M	76/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
C9	23 M	68/F/B/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
D	25 M	72/R/A/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
D1	44 M	74/R/B/W/T	CONCRETO/*CONCRETE*
D2	18 M	32/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
D3	7.5 M	32/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
D4	15 M	32/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
D5	15 M	32/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
E1	18 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
E2	25 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
E3	18 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*
H2	25 M	83/F/A/X/T	ASFALTO/*ASPHALT*

NOTAS / *REMARKS*:

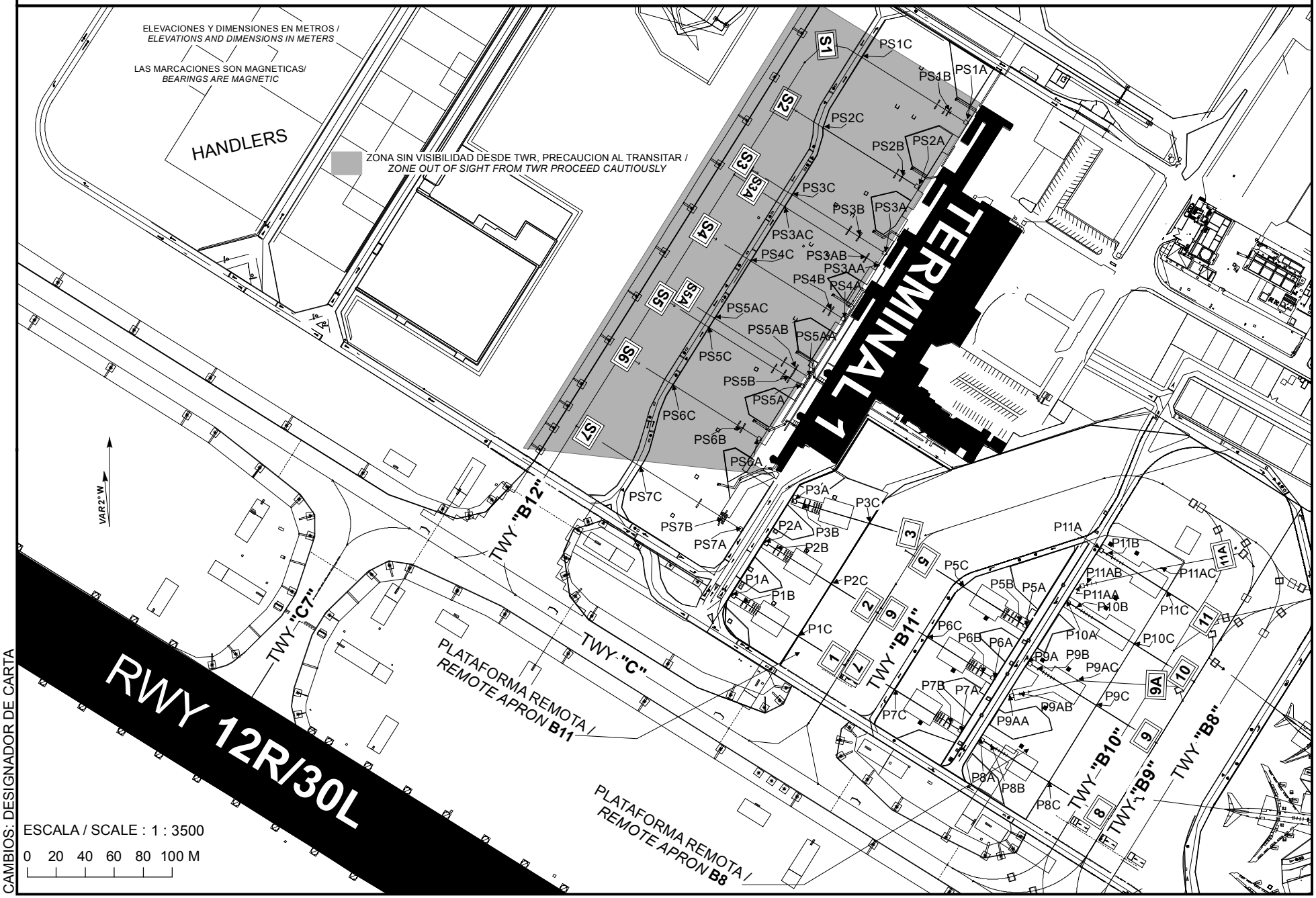
RWY 30R TRANSITO A LA DERECHA / RWY 30R TRANSIT RIGHT
RWY 30L TRANSITO A LA IZQUIERDA / RWY 30L TRANSIT LEFT
RWY 12R TRANSITO A LA DERECHA / RWY 12R TRANSIT RIGHT
RWY 12L TRANSITO A LA IZQUIERDA / RWY 12L TRANSIT LEFT

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

ELEV AD 7 M

CD	122.1	DEP S	123.5	AUX (TWR, APP)	120.4
SMC N	121.0	DEP N	124.2	ATIS CZM	127.8
SMC S	121.7	APP	124.7	APP (FNA)	122.7
TWR N	118.1	ATIS	127.7		
TWR S	118.6	FPQ	122.3		
		CCP	130.50		

CANCUN
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

COORDENADAS INS DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES TERMINAL 1, REMOTA B-8, B11 / *COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, TERMINAL 1, REMOTE APRON B-8, B11*

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL T1/ *COMMERCIAL AVIATION APRON T1*

PSN		LAT (N)	LONG (W)
S1	PS1A	21°02'39.56"	086°52'44.37"
	PS1B	21°02'39.80"	086°52'44.75"
	PS1C	21°02'41.04"	086°52'46.73"
S2	PS2A	21°02'38.23"	086°52'45.53"
	PS2B	21°02'38.46"	086°52'45.90"
	PS2C	21°02'39.56"	086°52'47.66"
S3	PS3A	21°02'36.82"	086°52'46.31"
	PS3B	21°02'37.21"	086°52'46.91"
	PS3C	21°02'38.15"	086°52'48.40"
S3A	PS3AA	21°02'36.59"	086°52'46.49"
	PS3AB	21°02'36.76"	086°52'46.76"
	PS3AC	21°02'37.90"	086°52'48.58"
S4	PS4A	21°02'35.45"	086°52'47.29"
	PS4B	21°02'35.64"	086°52'47.60"
	PS4C	21°02'36.77"	086°52'49.39"
S5A	PS5AA	21°02'34.25"	086°52'48.14"
	PS5AB	21°02'34.44"	086°52'48.45"
	PS5AC	21°02'35.57"	086°52'50.26"
S5	PS5A	21°02'34.06"	086°52'48.28"
	PS5B	21°02'34.25"	086°52'48.59"
	PS5C	21°02'35.38"	086°52'50.39"
S6	PS6A	21°02'32.95"	086°52'49.28"
	PS6B	21°02'33.20"	086°52'49.68"
	PS6C	21°02'34.17"	086°52'51.24"
S7	PS7A	21°02'31.03"	086°52'49.76"
	PS7B	21°02'31.27"	086°52'50.14"
	PS7C	21°02'32.44"	086°52'52.02"

PLATAFORMA REMOTA B-11 / *REMOTE APRON B-11*

PSN		LAT (N)	LONG (W)
1	P1A	21°02'29.66"	086°52'50.04"
	P1B	21°02'29.50"	086°52'49.78"
	P1C	21°02'28.73"	086°52'48.56"
2	P2A	21°02'30.75"	086°52'49.25"
	P2B	21°02'30.60"	086°52'49.01"
	P2C	21°02'29.84"	086°52'47.78"
3	P3A	21°02'31.62"	086°52'48.59"
	P3B	21°02'31.54"	086°52'48.34"
	P3C	21°02'31.09"	086°52'46.88"
5	P5A	21°02'28.80"	086°52'43.36"
	P5B	21°02'28.91"	086°52'43.53"
	P5C	21°02'29.73"	086°52'44.84"
6	P6A	21°02'27.70"	086°52'44.13"
	P6B	21°02'27.86"	086°52'44.39"
	P6C	21°02'28.64"	086°52'45.63"
7	P7A	21°02'26.61"	086°52'44.91"
	P7B	21°02'26.76"	086°52'45.17"
	P7C	21°02'27.54"	086°52'46.41"

PLATAFORMA REMOTA B-8 / *REMOTE APRON B-8*

PSN		LAT (N)	LONG (W)
8	P8A	21°02'26.43"	086°52'44.49"
	P8B	21°02'26.27"	086°52'44.25"
	P8C	21°02'25.46"	086°52'42.96"
9	P9A	21°02'28.02"	086°52'43.35"
	P9B	21°02'27.88"	086°52'43.13"
	P9C	21°02'27.07"	086°52'41.84"
9A	P9AA	21°02'27.32"	086°52'43.79"
	P9AB	21°02'27.36"	086°52'43.57"
	P9AC	21°02'28.13"	086°52'41.09"
10	P10A	21°02'29.31"	086°52'42.44"
	P10B	21°02'29.18"	086°52'42.23"
	P10C	21°02'28.36"	086°52'40.93"
11	P11A	21°02'30.39"	086°52'41.65"
	P11B	21°02'30.29"	086°52'41.49"
	P11C	21°02'29.46"	086°52'40.16"
11A	P11AA	21°02'29.63"	086°52'42.12"
	P11AB	21°02'29.66"	086°52'41.97"
	P11AC	21°02'30.27"	086°52'40.04"

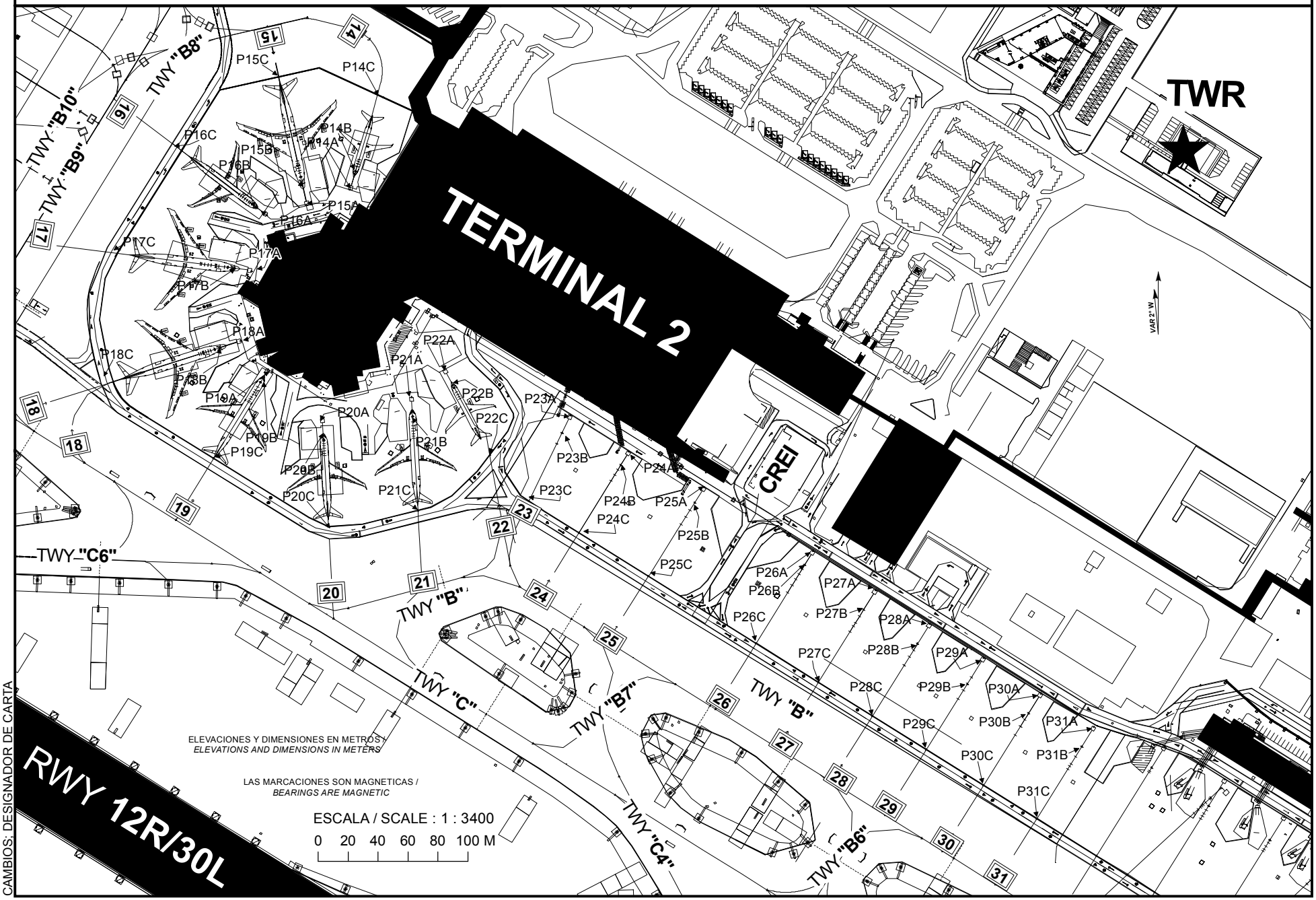
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART

ELEV AD 7 M

CD	122.1	APP	124.7	DEP S	123.5
SMC N	121.0	ATIS	127.7	DEP N	124.2
SMC S	121.7	FPQ	122.3	AUX (TWR, APP)	120.4
TWR N	118.1	CCP	130.50	ATIS CZM	127.8
TWR S	118.6			APP (FNA)	122.7

CANCUN

AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

COORDENADAS INS DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES TERMINAL 2

COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, TERMINAL 2

PSN		LAT (N)	LONG (W)
14	P14A	21°02’26.00”	086°52’34.09”
	P14B	21°02’26.37”	086°52’33.96”
	P14C	21°02’27.87”	086°52’33.30”
15	P15A	21°02’25.70”	086°52’35.05”
	P15B	21°02’26.14”	086°52’35.14”
	P15C	21°02’28.36”	086°52’35.59”
16	P16A	21°02’25.51”	086°52’35.94”
	P16B	21°02’25.75”	086°52’36.26”
	P16C	21°02’26.90”	086°52’37.78”
17	P17A	21°02’24.35”	086°52’36.22”
	P17B	21°02’24.43”	086°52’36.68”
	P17C	21°02’24.89”	086°52’39.21”
18	P18A	21°02’22.93”	086°52’36.58”
	P18B	21°02’22.80”	086°52’37.06”
	P18C	21°02’22.16”	086°52’39.44”
19	P19A	21°02’22.31”	086°52’36.02”
	P19B	21°02’22.06”	086°52’36.19”
	P19C	21°02’20.52”	086°52’37.27”
20	P20A	21°02’21.24”	086°52’34.85”
	P20B	21°02’20.84”	086°52’34.84”
	P20C	21°02’19.04”	086°52’34.78”
21	P21A	21°02’21.66”	086°52’32.88”
	P21B	21°02’21.26”	086°52’32.86”
	P21C	21°02’19.33”	086°52’32.80”
22	P22A	21°02’22.20”	086°52’32.13”
	P22B	21°02’21.83”	086°52’31.93”
	P22C	21°02’20.43”	086°52’31.19”
23	P23A	21°02’21.21”	086°52’29.40”
	P23B	21°02’20.85”	086°52’29.60”
	P23C	21°02’19.47”	086°52’30.37”

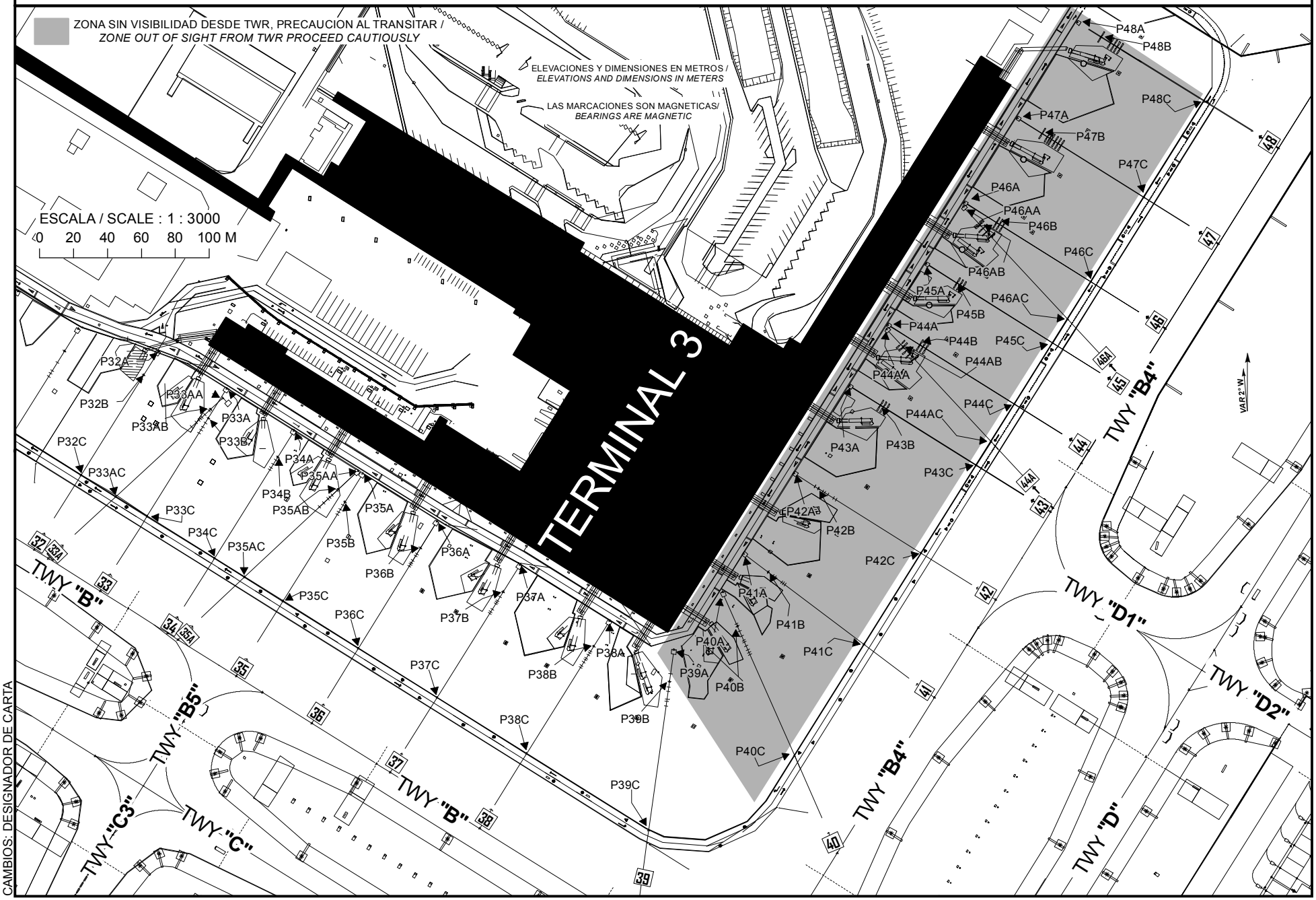
PSN		LAT (N)	LONG (W)
24	P24A	21°02’20.41”	086°52’28.11”
	P24B	21°02’20.14”	086°52’28.30”
	P24C	21°02’18.76”	086°52’29.27”
25	P25A	21°02’19.62”	086°52’26.48”
	P25B	21°02’19.32”	086°52’26.70”
	P25C	21°02’17.82”	086°52’27.76”
26	P26A	21°02’18.24”	086°52’24.12”
	P26B	21°02’17.96”	086°52’24.31”
	P26C	21°02’16.37”	086°52’25.43”
27	P27A	21°02’17.40”	086°52’22.76”
	P27B	21°02’17.00”	086°52’23.04”
	P27C	21°02’15.52”	086°52’24.09”
28	P28A	21°02’16.67”	086°52’21.59”
	P28B	21°02’16.27”	086°52’21.87”
	P28C	21°02’14.80”	086°52’22.92”
29	P29A	21°02’15.93”	086°52’20.42”
	P29B	21°02’15.54”	086°52’20.71”
	P29C	21°02’14.07”	086°52’21.75”
30	P30A	21°02’15.16”	086°52’19.18”
	P30B	21°02’14.76”	086°52’19.47”
	P30C	21°02’13.29”	086°52’20.51”
31	P31A	21°02’14.44”	086°52’18.03”
	P31B	21°02’14.04”	086°52’18.32”
	P31C	21°02’12.57”	086°52’19.36”

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

ELEV AD 7 M

CD	122.1	DEP S	123.5	AUX (TWR, APP)	120.4
SMC N	121.0	DEP N	124.2	ATIS CZM	127.8
SMC S	121.7	APP	124.7	APP (FNA)	122.7
TWR N	118.1	ATIS	127.7		
TWR S	118.6	FPQ	122.3		
		CCP	130.50		

CANCUN
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

COORDENADAS INS DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES TERMINAL 3

COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, TERMINAL 3

PSN		LAT (N)	LONG (W)
32	P32A	21°02'13.99"	086°52'16.49"
	P32B	21°02'13.56"	086°52'16.79"
	P32C	21°02'11.77"	086°52'18.07"
33A	P33AA	21°02'13.02"	086°52'15.15"
	P33AB	21°02'12.90"	086°52'15.52"
	P33AC	21°02'11.35"	086°52'17.41"
33	P33A	21°02'13.25"	086°52'15.20"
	P33B	21°02'12.74"	086°52'15.57"
	P33C	21°02'10.98"	086°52'16.82"
34	P34A	21°02'12.45"	086°52'13.92"
	P34B	21°02'11.99"	086°52'14.24"
	P34C	21°02'10.18"	086°52'15.53"
35A	P35AA	21°02'11.68"	086°52'12.71"
	P35AB	21°02'11.37"	086°52'13.08"
	P35AC	21°02'09.82"	086°52'14.95"
35	P35A	21°02'11.63"	086°52'12.61"
	P35B	21°02'11.13"	086°52'12.97"
	P35C	21°02'09.36"	086°52'14.22"
36	P36A	21°02'10.74"	086°52'11.18"
	P36B	21°02'10.26"	086°52'11.52"
	P36C	21°02'08.46"	086°52'12.78"
37	P37A	21°02'09.89"	086°52'09.60"
	P37B	21°02'09.42"	086°52'09.94"
	P37C	21°02'07.52"	086°52'11.29"
38	P38A	21°02'08.82"	086°52'07.89"
	P38B	21°02'08.37"	086°52'08.21"
	P38C	21°02'06.46"	086°52'09.57"
39	P39A	21°02'08.26"	086°52'06.65"
	P39B	21°02'07.84"	086°52'06.73"
	P39C	21°02'05.00"	086°52'07.25"
40	P40A	21°02'09.29"	086°52'05.67"
	P40B	21°02'08.71"	086°52'05.42"
	P40C	21°02'06.28"	086°52'04.37"

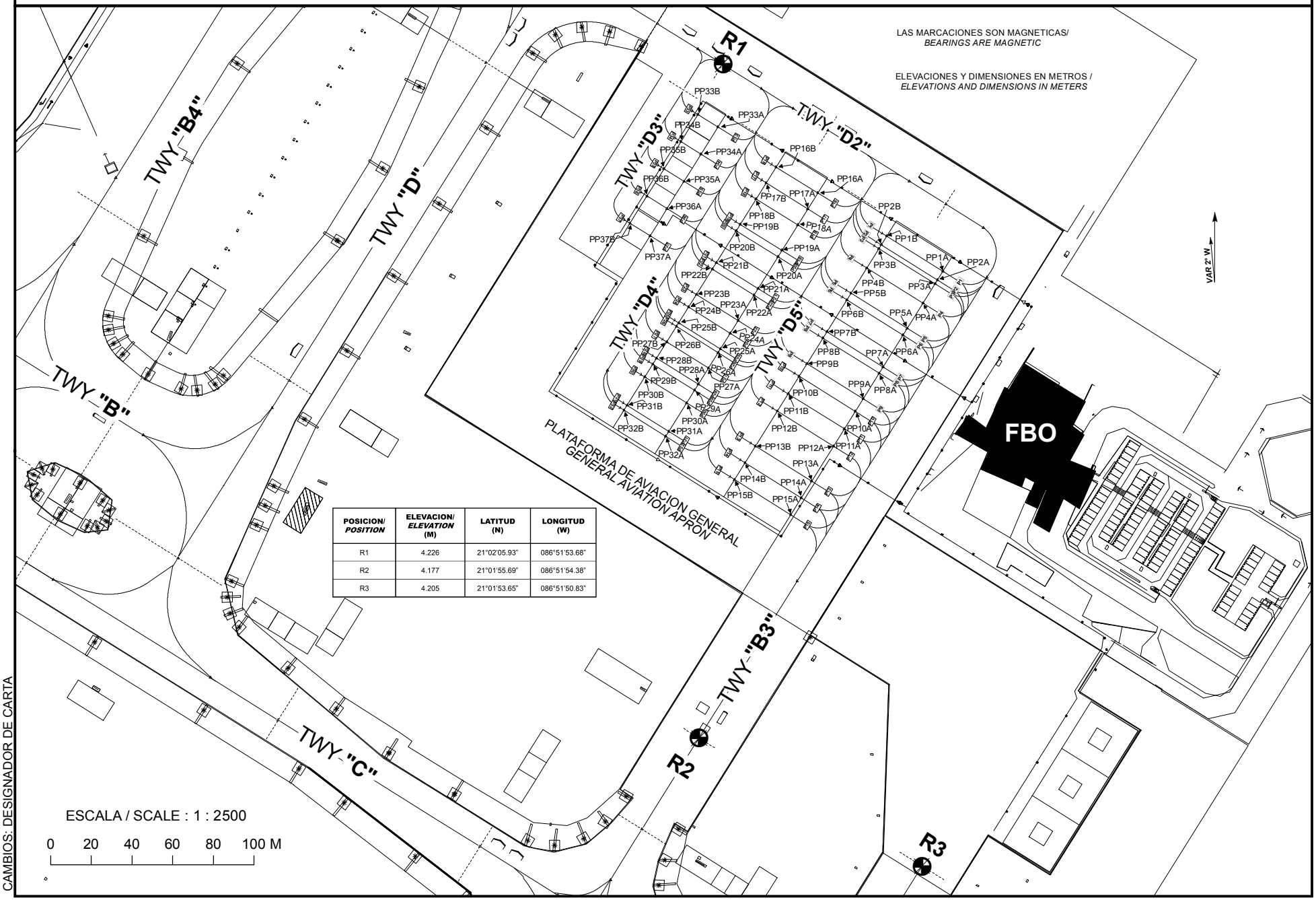
PSN		LAT (N)	LONG (W)
41	P41A	21°02'09.98"	086°52'05.22"
	P41B	21°02'09.64"	086°52'04.77"
	P41C	21°02'08.28"	086°52'02.93"
42	P42A	21°02'11.43"	086°52'04.19"
	P42B	21°02'11.18"	086°52'03.79"
	P42C	21°02'09.91"	086°52'01.77"
43	P43A	21°02'12.99"	086°52'03.06"
	P43B	21°02'12.62"	086°52'02.48"
	P43C	21°02'11.48"	086°52'00.65"
44A	P44AA	21°02'14.01"	086°52'02.31"
	P44AB	21°02'13.70"	086°52'02.02"
	P44AC	21°02'11.91"	086°52'00.35"
44	P44A	21°02'14.09"	086°52'02.28"
	P44B	21°02'13.70"	086°52'01.67"
	P44C	21°02'12.58"	086°51'59.87"
45	P45A	21°02'15.19"	086°52'01.51"
	P45B	21°02'14.82"	086°52'00.92"
	P45C	21°02'13.67"	086°51'59.09"
46A	P46AA	21°02'16.16"	086°52'00.72"
	P46AB	21°02'15.89"	086°52'00.46"
	P46AC	21°02'14.10"	086°51'58.79"
46	P46A	21°02'16.28"	086°52'00.73"
	P46B	21°02'15.93"	086°52'00.19"
	P46C	21°02'14.77"	086°51'58.31"
47	P47A	21°02'17.79"	086°51'59.65"
	P47B	21°02'17.50"	086°51'59.18"
	P47C	21°02'16.28"	086°51'57.24"
48	P48A	21°02'19.51"	086°51'58.43"
	P48B	21°02'19.23"	086°51'57.98"
	P48C	21°02'18.00"	086°51'56.02"

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

ELEV AD 7 M

CD	122.1	DEP S	123.5	AUX (TWR, APP)	120.4
SMC N	121.0	DEP N	124.2	ATIS CZM	127.8
SMC S	121.7	APP	124.7	APP (FNA)	122.7
TWR N	118.1	ATIS	127.7		
TWR S	118.6	FPQ	122.3		
		CCP	130.50		

CANCUN
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT



POSICION/ *POSITION*	ELEVACION/ *ELEVATION* (M)	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
R1	4.226	21°02'05.93"	086°51'53.68"
R2	4.177	21°01'55.69"	086°51'54.38"
R3	4.205	21°01'53.65"	086°51'50.83"

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

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

PSN		LAT (N)	LONG (W)
P1	PP1A	21°02'02.68"	086°51'50.21"
	PP1B	21°02'03.24"	086°51'51.10"
P2	PP2A	21°02'02.56"	086°51'50.30"
	PP2B	21°02'03.12"	086°51'51.19"
P3	PP3A	21°02'02.50"	086°51'50.34"
	PP3B	21°02'03.06"	086°51'51.23"
P4	PP4A	21°02'02.21"	086°51'50.55"
	PP4B	21°02'02.77"	086°51'51.44"
P5	PP5A	21°02'01.83"	086°51'50.81"
	PP5B	21°02'02.39"	086°51'51.71"
P6	PP6A	21°02'01.73"	086°51'50.88"
	PP6B	21°02'02.29"	086°51'51.78"
P7	PP7A	21°02'01.26"	086°51'51.22"
	PP7B	21°02'01.82"	086°51'52.12"
P8	PP8A	21°02'01.16"	086°51'51.29"
	PP8B	21°02'01.72"	086°51'52.18"
P9	PP9A	21°02'00.78"	086°51'51.56"
	PP9B	21°02'01.34"	086°51'52.45"
P10	PP10A	21°02'00.59"	086°51'51.69"
	PP10B	21°02'01.15"	086°51'52.59"
P11	PP11A	21°02'00.33"	086°51'51.88"
	PP11B	21°02'00.89"	086°51'52.77"
P12	PP12A	21°02'00.07"	086°51'52.06"
	PP12B	21°02'00.63"	086°51'52.96"
P13	PP13A	21°01'59.55"	086°51'52.43"
	PP13B	21°02'00.11"	086°51'53.33"
P14	PP14A	21°01'59.30"	086°51'52.61"
	PP14B	21°01'59.86"	086°51'53.51"

PSN		LAT (N)	LONG (W)
P15	PP15A	21°01'59.05"	086°51'52.79"
	PP15B	21°01'59.61"	086°51'53.68"
P16	PP16A	21°02'03.93"	086°51'52.20"
	PP16B	21°02'04.35"	086°51'52.86"
P17	PP17A	21°02'03.69"	086°51'52.37"
	PP17B	21°02'04.11"	086°51'53.03"
P18	PP18A	21°02'03.45"	086°51'52.54"
	PP18B	21°02'03.87"	086°51'53.20"
P19	PP19A	21°02'03.07"	086°51'52.81"
	PP19B	21°02'03.49"	086°51'53.47"
P20	PP20A	21°02'02.98"	086°51'52.87"
	PP20B	21°02'03.39"	086°51'53.54"
P21	PP21A	21°02'02.50"	086°51'53.21"
	PP21B	21°02'02.92"	086°51'53.88"
P22	PP22A	21°02'02.41"	086°51'53.28"
	PP22B	21°02'02.82"	086°51'53.94"
P23	PP23A	21°02'02.03"	086°51'53.55"
	PP23B	21°02'02.44"	086°51'54.21"
P24	PP24A	21°02'01.84"	086°51'53.68"
	PP24B	21°02'02.25"	086°51'54.35"
P25	PP25A	21°02'01.60"	086°51'53.85"
	PP25B	21°02'02.02"	086°51'54.51"
P26	PP26A	21°02'01.55"	086°51'53.89"
	PP26B	21°02'01.96"	086°51'54.55"
P27	PP27A	21°02'01.32"	086°51'54.05"
	PP27B	21°02'01.73"	086°51'54.72"

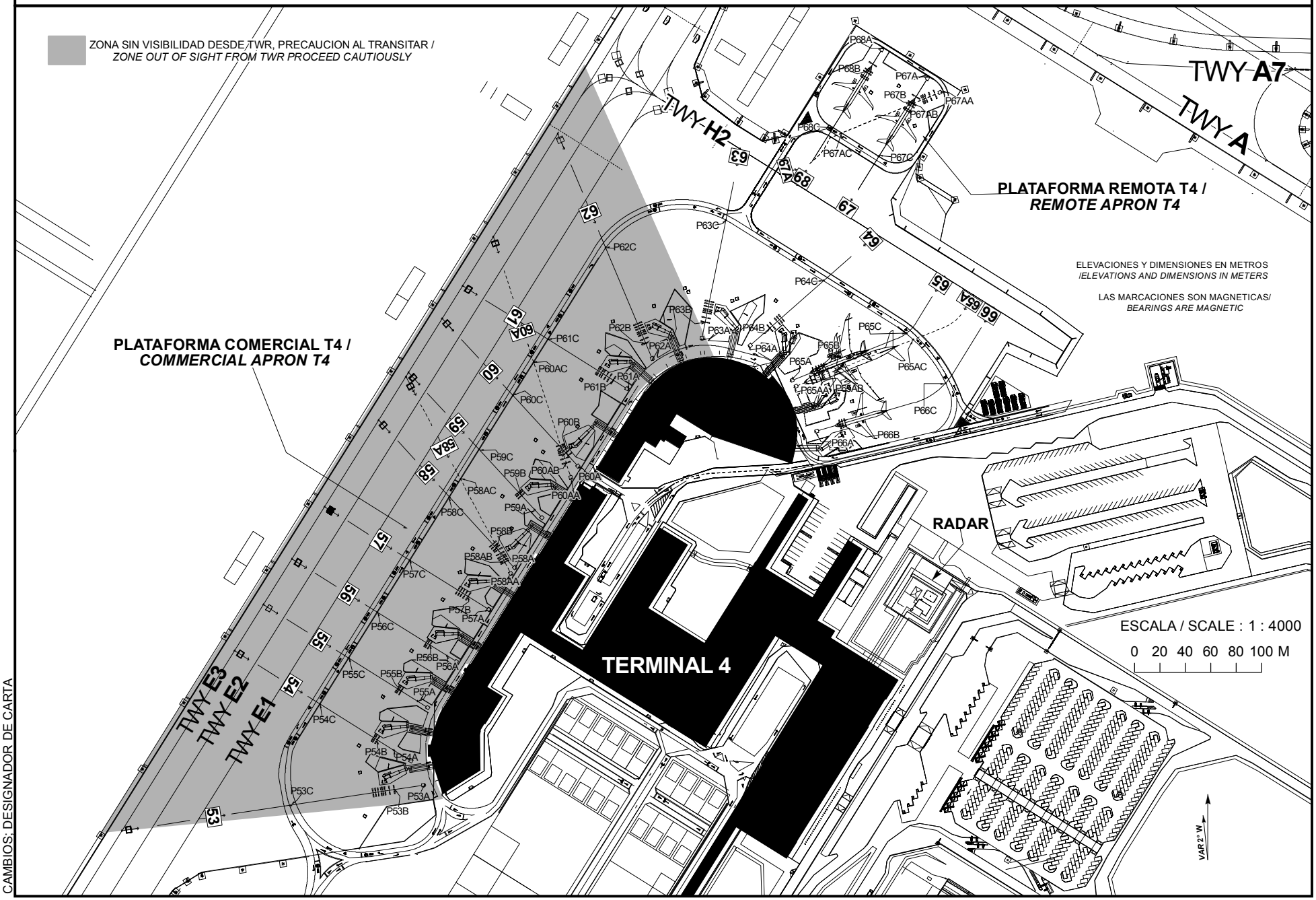
PSN		LAT (N)	LONG (W)
P28	PP28A	21°02'01.07"	086°51'54.23"
	PP28B	21°02'01.49"	086°51'54.89"
P29	PP29A	21°02'00.99"	086°51'54.29"
	PP29B	21°02'01.40"	086°51'54.95"
P30	PP30A	21°02'00.80"	086°51'54.42"
	PP30B	21°02'01.21"	086°51'55.09"
P31	PP31A	21°02'00.37"	086°51'54.72"
	PP31B	21°02'00.79"	086°51'55.39"
P32	PP32A	21°02'00.30"	086°51'54.78"
	PP32B	21°02'00.71"	086°51'55.44"
P33	PP33A	21°02'04.98"	086°51'53.79"
	PP33B	21°02'05.18"	086°51'54.10"
P34	PP34A	21°02'04.57"	086°51'54.07"
	PP34B	21°02'04.77"	086°51'54.39"
P35	PP35A	21°02'04.17"	086°51'54.36"
	PP35B	21°02'04.37"	086°51'54.68"
P36	PP36A	21°02'03.76"	086°51'54.65"
	PP36B	21°02'03.96"	086°51'54.97"
P37	PP37A	21°02'03.35"	086°51'54.94"
	PP37B	21°02'03.55"	086°51'55.26"

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

ELEV AD 7 M

CD	122.1	DEP S	123.5	AUX (TWR, APP)	120.4
SMC N	121.0	DEP N	124.2	ATIS CZM	127.8
SMC S	121.7	APP	124.7	APP (FNA)	122.7
TWR N	118.1	ATIS	127.7		
TWR S	118.6	FPQ	122.3		
		CCP	130.50		

CANCUN
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

COORDENADAS INS DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES TERMINAL 4, REMOTA T4 /
COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, TERMINAL 4, REMOTE APRON T4

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL T4/
COMMERCIAL AVIATION APRON T4

PSN		LAT (N)	LONG (W)
53	P53A	21°02'45.75"	086°53'00.50"
	P53B	21°02'45.66"	086°53'01.30"
	P53C	21°02'45.35"	086°53'03.99"
54	P54A	21°02'46.36"	086°53'00.86"
	P54B	21°02'46.86"	086°53'01.66"
	P54C	21°02'47.80"	086°53'03.16"
55	P55A	21°02'47.59"	086°53'00.33"
	P55B	21°02'48.04"	086°53'01.04"
	P55C	21°02'48.87"	086°53'02.37"
56	P56A	21°02'48.69"	086°52'59.55"
	P56B	21°02'49.13"	086°53'00.26"
	P56C	21°02'49.97"	086°53'01.59"
57	P57A	21°02'49.93"	086°52'58.66"
	P57B	21°02'50.29"	086°52'59.23"
	P57C	21°02'51.21"	086°53'00.71"
58	P58A	21°02'50.92"	086°52'57.98"
	P58B	21°02'51.44"	086°52'58.46"
	P58C	21°02'52.72"	086°52'59.63"
58A	P58AA	21°02'50.87"	086°52'58.14"
	P58AB	21°02'51.09"	086°52'58.25"
	P58AC	21°02'53.14"	086°52'59.33"
59	P59A	21°02'52.12"	086°52'57.22"
	P59B	21°02'52.71"	086°52'57.77"
	P59C	21°02'53.85"	086°52'58.83"
60	P60A	21°02'53.37"	086°52'56.27"
	P60B	21°02'53.66"	086°52'56.54"
	P60C	21°02'55.17"	086°52'57.93"
60A	P60AA	21°02'53.20"	086°52'56.51"
	P60AB	21°02'53.49"	086°52'56.60"
	P60AC	21°02'55.96"	086°52'57.37"
61	P61A	21°02'55.20"	086°52'54.91"
	P61B	21°02'55.45"	086°52'55.30"
	P61C	21°02'56.48"	086°52'56.96"

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL T4/
COMMERCIAL AVIATION APRON T4

PSN		LAT (N)	LONG (W)
62	P62A	21°02'55.92"	086°52'54.25"
	P62B	21°02'56.31"	086°52'54.42"
	P62C	21°02'58.66"	086°52'55.39"
63	P63A	21°02'56.37"	086°52'52.99"
	P63B	21°02'56.79"	086°52'52.88"
	P63C	21°02'59.28"	086°52'52.28"
64	P64A	21°02'56.24"	086°52'51.66"
	P64B	21°02'56.67"	086°52'51.10"
	P64C	21°02'57.71"	086°52'49.77"
65	P65A	21°02'55.32"	086°52'50.71"
	P65B	21°02'55.53"	086°52'50.10"
	P65C	21°02'56.40"	086°52'47.67"
65A	P65AA	21°02'55.18"	086°52'50.61"
	P65AB	21°02'55.33"	086°52'50.17"
	P65AC	21°02'56.24"	086°52'47.50"
66	P66A	21°02'54.07"	086°52'50.11"
	P66B	21°02'54.23"	086°52'49.46"
	P66C	21°02'55.16"	086°52'46.70"

PLATAFORMA REMOTA T4 / *REMOTE APRON T4*

PSN		LAT (N)	LONG (W)
67	P67A	21°03'02.60"	086°52'46.90"
	P67B	21°03'02.12"	086°52'47.24"
	P67C	21°03'00.71"	086°52'48.24"
67A	P67AA	21°03'02.23"	086°52'46.58"
	P67AB	21°03'02.16"	086°52'46.73"
	P67AC	21°03'01.29"	086°52'49.18"
68	P68A	21°03'03.32"	086°52'48.06"
	P68B	21°03'02.94"	086°52'48.33"
	P68C	21°03'01.44"	086°52'49.40"

PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART

21° 02´ 33.87" N 086° 52´ 23.52" W

HOT SPOT **HS1 (PUNTO CRITICO)**

ELEV AD 7 M

FPQ	**122.3**	**TWR N**	**118.1**	**VOR/DME/CUN**	**113.6**	**AUX (TWR, APP)**	**120.4**
SMC N	**121.0**	**TWR S**	**118.6**	**VOR/DME/NCP**	**114.5**	**ATIS CZM**	**127.8**
SMC S	**121.7**	**APP**	**124.7**	**ILS/DME/ICUN**	**111.1**	**APP (FNA)**	**122.7**
CD	**122.1**	**ARR**	**123.2**	**ILS/DME/INCP**	**110.7**		
DEP S	**123.5**	**ATIS**	**127.7**	**CCP**	**130.50**		
DEP N	**124.2**						

CANCUN

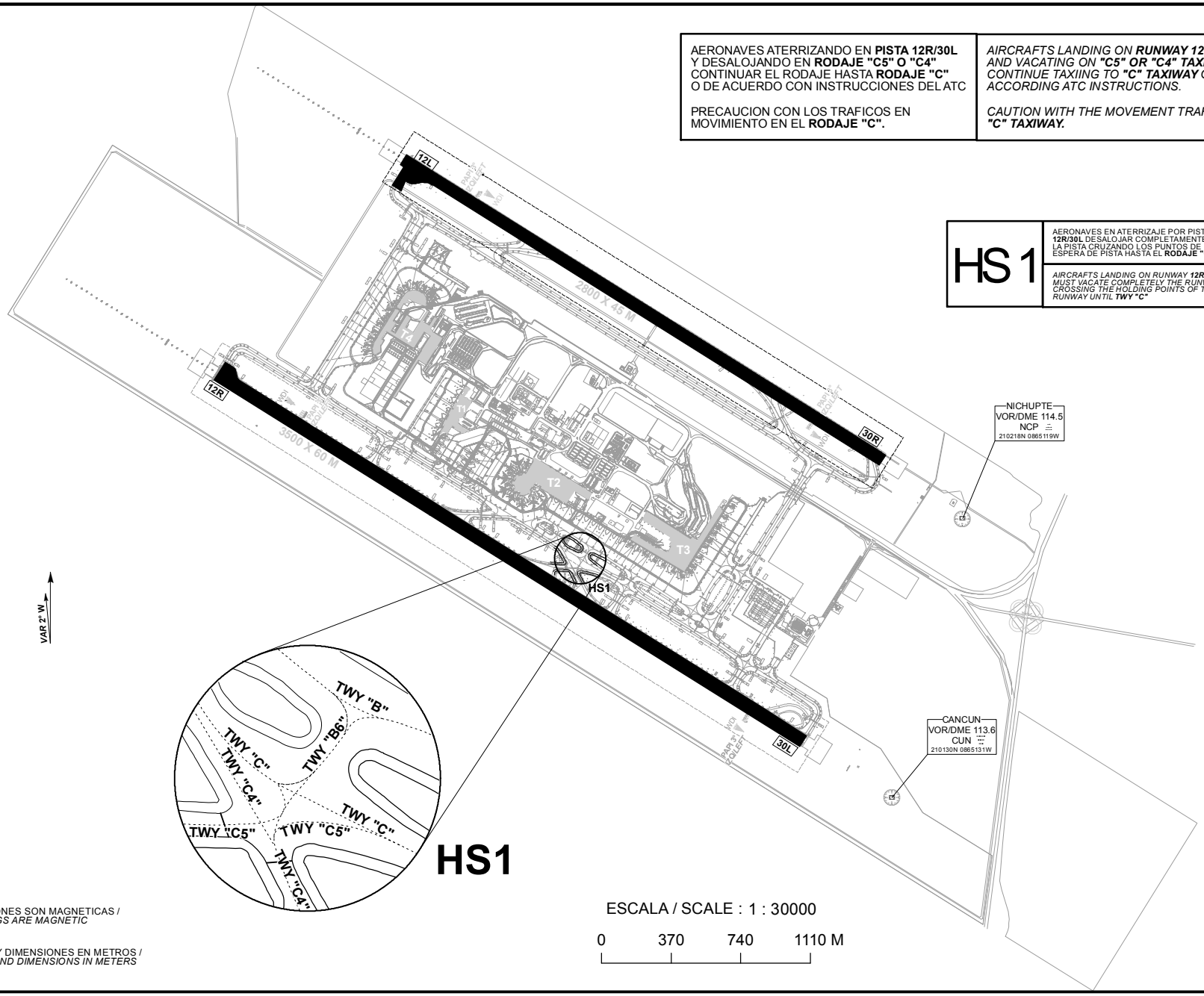
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

AERONAVES ATERRIZANDO EN **PISTA 12R/30L** Y DESALOJANDO EN **RODAJE "C5" O "C4"** CONTINUAR EL RODAJE HASTA **RODAJE "C"** O DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC

PRECAUCION CON LOS TRAFICOS EN MOVIMIENTO EN EL **RODAJE "C".**

*AIRCRAFTS LANDING ON **RUNWAY 12R/30L** AND VACATING ON **"C5" OR "C4" TAXIWAYS** CONTINUE TAXIING TO **"C" TAXIWAY** OR ACCORDING ATC INSTRUCTIONS.*

*CAUTION WITH THE MOVEMENT TRAFFICS ON **"C" TAXIWAY.***



HS 1

AERONAVES EN ATERRIZAJE POR PISTA **12R/30L** DESALOJAR COMPLETAMENTE LA PISTA CRUZANDO LOS PUNTOS DE ESPERA DE PISTA HASTA EL **RODAJE "C"**

*AIRCRAFTS LANDING ON RUNWAY **12R/30L** MUST VACATE COMPLETELY THE RUNWAY CROSSING THE HOLDING POINTS OF THE RUNWAY UNTIL **TWY "C"***

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

ESCALA / SCALE : 1 : 30000

0 370 740 1110 M

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

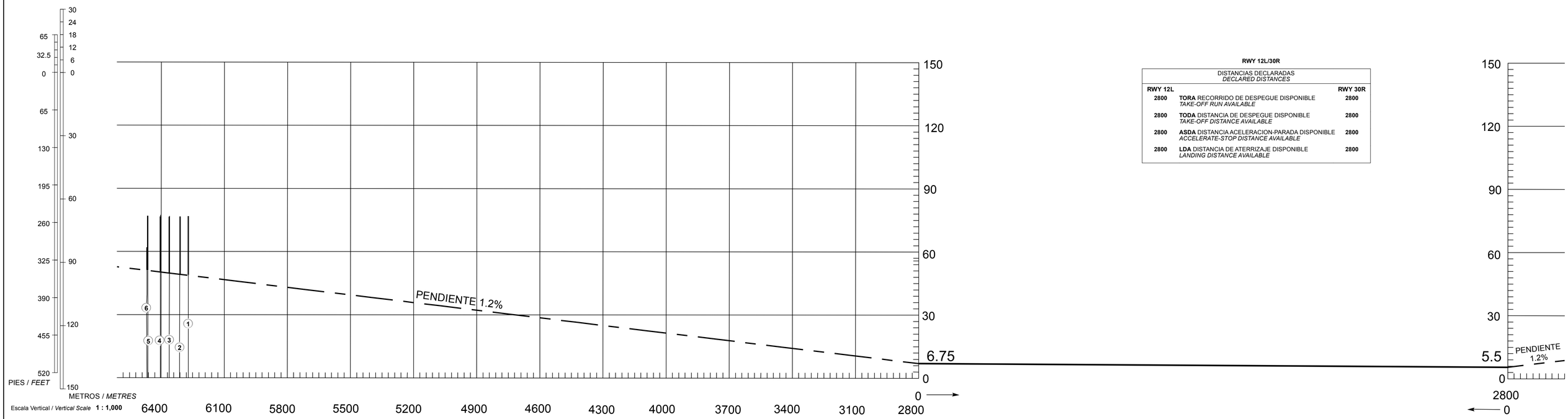
PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)

AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

MEXICO, CANCUN
AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
CANCUN
RWY 12L/30R

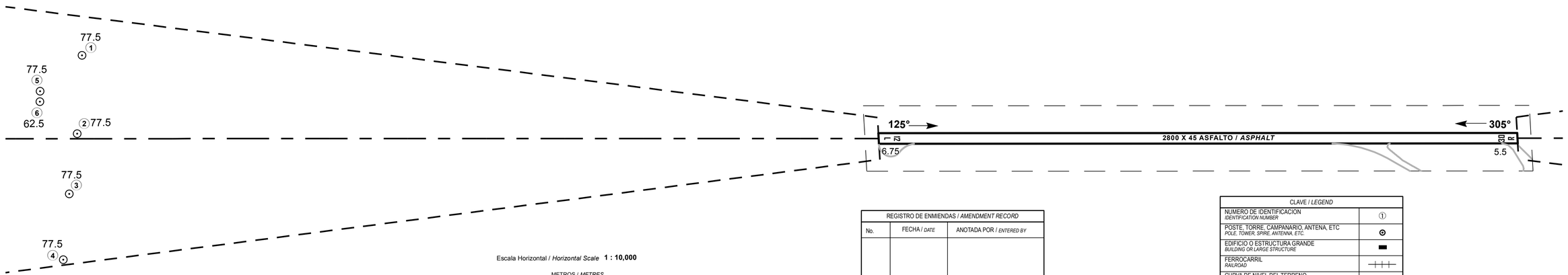
DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

VAR 2° W



RWY 12L/30R

DISTANCIAS DECLARADAS *DECLARED DISTANCES*		
RWY 12L		**RWY 30R**
2800	**TORA** RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF RUN AVAILABLE*	**2800**
2800	**TODA** DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE*	**2800**
2800	**ASDA** DISTANCIA ACELERACION-PARADA DISPONIBLE *ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE*	**2800**
2800	**LDA** DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE *LANDING DISTANCE AVAILABLE*	**2800**



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

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

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY

HORIZONTAL	0.5 M
VERTICAL	0.5 M

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

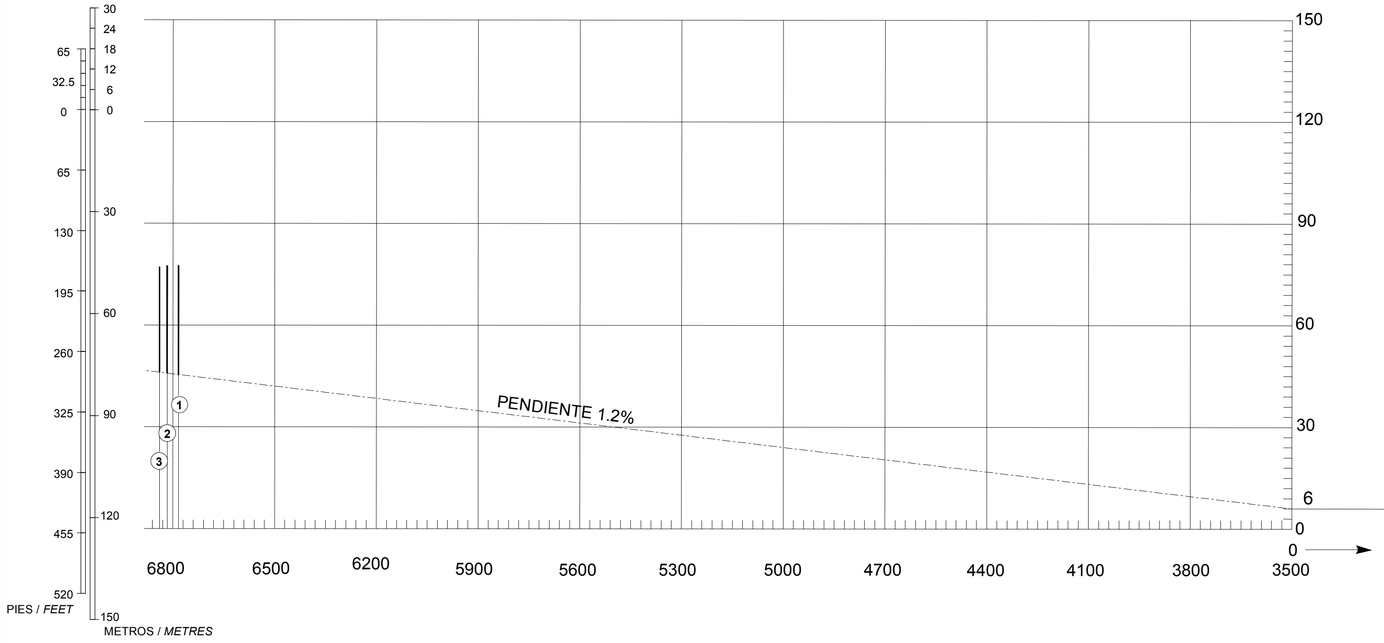
PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)

AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

MEXICO, CANCUN
AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
CANCUN
RWY 12R/30L

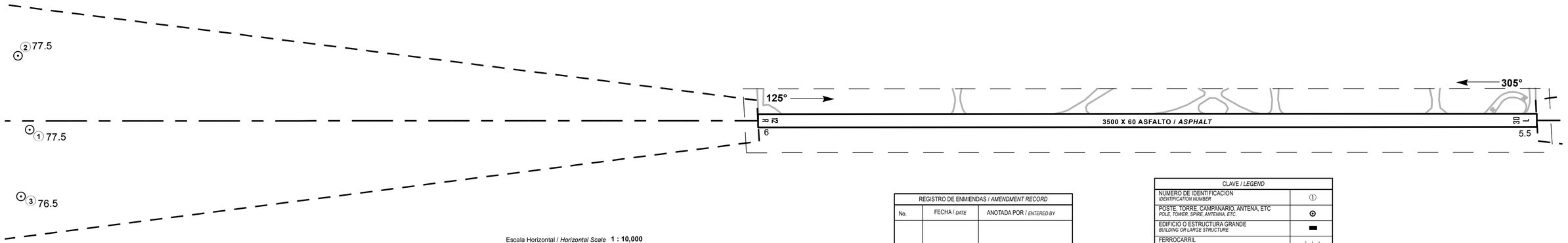
DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

VAR 2° W



RWY 12R/30L

DISTANCIAS DECLARADAS *DECLARED DISTANCES*		
RWY 12R		**RWY 30L**
3500	**TORA** RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF RUN AVAILABLE*	**3500**
3500	**TODA** DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE*	**3500**
3500	**ASDA** DISTANCIA ACELERACION-PARADA DISPONIBLE *ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE*	**3500**
3500	**LDA** DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE *LANDING DISTANCE AVAILABLE*	**3500**



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

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

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY

HORIZONTAL	0.5 M
VERTICAL	0.5 M

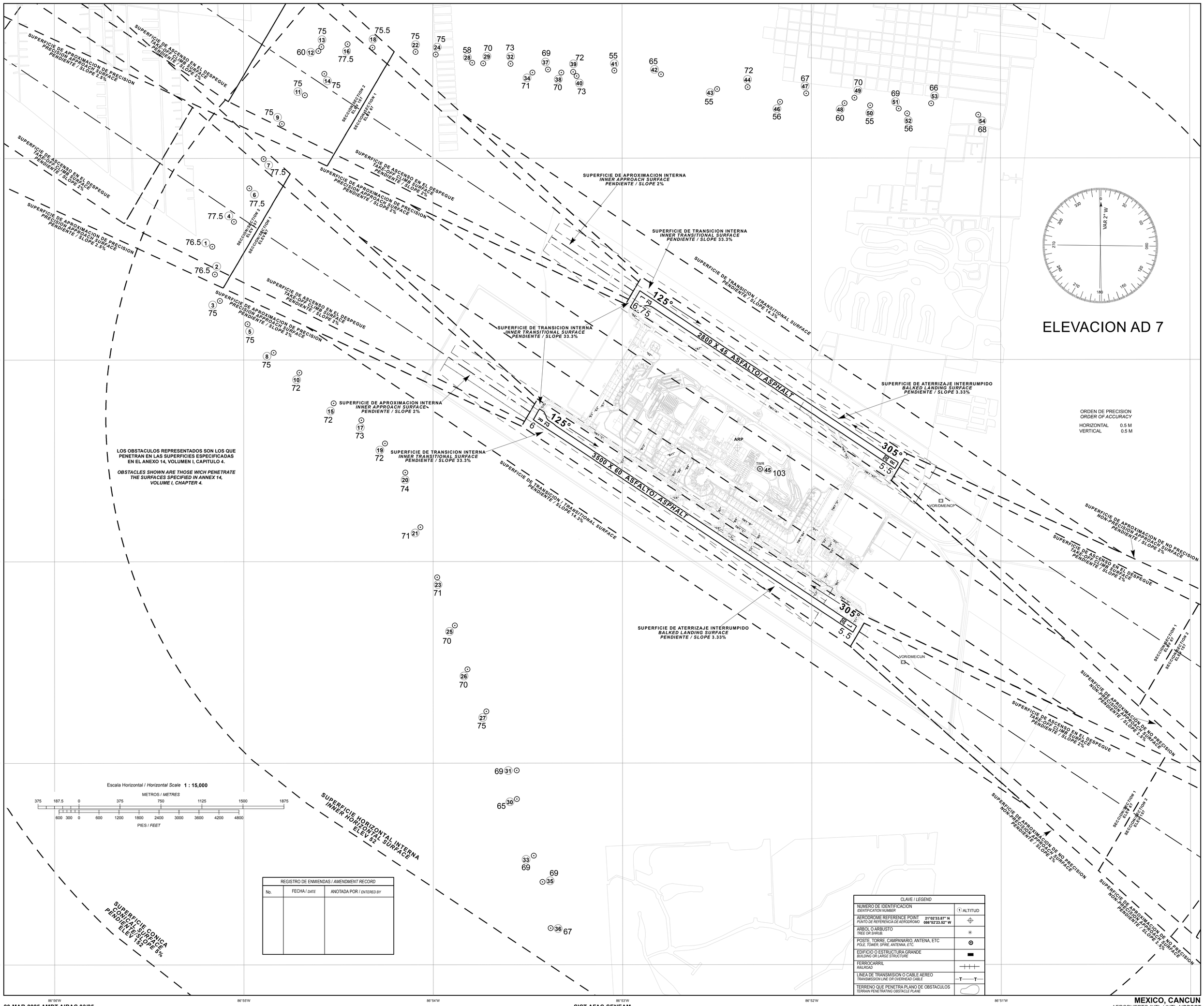
CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - TIPO B

AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B

MEXICO, CANCUN
AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

20-MAR-2025 AMDT AIRAC 03/25

SICT-AFAC-SENEAM

PROYECCION: TRANSVERSAL MERCATOR, UTM ZONA 16N
PROJECTION: TRANSVERSE MERCATOR, UTM ZONE 16N

MEXICO, CANCUN
AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*

2-24 MMUN AOC-3

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RWY 12R

ENEBA2A, OMSUK2A, ANTEK2A, DUGNI2A, DUMBU1A, BOTOP2A, LIDEK2A, VOBED2A, CUN3A

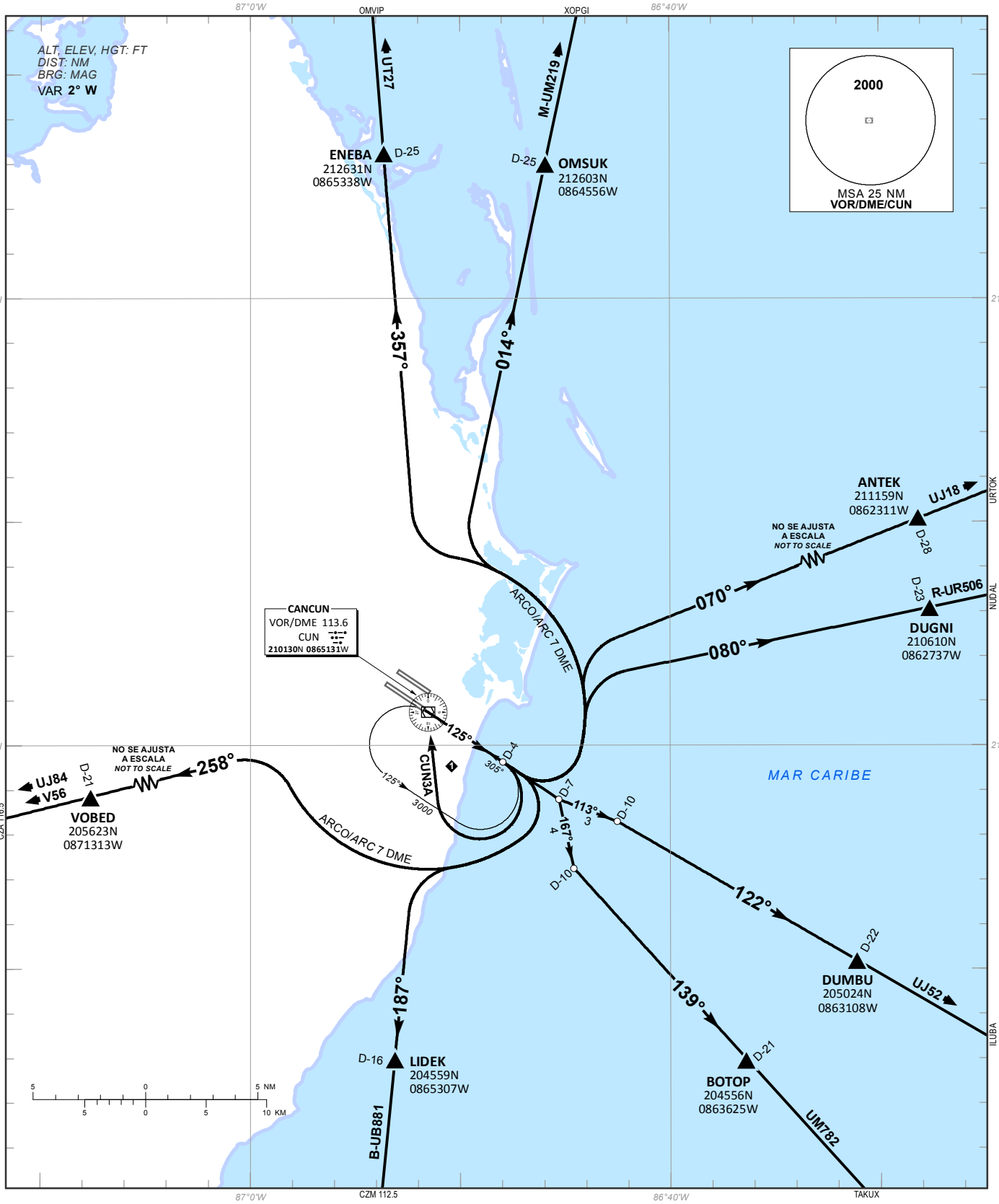
TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:

-VELOCIDAD MAXIMA DE DESPEGUE HASTA D-4 CUN: **200 KIAS** *SPEED MAXIMUM **200 KIAS** UNTIL D-4 CUN.*

-MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC *MAINTAIN **4000 FT** CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS.*



CAMBIOS: SIMBOLOGIA.

SALIDAS PISTA 12R:

SALIDAS: **ENEBA DOS ALFA (ENEBA2A)**
OMSUK DOS ALFA (OMSUK2A)
ANTEK DOS ALFA (ANTEK2A)
DUGNI DOS ALFA (DUGNI2A)

ASCIENDA POR **RADIAL 125°** HASTA **D-4 CUN**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 7 DME/CUN** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **ENEBA, OMSUK, ANTEK** O **DUGNI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **DUMBU UNO ALFA (DUMBU1A)**

ASCIENDA POR **RADIAL 125°** HASTA **D-7**, DEL **VOR/DME/CUN** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **RUMBO 113°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 122°** DEL **VOR/DME/CUN** HACIA EL FIJO **DUMBU** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **BOTOP DOS ALFA (BOTOP2A)**

ASCIENDA POR **RADIAL 125°** HASTA **D-7**, DEL **VOR/DME/CUN** EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 167°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 139°** DEL **VOR/DME/CUN** HACIA EL FIJO **BOTOP** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDAS: **LIDEK DOS ALFA (LIDEK2A)**
VOBED DOS ALFA (VOBED2A)

ASCIENDA POR **RADIAL 125°** HASTA **D-4 CUN**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 7 DME/CUN** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **LIDEK** O **VOBED** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **CANCUN TRES ALFA (CUN3A)**

ASCIENDA POR **RADIAL 125°** HASTA **D-4 CUN (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 900 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **7 NM** HACIA EL **VOR/DME/CUN** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURES RWY 12R:

DEPARTURES: ***ENEBA TWO ALFA (ENEBA2A)***
OMSUK TWO ALFA (OMSUK2A)
ANTEK TWO ALFA (ANTEK2A)
DUGNI TWO ALFA (DUGNI2A)

*CLIMB VIA **CUN R-125°** TO **D-4 CUN**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **CUN 7 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **ENEBA, OMSUK, ANTEK** OR **DUGNI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURE: ***DUMBU ONE ALFA (DUMBU1A)***

*CLIMB VIA **CUN R-125°** TO **D-7 CUN**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON **113° HEADING**, TO INTERCEPT **CUN R-122°** TO **DUMBU** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURE: ***BOTOP TWO ALFA (BOTOP2A)***

*CLIMB VIA **CUN R-125°** TO **D-7 CUN**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **167° HEADING**, TO INTERCEPT **CUN R-139°** TO **BOTOP** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURES: ***LIDEK TWO ALFA (LIDEK2A)***
VOBED TWO ALFA (VOBED2A)

*CLIMB VIA **CUN R-125°** TO **D-4 CUN**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **CUN 7 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **LIDEK** OR **VOBED** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURE: ***CANCUN THREE ALFA (CUN3A)***

*CLIMB VIA **CUN R-125°** TO **D-4 CUN (OR 900 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **RIGHT** WITHIN **7 NM** TO **VOR/DME/CUN** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

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

3000 FT PARA TODAS LAS RUTAS / ***3000 FT*** *FOR ALL ROUTES*

NOTA: EN TODAS ESTAS SALIDAS MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC

REMARK: *IN ALL THESE SID's MAINTAIN **4000 FT** AND CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS*

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

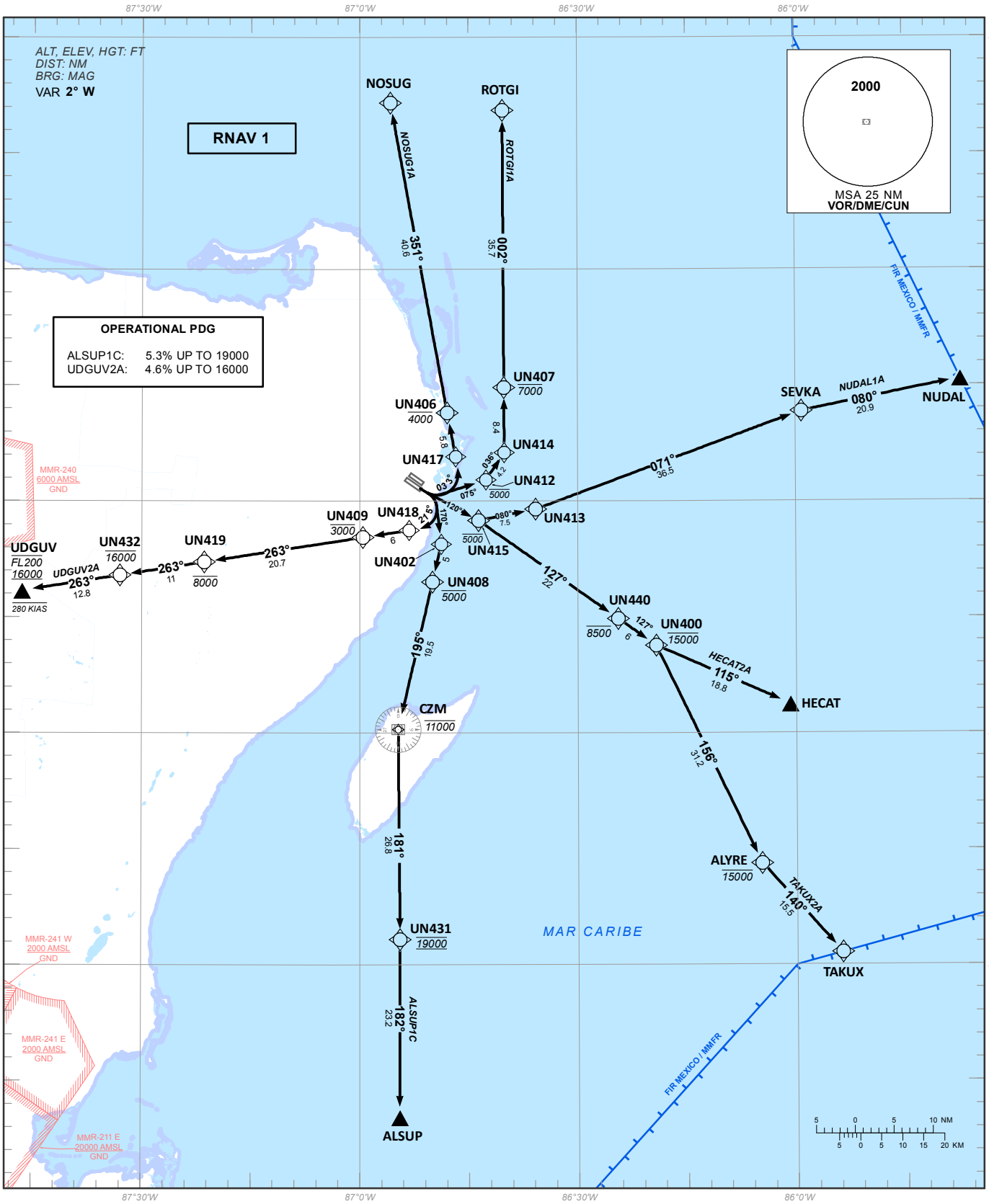
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RNAV RWY 12R

NUDAL1A, HECAT2A, TAKUX2A, ALSUP1C, UDGUV2A, NOSUG1A, ROTGI1A

TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE SALIDA POR INSTRUMENTOS RNAV PISTA 12R

RUNWAY 12R RNAV INSTRUMENT DEPARTURE PROCEDURE CODING TABLE

NUDAL-1A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN415	-	120 (118.6)	+2	-	-	- 5000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN413	-	080 (078.7)	+2	7.5	-	_	-	-	RNAV 1
003	TF	SEVKA	-	071 (069.6)	+2	36.5	-	_	-	-	RNAV 1
004	TF	NUDAL	-	080 (078.5)	+2	20.9	-	_	-	-	RNAV 1

HECAT-2A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN415	-	120 (118.6)	+2	-	-	-5000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN440	-	127 (125.1)	+2	22	-	-8500	-	-	RNAV 1
003	TF	UN400	-	127 (125.1)	+2	6	-	-15000	-	-	RNAV 1
004	TF	HECAT	-	115 (113.3)	+2	18.8	-	_	-	-	RNAV 1

TAKUX-2A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN415	-	120 (118.6)	+2	-	-	-5000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN440	-	127 (125.1)	+2	22	-	-8500	-	-	RNAV 1
003	TF	UN400	-	127 (125.1)	+2	6	-	-15000	-		RNAV 1
004	TF	ALYRE	-	156 (153.9)	+2	31.2	-	-15000	-		RNAV 1
005	TF	TAKUX	-	140 (137.9)	+2	15.5	-	_	-		RNAV 1

ALSUP-1C

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN402	-	170 (168.7)	+2	-	-	_	-	-	RNAV 1
003	TF	UN408	-	195 (193.1)	+2	5	-	-5000	-	-	RNAV 1
004	TF	VOR/DME/CZM	-	195 (193.1)	+2	19.5	-	-11000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN431	-	181 (179.4)	+2	26.8	-	@19000	-	-	RNAV 1
006	TF	ALSUP	-	182 (180.2)	+2	23.2	-	_	-	-	RNAV 1

UDGUV-2A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN418	-	215 (213.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN409	-	263 (261.3)	+2	6	-	-3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN419	-	263 (261.3)	+2	20.7	-	-8000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN432	-	263 (261.3)	+2	11	-	-16000	-	-	RNAV 1
006	TF	UDGUV	-	263 (261.3)	+2	12.8	-	-FL200 +16000	-280	-	RNAV 1

NOSUG-1A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN417	-	033 (031.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN406		351 (349.6)	+2	5.8		-4000		-	RNAV 1
004	TF	NOSUG	-	351 (349.6)	+2	40.6	-	-	-	-	RNAV 1

ROTGI-1A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN412	-	075 (073.0)	+2	-	-	-5000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN414	-	036 (033.8)	+2	4.2	-	-	-	-	RNAV 1
004	TF	UN407		002 (359.8)	+2	8.4		-7000		-	RNAV 1
005	TF	ROTGI	-	002 (359.8)	+2	35.7	-	-	-		RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN418	20°56'13.9"N 086°53'11.9"W
UN409	20°55'19.0"N 086°59'33.7"W
UN419	20°52'08.5"N 087°21'23.7"W
UDGUV	20°48'25.7"N 087°46'28.6"W
UN402	20°54'25.8"N 086°48'46.5"W
UN408	20°49'32.6"N 086°49'59.3"W
VOR/DME/CZM	20°30'27"N 086°54'43"W
UN400	20°41'18.9"N 086°19'12.9"W
UN414	21°06'17.2"N 086°40'06.1"W
ROTGI	21°50'34.5"N 086°40'18.5"W
UN406	21°11'25.9"N 086°47'57.0"W
UN432	20°50'25.9"N 087°32'59.9"W
UN431	20°03'15.8"N 086°54'28.4"W
ALYRE	20°13'07.5"N 086°04'46.9"W
TAKUX	20°01'37"N 085°53'46"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
HECAT	20°33'46.1"N 086°00'50.0"W
UN415	20°57'29.8"N 086°43'38.6"W
UN413	20°58'58.2"N 086°35'47.0"W
SEVKA	21°11'38.7"N 085°59'08.9"W
NUDAL	21°15'47.98"N 085°37'13.97"W
UN412	21°02'45.4"N 086°42'36.9"W
UN407	21°14'42.3"N 086°40'08.4"W
UN417	21°05'44.7"N 086°46'46.6"W
NOSUG	21°51'31.7"N 086°55'45.8"W
ALSUP	19°40'15.7"N 086°54'31.6"W
UN440	20°44'47.0"N 086°24'26.2"W

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RWY 30L

ENEBA2C, OMSUK2C, ANTEK2C, DUGNI2C, DUMBU1C, BOTOP2C, LIDEK2C, VOBED2C, CUN3C

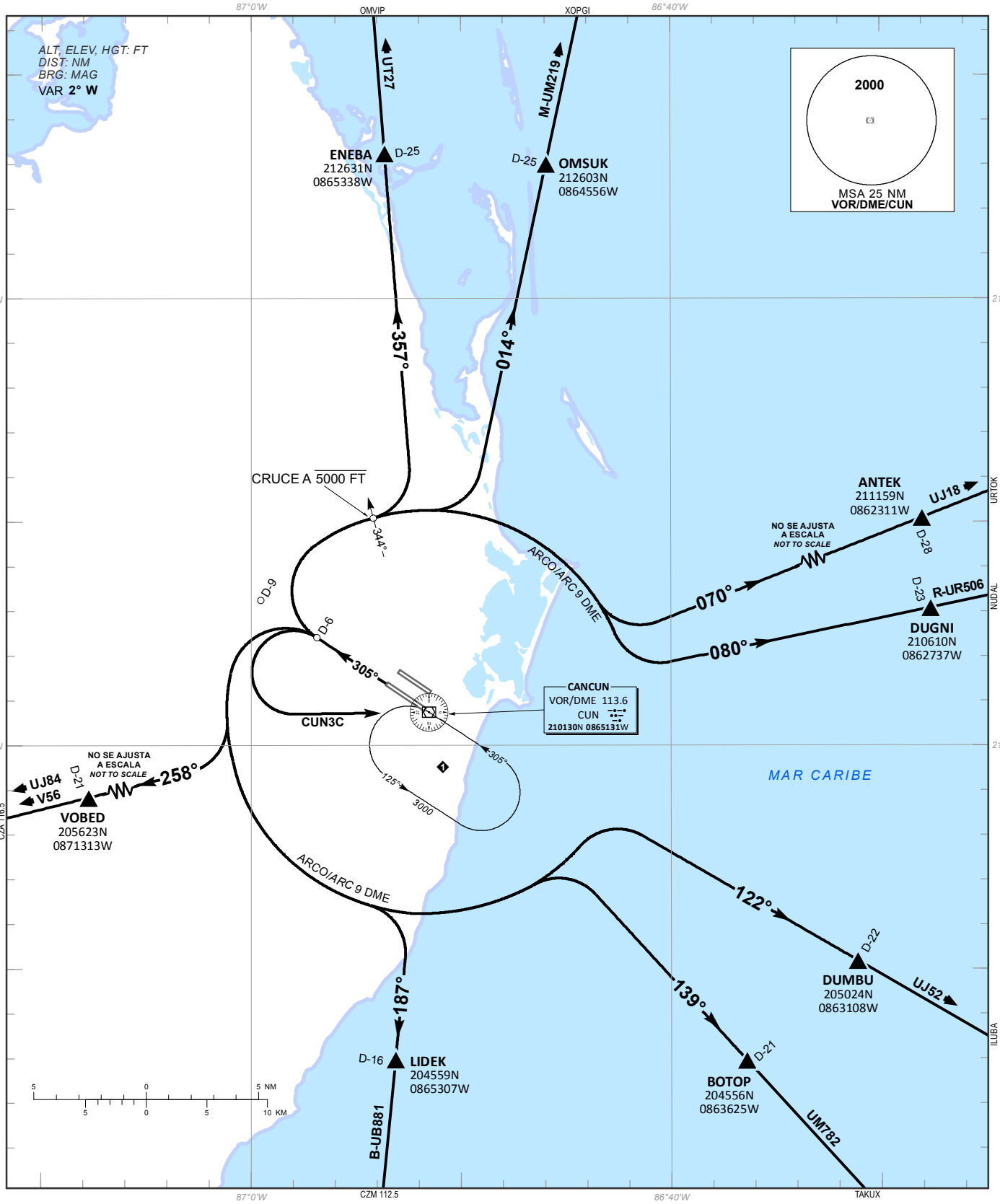
TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:

-VELOCIDAD MAXIMA DE DESPEGUE HASTA D-6 CUN: **200 KIAS** *SPEED MAXIMUM **200 KIAS** UNTIL D-6 CUN.*

-MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC *MAINTAIN **4000 FT** CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS.*



CAMBIOS: SIMBOLOGIA.

SALIDAS PISTA 30L:

SALIDAS: **DUGNI DOS CHARLIE (DUGNI2C)**
ANTEK DOS CHARLIE (ANTEK2C)
OMSUK DOS CHARLIE (OMSUK2C)
ENEBA DOS CHARLIE (ENEBA2C)

ASCIENDA POR **RADIAL 305°** HASTA **D-6**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 9 DME** CRUCE **RADIAL 344°** DEL **VOR/DME/CUN** A **5000 FT** O INFERIOR, CONTINUE HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **DUGNI, ANTEK, OMSUK** O **ENEBA** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

ESTAS SALIDAS NO DEBERAN REBASAR UN GRADIENTE MAXIMO DE ASCENSO DE **500 FT/NM** HASTA ALCANZAR **4000 FT**

DEPARTURES RWY 30L:

DEPARTURES: ***DUGNI TWO CHARLIE (DUGNI2C)***
ANTEK TWO CHARLIE (ANTEK2C)
OMSUK TWO CHARLIE (OMSUK2C)
ENEBA TWO CHARLIE (ENEBA2C)

*CLIMB VIA **CUN R-305°** TO **D-6 CUN**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **CUN 9 DME ARC,** CROSSING **CUN R-344°** AT **5000 FT** OR LOWER, TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **DUGNI, ANTEK, OMSUK** OR **ENEBA** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

*THESE SID´s REQUIERE A MAXIMUM CLIMB GRADIENT OF **500 FT/NM** UNTIL **4000 FT***

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

*PDG VEL (GS) KTS	80	100	120	140	160	180	200
8.22% (FT/MIN)	667	833	1000	1167	1333	1500	1667

SALIDAS: **VOBED DOS CHARLIE (VOBED2C)**
LIDEK DOS CHARLIE (LIDEK2C)
BOTOP DOS CHARLIE (BOTOP2C)
DUMBU UNO CHARLIE (DUMBU1C)

ASCIENDA POR **RADIAL 305°** HASTA **D-6** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 9 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **VOBED, LIDEK, BOTOP** O **DUMBU** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURES: ***VOBED TWO CHARLIE (VOBED2C)***
LIDEK TWO CHARLIE (LIDEK2C)
BOTOP TWO CHARLIE (BOTOP2C)
DUMBU ONE CHARLIE (DUMBU1C)

*CLIMB VIA **CUN R-305°** TO **D-6 CUN**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **CUN 9 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **VOBED, LIDEK, BOTOP** OR **DUMBU** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

SALIDA: **CANCUN TRES CHARLIE (CUN3C)**

ASCIENDA POR **RADIAL 305°** HASTA **D-6 CUN (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 800 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **9 NM** HACIA EL **VOR/DME/CUN** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: ***CANCUN THREE CHARLIE (CUN3C)***

*CLIMB VIA **CUN R-305°** TO **D-6 CUN (OR 800 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **9 NM** TO **VOR/DME/CUN** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

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

3000 FT PARA TODAS LAS RUTAS / ***3000 FT** FOR ALL ROUTES*

NOTA: EN TODAS ESTAS SALIDAS MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC

***REMARK:** IN ALL THESE SID's MAINTAIN **4000 FT** AND CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS*

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

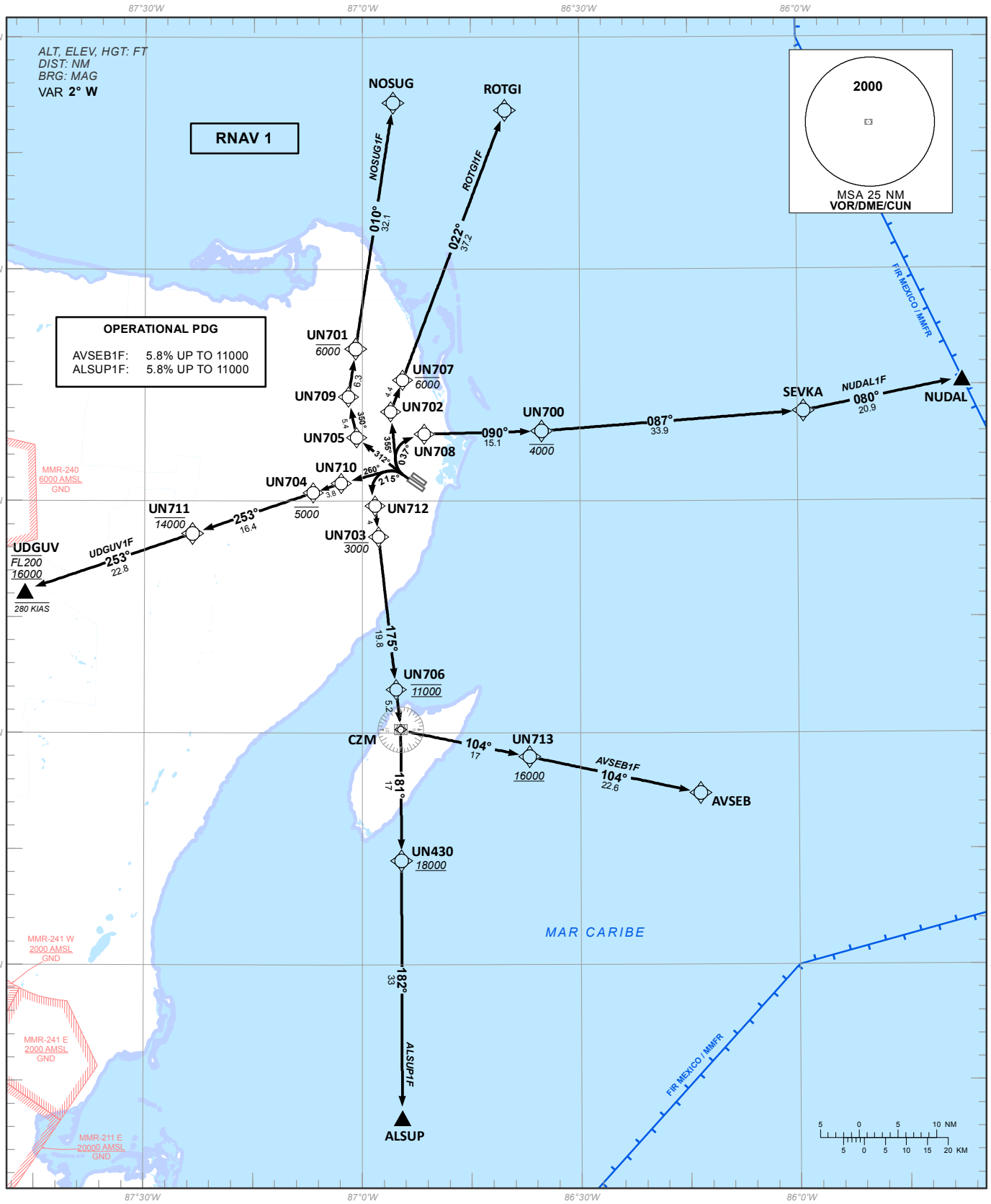
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RNAV RWY 30L

NUDAL1F, AVSEB1F, ALSUP1F, UDGUV1F, NOSUG1F, ROTGI1F

TA 18500

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	AD ELEV **22** FT

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE SALIDA POR INSTRUMENTOS RNAV PISTA 30L.

RUNWAY 30L RNAV INSTRUMENT DEPARTURE PROCEDURE CODING TABLE.

NUDAL-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN708		037 (035.1)	+2					-	RNAV 1
003	TF	UN700	-	090 (088.4)	+2	15.1	-	- 4000	-	-	RNAV 1
004	TF	SEVKA	-	087 (085.6)	+2	33.9	-	-	-	-	RNAV 1
005	TF	NUDAL	-	080 (078.5)	+2	20.9	-	-	-	-	RNAV 1

AVSEB-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN712	-	215 (213.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN703	-	175 (173.4)	+2	4	-	- 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN706	-	175 (173.4)	+2	19.8		@11000		-	RNAV 1
005	TF	VOR/DME/CZM	-	175 (173.4)	+2	5.2	-	-	-		RNAV 1
006	TF	UN713	-	104 (101.8)	+2	17	-	+16000	-		RNAV 1
007	TF	AVSEB	-	104 (101.8)	+2	22.6	-	-	-		RNAV 1

ALSUP-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN712	-	215 (213.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN703	-	175 (173.4)	+2	4	-	-3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN706	-	175 (173.4)	+2	19.8	-	@11000	-	-	RNAV 1
005	TF	VOR/DME/CZM	-	175 (173.4)	+2	5.2	-	-	-	-	RNAV 1
006	TF	UN430	-	181 (179.4)	+2	17	-	+18000	-	-	RNAV 1
007	TF	ALSUP	-	182 (180.2)	+2	33	-	-	-	-	RNAV 1

UDGUV-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN710	-	260 (258.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN704	-	253 (251.4)	+2	3.8	-	- 5000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN711	-	253 (251.4)	+2	16.4	-	- 14000	-	-	RNAV 1
005	TF	UDGUV	-	253 (251.4)	+2	22.8	-	-FL200 +16000	-280	-	RNAV 1

NOSUG-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN705	-	312 (310.1)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UN709	-	350 (348.6)	+2	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN701	-	010 (008.6)	+2	6.3	-	- 6000	-	-	RNAV 1
004	TF	NOSUG	-	010 (008.6)	+2	32.1	-	-	-	-	RNAV 1

ROTGI-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN702	-	355 (353.4)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN707	-	022 (020.7)	+2	4.4	-	- 6000	-	-	RNAV 1
004	TF	ROTGI	-	022 (020.7)	+2	37.2	-	-	-		RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN710	21°02'18.5"N 087°02'54.8"W
UN704	21°01'05.3"N 087°06'46.6"W
UN711	20°55'48.9"N 087°23'23.6"W
UDGUV	20°48'25.7"N 087°46'28.6"W
UN712	20°59'23.6"N 086°58'15.0"W
UN703	20°55'23.3"N 086°57'45.6"W
VOR/DME/CZM	20°30'27"N 086°54'43"W
UN706	20°35'37.0"N 086°55'20.9"W
UN713	20°26'55.9"N 086°37'00.1"W
AVSEB	20°22'13.2"N 086°13'31.0"W
UN708	21°08'40.7"N 086°51'27.9"W
UN709	21°13'29.6"N 087°01'54.9"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN702	21°11'34.5"N 086°56'06.0"W
UN707	21°15'40.2"N 086°54'27.0"W
UN705	21°08'13.5"N 087°00'47.2"W
UN701	21°19'42.1"N 087°00'54.9"W
SEVKA	21°11'38.7"N 085°59'08.9"W
NUDAL	21°15'47.98"N 085°37'13.97"W
ROTGI	21°50'34.5"N 086°40'18.5"W
NOSUG	21°51'31.7"N 086°55'45.8"W
UN700	21°09'04.9"N 086°35'16.2"W
UN430	20°13'27.9"N 086°54'36.7"W
ALSUP	19°40'15.7"N 086°54'31.6"W

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RWY 12L

ENEBA2B, OMSUK2B, ANTEK2B, DUGNI2B, DUMBU1B, BOTOP2B, LIDEK2B, VOBED2B, CUN3B

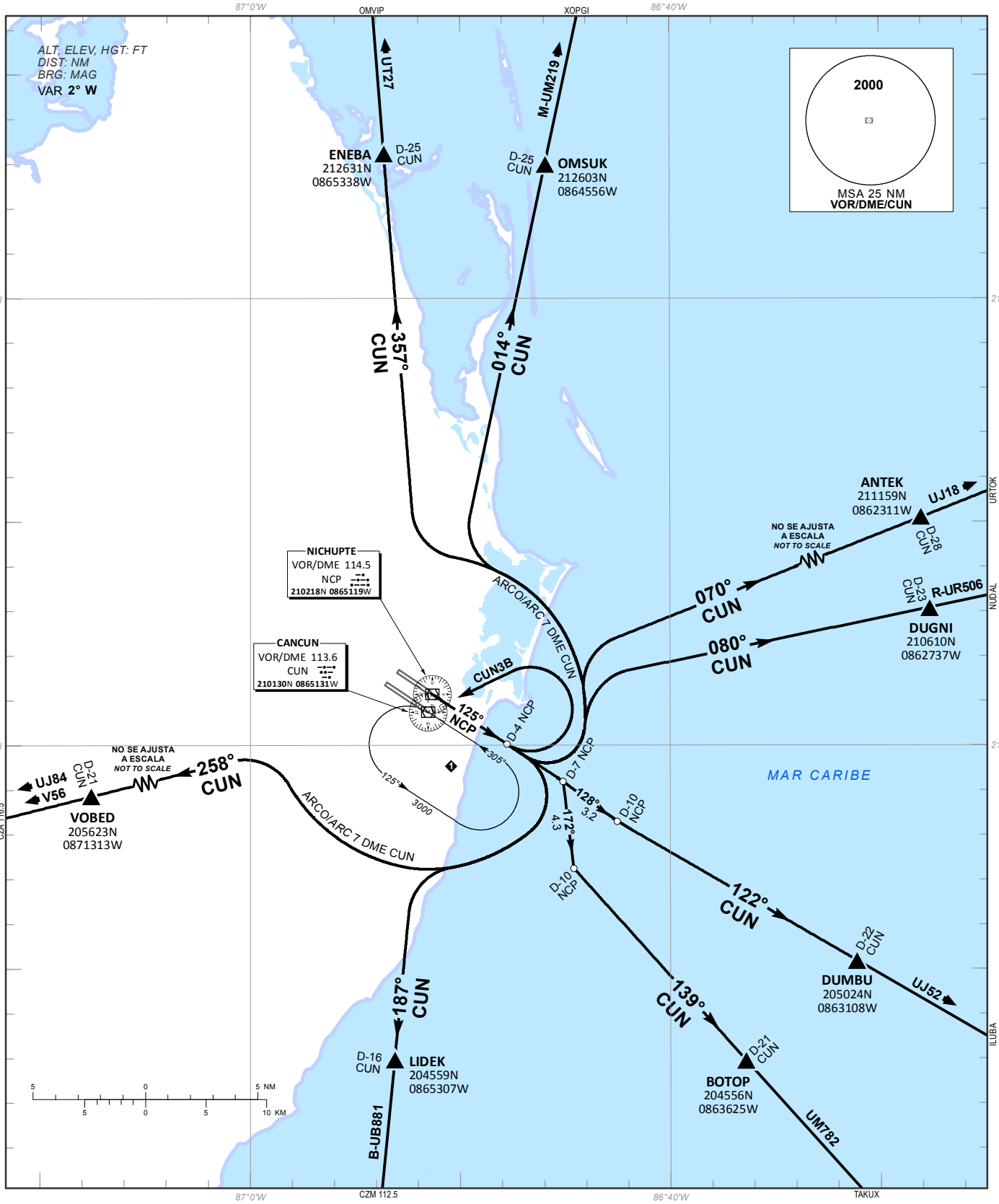
TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:

-VELOCIDAD MAXIMA DE DESPEGUE HASTA D-4 NCP: **200 KIAS** *SPEED MAXIMUM **200 KIAS** UNTIL D-4 NCP.*

-MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC *MAINTAIN **4000 FT** CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS.*



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; SIMBOLOGIA.

SALIDAS PISTA 12L:

SALIDAS: **ENEBA DOS BRAVO (ENEBA2B)**
OMSUK DOS BRAVO (OMSUK2B)
ANTEK DOS BRAVO (ANTEK2B)
DUGNI DOS BRAVO (DUGNI2B)

ASCIENDA POR **RADIAL 125° NCP** HASTA **D-4 NCP**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 7 DME/CUN** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **ENEBA, OMSUK, ANTEK** O **DUGNI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **DUMBU UNO BRAVO (DUMBU1B)**

ASCIENDA POR **RADIAL 125° NCP** HASTA **D-7 NCP**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 128°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 122°** DEL **VOR/DME/CUN** HACIA EL FIJO **DUMBU** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **BOTOP DOS BRAVO (BOTOP2B)**

ASCIENDA POR **RADIAL 125° NCP** HASTA **D-7 NCP**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 172°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 139°** DEL **VOR/DME/CUN** HACIA EL FIJO **BOTOP** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDAS: **LIDEK DOS BRAVO (LIDEK2B)**
VOBED DOS BRAVO (VOBED2B)

ASCIENDA POR **RADIAL 125° NCP** HASTA **D-4 NCP**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 7 DME/CUN** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **LIDEK** O **VOBED** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **CANCUN TRES BRAVO (CUN3B)**

ASCIENDA POR **RADIAL 125° NCP** HASTA **D-4 NCP (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 900 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **7 NM** HACIA EL **VOR/DME/CUN** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURES RWY 12L:

DEPARTURES: ***ENEBA TWO BRAVO (ENEBA2B)***
OMSUK TWO BRAVO (OMSUK2B)
ANTEK TWO BRAVO (ANTEK2B)
DUGNI TWO BRAVO (DUGNI2B)

*CLIMB VIA **NCP R-125°** TO **D-4 NCP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **CUN 7 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **ENEBA, OMSUK, ANTEK** OR **DUGNI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURE: ***DUMBU ONE BRAVO (DUMBU1B)***

*CLIMB VIA **NCP R-125°** TO **D-7 NCP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **128° HEADING**, TO INTERCEPT **CUN R-122°** TO **DUMBU** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURE: ***BOTOP TWO BRAVO (BOTOP2B)***

*CLIMB VIA **NCP R-125°** TO **D-7 NCP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **172° HEADING**, TO INTERCEPT **CUN R-139°** TO **BOTOP** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURES: ***LIDEK TWO BRAVO (LIDEK2B)***
VOBED TWO BRAVO (VOBED2B)

*CLIMB VIA **NCP R-125°** TO **D-4 NCP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **CUN 7 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **LIDEK** OR **VOBED** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

DEPARTURE: ***CANCUN THREE BRAVO (CUN3B)***

*CLIMB VIA **NCP R-125°** TO **D-4 NCP (OR 900 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **7 NM** TO **VOR/DME/CUN** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

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

3000 FT PARA TODAS LAS RUTAS / ***3000 FT*** *FOR ALL ROUTES*

NOTA: EN TODAS ESTAS SALIDAS MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC

REMARK: *IN ALL THESE SID's MAINTAIN **4000 FT** AND CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS*

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

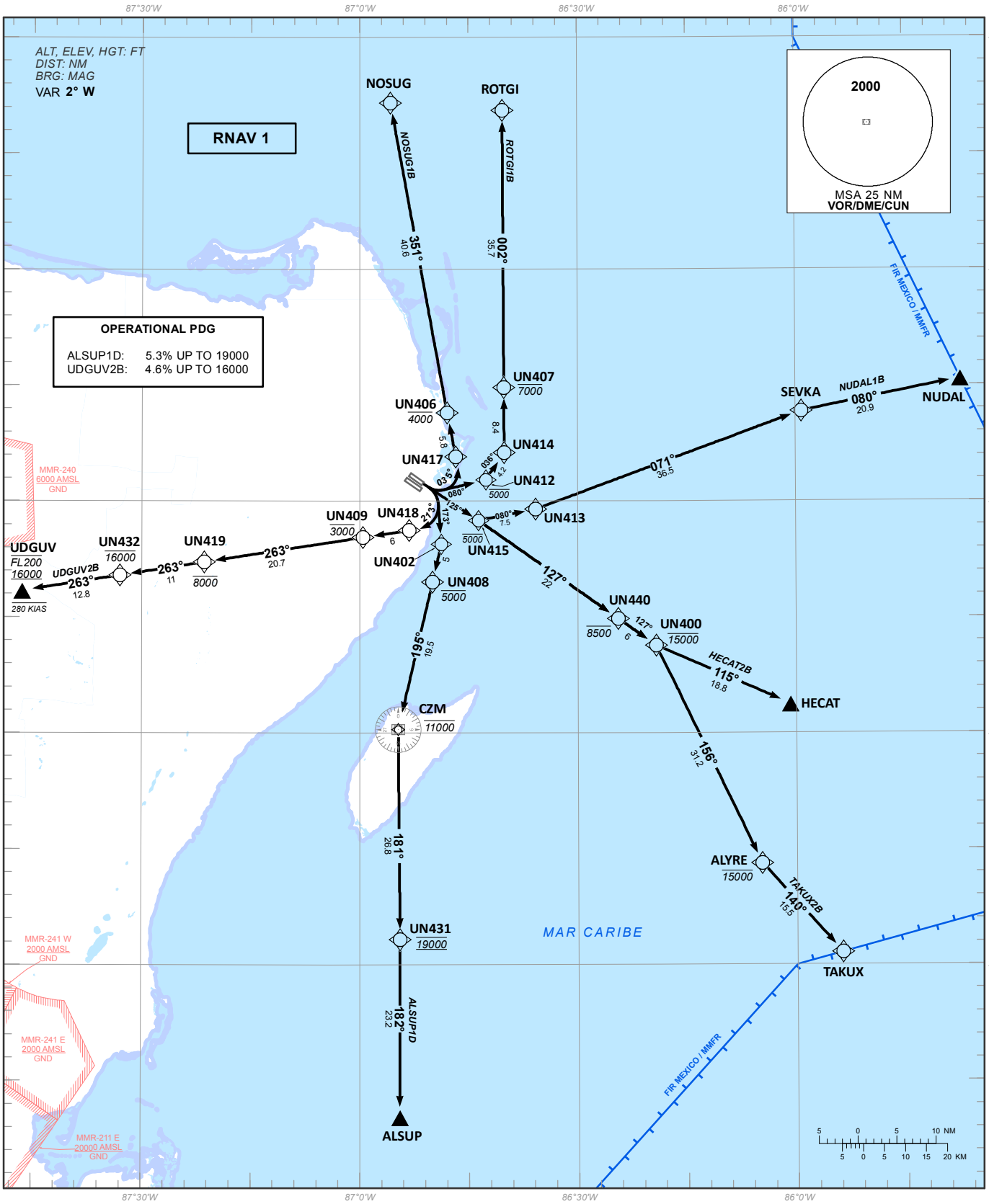
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RNAV RWY 12L

NUDAL1B, HECAT2B, TAKUX2B, ALSUP1D, UDGUV2B, NOSUG1B, ROTGI1B

TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*



CAMBIOS: SIMBOLOGIA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE SALIDA POR INSTRUMENTOS RNAV PISTA 12L

RUNWAY 12L RNAV INSTRUMENT DEPARTURE PROCEDURE CODING TABLE

NUDAL-1B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN415	-	125 (123.7)	+2	-	-	- 5000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN413	-	080 (078.7)	+2	7.5	-	_	-	-	RNAV 1
003	TF	SEVKA	-	071 (069.6)	+2	36.5	-	_	-	-	RNAV 1
004	TF	NUDAL	-	080 (078.5)	+2	20.9	-	_	-	-	RNAV 1

HECAT-2B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN415	-	125 (123.7)	+2	-	-	-5000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN440	-	127 (125.1)	+2	22	-	-8500	-	-	RNAV 1
003	TF	UN400	-	127 (125.1)	+2	6	-	-15000	-	-	RNAV 1
004	TF	HECAT	-	115 (113.3)	+2	18.8	-	_	-	-	RNAV 1

TAKUX-2B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN415	-	125 (123.7)	+2	-	-	-5000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN440	-	127 (125.1)	+2	22	-	-8500	-	-	RNAV 1
003	TF	UN400	-	127 (125.1)	+2	6	-	-15000	-	-	RNAV 1
004	TF	ALYRE	-	156 (153.9)	+2	31.2	-	-15000	-	-	RNAV 1
005	TF	TAKUX	-	140 (137.9)	+2	15.5	-	_	-	-	RNAV 1

ALSUP-1D

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN402	-	173 (171.6)	+2	-	-	_	-	-	RNAV 1
003	TF	UN408	-	195 (193.1)	+2	5	-	-5000	-	-	RNAV 1
004	TF	VOR/DME/CZM	-	195 (193.1)	+2	19.5	-	-11000	-		RNAV 1
005	TF	UN431	-	181 (179.4)	+2	26.8	-	@19000	-	-	RNAV 1
006	TF	ALSUP	-	182 (180.2)	+2	23.2	-	_	-	-	RNAV 1

UDGUV-2B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN418	-	213 (211.2)	+2	-	-	_	-	-	RNAV 1
003	TF	UN409	-	263 (261.3)	+2	6	-	-3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN419	-	263 (261.3)	+2	20.7	-	-8000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN432	-	263 (261.3)	+2	11	-	-16000		-	RNAV 1
006	TF	UDGUV	-	263 (261.3)	+2	12.8	-	--FL200 +16000	-280	-	RNAV 1

NOSUG-1B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN417	-	035 (033.7)	+2	-	-	_	-	-	RNAV 1
003	TF	UN406		351 (349.6)	+2	5.8		- 4000		-	RNAV 1
004	TF	NOSUG	-	351 (349.6)	+2	40.6	-	_	-	-	RNAV 1

ROTGI-1B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	125 (123.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN412	-	080 (078.7)	+2	-	-	- 5000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN414	-	036 (033.8)	+2	4.2	-	_	-	-	RNAV 1
004	TF	UN407		002 (359.8)	+2	8.4		- 7000		-	RNAV 1
005	TF	ROTGI	-	002 (359.8)	+2	35.7	-	_	-		RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN418	20°56'13.9"N 086°53'11.9"W
UN409	20°55'19.0"N 086°59'33.7"W
UN419	20°52'08.5"N 087°21'23.7"W
UDGUV	20°48'25.7"N 087°46'28.6"W
UN402	20°54'25.8"N 086°48'46.5"W
UN408	20°49'32.6"N 086°49'59.3"W
VOR/DME/CZM	20°30'27"N 086°54'43"W
UN400	20°41'18.9"N 086°19'12.9"W
UN414	21°06'17.2"N 086°40'06.1"W
ROTGI	21°50'34.5"N 086°40'18.5"W
UN406	21°11'25.9"N 086°47'57.0"W
UN432	20°50'25.9"N 087°32'59.9"W
UN431	20°03'15.8"N 086°54'28.4"W
ALYRE	20°13'07.5"N 086°04'46.9"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
TAKUX	20°01'37"N 085°53'46"W
HECAT	20°33'46.1"N 086°00'50.0"W
UN415	20°57'29.8"N 086°43'38.6"W
UN413	20°58'58.2"N 086°35'47.0"W
SEVKA	21°11'38.7"N 085°59'08.9"W
NUDAL	21°15'47.98"N 085°37'13.97"W
UN412	21°02'45.4"N 086°42'36.9"W
UN407	21°14'42.3"N 086°40'08.4"W
UN417	21°05'44.7"N 086°46'46.6"W
NOSUG	21°51'31.7"N 086°55'45.8"W
ALSUP	19°40'15.7"N 086°54'31.6"W
UN440	20°44'47.0"N 086°24'26.2"W

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RWY 30R

ENEBA2D, OMSUK2D, ANTEK2D, DUGNI2D, DUMBU1D, BOTOP2D, LIDEK2D, VOBED2D, CUN3D

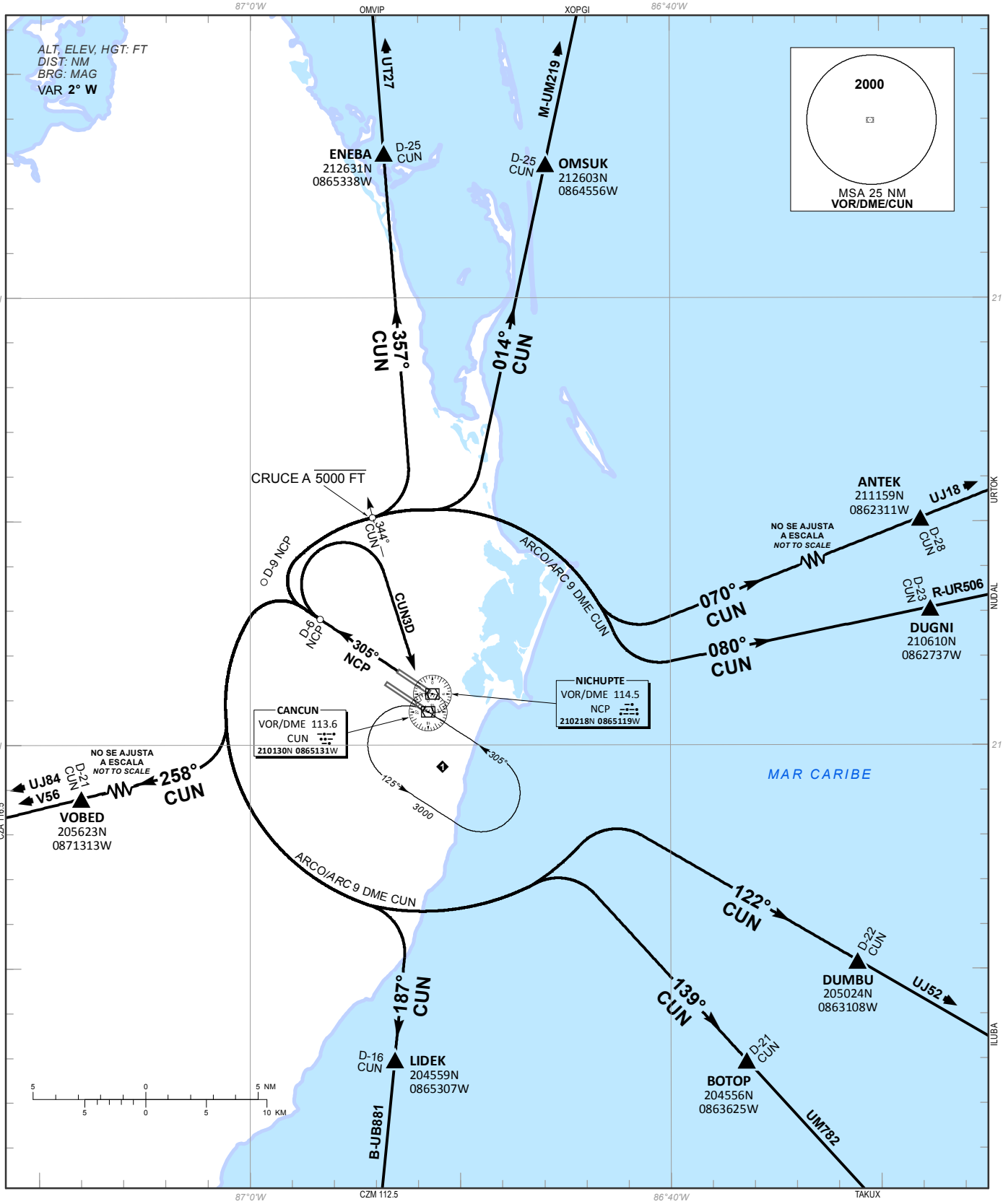
TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:

-VELOCIDAD MAXIMA DE DESPEGUE HASTA D-6 NCP: **200 KIAS** *SPEED MAXIMUM **200 KIAS** UNTIL D-6 NCP.*

-MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC *MAINTAIN **4000 FT** CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS.*



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; SIMBOLOGIA.

SALIDAS PISTA 30R:

SALIDAS:

DUGNI DOS DELTA	**(DUGNI2D)**
ANTEK DOS DELTA	**(ANTEK2D)**
OMSUK DOS DELTA	**(OMSUK2D)**
ENEBA DOS DELTA	**(ENEBA2D)**

ASCIENDA POR **RADIAL 305° NCP** HASTA **D-6 NCP**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 9 DME/CUN** CRUCE **RADIAL 344°** DEL **VOR/DME/CUN** A **5000 FT** O INFERIOR, CONTINUE HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **DUGNI, ANTEK, OMSUK** O **ENEBA** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

ESTAS SALIDAS NO DEBERAN REBASAR UN GRADIENTE MAXIMO DE ASCENSO DE **500 FT/NM** HASTA ALCANZAR **4000 FT**

DEPARTURES RWY 30R:

DEPARTURES:

DUGNI TWO DELTA	***(DUGNI2D)***
ANTEK TWO DELTA	***(ANTEK2D)***
OMSUK TWO DELTA	***(OMSUK2D)***
ENEBA TWO DELTA	***(ENEBA2D)***

*CLIMB VIA **NCP R-305°** TO **D-6 NCP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **CUN 9 DME ARC,** CROSSING **CUN R-344°** AT **5000 FT** OR LOWER, TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **DUGNI, ANTEK, OMSUK** OR **ENEBA** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

*THESE SID´s REQUIERE A MAXIMUM CLIMB GRADIENT OF **500 FT/NM** UNTIL **4000 FT***

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

*PDG VEL (GS) KTS	80	100	120	140	160	180	200
8.22% (FT/MIN)	667	833	1000	1167	1333	1500	1667

SALIDAS:

VOBED DOS DELTA	**(VOBED2D)**
LIDEK DOS DELTA	**(LIDEK2D)**
BOTOP DOS DELTA	**(BOTOP2D)**
DUMBU UNO DELTA	**(DUMBU1D)**

ASCIENDA POR **RADIAL 305° NCP** HASTA **D-6 NCP** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 9 DME/CUN** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CUN** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **VOBED, LIDEK, BOTOP** O **DUMBU** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURES:

VOBED TWO DELTA	***(VOBED2D)***
LIDEK TWO DELTA	***(LIDEK2D)***
BOTOP TWO DELTA	***(BOTOP2D)***
DUMBU ONE DELTA	***(DUMBU1D)***

*CLIMB VIA **NCP R-305°** TO **D-6 NCP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **CUN 9 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/CUN** TO **VOBED, LIDEK, BOTOP** OR **DUMBU** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS*

SALIDA: CANCUN TRES DELTA (CUN3D)

ASCIENDA POR **RADIAL 305° NCP** HASTA **D-6 NCP (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 800 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **9 NM** HACIA EL **VOR/DME/CUN** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: CANCUN THREE DELTA (CUN3D)

*CLIMB VIA **NCP R-305°** TO **D-6 NCP (OR 800 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **RIGHT** WITHIN **9 NM** TO **VOR/DME/CUN** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

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

3000 FT PARA TODAS LAS RUTAS / ***3000 FT** FOR ALL ROUTES*

NOTA: EN TODAS ESTAS SALIDAS MANTENGA **4000 FT** Y CONTINUE EN ASCENSO DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC

***REMARK:** IN ALL THESE SID's MAINTAIN **4000 FT** AND CONTINUE CLIMB IN ACCORDANCE WITH ATC INSTRUCTIONS*

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(SID)**

*STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT **(SID)***

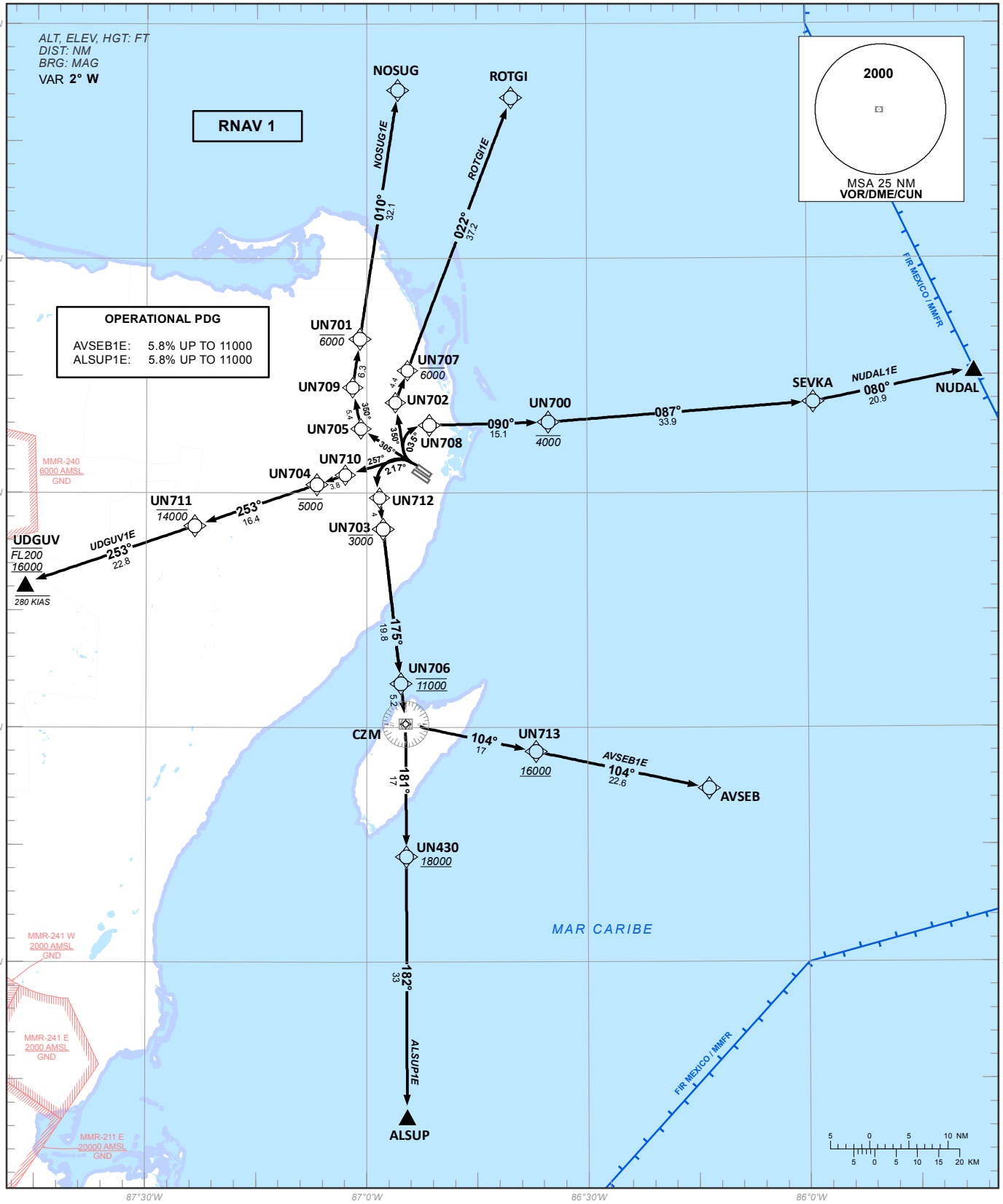
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RNAV RWY 30R

NUDAL1E, AVSEB1E, ALSUP1E, UDGUV1E, NOSUG1E, ROTGI1E

TA 18500

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	AD ELEV **22** FT

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE SALIDA POR INSTRUMENTOS RNAV PISTA 30R

RUNWAY 30R RNAV INSTRUMENT DEPARTURE PROCEDURE CODING TABLE

NUDAL-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN708		035 (033.7)	+2					-	RNAV 1
003	TF	UN700	-	090 (088.4)	+2	15.1	-	- 4000	-	-	RNAV 1
004	TF	SEVKA	-	087 (085.6)	+2	33.9	-	-	-	-	RNAV 1
005	TF	NUDAL	-	080 (078.5)	+2	20.9	-	-	-	-	RNAV 1

AVSEB-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN712	-	217 (215.1)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN703	-	175 (173.4)	+2	4	-	- 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN706	-	175 (173.4)	+2	19.8		@11000		-	RNAV 1
005	TF	VOR/DME/CZM	-	175 (173.4)	+2	5.2	-	-	-		RNAV 1
006	TF	UN713	-	104 (101.8)	+2	17	-	+16000	-		RNAV 1
007	TF	AVSEB	-	104 (101.8)	+2	22.6	-	-	-		RNAV 1

ALSUP-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN712	-	217 (215.1)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN703	-	175 (173.4)	+2	4	-	-3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN706	-	175 (173.4)	+2	19.8	-	@11000	-	-	RNAV 1
005	TF	VOR/DME/CZM	-	175 (173.4)	+2	5.2	-	-	-	-	RNAV 1
006	TF	UN430	-	181 (179.4)	+2	17	-	+18000	-	-	RNAV 1
007	TF	ALSUP	-	182 (180.2)	+2	33	-	-	-	-	RNAV 1

UDGUV-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN710	-	257 (255.6)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN704	-	253 (251.4)	+2	3.8	-	- 5000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN711	-	253 (251.4)	+2	16.4	-	- 14000	-	-	RNAV 1
005	TF	UDGUV	-	253 (251.4)	+2	22.8	-	-FL200 +16000	-280		RNAV 1

NOSUG-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	CF	UN705	-	305 (303.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UN709	-	350 (348.6)	+2	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN701	-	010 (008.6)	+2	6.3	-	- 6000	-	-	RNAV 1
004	TF	NOSUG	-	010 (008.6)	+2	32.1	-	-	-	-	RNAV 1

ROTGI-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	VI	-	-	305 (303.7)	+2	-	-	+500	-230	-	RNAV 1
002	CF	UN702	-	350 (348.7)	+2	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	UN707	-	022 (020.7)	+2	4.4	-	- 6000	-	-	RNAV 1
004	TF	ROTGI	-	022 (020.7)	+2	37.2	-	-	-		RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN710	21°02'18.5"N 087°02'54.8"W
UN704	21°01'05.3"N 087°06'46.6"W
UN711	20°55'48.9"N 087°23'23.6"W
UDGUV	20°48'25.7"N 087°46'28.6"W
UN712	20°59'23.6"N 086°58'15.0"W
UN703	20°55'23.3"N 086°57'45.6"W
VOR/DME/CZM	20°30'27"N 086°54'43"W
UN706	20°35'37.0"N 086°55'20.9"W
UN713	20°26'55.9"N 086°37'00.1"W
AVSEB	20°22'13.2"N 086°13'31.0"W
UN708	21°08'40.7"N 086°51'27.9"W
UN709	21°13'29.6"N 087°01'54.9"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN702	21°11'34.5"N 086°56'06.0"W
UN707	21°15'40.2"N 086°54'27.0"W
UN705	21°08'13.5"N 087°00'47.2"W
UN701	21°19'42.1"N 087°00'54.9"W
SEVKA	21°11'38.7"N 085°59'08.9"W
NUDAL	21°15'47.98"N 085°37'13.97"W
ROTGI	21°50'34.5"N 086°40'18.5"W
NOSUG	21°51'31.7"N 086°55'45.8"W
UN700	21°09'04.9"N 086°35'16.2"W
UN430	20°13'27.9"N 086°54'36.7"W
ALSUP	19°40'15.7"N 086°54'31.6"W

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(STAR)**

*STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT **(STAR)***

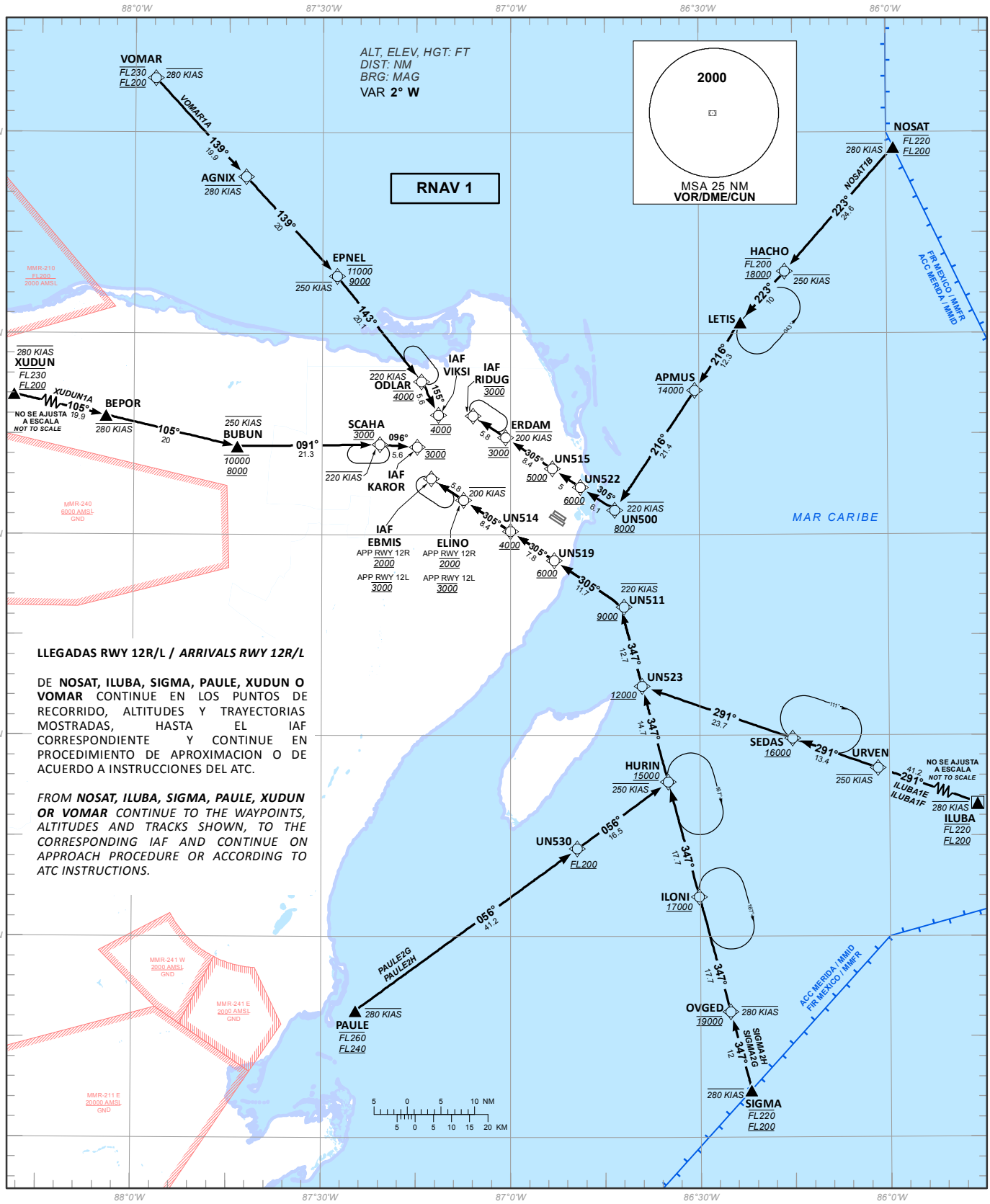
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RNAV RWY 12R/L

NOSAT1B, ILUBA1E, ILUBA1F, SIGMA2G, SIGMA2H, PAULE2G, PAULE2H, XUDUN1A, VOMAR1A

TA 18500

TWR	*AUX TWR*	*APP*	*AUX APP*	*ATIS*	*MMCZ ATIS*	*MMTL ATIS*	
118.6, 118.1	**118.9**	**123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7**	**120.4**	**127.7**	**127.8**	**127.6**	**AD ELEV 22 FT**

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*



LLEGADAS RWY 12R/L / *ARRIVALS RWY 12R/L*

DE **NOSAT, ILUBA, SIGMA, PAULE, XUDUN O VOMAR** CONTINUE EN LOS PUNTOS DE RECORRIDO, ALTITUDES Y TRAYECTORIAS MOSTRADAS, HASTA EL IAF CORRESPONDIENTE Y CONTINUE EN PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION O DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

*FROM **NOSAT, ILUBA, SIGMA, PAULE, XUDUN OR VOMAR** CONTINUE TO THE WAYPOINTS, ALTITUDES AND TRACKS SHOWN, TO THE CORRESPONDING IAF AND CONTINUE ON APPROACH PROCEDURE OR ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*

CAMBIOS: SIMBOLOGIA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LLEGADA POR INSTRUMENTOS RNAV PISTA 12RL

RUNWAY 12RL RNAV INSTRUMENT ARRIVAL PROCEDURE CODING TABLE

NOSAT-1B

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	NOSAT	-	-	+2	-	-	FL220 ; FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	HACHO	-	223 (221.4)	+2	24.6	-	FL200 ; 18000	-250	-	RNAV 1
003	TF	LETIS	-	223 (221.4)	+2	10	-	-	-	-	RNAV 1
004	TF	APMUS	-	216 (213.9)	+2	12.3	-	-14000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN500	-	216 (213.9)	+2	21.4	-	+ 8000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN522	-	305 (303.7)	+2	6.1	-	+ 6000	-		RNAV 1
007	TF	UN515	-	305 (303.7)	+2	5	-	+ 5000	-		RNAV 1
008	TF	ERDAM	-	305 (303.7)	+2	8.4	-	@ 3000	-200		RNAV 1
009	TF	RIDUG	-	305 (303.7)	+2	5.8	-	@ 3000	-		RNAV 1

ILUBA-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	ILUBA	-	-	+2	-	-	FL220 ; FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	URVEN	-	291 (289.5)	+2	41.2	-	-	-250	-	RNAV 1
003	TF	SEDAS	-	291 (289.5)	+2	13.4	-	+16000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN523	-	291 (289.5)	+2	23.7	-	+12000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN511	-	347 (344.8)	+2	12.7	-	+ 9000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN519	-	305 (303.6)	+2	11.7	-	+ 6000	-	-	RNAV 1
007	TF	UN514	-	305 (303.6)	+2	7.8	-	+ 4000	-		RNAV 1
008	TF	ELINO	-	305 (303.6)	+2	8.4	-	@ 2000	-200		RNAV 1
009	TF	EBMIS	-	305 (303.6)	+2	5.8	-	@ 2000	-		RNAV 1

ILUBA-1F

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	ILUBA	-	-	+2	-	-	FL220 ; FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	URVEN	-	291 (289.5)	+2	41.2	-	-	-250	-	RNAV 1
003	TF	SEDAS	-	291 (289.5)	+2	13.4	-	+16000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN523	-	291 (289.5)	+2	23.7	-	+12000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN511	-	347 (344.8)	+2	12.7	-	+ 9000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN519	-	305 (303.6)	+2	11.7	-	+ 6000	-	-	RNAV 1
007	TF	UN514	-	305 (303.6)	+2	7.8	-	+ 4000	-		RNAV 1
008	TF	ELINO	-	305 (303.6)	+2	8.4	-	@ 3000	-200		RNAV 1
009	TF	EBMIS	-	305 (303.6)	+2	5.8	-	@ 3000	-		RNAV 1

SIGMA-2G

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	SIGMA	-	-	+2	-	-	FL220 FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	OVGED	-	347 (345.4)	+2	12	-	@19000	-280	-	RNAV 1
003	TF	ILONI	-	347 (344.8)	+2	17.7	-	+17000	-	-	RNAV 1
004	TF	HURIN	-	347 (344.9)	+2	17.7	-	+15000	-250	-	RNAV 1
005	TF	UN523	-	347 (344.9)	+2	14.7	-	+12000	-	-	RNAV 1
006	TF	UN511	-	347 (344.9)	+2	12.7	-	+9000	-220	-	RNAV 1
007	TF	UN519	-	305 (303.6)	+2	11.7	-	+6000	-	-	RNAV 1
008	TF	UN514	-	305 (303.6)	+2	7.8	-	+4000	-	-	RNAV 1
009	TF	ELINO	-	305 (303.6)	+2	8.4	-	@2000	-200	-	RNAV 1
010	TF	EBMIS	-	305 (303.6)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1

SIGMA-2H

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	SIGMA	-	-	+2	-	-	FL220 FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	OVGED	-	347 (345.4)	+2	12	-	@19000	-280	-	RNAV 1
003	TF	ILONI	-	347 (344.8)	+2	17.7	-	+17000	-	-	RNAV 1
004	TF	HURIN	-	347 (344.9)	+2	17.7	-	+15000	-250	-	RNAV 1
005	TF	UN523	-	347 (344.9)	+2	14.7	-	+12000	-	-	RNAV 1
006	TF	UN511	-	347 (344.9)	+2	12.7	-	+9000	-220	-	RNAV 1
007	TF	UN519	-	305 (303.6)	+2	11.7	-	+6000	-	-	RNAV 1
008	TF	UN514	-	305 (303.6)	+2	7.8	-	+4000	-	-	RNAV 1
009	TF	ELINO	-	305 (303.6)	+2	8.4	-	@3000	-200	-	RNAV 1
010	TF	EBMIS	-	305 (303.6)	+2	5.8	-	@3000	-	-	RNAV 1

PAULE-2G

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	PAULE	-	-	+2	-	-	-FL260 +FL240	-280	-	RNAV 1
002	TF	UN530	-	056 (053.7)	+2	41.2		+FL200	-	-	RNAV 1
003	TF	HURIN	-	056 (054.0)	+2	16.5	-	+15000	-250	-	RNAV 1
004	TF	UN523	-	347 (344.6)	+2	14.7	-	+12000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN511	-	347 (344.6)	+2	12.7	-	+9000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN519	-	305 (303.6)	+2	11.7	-	+6000	-	-	RNAV 1
007	TF	UN514	-	305 (303.6)	+2	7.8	-	+4000	-	-	RNAV 1
008	TF	ELINO	-	305 (303.6)	+2	8.4	-	@2000	-200	-	RNAV 1
009	TF	EBMIS	-	305 (303.6)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1

PAULE-2H

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	PAULE	-		+2	-	-	-FL260 +FL240	-280	-	RNAV 1
002	TF	UN530	-	056 (053.7)	+2	41.2	-	+FL200	-	-	RNAV 1
003	TF	HURIN	-	056 (054.0)	+2	16.5	-	+15000	-250	-	RNAV 1
004	TF	UN523		347 (344.6)	+2	14.7		+12000	-		RNAV 1
005	TF	UN511	-	347 (344.6)	+2	12.7	-	+9000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN519	-	305 (303.6)	+2	11.7	-	+6000	-	-	RNAV 1
007	TF	UN514	-	305 (303.6)	+2	7.8	-	+4000	-	-	RNAV 1
008	TF	ELINO	-	305 (303.6)	+2	8.4	-	@3000	-200	-	RNAV 1
009	TF	EBMIS	-	305 (303.6)	+2	5.8	-	@3000	-	-	RNAV 1

XUDUN-1A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	XUDUN		-	+2	-		-FL230 +FL200	-280		RNAV 1
002	TF	BEPOR		105 (102.8)	+2	19.9		-	-280		RNAV 1
003	TF	BUBUN	-	105 (103.2)	+2	20	-	-10000 +8000	-250	-	RNAV 1
004	TF	SCAHA	-	091 (089.2)	+2	21.3	-	@ 3000	-220	-	RNAV 1
005	TF	KAROR	-	096 (093.8)	+2	5.6	-	@ 3000	-	-	RNAV 1

VOMAR-1A

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	VOMAR		-	+2	-		-FL230 +FL200	-280		RNAV 1
002	TF	AGNIX		139 (137.4)	+2	19.9		-	-280		RNAV 1
003	TF	EPNEL	-	139 (137.4)	+2	20	-	-11000 +9000	-250	-	RNAV 1
004	TF	ODLAR	-	143 (141.3)	+2	20.1	-	@4000	-220	-	RNAV 1
005	TF	VIKSI	-	155 (153.0)	+2	5.6	-	@4000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS

CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	LETIS	223 (221.4)	1 Minuto / Minute	Izquierda / Left	14000	-	-230	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	RIDUG	305 (303.6)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	ODLAR	143 (141.3)	1 Minuto / Minute	Izquierda / Left	4000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	SCAHA	091 (089.2)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	EBMIS	305 (303.6)	1 Minuto / Minute	Izquierda / Left	2000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	HURIN	347 (344.9)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	15000	-	-250	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	ILONI	347 (344.8)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	17000	-	-250	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	SEDAS	291 (289.5)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	16000	-	-250	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates	Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
NOSAT	21°57'48.9"N 085°58'52.1"W	SEDAS	20°29'34.1"N 086°15'17.2"W
HACHO	21°39'17.9"N 086°16'17.2"W	UN523	20°37'21.4"N 086°39'07.7"W
LETIS	21°31'43.2"N 086°23'23.6"W	UN511	20°49'37.0"N 086°42'39.5"W
APMUS	21°21'32.0"N 086°30'40.8"W	SIGMA	19°37'02"N 086°22'00"W
UN500	21°03'39.3"N 086°43'26.4"W	PAULE	19°48'55.2"N 087°24'33.7"W
ILUBA	20°11'22"N 085°20'28"W	UN519	20°56'08.3"N 086°53'03.0"W
UN522	21°07'04.5"N 086°48'54.1"W	UN514	21°00'29.4"N 087°00'00.2"W
UN515	21°09'51.5"N 086°53'21.1"W	ELINO	21°05'09.1"N 087°07'27.7"W
ERDAM	21°14'30.0"N 087°00'47.6"W	EBMIS	21°08'21.3"N 087°12'36.6"W
RIDUG	21°17'43.7"N 087°05'58.3"W	OVGED	19°48'43.4"N 086°25'13.2"W
URVEN	20°25'07.1"N 086°01'46.3"W	UN530	20°13'06.3"N 086°49'26.4"W
HURIN	20°23'04.0"N 086°35'01.4"W	ILONI	20°05'53.2"N 086°30'08.9"W
BUBUN	21°13'10.6"N 087°43'32.3"W	SCAHA	21°13'26.7"N 087°20'47.7"W
KAROR	21°13'04.4"N 087°14'51.0"W	EPNEL	21°38'33.5"N 087°27'38.6"W
ODLAR	21°22'50.0"N 087°14'11.1"W	VIKSI	21°17'51.0"N 087°11'28.9"W
BEPOR	21°17'47.3"N 088°04'27.9"W	AGNIX	21°53'23.8"N 087°42'13.8"W
XUDUN	21°22'11.2"N 088°25'16.9"W	VOMAR	22°08'06.1"N 087°56'45.6"W

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS **(STAR)**

*STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT **(STAR)***

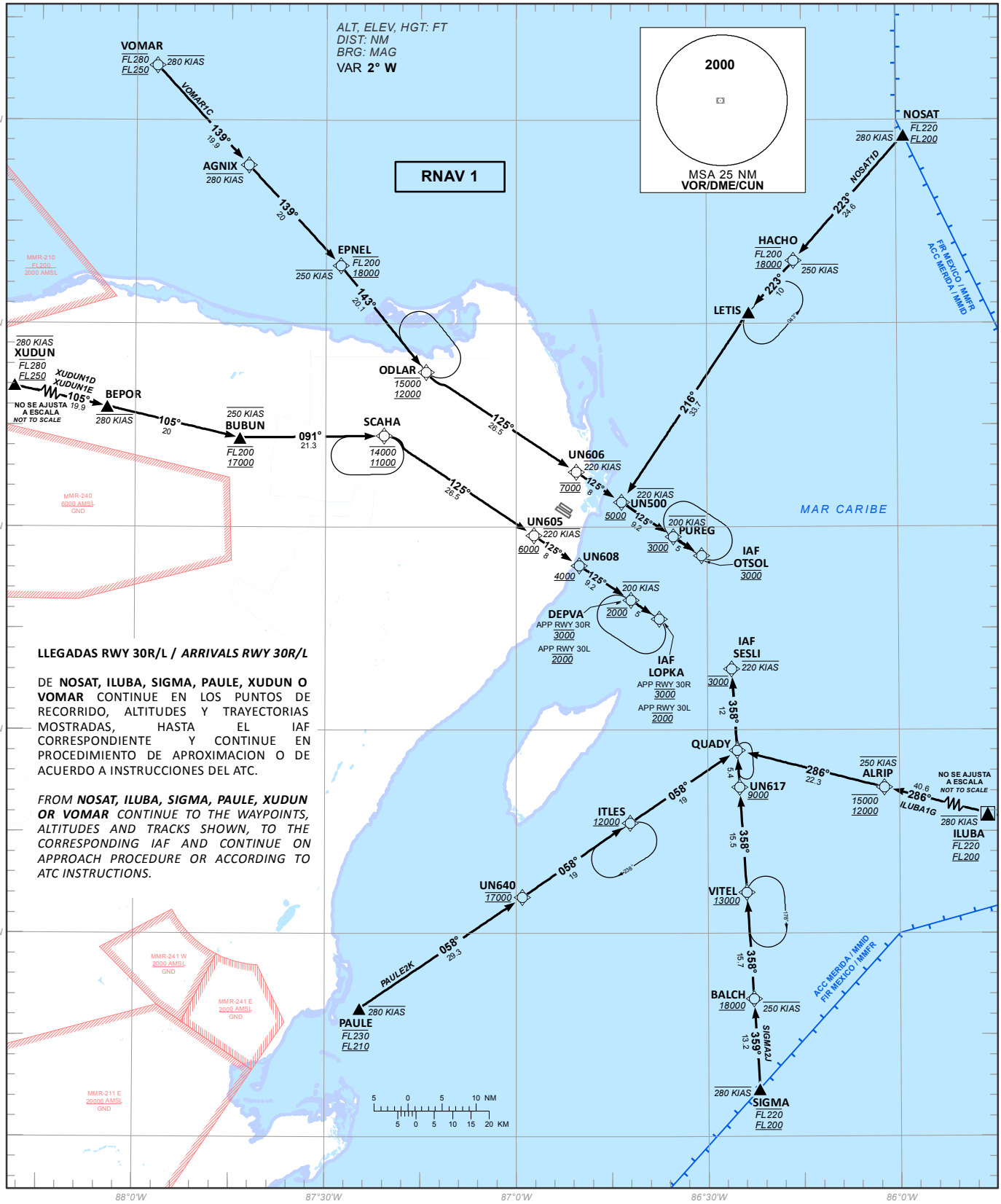
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)
RNAV RWY 30R/L

NOSAT1D, ILUBA1G, SIGMA2J, PAULE2K, XUDUN1D, XUDUN1E, VOMAR1C

TA 18500

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	AD ELEV **22** FT

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*



LLEGADAS RWY 30R/L / *ARRIVALS RWY 30R/L*

DE **NOSAT, ILUBA, SIGMA, PAULE, XUDUN O VOMAR** CONTINUE EN LOS PUNTOS DE RECORRIDO, ALTITUDES Y TRAYECTORIAS MOSTRADAS, HASTA EL IAF CORRESPONDIENTE Y CONTINUE EN PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION O DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

*FROM **NOSAT, ILUBA, SIGMA, PAULE, XUDUN OR VOMAR** CONTINUE TO THE WAYPOINTS, ALTITUDES AND TRACKS SHOWN, TO THE CORRESPONDING IAF AND CONTINUE ON APPROACH PROCEDURE OR ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*

CAMBIOS: SIMBOLOGIA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LLEGADA POR INSTRUMENTOS RNAV PISTA 30RL

RUNWAY 30RL RNAV INSTRUMENT ARRIVAL PROCEDURE CODING TABLE

NOSAT-1D

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	NOSAT	-	-	+2	-	-	-FL220 +FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	HACHO	-	223 (221.4)	+2	24.6	-	-FL200 +18000	-250	-	RNAV 1
003	TF	LETIS	-	223 (221.4)	+2	10	-	-	-	-	RNAV 1
004	TF	UN500	-	216 (213.9)	+2	33.7	-	+ 5000	-220	-	RNAV 1
005	TF	PUREG	-	125 (123.7)	+2	9.2	-	@ 3000	-200	-	RNAV 1
006	TF	OTSOL	-	125 (123.7)	+2	5	-	@ 3000	-		RNAV 1

ILUBA-1G

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	ILUBA	-	-	+2	-	-	-FL220 +FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	ALRIP	-	286 (284.5)	+2	40.6	-	-15000 +12000	-250	-	RNAV 1
003	TF	QUADY	-	286 (284.5)	+2	22.3	-	-	-	-	RNAV 1
004	TF	SESLI	-	358 (356.3)	+2	12	-	@ 3000	-220	-	RNAV 1

SIGMA-2J

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	SIGMA	-	-	+2	-	-	-FL220 +FL200	-280	-	RNAV 1
002	TF	BALCH	-	359 (356.6)	+2	13.2	-	+18000	-250	-	RNAV 1
003	TF	VITEL	-	358 (356.3)	+2	15.7	-	+13000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN617	-	358 (356.3)	+2	15.5	-	+9000	-	-	RNAV 1
005	TF	QUADY	-	358 (356.3)	+2	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
006	TF	SESLI	-	358 (356.3)	+2	12	-	@3000	-220	-	RNAV 1

PAULE-2K

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	PAULE	-	-	+2	-	-	-FL230 +FL210	-280	-	RNAV 1
002	TF	UN640	-	058 (055.6)	+2	29.3	-	@17000	-	-	RNAV 1
003	TF	ITLES	-	058 (055.7))	+2	19	-	+12000	-	-	RNAV 1
004	TF	QUADY	-	058 (055.8))	+2	19	-	-	-	-	RNAV 1
005	TF	SESLI	-	358 (356.4)	+2	12	-	@3000	-220		RNAV 1

XUDUN-1D

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	XUDUN		-	+2	-		-FL280 +FL250	-280		RNAV 1
002	TF	BEPOR		105 (102.8)	+2	19.9		-	-280		RNAV 1
003	TF	BUBUN	-	105 (103.2)	+2	20	-	-FL200 +17000	-250	-	RNAV 1
004	TF	SCAHA	-	091 (089.2)	+2	21.3	-	-14000 +11000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN605	-	125 (123.6)	+2	26.5	-	+ 6000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN608	-	125 (123.6)	+2	8	-	+ 4000	-		RNAV 1
007	TF	DEPVA	-	125 (123.6)	+2	9.2	-	@ 2000	-200		RNAV 1
008	TF	LOPKA	-	125 (123.6)	+2	5	-	@ 2000	-		RNAV 1

XUDUN-1E

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	XUDUN		-	+2	-		-FL280 +FL250	-280		RNAV 1
002	TF	BEPOR		105 (102.8)	+2	19.9		-	-280		RNAV 1
003	TF	BUBUN	-	105 (103.2)	+2	20	-	-FL200 +17000	-250	-	RNAV 1
004	TF	SCAHA	-	091 (089.2)	+2	21.3	-	-14000 +11000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN605	-	125 (123.6)	+2	26.5	-	+ 6000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN608	-	125 (123.6)	+2	8	-	+ 4000	-		RNAV 1
007	TF	DEPVA	-	125 (123.6)	+2	9.2	-	@ 3000	-200		RNAV 1
008	TF	LOPKA	-	125 (123.6)	+2	5	-	@ 3000	-		RNAV 1

VOMAR-1C

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation specification
001	IF	VOMAR		-	+2	-		-FL280 +FL250	-280		RNAV 1
002	TF	AGNIX		139 (137.4)	+2	19.9		-	-280		RNAV 1
003	TF	EPNEL	-	139 (137.4	+2	20	-	-FL200 +18000	-250	-	RNAV 1
004	TF	ODLAR	-	143 (141.3)	+2	20.1	-	-15000 +12000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN606	-	125 (123.6)	+2	26.5	-	@ 7000	-220	-	RNAV 1
006	TF	UN500	-	125 (123.6)	+2	8	-	+ 5000	-220		RNAV 1
007	TF	PUREG	-	125 (123.7)	+2	9.2	-	@ 3000	-200		RNAV 1
008	TF	OTSOL	-	125 (123.7)	+2	5	-	@ 3000	-		RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS
CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	LETIS	223 (221.4)	1 Minuto / Minute	Izquierda / Left	5000	-	-230	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	OTSOL	125 (123.7)	1 Minuto / Minute	Izquierda / Left	3000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	ODLAR	143 (141.3)	1 Minuto / Minute	Izquierda / Left	12000	15000	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	SCAHA	091 (089.2)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	11000	14000	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	LOPKA	125 (123.6)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	2000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	QUADY	358 (356.3)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	ITLES	058 (055.6)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	12000	-	-	+2	RNAV 1
Espera/ Holding	VITEL	358 (356.3)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	13000	-	-	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
NOSAT	21°57'48.9"N 085°58'52.1"W
HACHO	21°39'17.9"N 086°16'17.2"W
LETIS	21°31'43.2"N 086°23'23.6"W
UN617	20°21'33.5"N 086°24'59.5"W
UN500	21°03'39.3"N 086°43'26.4"W
ILUBA	20°11'22"N 085°20'28"W
PUREG	20°58'32.9"N 086°35'18.4"W
OTSOL	20°55'45.4"N 086°30'52.0"W
ALRIP	20°21'30.7"N 086°02'20.0"W
QUADY	20°27'00.1"N 086°25'22.2"W
SESLI	20°39'01.3"N 086°26'12.4"W
BUBUN	21°13'10.6"N 087°43'32.3"W
BEPOR	21°17'47.3"N 088°04'27.9"W
VOMAR	22°08'06.1"N 087°56'45.6"W
XUDUN	21°22'11.2"N 088°25'16.9"W
BALCH	19°50'19.1"N 086°22'49.9"W
UN640	20°05'19.6"N 086°59'02.7"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
ITLES	20°16'16.5"N 086°42'09.4"W
VITEL	20°06'02.0"N 086°23'55.01"W
SIGMA	19°37'02"N 086°22'00"W
PAULE	19°48'55.2"N 087°24'33.7"W
LOPKA	20°46'23.6"N 086°37'32.1"W
UN605	20°58'44.5"N 086°57'12.5"W
UN608	20°54'17.3"N 086°50'05.8"W
DEPVA	20°49'11.1"N 086°41'58.2"W
UN606	21°08'06.7"N 086°50'33.4"W
ODLAR	21°22'50.0"N 087°14'11.1"W
SCAHA	21°13'26.7"N 087°20'47.7"W
EPNEL	21°38'33.5"N 087°27'38.6"W
AGNIX	21°53'23.8"N 087°42'13.8"W

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

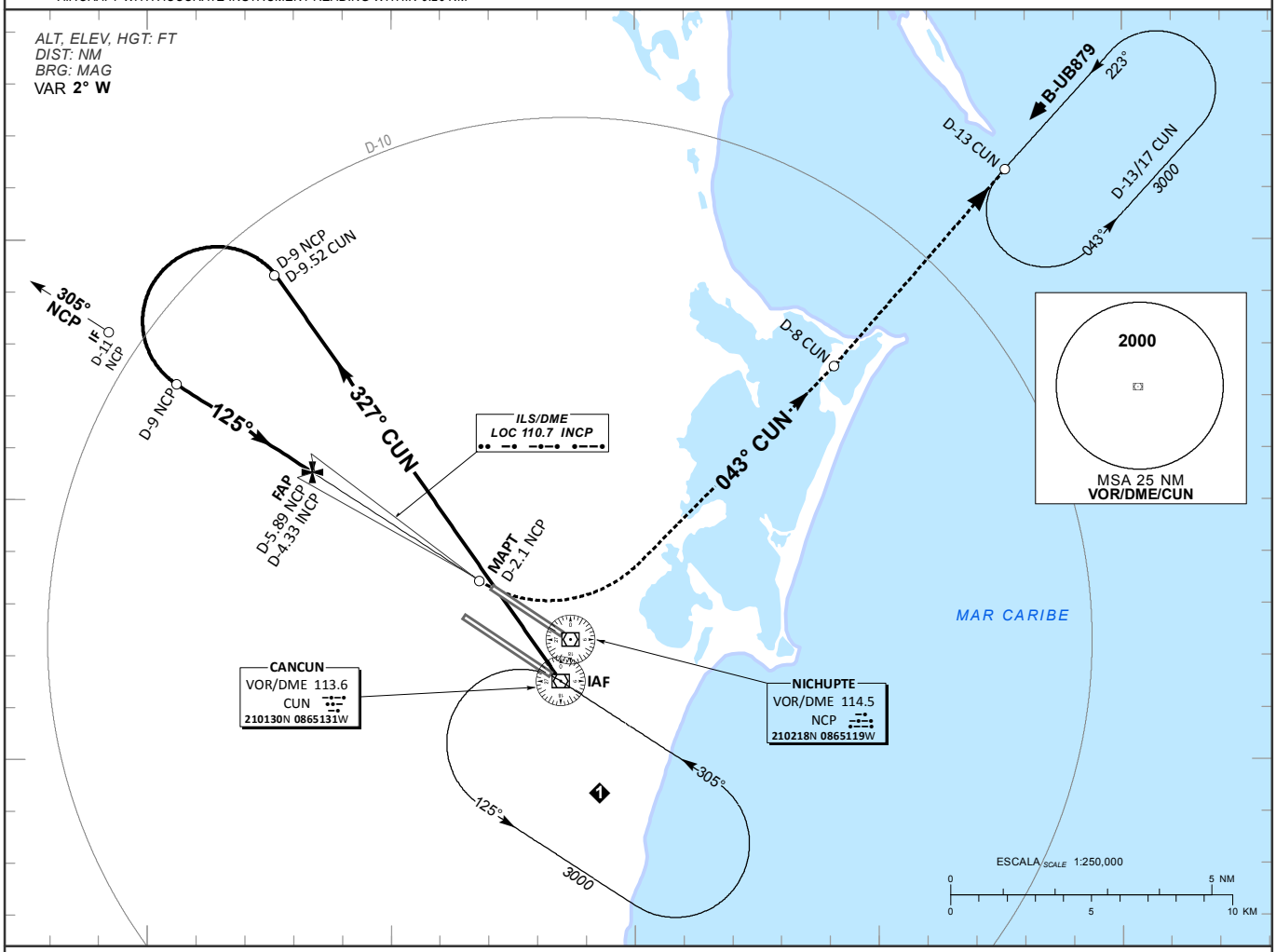
ILS Z OR LOC Z RWY 12L

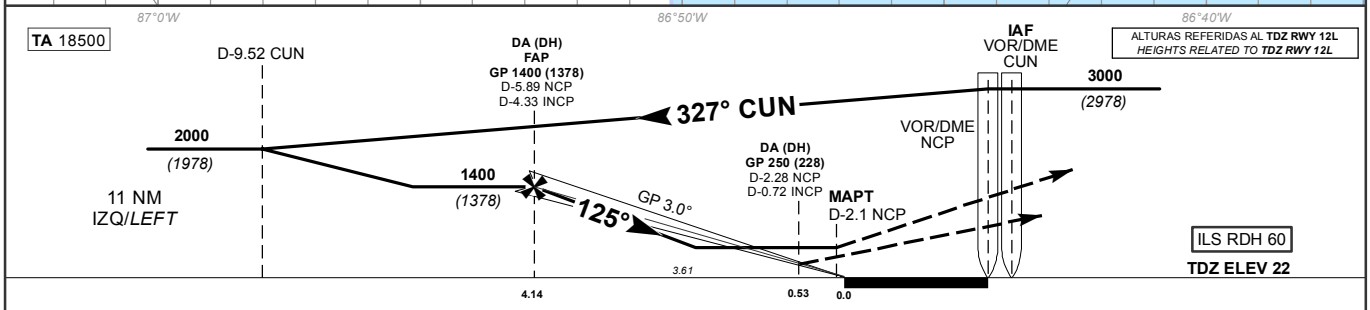
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA**, CONTINUE EN **RADIAL 043° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-8 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **3000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

MISSED APCH: *TURN **LEFT** ON **CUN VOR R-043°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-8 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **3000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: -VOR/DME REQUERIDO *VOR/DME REQUIRED*
-RESTRICCION DE VELOCIDAD: VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION: SEE **ENR SECTION 1.1-16***
-DME DEL ILS UTILIZABLE UNICAMENTE PARA AERONAVES CON INSTRUMENTOS QUE PERMITAN OBTENER PRECISION DE MULTIPLOS DE 0.20 NM *ILS/DME USABLE FOR AIRCRAFT WITH ACCURATE INSTRUMENT READING WITHIN 0.20 NM*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAP-THR 4.14			5.2% (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	424	531	637	743	849	955	1061
MIN : SEC	3:06	2:29	2:04	1:46	1:33	1:23	1:15

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/INCP *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/INCP*	NM	4	3	2	1
	FT	1290 (1268)	980 (958)	660 (638)	340 (318)

CAT	CAT I COMPLETO / *FULL* DA (DH) 250 (228)	CAT I SIN ALS / *ALS OUT* DA (DH) 250 (228)	LOC COMPLETO / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) 460 (438)	LOC SIN ALS / *ALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) 460 (438)	CIRCULANDO *CIRCLING* CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R OCA (OCH) / MDA (MDH)
A	1/2 (800 M)	3/4 (1200 M)	3/4 (1200 M)	1 (1600 M)	480 (458) - 1 (1600 M)
B					
C			1 (1600 M)	1 1/4 (2000 M)	580 (558) - 1 1/2 (2400 M)
D			1 1/4 (2000 M)	1 1/2 (2400 M)	580 (558) - 2 (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

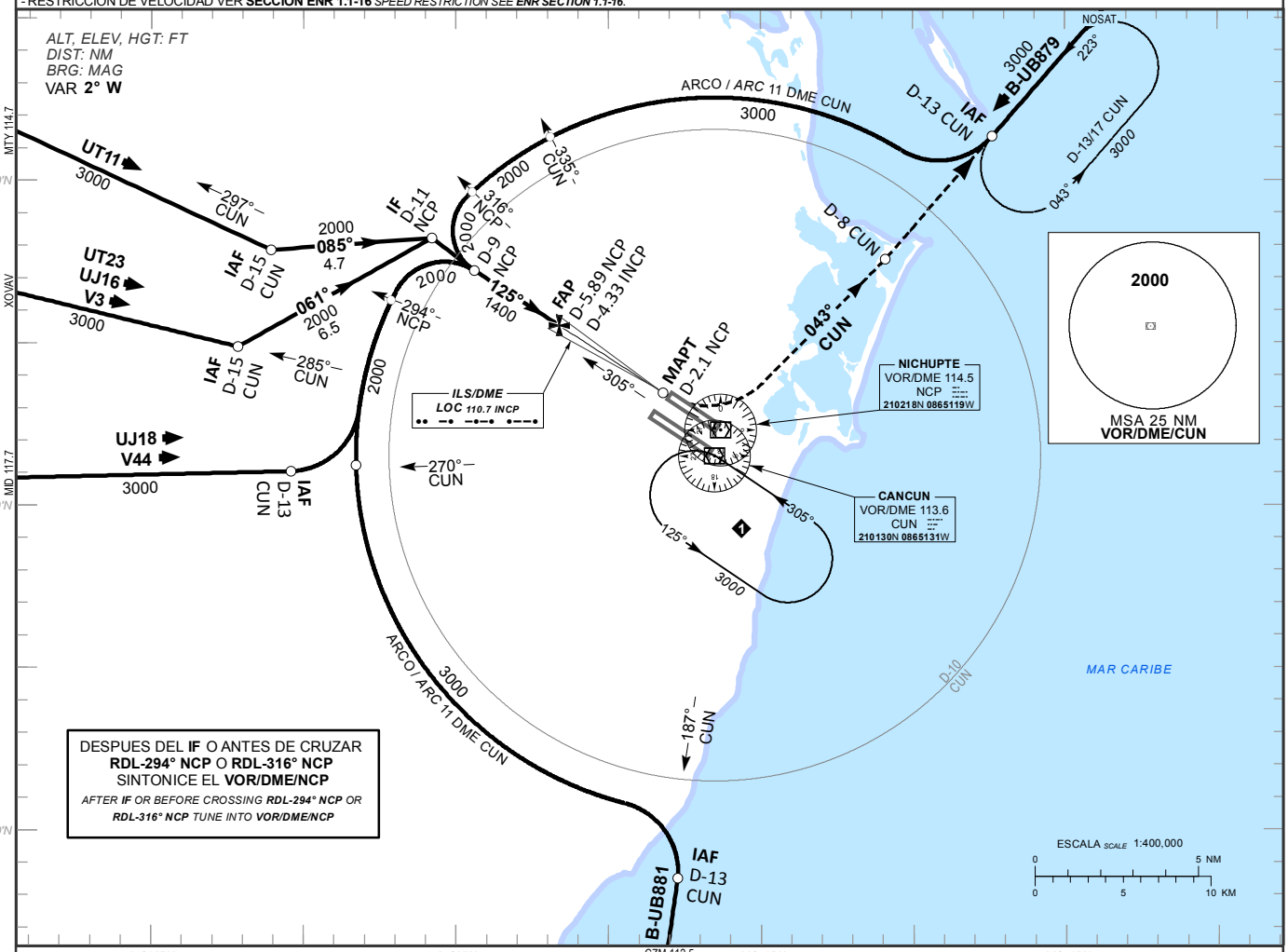
ILS Y OR LOC Y RWY 12L

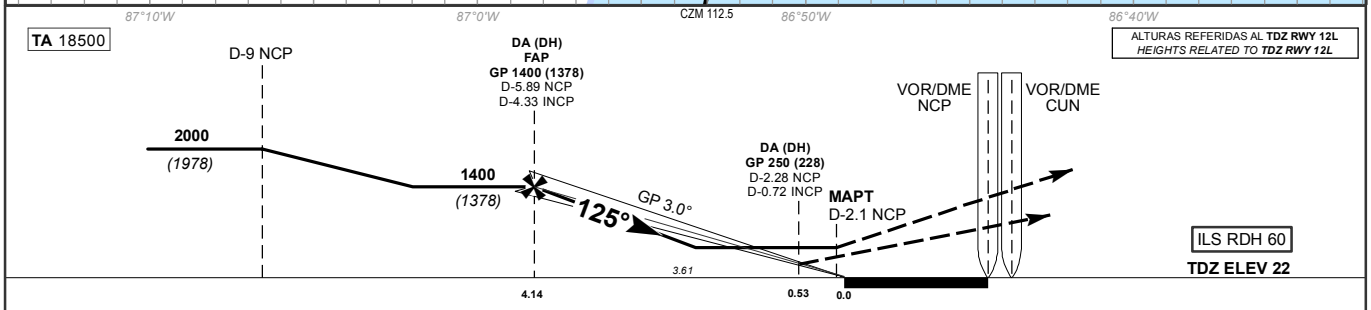
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA**, CONTINUE EN **RADIAL 043° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-8 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **3000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **LEFT** ON **CUN VOR R-043°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-8 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **3000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: - VOR/DME REQUERIDO *VOR/DME REQUIRED.*
- EN CASO DE FALLA DEL DME EN CUALQUIER PUNTO DEL PROCEDIMIENTO MANTENGA ULTIMA ALTITUD Y PROSIGA A LA ESTACION DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC *IN CASE OF DME FAILURE AT ANY POINT DURING THIS PROCEDURE MAINTAIN LAST ALTITUDE AND PROCEED TO THE STATION ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*
- DME/ILS UTILIZABLE UNICAMENTE PARA AERONAVES CON INSTRUMENTOS QUE PERMITAN OBTENER PRECISION DE 0.2 NM *ILS DME USABLE FOR AIRCRAFT WITH ACCURATE INSTRUMENT READING WITHIN 0.2 NM.*
- RESTRICCION DE VELOCIDAD VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION SEE **ENR SECTION 1.1-16**.*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAP-THR 4.14				5.2% (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	424	531	637	743	849	955	1061
MIN : SEC	3:06	2:29	2:04	1:46	1:33	1:23	1:15

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/INCP *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/INCP*	NM	4	3	2	1
	FT	1290 *(1268)*	980 *(958)*	660 *(638)*	340 *(318)*

CAT	CAT I COMPLETO / *FULL* DA (DH) **250** (228)	CAT I SIN ALS / *ALS OUT* DA (DH) **250** (228)	LOC COMPLETO / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (438)	LOC SIN ALS / *ALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (438)	CIRCULANDO *CIRCLING* CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R OCA (OCH) / MDA (MDH)
A	**1/2** (800 M)	**3/4** (1200 M)	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
B					
C			**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D			**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

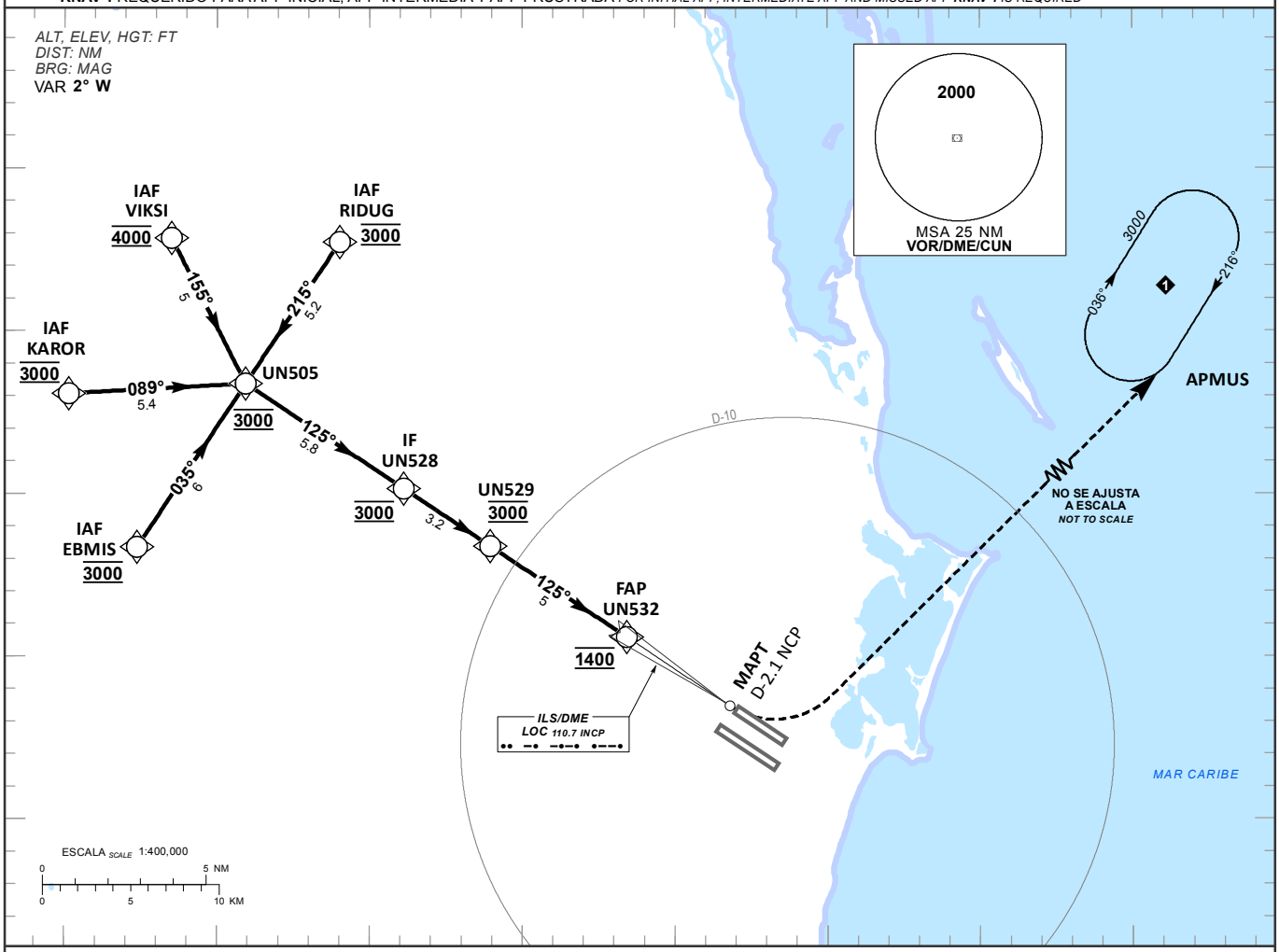
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

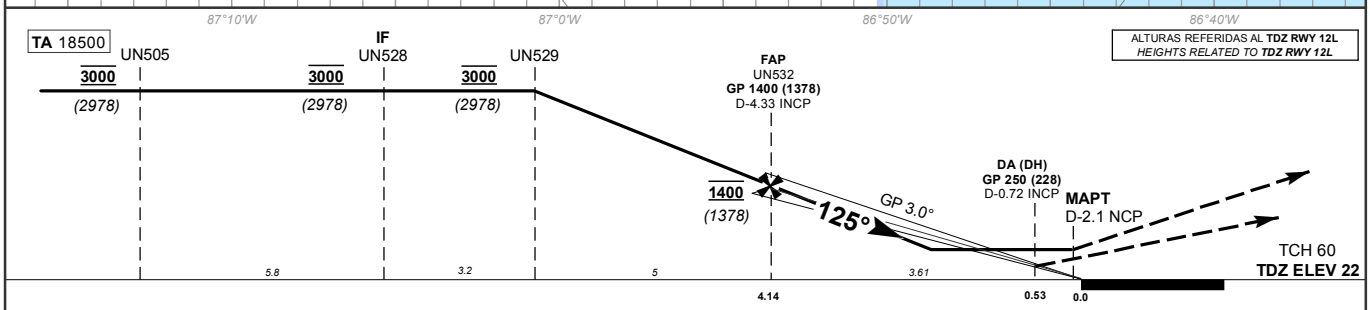
ILS X OR LOC X RWY 12L

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	AD ELEV 22 FT

APCH FRUSTRADA: VIRE A LA **IZQUIERDA** Y CONTINUE EN ASCENSO EN APROXIMACION FRUSTRADA HASTA **3000 FT** EN **APMUS** Y CONTINUE EN PATRON DE ESPERA.
MISSED APCH: *TURN **LEFT** AND CONTINUE CLIMBING ON THE MISSED APPROACH TO HOLDING PATTERN ON **APMUS** AT **3000 FT**.*

RMK: -DME REQUERIDO *DME REQUIRED*
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*
-**RNAV 1** REQUERIDO PARA APP INICIAL, APP INTERMEDIA Y APP FRUSTRADA *FOR INITIAL APP, INTERMEDIATE APP AND MISSED APP **RNAV 1** IS REQUIRED*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAP-THR **4.14**			**5.2%** (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	**424**	**530**	**636**	**742**	**848**	**954**	**1060**
MIN : SEC	**3:06**	**2:29**	**2:04**	**1:46**	**1:33**	**1:23**	**1:14**

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/INCP *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/INCP*					
NM	4.33	4	3	2	1
FT	1400 *(1378)*	1295 *(1273)*	977 *(955)*	659 *(637)*	341 *(319)*

CAT	CAT I COMPLETO / *FULL* DA (DH) **250** **(228)**	CAT I SIN ALS-F / *ALS-F OUT* DA (DH) **250** **(228)**	LOC COMPLETO / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** **(438)**	LOC SIN ALS-F / *ALS-F OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** **(438)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A	**1/2** (800 M)	**3/4** (1200 M)	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480** **(458)** - **1** (1600 M)
B					
C			**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580** **(558)** - **1 1/2** (2400 M)
D			**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580** **(558)** - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS ILS PISTA 12L

RUNWAY 12L ILS INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE CODING TABLE

IAF RIDUG

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	RIDUG	-	-	+2	-	-	@ 3000	-		RNAV 1
002	TF	UN505	-	215 (213.7)	+2	5.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-		RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-		RNAV 1
006	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 60	ILS
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF VIKSI

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	VIKSI	-	-	+2	-	-	@ 4000	-		RNAV 1
002	TF	UN505	-	155 (153.1)	+2	5	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-		RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-		RNAV 1
006	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 60	ILS
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF KAROR

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	KAROR	-	-	+2	-	-	@ 3000	-		RNAV 1
002	TF	UN505	-	089 (086.7)	+2	5.4	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-		RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-		RNAV 1
006	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 60	ILS
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF EBMIS

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	EBMIS	-	-	+2	-	-	@ 3000	-		RNAV 1
002	TF	UN505	-	035 (033.7)	+2	6	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-		RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-		RNAV 1
006	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 60	ILS
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS
CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	APMUS	216 (213.8)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
RIDUG	21°17'43.7"N 087°05'58.3"W
VIKSI	21°17'51.0"N 087°11'28.9"W
APMUS	21°21'32.0"N 086°30'40.8"W
UN505	21°13'22.6"N 087°09'03.4"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN528	21°10'09.1"N 087°03'52.5"W
UN529	21°08'23.1"N 087°01'02.5"W
UN532	21°05'35.4"N 086°56'34.1"W
KAROR	21°13'04.4"N 087°14'51.0"W
EBMIS	21°08'21.3"N 087°12'36.6"W

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

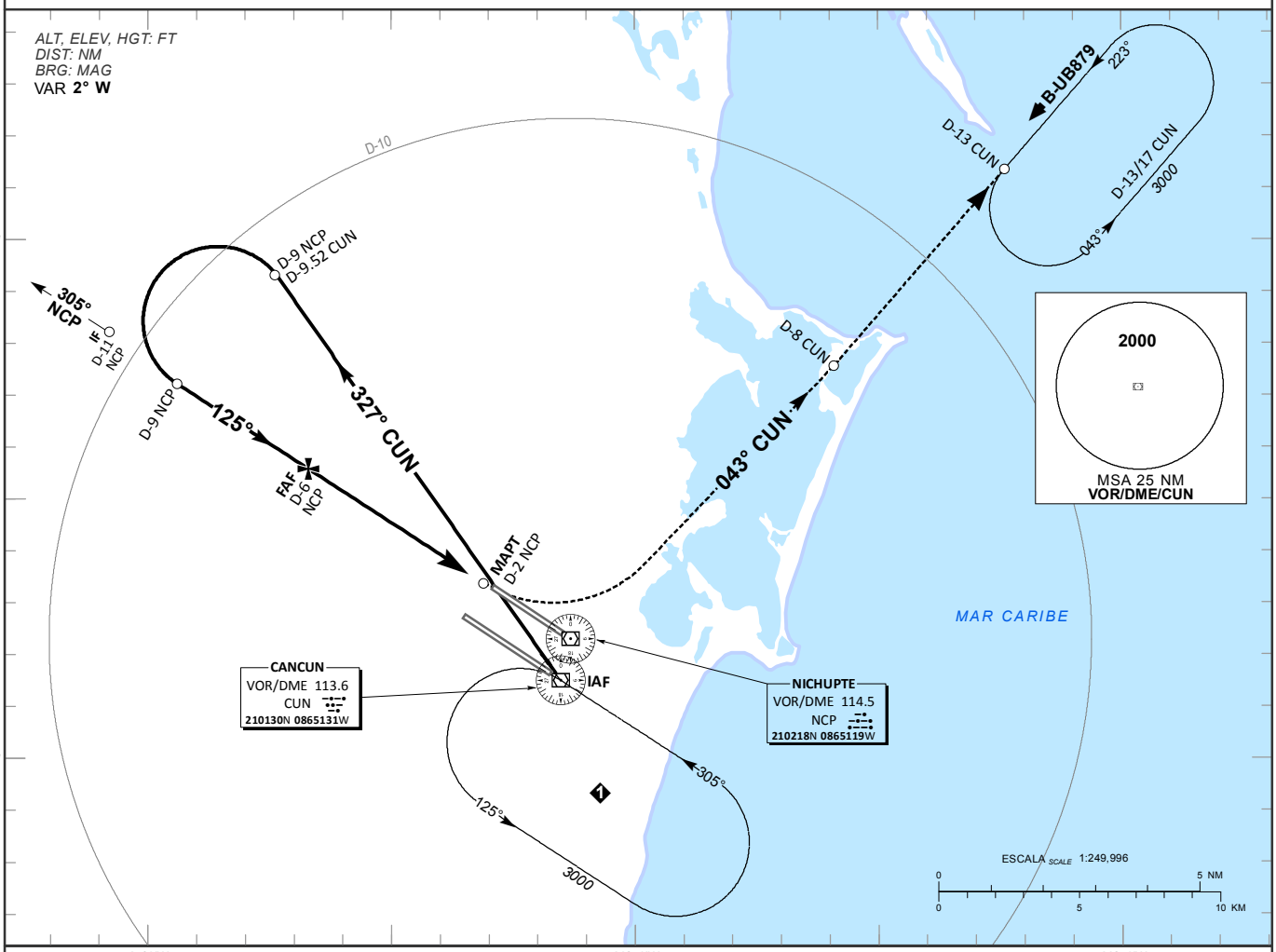
VOR Z RWY 12L

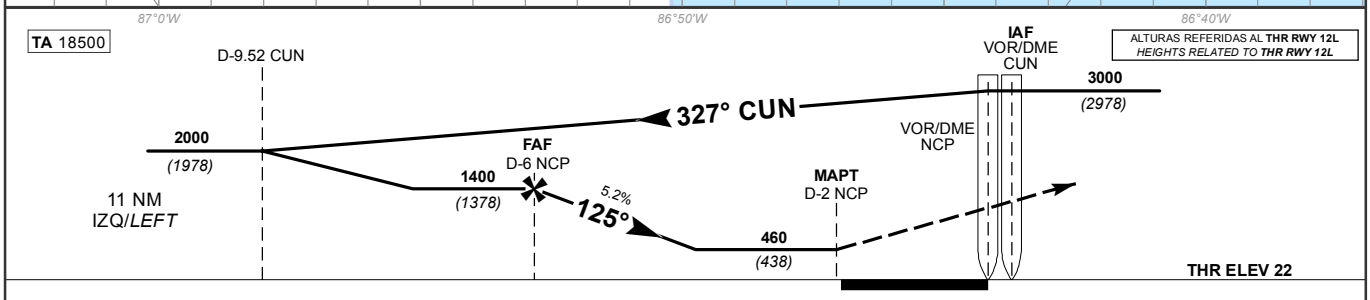
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA**, CONTINUE EN **RADIAL 043° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-8 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **3000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **LEFT** ON **CUN VOR R-043°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-8 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **3000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: -DME REQUERIDO *DME REQUIRED*
-RESTRICCION DE VELOCIDAD: VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION: SEE **ENR SECTION 1.1-16***





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-THR 4.24				5.2%			
GS (KTS)	80	100	120		140	160	180	200
FT / MIN	418	522	626		731	835	940	1044
MIN : SEC	3:00	2:24	2:00		1:43	1:30	1:20	1:12

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/NCP *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/NCP*	NM	6	5	4	3
	FT	1400 (1378)	1090 (1068)	770 (748)	460 (438)

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (438)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

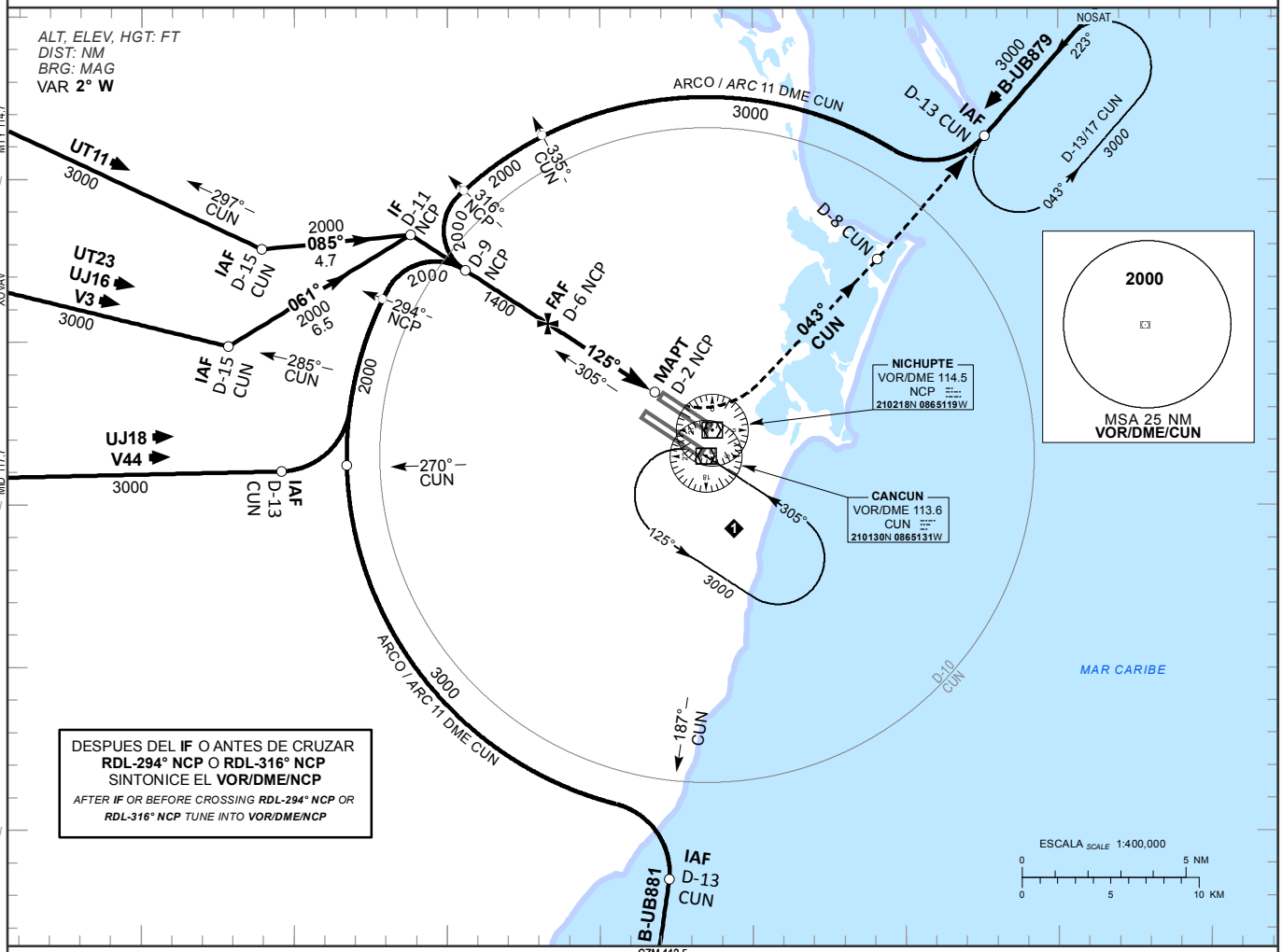
VOR Y RWY 12L

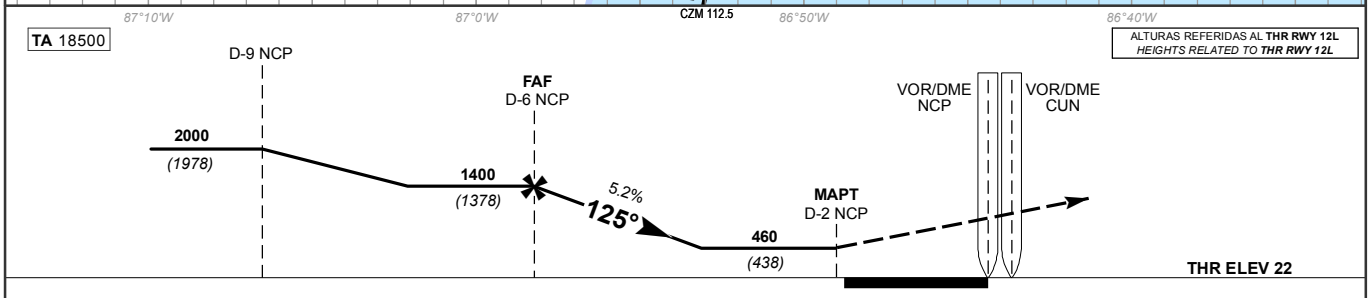
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA**, CONTINUE EN **RADIAL 043° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-8 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **3000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **LEFT** ON **CUN VOR R-043°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-8 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **3000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK:
- DME REQUERIDO *DME REQUIRED.*
- RESTRICCION DE VELOCIDAD VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION SEE **ENR SECTION 1.1-16**.*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-THR 4.24				5.2%			
GS (KTS)	80	100	120		140	160	180	200
FT / MIN	418	522	626		731	835	940	1044
MIN : SEC	3:00	2:24	2:00		1:43	1:30	1:20	1:12

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/NCP *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/NCP*	NM	6	5	4	3
	FT	1400 *(1378)*	1090 *(1068)*	770 *(748)*	460 *(438)*

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (438)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

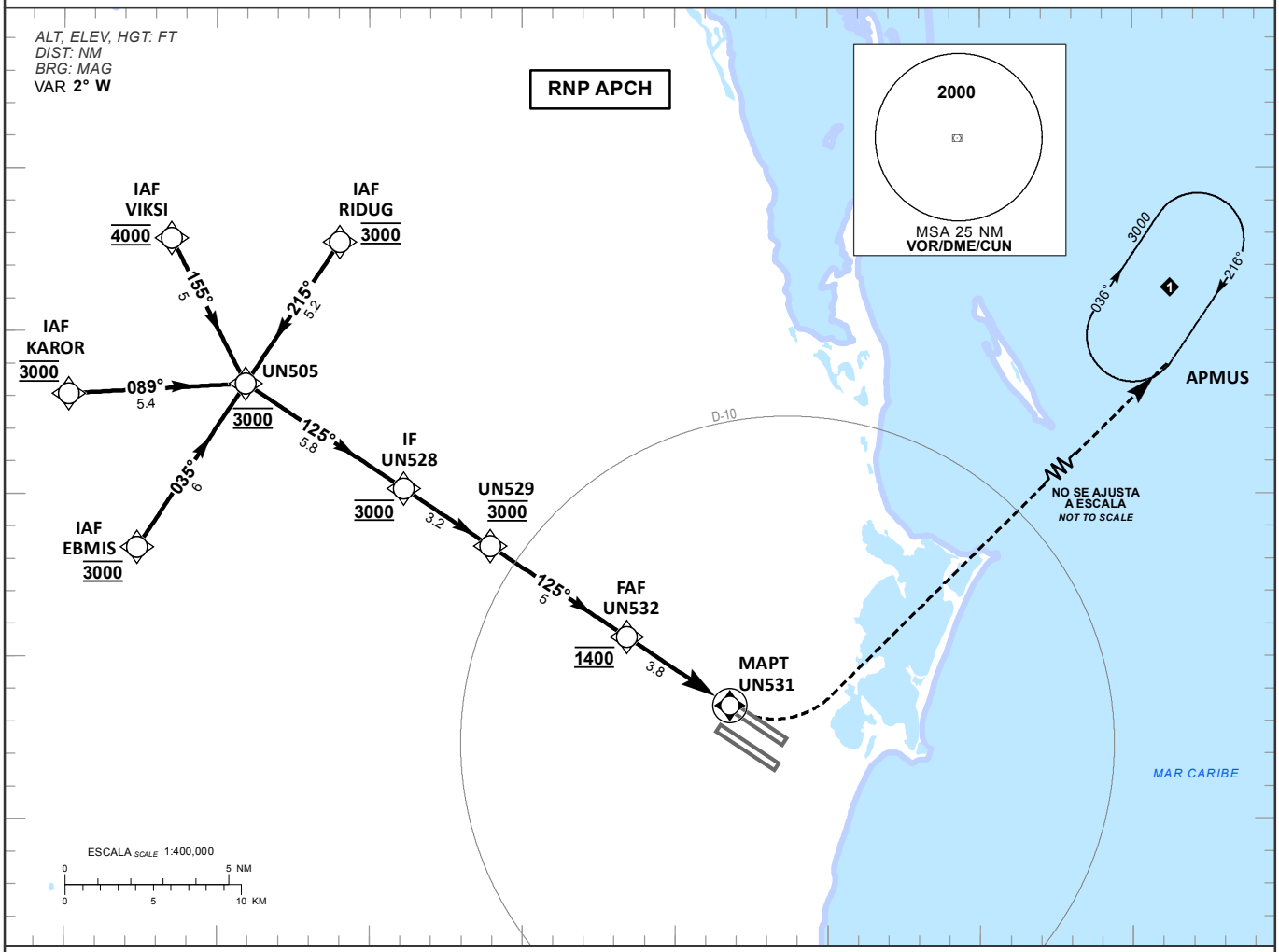
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

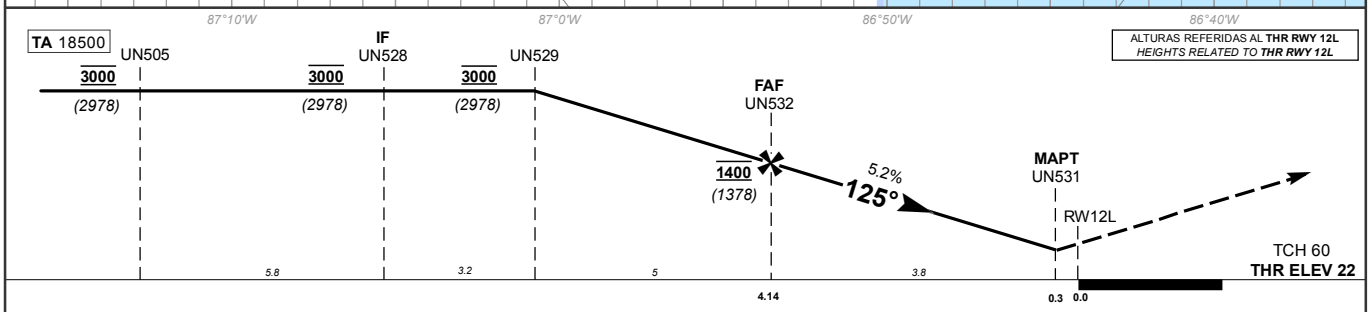
RNP RWY 12L

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: VIRE A LA **IZQUIERDA** Y CONTINUE EN ASCENSO EN APROXIMACION FRUSTRADA HASTA **3000 FT** EN **APMUS** Y CONTINUE EN PATRON DE ESPERA.
MISSED APCH: *TURN **LEFT** AND CONTINUE CLIMBING ON THE MISSED APPROACH TO HOLDING PATTERN ON **APMUS** AT **3000 FT**.*

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-MAPT 3.8			5.2%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	425	531	637	743	849	955	1061
MIN : SEC	2:51	2:17	1:54	1:38	1:26	1:16	1:08

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*					
NM	4	3	2	-
FT	1360 *(1338)*	1040 *(1018)*	720 *(698)*	-

CAT	LNAV SALS / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (438)**	LNAV SIN SALS / *SALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (438)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480 (458) - 1** (1600 M)
C	**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580 (558) - 1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580 (558) - 2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS RNP PISTA 12L

RUNWAY 12L RNP INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE CODING TABLE

IAF RIDUG

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	RIDUG	-	-	+2	-	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN505	-	215 (213.7)	+2	5.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-	-	RNAV 1
006	TF	UN531	Y	125 (123.5)	+2	3.8	-	-	-	-	RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF VIKSI

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	VIKSI	-	-	+2	-	-	@ 4000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN505	-	155 (153.1)	+2	5	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-	-	RNAV 1
006	TF	UN531	Y	125 (123.5)	+2	3.8	-	-	-	-	RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF KAROR

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	KAROR	-	-	+2	-	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN505	-	089 (086.7)	+2	5.4	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-	-	RNAV 1
006	TF	UN531	Y	125 (123.5)	+2	3.8	-	-	-	-	RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF EBMIS

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	EBMIS	-	-	+2	-	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN505	-	035 (033.7)	+2	6	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN528	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN529	-	125 (123.5)	+2	3.2	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN532	-	125 (123.5)	+2	5	-	@ 1400	-	-	RNAV 1
006	TF	UN531	Y	125 (123.5)	+2	3.8	-	-	-	-	RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS

CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	APMUS	216 (213.8)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
RIDUG	21°17'43.7"N 087°05'58.3"W
VIKSI	21°17'51.0"N 087°11'28.9"W
APMUS	21°21'32.0"N 086°30'40.8"W
UN505	21°13'22.6"N 087°09'03.4"W
RW12L	21°03'17.04"N 086°52'52.99"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN528	21°10'09.1"N 087°03'52.5"W
UN529	21°08'23.1"N 087°01'02.5"W
UN532	21°05'35.4"N 086°56'34.1"W
UN531	21°03'28.9"N 086°53'11.9"W
KAROR	21°13'04.4"N 087°14'51.0"W
EBMIS	21°08'21.3"N 087°12'36.6"W

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

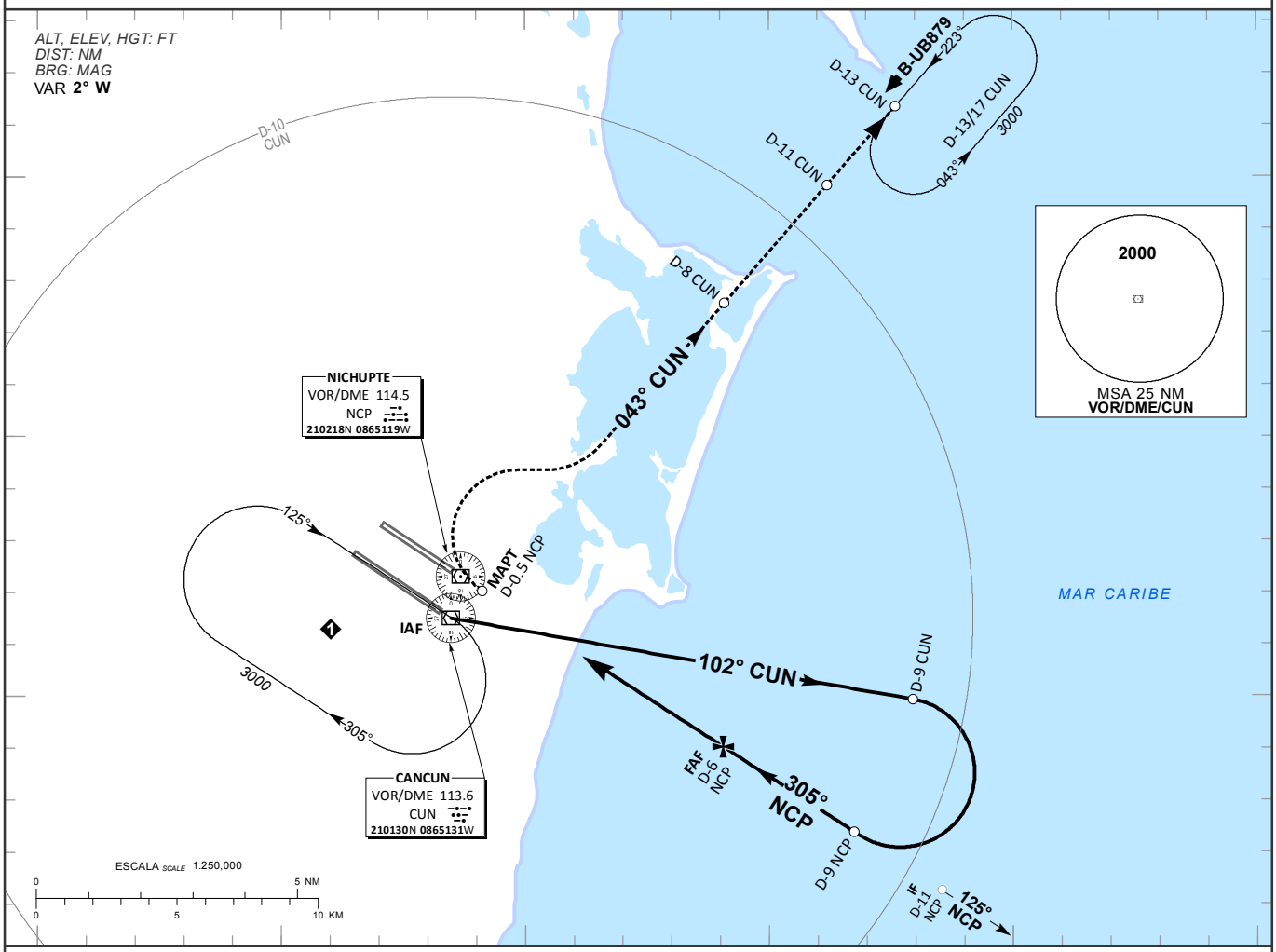
VOR Z RWY 30R

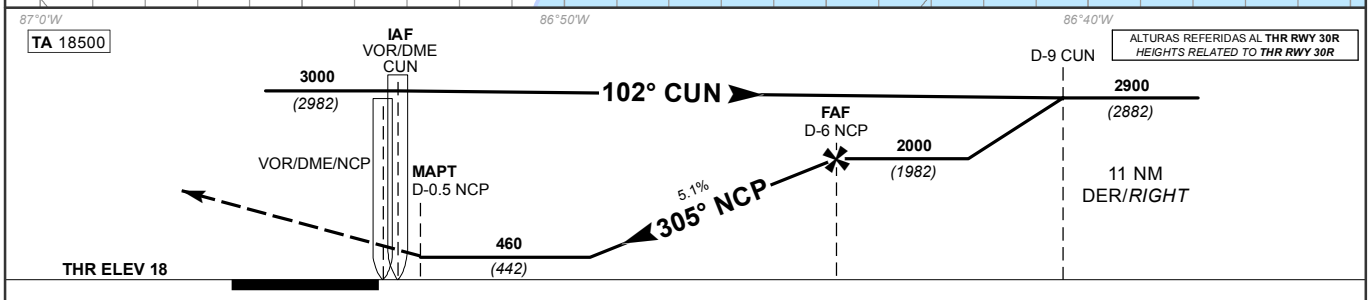
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA**, CONTINUE EN **RADIAL 043° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-8 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **3000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **RIGHT** ON **CUN VOR R-043°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-8 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **3000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: -DME REQUERIDO *DME REQUIRED*
-RESTRICCION DE VELOCIDAD: VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION: SEE **ENR SECTION 1.1-16***





GRADIENTE DE DESCENSO RATE OF DESCENT	FAF-THR 6.24			5.1%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	413	516	619	722	826	929	1032
MIN : SEC	4:08	3:18	2:45	2:21	2:04	1:50	1:39

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/CUN MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/CUN	NM	6	5	4	3	2
	FT	2000 (1982)	1690 (1672)	1380 (1362)	1070 (1052)	760 (742)

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (442)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

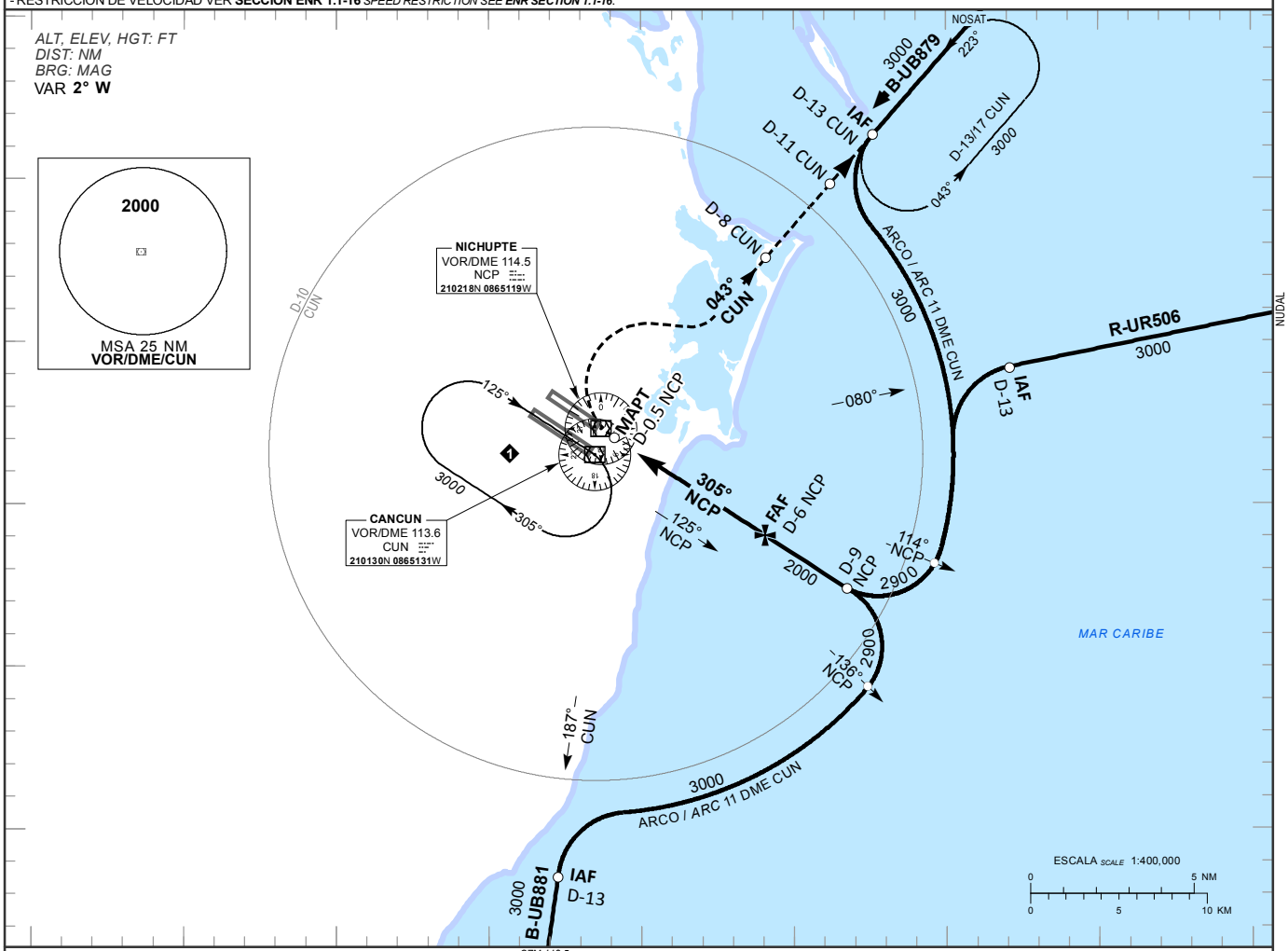
VOR Y RWY 30R

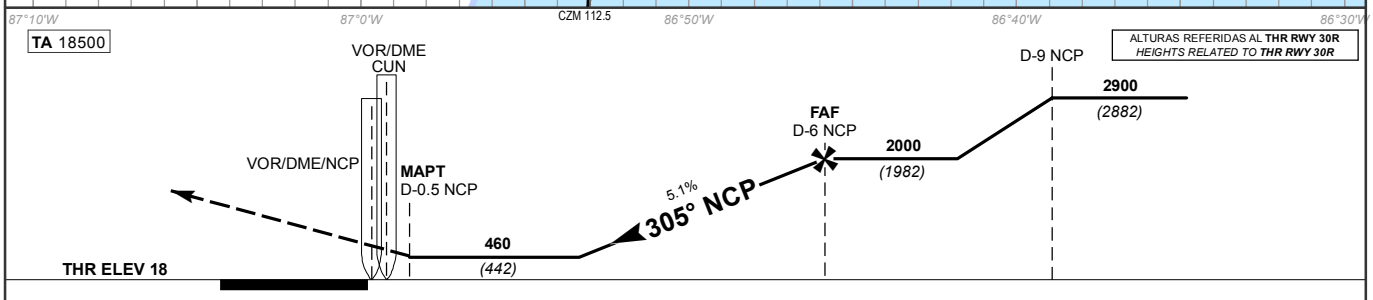
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA**, CONTINUE EN **RADIAL 043° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-8 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **3000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

MISSED APCH: *TURN **RIGHT** ON **CUN VOR R-043°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-8 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **3000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: - DME REQUERIDO *DME REQUIRED.*
- EN CASO DE FALLA DEL DME EN CUALQUIER PUNTO DEL PROCEDIMIENTO MANTENGA ULTIMA ALTITUD Y PROSIGA A LA ESTACION DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC *IN CASE OF DME FAILURE AT ANY POINT DURING THIS PROCEDURE MAINTAIN LAST ALTITUDE AND PROCEED TO THE STATION ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*
- RESTRICCION DE VELOCIDAD VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION SEE **ENR SECTION 1.1-16**.*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-THR 6.24			5.1%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	413	516	619	722	826	929	1032
MIN : SEC	4:08	3:18	2:45	2:21	2:04	1:50	1:39

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/CUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/CUN*	NM	6	5	4	3	2
	FT	2000 (1982)	1690 (1672)	1380 (1362)	1070 (1052)	760 (742)

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (442)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

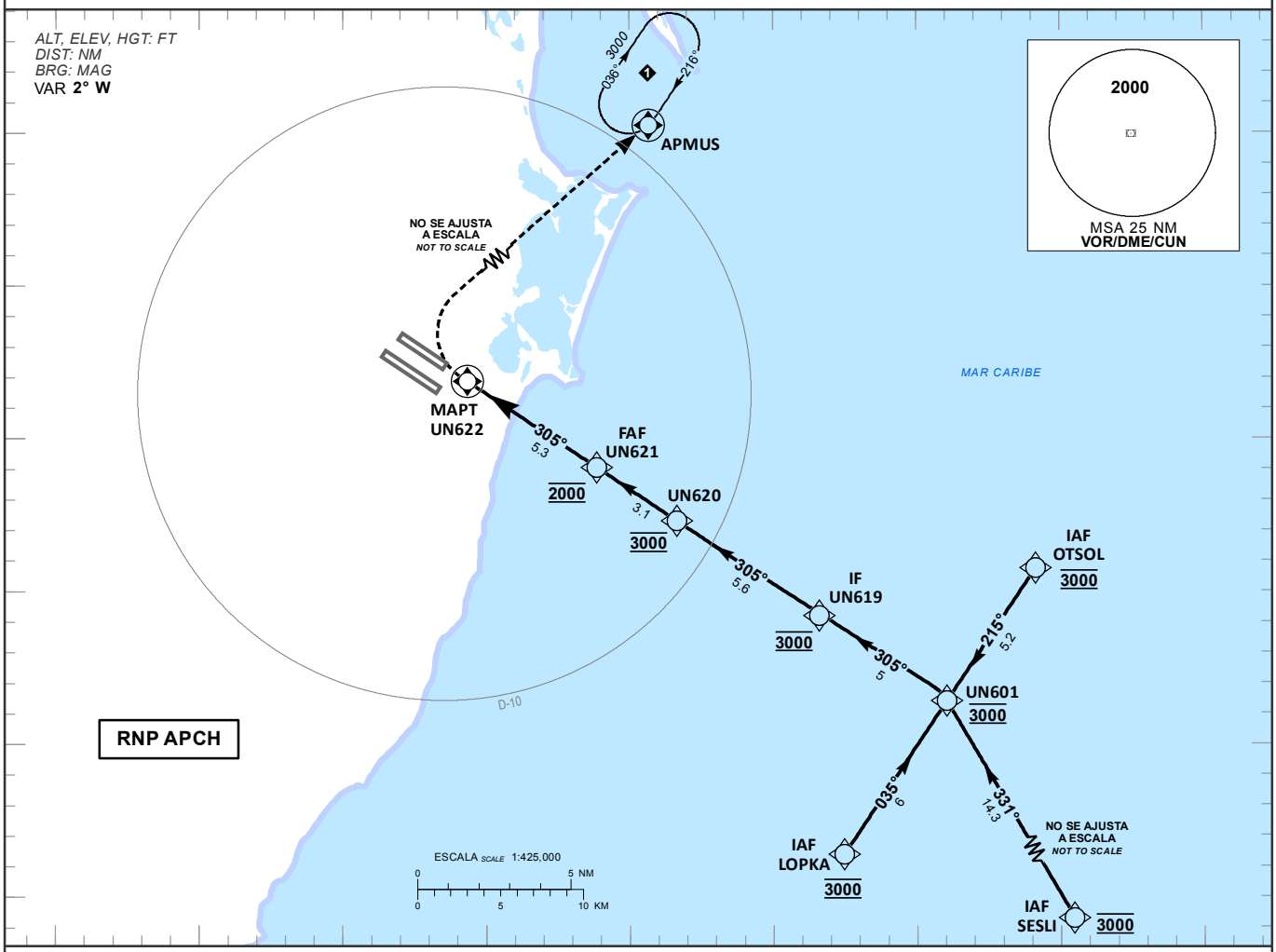
RNP RWY 30R

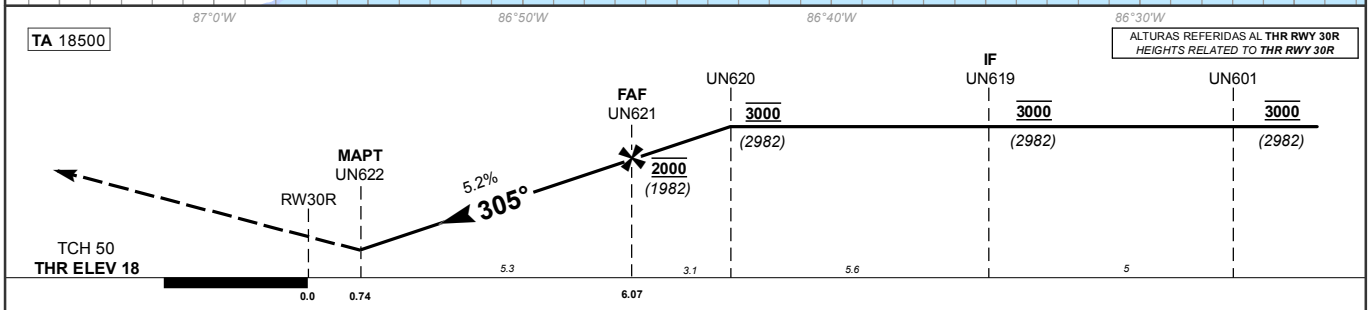
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: VIRE A LA **DERECHA** Y CONTINUE EN ASCENSO EN APROXIMACION FRUSTRADA HASTA **3000 FT** EN **APMUS** Y CONTINUE EN PATRON DE ESPERA.

MISSED APCH: *TURN **RIGHT** AND CONTINUE CLIMBING ON MISSED APPROACH TO HOLDING PATTERN ON **APMUS** AT **3000 FT**.*

RMK:
- -GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
- -RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-MAPT 5.3			5.2%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	425	531	637	743	849	955	1061
MIN : SEC	3:59	3:11	2:39	2:16	1:59	1:46	1:35

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*	NM	5	4	3	2
	FT	1660 *(1642)*	1340 *(1322)*	1020 (1002)	700 (682)

CAT	LNAV SALS / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (442)**	LNAV SIN SALS / *SALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (442)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "S" RWY 12L/30R** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480 (458) - 1** (1600 M)
C	**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580 (558) - 1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580 (558) - 2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS RNP PISTA 30R

RUNWAY 30R RNP INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE CODING TABLE

IAF OTSOL

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	OTSOL	-	-	+2	-	-	@ 3000	-		RNAV 1
002	TF	UN601	-	215 (213.7)	+2	5.2	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN619	-	305 (303.7)	+2	5	-	@ 3000	-		RNAV 1
004	TF	UN620	-	305 (303.7)	+2	5.6	-	@ 3000	-		RNAV 1
005	TF	UN621	-	305 (303.7)	+2	3.1	-	@ 2000	-		RNAV 1
006	TF	UN622	Y	305 (303.7)	+2	5.3	-	-	-		RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF SESLI

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	SESLI	-	-	+2	-	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN601	-	331 (329.5)	+2	14.3	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN619	-	305 (303.7)	+2	5	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN620	-	305 (303.7)	+2	5.6	-	@ 3000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN621	-	305 (303.7)	+2	3.1	-	@ 2000	-	-	RNAV 1
006	TF	UN622	Y	305 (303.7)	+2	5.3	-	-	-	-	RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF LOPKA

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	LOPKA	-	-	+2	-	-	@ 3000	-		RNAV 1
002	TF	UN601	-	035 (033.7)	+2	6	-	@ 3000	-		RNAV 1
003	TF	UN619	-	305 (303.7)	+2	5	-	@ 3000	-		RNAV 1
004	TF	UN620	-	305 (303.7)	+2	5.6	-	@ 3000	-		RNAV 1
005	TF	UN621	-	305 (303.7)	+2	3.1	-	@ 2000	-		RNAV 1
006	TF	UN622	Y	305 (303.7)	+2	5.3	-	-	-		RNP APCH
007	DF	APMUS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS

CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	APMUS	216 (213.8)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates	Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
OTSOL	20°55'45.4"N 086°30'52.0"W	UN620	20°57'18.8"N 086°43'21.2"W
APMUS	21°21'32.0"N 086°30'40.8"W	UN621	20°59'03.8"N 086°46'08.6"W
UN601	20°51'24.8"N 086°33'57.7"W	UN622	21°02'01.7"N 086°50'52.6"W
UN619	20°54'12.3"N 086°38'24.0"W	SESLI	20°39'01.3"N 086°26'12.4"W
LOPKA	20°46'23.6"N 086°37'32.1"W	RW30R	21°02'26.52"N 086°51'32.26"W

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

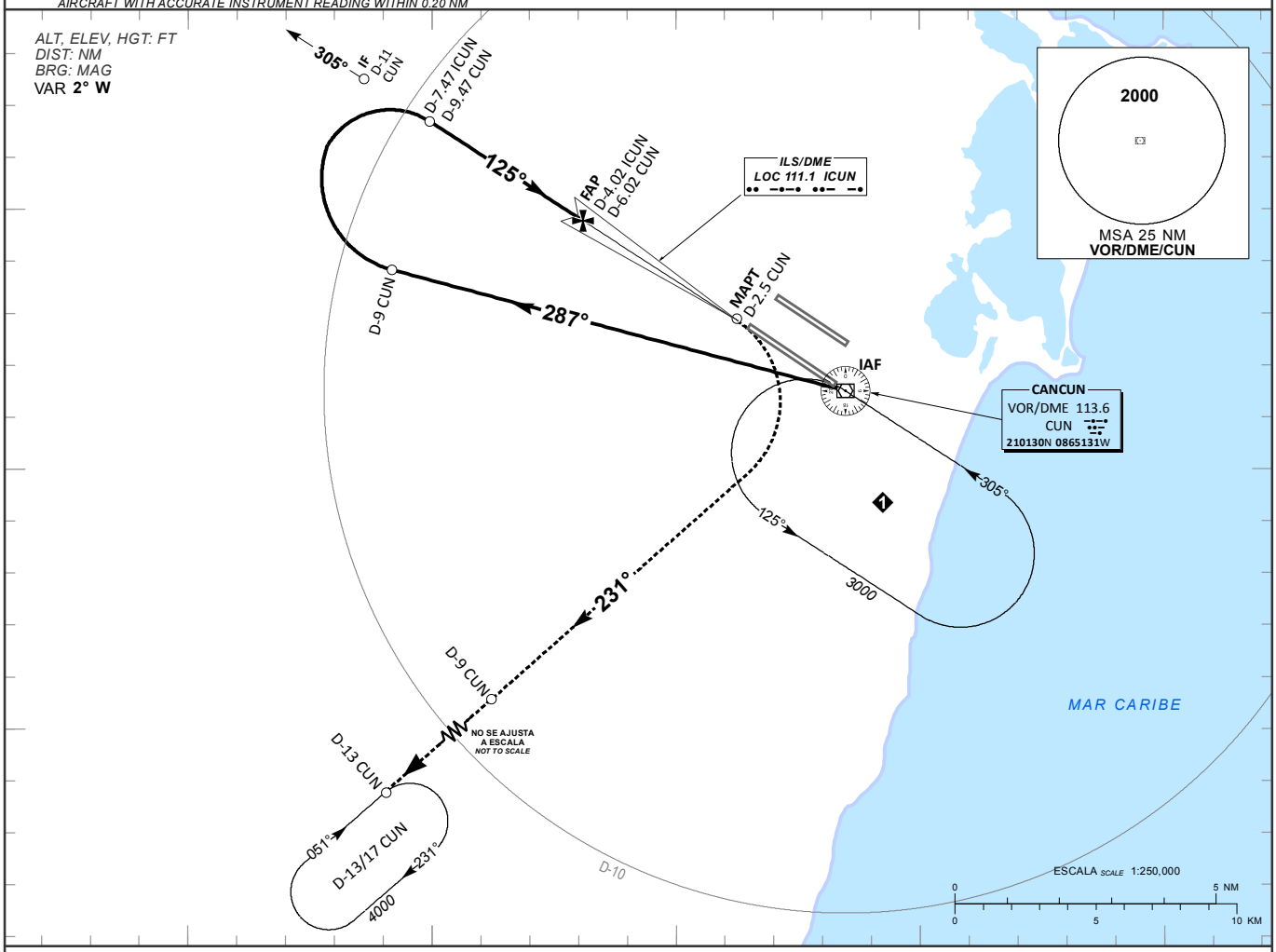
ILS Z OR LOC Z RWY 12R

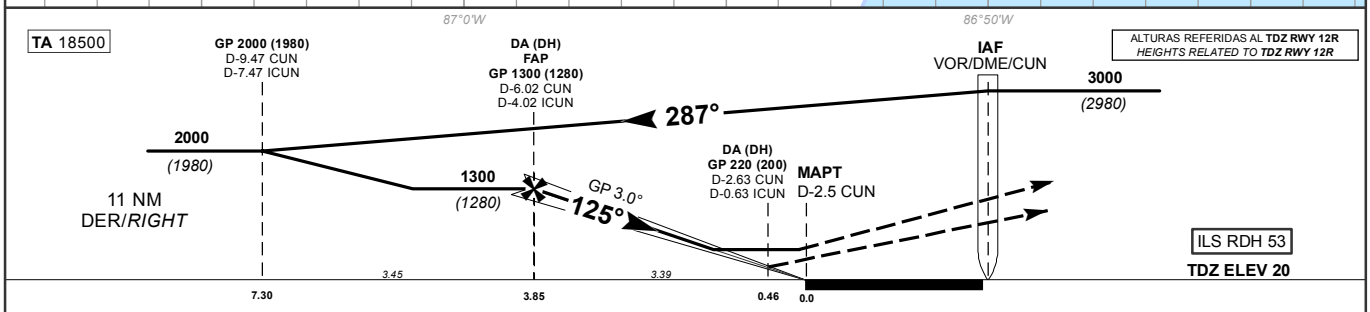
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA**, CONTINUE EN **RADIAL 231° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-9 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **4000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **RIGHT** ON **CUN VOR R-231°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-9 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **4000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: -VOR/DME REQUERIDO *VOR/DME REQUIRED*
-RESTRICCION DE VELOCIDAD: VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION: SEE **ENR SECTION 1.1-16***
-DME DEL ILS UTILIZABLE UNICAMENTE PARA AERONAVES CON INSTRUMENTOS QUE PERMITAN OBTENER PRECISION DE MULTIPLOS DE 0.20 NM *ILS/DME USABLE FOR AIRCRAFT WITH ACCURATE INSTRUMENT READING WITHIN 0.20 NM*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAP-THR 3.85			5.2% (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	425	531	637	744	850	956	1062
MIN : SEC	2:53	2:19	1:56	1:39	1:27	1:17	1:09

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/ICUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/ICUN*					
NM	4.02	3	2	1
FT	1300 *(1280)*	970 *(950)*	660 *(640)*	340 *(320)*

CAT	CAT I COMPLETO / *FULL* DA (DH) **220 (200)**	CAT I SIN ALS / *ALS OUT* DA (DH) **220 (200)**	LOC COMPLETO / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (440)**	LOC SIN ALS / *ALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (440)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A	**1/2** (800 M)	**3/4** (1200 M)	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480 (458) - 1** (1600 M)
B					
C			**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580 (558) - 1 1/2** (2400 M)
D			**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580 (558) - 2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

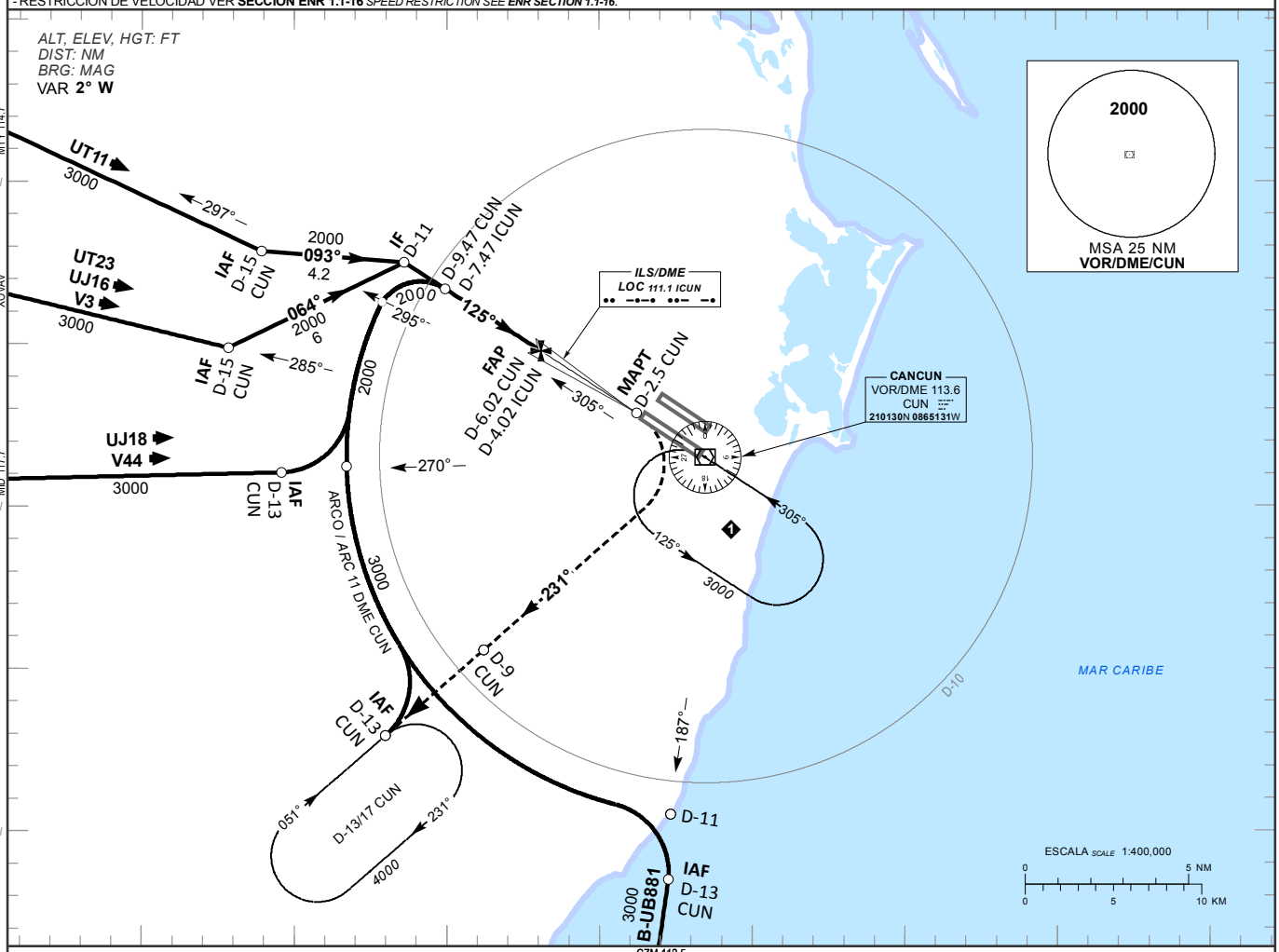
ILS Y OR LOC Y RWY 12R

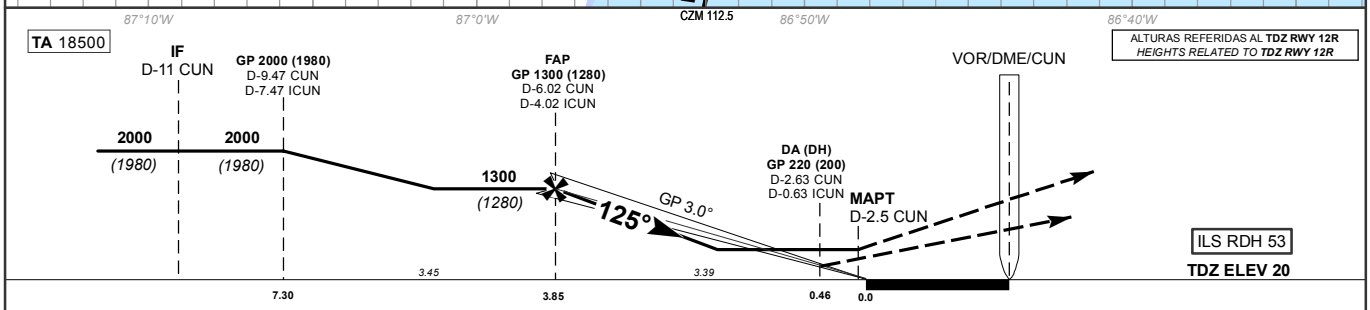
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA**, CONTINUE EN **RADIAL 231° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-9 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **4000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

MISSED APCH: *TURN **RIGHT** ON **CUN VOR R-231°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-9 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **4000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: - VOR/DME REQUERIDO *VOR/DME REQUIRED.*
- EN CASO DE FALLA DEL DME EN CUALQUIER PUNTO DEL PROCEDIMIENTO MANTENGA ULTIMA ALTITUD Y PROSIGA A LA ESTACION DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC *IN CASE OF DME FAILURE AT ANY POINT DURING THIS PROCEDURE MAINTAIN LAST ALTITUDE AND PROCEED TO THE STATION ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*
- DME/ILS UTILIZABLE UNICAMENTE PARA AERONAVES CON INSTRUMENTOS QUE PERMITAN OBTENER PRECISION DE 0.2 NM *ILS DME USABLE FOR AIRCRAFT WITH ACCURATE INSTRUMENT READING WITHIN 0.2 NM.*
- RESTRICCION DE VELOCIDAD VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION SEE **ENR SECTION 1.1-16**.*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAP-THR 3.85				5.2% (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	425	531	637	744	850	956	1062
MIN : SEC	2:53	2:19	1:56	1:39	1:27	1:17	1:09

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/ICUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/ICUN*					
NM	4.02	3	2	1
FT	1300 (1280)	970 (950)	660 (640)	340 (320)

CAT	CAT I COMPLETO / *FULL* DA (DH) 220 (200)	CAT I SIN ALS / *ALS OUT* DA (DH) 220 (200)	LOC COMPLETO / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) 460 (440)	LOC SIN ALS / *ALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) 460 (440)	CIRCULANDO *CIRCLING* CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L OCA (OCH) / MDA (MDH)
A	1/2 (800 M)	3/4 (1200 M)	3/4 (1200 M)	1 (1600 M)	480 (458) - 1 (1600 M)
B					
C			1 (1600 M)	1 1/4 (2000 M)	580 (558) - 1 1/2 (2400 M)
D			1 1/4 (2000 M)	1 1/2 (2400 M)	580 (558) - 2 (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

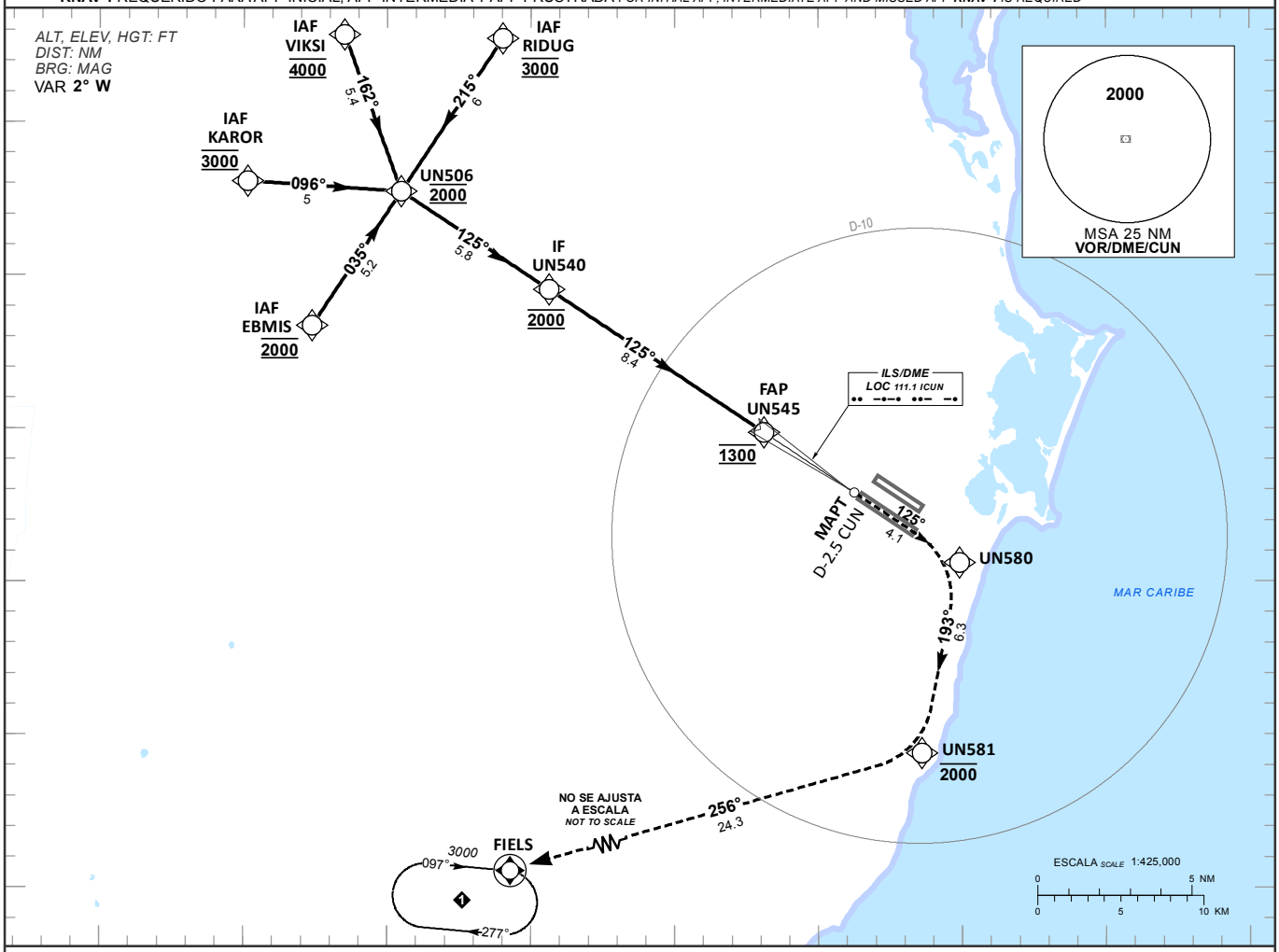
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

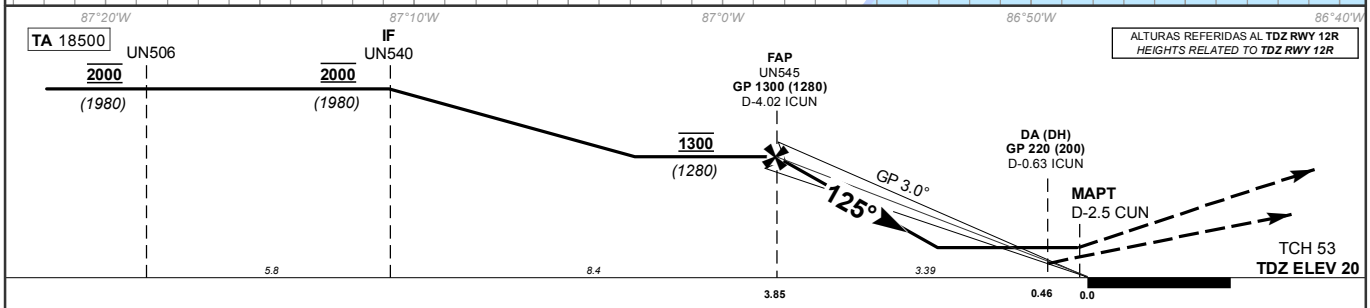
ILS X OR LOC X RWY 12R

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: ASCIENDA EN CURSO **125°** HASTA **UN580** Y PROSIGA EN APROXIMACION FRUSTRADA HASTA **3000 FT** EN **FIELS** Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
MISSED APCH: *CLIMB ON COURSE **125°** TO **UN580** AND PROCEED IN MISSED APPROACH TO **3000 FT** AT **FIELS** AND CONTINUE ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*

RMK: -DME REQUERIDO *DME REQUIRED*
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*
-**RNAV 1** REQUERIDO PARA APP INICIAL, APP INTERMEDIA Y APP FRUSTRADA *FOR INITIAL APP, INTERMEDIATE APP AND MISSED APP **RNAV 1** IS REQUIRED*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAP-THR 3.85			5.2% (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	424	530	636	742	848	954	1060
MIN : SEC	2:53	2:18	1:55	1:39	1:26	1:17	1:09

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/ICUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/ICUN*					
NM	4.02	3	2	1
FT	1300 (1280)	976 (956)	658 (638)	340 (320)

CAT	CAT I COMPLETO / *FULL* DA (DH) **220** **(200)**	CAT I SIN ALS-F / *ALS-F OUT* DA (DH) **220** **(200)**	LOC COMPLETO / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** **(440)**	LOC SIN ALS-F / *ALS-F OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** **(440)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A	**1/2** (800 M)	**3/4** (1200 M)	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480** **(458)** - **1** (1600 M)
B					
C			**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580** **(558)** - **1 1/2** (2400 M)
D			**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580** **(558)** - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS ILS PISTA 12R

RUNWAY 12R ILS INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE CODING TABLE

IAF EBMIS

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	EBMIS	-	-	+2	-	-	@2000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	035 (033.7)	+2	5.2	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 53	ILS
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF KAROR

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	KAROR	-	-	+2	-	-	@3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	096 (093.8)	+2	5	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 53	ILS
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF RIDUG

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	RIDUG	-	-	+2	-	-	@3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	215 (213.7)	+2	6	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 53	ILS
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF VIKSI

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	VIKSI	-	-	+2	-	-	@4000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	162 (160.1)	+2	5.4	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	-	-	-	125 (123.5)	+2	-	-	-	-	3° / 53	ILS
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS
CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	FIELS	097 (095.5)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
EBMIS	21°08'21.3"N 087°12'36.6"W
KAROR	21°13'04.4"N 087°14'51.0"W
FIELS	20°47'43.7"N 087°16'22.2"W
UN506	21°12'44.1"N 087°09'30.6"W
UN540	21°09'31.9"N 087°04'21.8"W
UN545	21°04'51.9"N 086°56'53.4"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
RIDUG	21°17'43.7"N 087°05'58.3"W
VIKSI	21°17'51.0"N 087°11'28.9"W
UN580	21°00'36.6"N 086°50'05.4"W
UN581	20°54'23.3"N 086°51'24.0"W

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

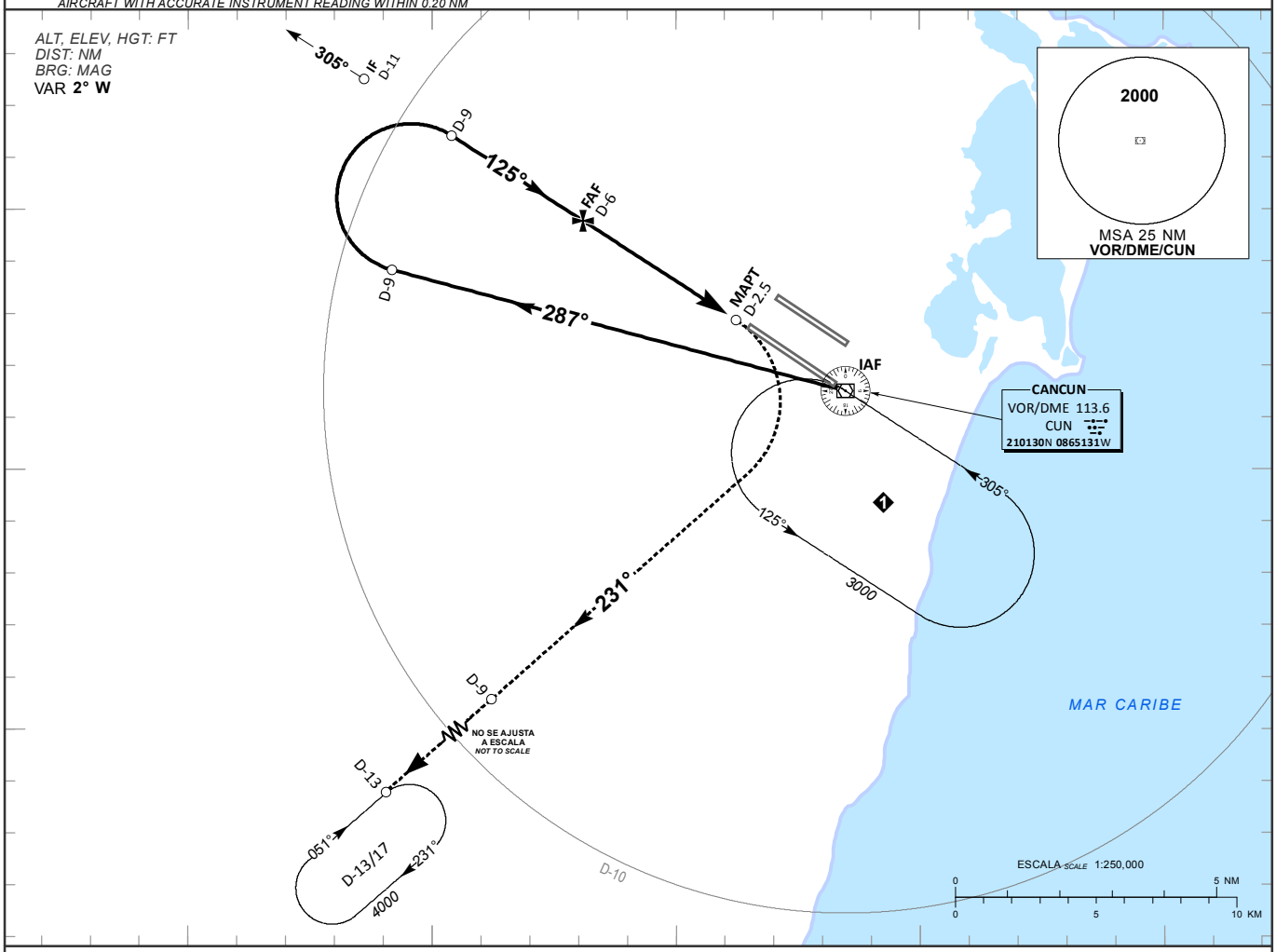
VOR Z RWY 12R

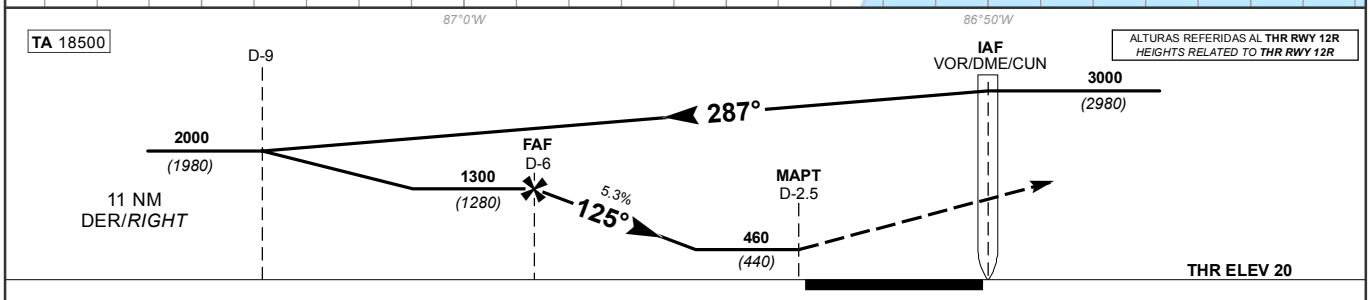
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA**, CONTINUE EN **RADIAL 231° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-9 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **4000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **RIGHT** ON **CUN VOR R-231°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-9 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **4000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: -DME REQUERIDO *DME REQUIRED*
-RESTRICCION DE VELOCIDAD: VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION: SEE **ENR SECTION 1.1-16***
-DME DEL ILS UTILIZABLE UNICAMENTE PARA AERONAVES CON INSTRUMENTOS QUE PERMITAN OBTENER PRECISION DE MULTIPLOS DE 0.20 NM *ILS/DME USABLE FOR AIRCRAFT WITH ACCURATE INSTRUMENT READING WITHIN 0.20 NM*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-THR 3.82				5.3% (3.0°)			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	429	537	644	751	859	966	1073
MIN : SEC	2:37	2:06	1:45	1:30	1:19	1:10	1:03

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/CUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/CUN*					
NM	6	5	4	-	-
FT	1300 (1280)	980 (960)	660 (640)	-	-

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (440)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

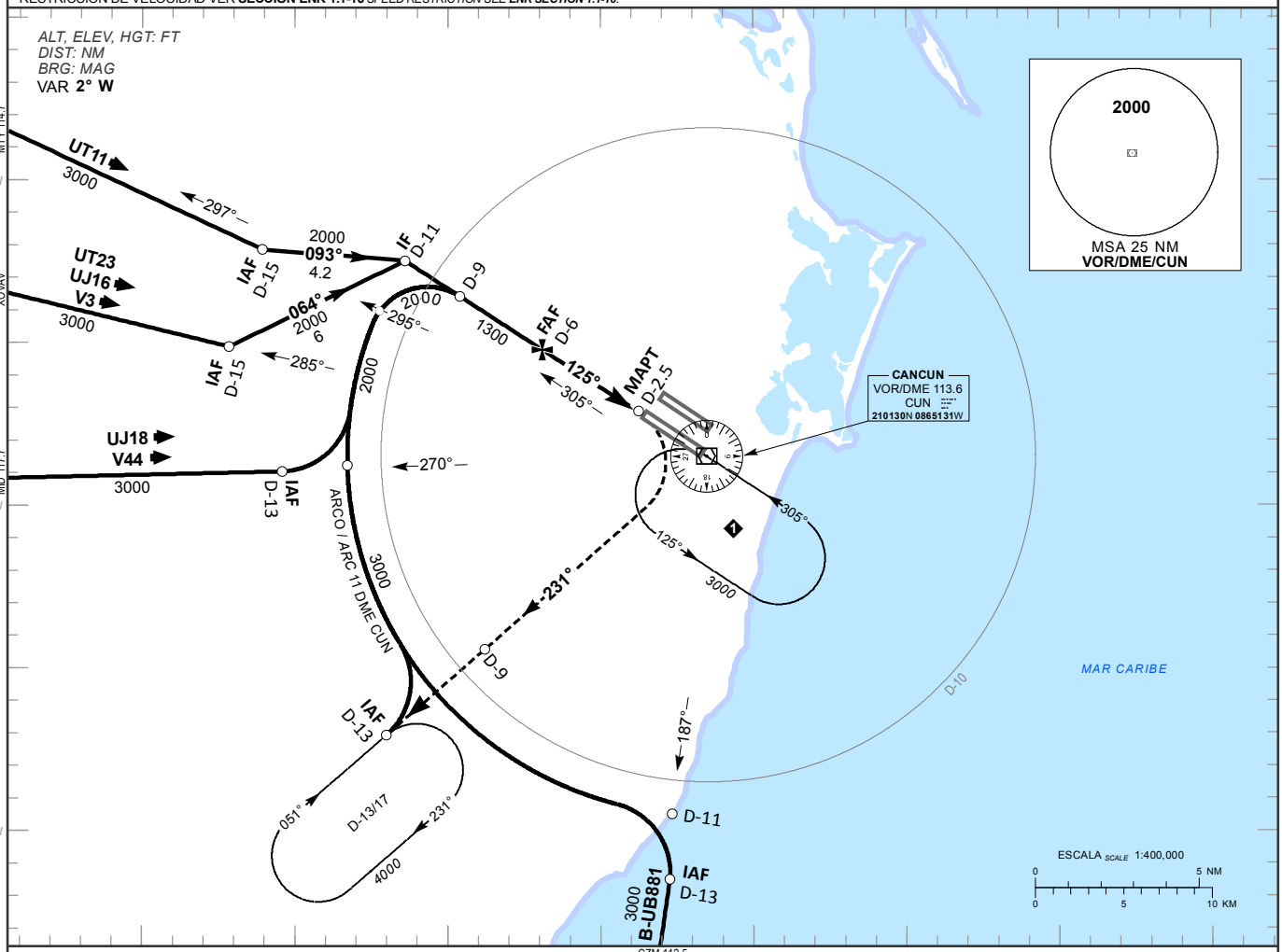
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

VOR Y RWY 12R

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

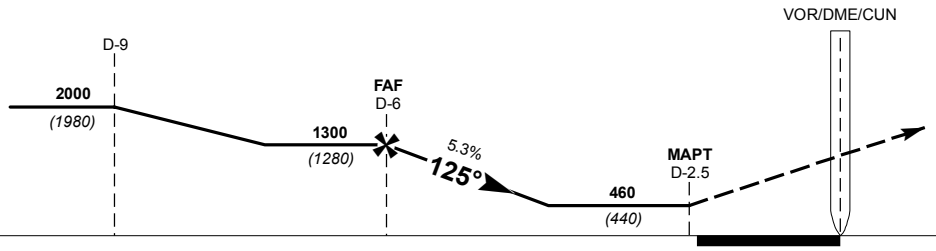
APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA**, CONTINUE EN **RADIAL 231° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-9 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **4000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
MISSED APCH: *TURN **RIGHT** ON **CUN VOR R-231°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-9 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **4000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: - DME REQUERIDO *DME REQUIRED.*
- EN CASO DE FALLA DEL DME EN CUALQUIER PUNTO DEL PROCEDIMIENTO MANTENGA ULTIMA ALTITUD Y PROSIGA A LA ESTACION DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC *IN CASE OF DME FAILURE AT ANY POINT DURING THIS PROCEDURE MAINTAIN LAST ALTITUDE AND PROCEED TO THE STATION ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*
- RESTRICCION DE VELOCIDAD VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION SEE **ENR SECTION 1.1-16**.*



TA 18500

ALTURAS REFERIDAS AL **THR RWY 12R**
*HEIGHTS RELATED TO **THR RWY 12R***



GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-THR 3.82			5.3%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	429	537	644	751	859	966	1073
MIN : SEC	2:37	2:06	1:45	1:30	1:19	1:10	1:03

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/CUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/CUN*					
NM	6	5	4	-
FT	1300 (1280)	980 (960)	660 (640)	-

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (440)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

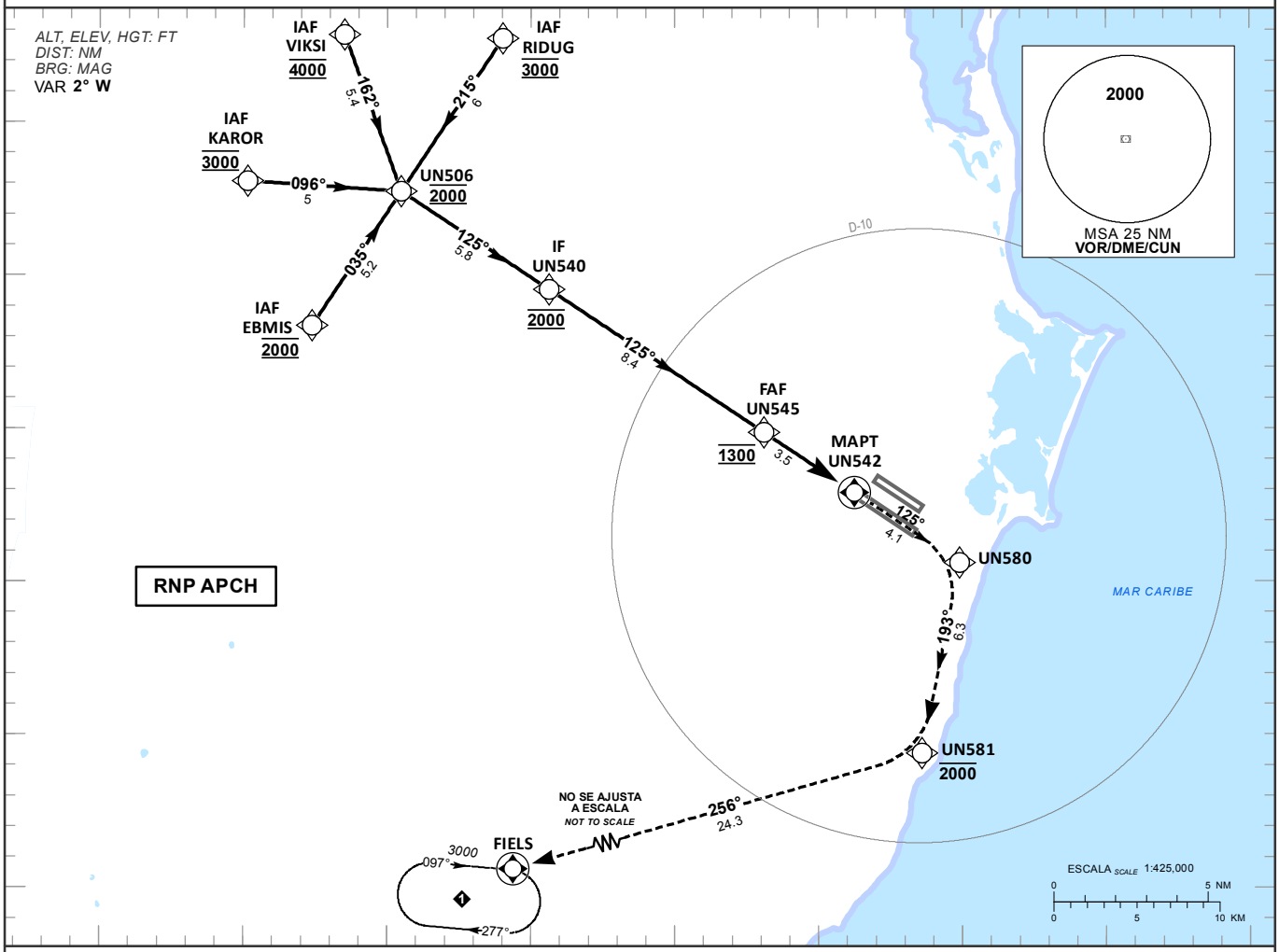
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

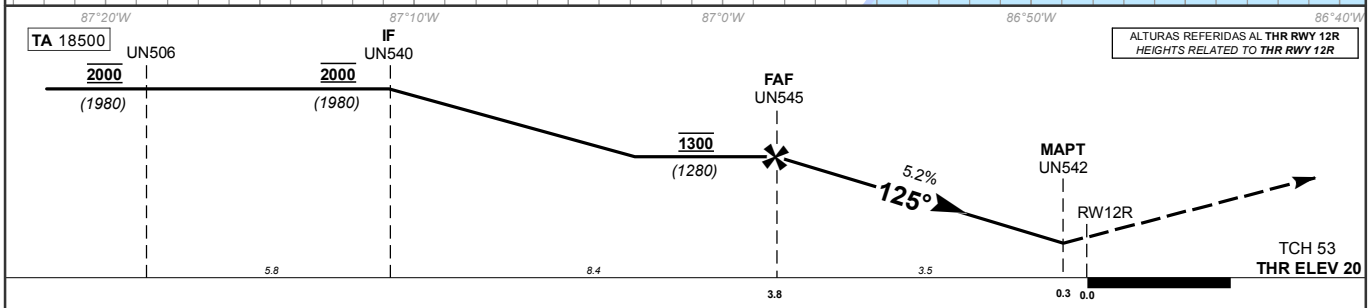
RNP RWY 12R

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: ASCIENDA EN CURSO **125°** HASTA **UN580** Y PROSIGA EN APROXIMACION FRUSTRADA HASTA **3000 FT** EN **FIELS** Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
MISSED APCH: *CLIMB ON COURSE **125°** TO **UN580** AND PROCEED IN MISSED APPROACH TO **3000 FT** AT **FIELS** AND CONTINUE ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-MAPT 3.5				5.2%			
GS (KTS)	80	100	120		140	160	180	200
FT / MIN	426	531	637		743	849	955	1061
MIN : SEC	2:38	2:07	1:46		1:31	1:19	1:10	1:03

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*					
NM	3	2	-	-
FT	1030 *(1010)*	710 *(690)*	-	-

CAT	LNAV SALS / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (440)**	LNAV SIN SALS / *SALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (440)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480 (458) - 1** (1600 M)
C	**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580 (558) - 1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580 (558) - 2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS RNP PISTA 12R

RUNWAY 12R RNP INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE CODING TABLE

IAF EBMIS

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	EBMIS	-	-	+2	-	-	@2000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	035 (033.7)	+2	5.2	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	TF	UN542	Y	125 (123.5)	+2	3.5	-	-	-	-	RNP APCH
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF KAROR

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	KAROR	-	-	+2	-	-	@3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	096 (093.8)	+2	5	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	TF	UN542	Y	125 (123.5)	+2	3.5	-	-	-	-	RNP APCH
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF RIDUG

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	RIDUG	-	-	+2	-	-	@3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	215 (213.7)	+2	6	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	TF	UN542	Y	125 (123.5)	+2	3.5	-	-	-	-	RNP APCH
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF VIKSI

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	VIKSI	-	-	+2	-	-	@4000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN506	-	162 (160.1)	+2	5.4	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN540	-	125 (123.5)	+2	5.8	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN545	-	125 (123.5)	+2	8.4	-	@1300	-	-	RNAV 1
005	TF	UN542	Y	125 (123.5)	+2	3.5	-	-	-	-	RNP APCH
006	TF	UN580	-	125 (123.5)	+2	4.1	-	-	-	-	RNAV 1
007	TF	UN581	-	193 (191.3)	+2	6.3	-	-2000	-	-	RNAV 1
008	TF	FIELS	Y	256 (254.1)	+2	24.3	-	3000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS
CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	FIELS	097 (095.5)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO
WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
EBMIS	21°08'21.3"N 087°12'36.6"W
KAROR	21°13'04.4"N 087°14'51.0"W
FIELS	20°47'43.7"N 087°16'22.2"W
UN506	21°12'44.1"N 087°09'30.6"W
VIKSI	21°17'51.0"N 087°11'28.9"W
UN540	21°09'31.9"N 087°04'21.8"W
UN545	21°04'51.9"N 086°56'53.4"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN542	21°02'54.3"N 086°53'45.4"W
RIDUG	21°17'43.7"N 087°05'58.3"W
RW12R	21°02'43.22"N 086°53'27.66"W
UN580	21°00'36.6"N 086°50'05.4"W
UN581	20°54'23.3"N 086°51'24.0"W

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

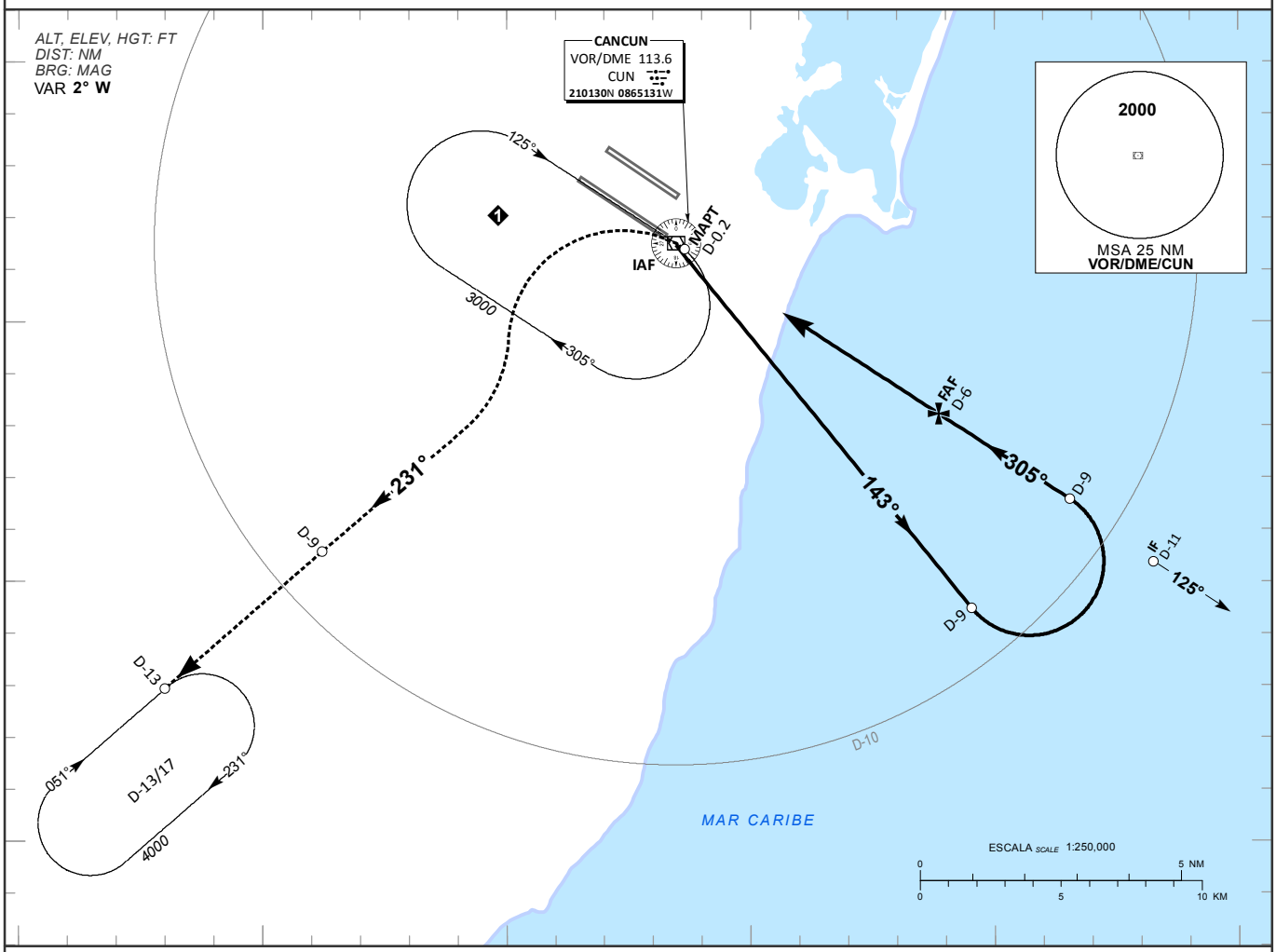
VOR Z RWY 30L

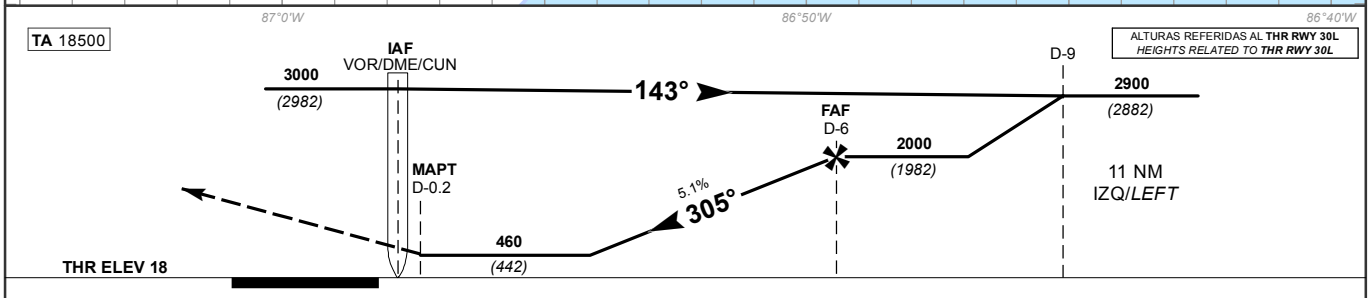
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	AD ELEV 22 FT

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA**, CONTINUE EN **RADIAL 231° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-9 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **4000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

***MISSED APCH:** TURN **LEFT** ON **CUN VOR R-231°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-9 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **4000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: -DME REQUERIDO *DME REQUIRED*
-RESTRICCION DE VELOCIDAD: VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION: SEE **ENR SECTION 1.1-16***





GRADIENTE DE DESCENSO RATE OF DESCENT	FAF-THR 6.28				5.1%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	410	513	615	718	820	923	1025
MIN : SEC	4:21	3:29	2:54	2:29	2:10	1:56	1:44

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/CUN MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/CUN					
NM	6	5	4	3	2
FT	2000 (1982)	1690 (1672)	1380 (1362)	1080 (1062)	770 (752)

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (442)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

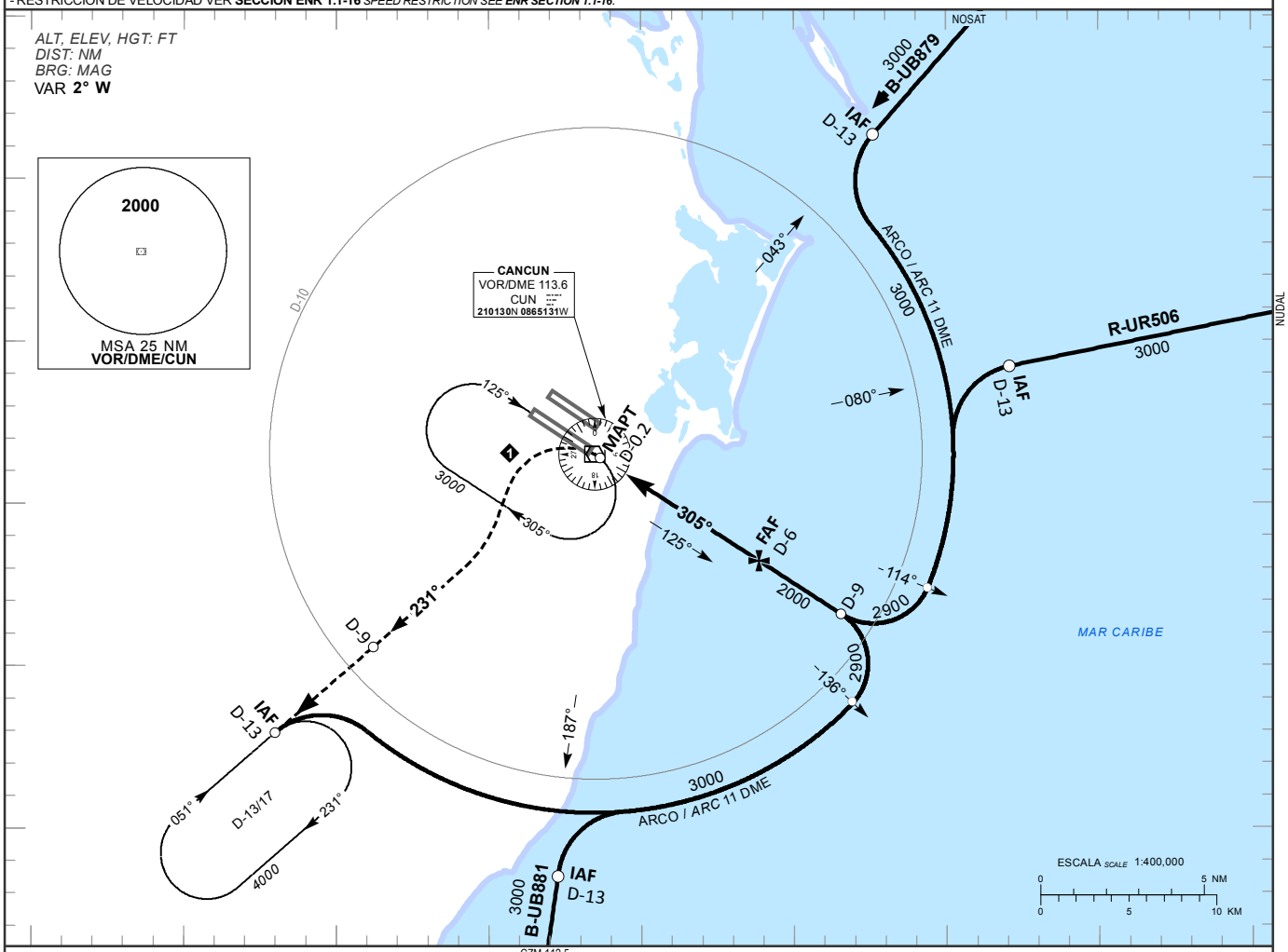
VOR Y RWY 30L

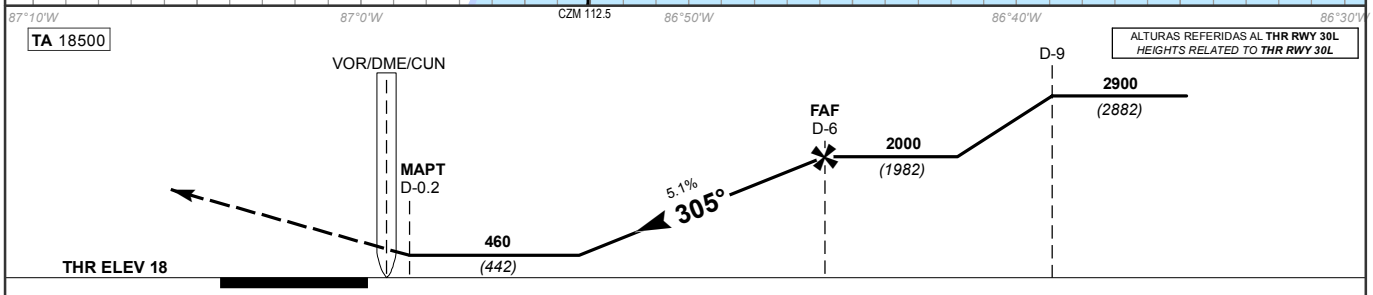
TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA**, CONTINUE EN **RADIAL 231° CUN** (MANTENGA **2000 FT** HASTA **D-9 CUN**), PROSIGA EN ASCENSO HASTA EL PATRON DE ESPERA **D-13/17 CUN**, HASTA ALCANZAR **4000 FT** Y MANTENGA DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

MISSED APCH: *TURN **LEFT** ON **CUN VOR R-231°** OUTBOUND (MAINTAIN **2000 FT** UNTIL **D-9 CUN**) CONTINUE CLIMBING TO **4000 FT** AND HOLD AT **D-13/17 CUN** THEN AS INSTRUCTED BY ATC.*

RMK: - DME REQUERIDO *DME REQUIRED.*
- EN CASO DE FALLA DEL DME EN CUALQUIER PUNTO DEL PROCEDIMIENTO MANTENGA ULTIMA ALTITUD Y PROSIGA A LA ESTACION DE ACUERDO CON INSTRUCCIONES DEL ATC *IN CASE OF DME FAILURE AT ANY POINT DURING THIS PROCEDURE MAINTAIN LAST ALTITUDE AND PROCEED TO THE STATION ACCORDING TO ATC INSTRUCTIONS.*
- RESTRICCION DE VELOCIDAD VER **SECCION ENR 1.1-16** *SPEED RESTRICTION SEE **ENR SECTION 1.1-16**.*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-THR 6.28			5.1%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	410	513	615	718	820	923	1025
MIN : SEC	4:21	3:29	2:54	2:29	2:10	1:56	1:44

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/CUN *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/CUN*	NM	6	5	4	3	2
	FT	2000 (1982)	1690 (1672)	1380 (1362)	1080 (1062)	770 (752)

CAT	DIRECTO *STRAIGHT-IN* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460** (442)	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**1** (1600 M)	**480** (458) - **1** (1600 M)
C	**1 1/4** (2000 M)	**580** (558) - **1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/2** (2400 M)	**580** (558) - **2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA; DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS **(IAC)**

*INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)***

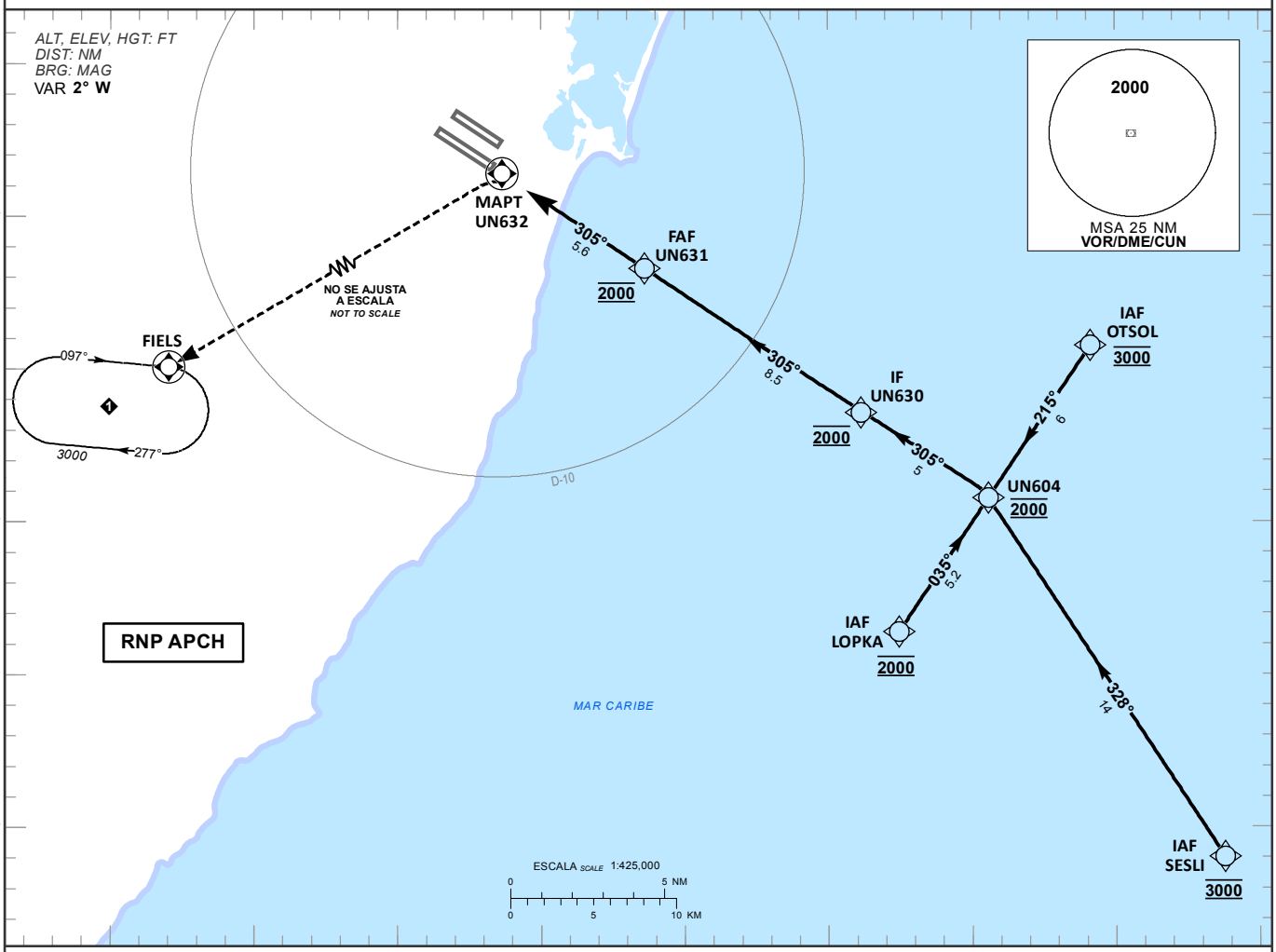
CANCUN / CANCUN INTL (MMUN)

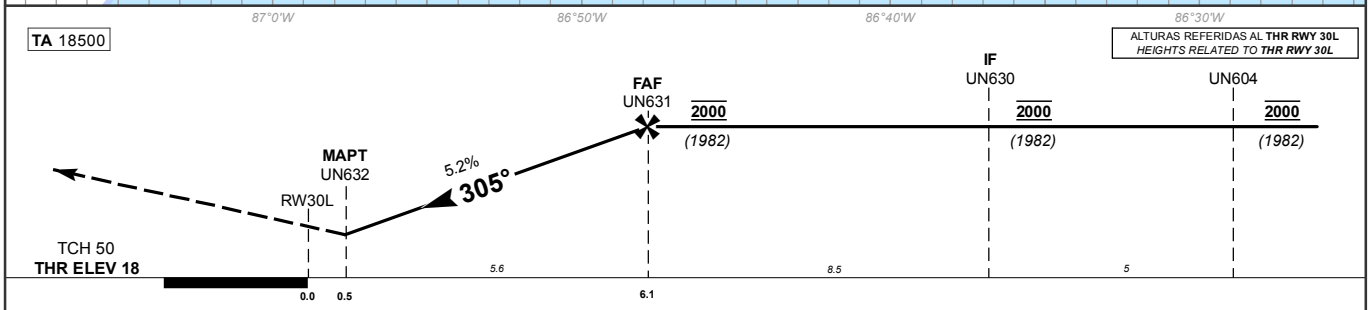
RNP RWY 30L

TWR	AUX TWR	APP	AUX APP	ATIS	MMCZ ATIS	MMTL ATIS	AD ELEV 22 FT
118.6, 118.1	118.9	123.5, 124.2, 120.8, 123.2, 124.7, 122.7	120.4	127.7	127.8	127.6	

APCH FRUSTRADA: VIRE A LA **IZQUIERDA** Y CONTINUE EN ASCENSO EN APROXIMACION FRUSTRADA HASTA **FIELS** A/POR ARRIBA DE **3000 FT** Y CONTINUE EN PATRON DE ESPERA.
***MISSED APCH:** TURN **LEFT** AND CONTINUE CLIMBING ON MISSED APPROACH TO **FIELS** TO **3000 FT** AND CONTINUE HOLDING PATTERN.*

RMK:
-GNSS REQUERIDO *GNSS REQUIRED*
-RADAR OPERATIVO *OPERATIVE RADAR*





GRADIENTE DE DESCENSO *RATE OF DESCENT*	FAF-MAPT 5.6			5.2%			
GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
FT / MIN	425	531	637	743	849	955	1061
MIN : SEC	4:12	3:22	2:48	2:24	2:06	1:52	1:41

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*				
NM	5	4	3	2
FT	1660 *(1642)*	1340 *(1322)*	1020 (1002)	700 (682)

CAT	LNAV SALS / *FULL* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (442)**	LNAV SIN SALS / *SALS OUT* OCA (OCH) / MDA (MDH) **460 (442)**	CIRCULANDO *CIRCLING* **CNL SECTOR "N" RWY 12R/30L** OCA (OCH) / MDA (MDH)
A B	**3/4** (1200 M)	**1** (1600 M)	**480 (458) - 1** (1600 M)
C	**1** (1600 M)	**1 1/4** (2000 M)	**580 (558) - 1 1/2** (2400 M)
D	**1 1/4** (2000 M)	**1 1/2** (2400 M)	**580 (558) - 2** (3200 M)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA.

TABLA DE CODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS RNP PISTA 30L

RUNWAY 30L RNP INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE CODING TABLE

IAF LOPKA

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	LOPKA	-	-	+2	-	-	@2000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN604	-	035 (033.7)	+2	5.2	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN630	-	305 (303.7)	+2	5	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN631	-	305 (303.7)	+2	8.5	-	@2000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN632	Y	305 (303.7)	+2	5.6	L	-	-	-	RNAV 1
006	DF	FIELS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF SESLI

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	SESLI	-	-	+2	-	-	@3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN604	-	035 (033.7)	+2	14	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN630	-	305 (303.7)	+2	5	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN631	-	305 (303.7)	+2	8.5	-	@2000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN632	Y	305 (303.7)	+2	5.6	L	-	-	-	RNAV 1
006	DF	FIELS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

IAF OTSOL

Número de serie / Serial Number	Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Sobrevuelo / Fly Over	Curso / derrota Course / Track °MAG (°T)	Variación Magnética / Magnetic variation (°)	Distancia / Distance (NM)	Dirección del Viraje / Turn direction	Altitud / Altitude (FT)	Velocidad / Speed (KTS)	VPA (°) / TCH (FT)	Especificación de Navegación / Navigation Specification
001	IF	OTSOL	-	-	+2	-	-	@3000	-	-	RNAV 1
002	TF	UN604	-	035 (033.7)	+2	6	-	@2000	-	-	RNAV 1
003	TF	UN630	-	305 (303.7)	+2	5	-	@2000	-	-	RNAV 1
004	TF	UN631	-	305 (303.7)	+2	8.5	-	@2000	-	-	RNAV 1
005	TF	UN632	Y	305 (303.7)	+2	5.6	L	-	-	-	RNAV 1
006	DF	FIELS	Y	-	+2	-	-	3000	-	-	RNAV 1

CODIFICACIÓN DE LAS ESPERAS

CODING TABLE FOR HOLDINGS

Descriptor de trayectoria / Path terminator	Identificador de punto de recorrido / Waypoint Identifier	Rumbo de acercamiento / Approach heading °M (°T)	Tiempo / Time	Dirección del viraje / Turn direction	Altitud mínima / Minimum altitude (FT)	Altitud máxima / Maximum altitude (FT)	Límite de Velocidad / Speed Limit (KT)	Declinación magnética / Magnetic declination (°)	Especificación de Navegación / Navigation especification
Espera/ Holding	FIELS	097 (095.5)	1 Minuto / Minute	Derecha / Right	3000	-	-230	+2	RNAV 1

COORDENADAS DE LOS PUNTOS DE RECORRIDO

WAYPOINT COORDINATES

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
LOPKA	20°46'23.6"N 086°37'32.1"W
SESLI	20°39'01.3"N 086°26'12.4"W
UN604	20°50'46.2"N 086°34'25.2"W
OTSOL	20°55'45.4"N 086°30'52.0"W
UN630	20°53'33.9"N 086°38'51.2"W

Punto de recorrido / Waypoint	Coordenadas / Coordinates
UN631	20°58'17.4"N 086°46'23.1"W
UN632	21°01'23.7"N 086°51'20.7"W
FIELS	20°47'43.7"N 087°16'22.2"W
RW30L	21°01'40.07"N 086°51'46.76"W

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -.
NOMBRE DEL AERODROMO

MMIT - IXTEPEC, OAX
AEROPUERTO NACIONAL DE IXTEPEC
GENERAL ANTONIO CÁRDENAS RODRÍGUEZ

MMIT AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	**Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:**	162657.4229N, 0950537.3034W en el centro de la pista
2	**Dirección y distancia desde la ciudad:**	12 KM al poniente de Cd. Ixtepec, Oax.
3	**Elevación/temperatura de referencia:**	31.0M (102.0 FT) /34.6°C
4	**Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:**	-8.0 M (26.0 FT)
5	**Variación magnética/Cambio anual:**	4° E / 7'
6	**Administración:** **Dirección:** **Teléfono:** **Fax:** **Web / email:**	Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca – Maya – Mexica, S.A. de C.V. Carretera Comitancillo S/N, C.P. 70110, Cd. Ixtepec, Oax. arpto.ixtepec@sedena.gob.mx
7	**Tipo de tránsito permitido:**	IFR/VFR
8	**Observaciones:**	Base Aérea Militar con operaciones de aviación comercial.

MMIT AD 2.3 – HORAS DE FUNCIONAMIENTO

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

MMIT AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	**Instalaciones de manipulación de la carga:**	NIL
2	**Tipos de combustible/lubricante:**	Turbosina JET A
3	**Instalaciones/capacidad de abastecimiento:**	1 autotanque con capacidad de 20,000 lts y 700 lts/minuto máximo de descarga.
4	**Instalaciones de descongelamiento:**	NIL
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes:**	NIL
6	**Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:**	NIL
7	**Observaciones:**	NIL

MMIT AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	**Hoteles:**	Disponibles en la ciudad
2	**Restaurantes:**	En la ciudad
3	**Transporte:**	Taxis
4	**Instalaciones y servicios médicos:**	B.A.M. No. 2 (primeros auxilios) y hospitales en la ciudad
5	**Oficinas Bancarias y de correos:**	NIL
6	**Oficina de turismo:**	En la ciudad
7	**Observaciones:**	NIL

MMIT AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

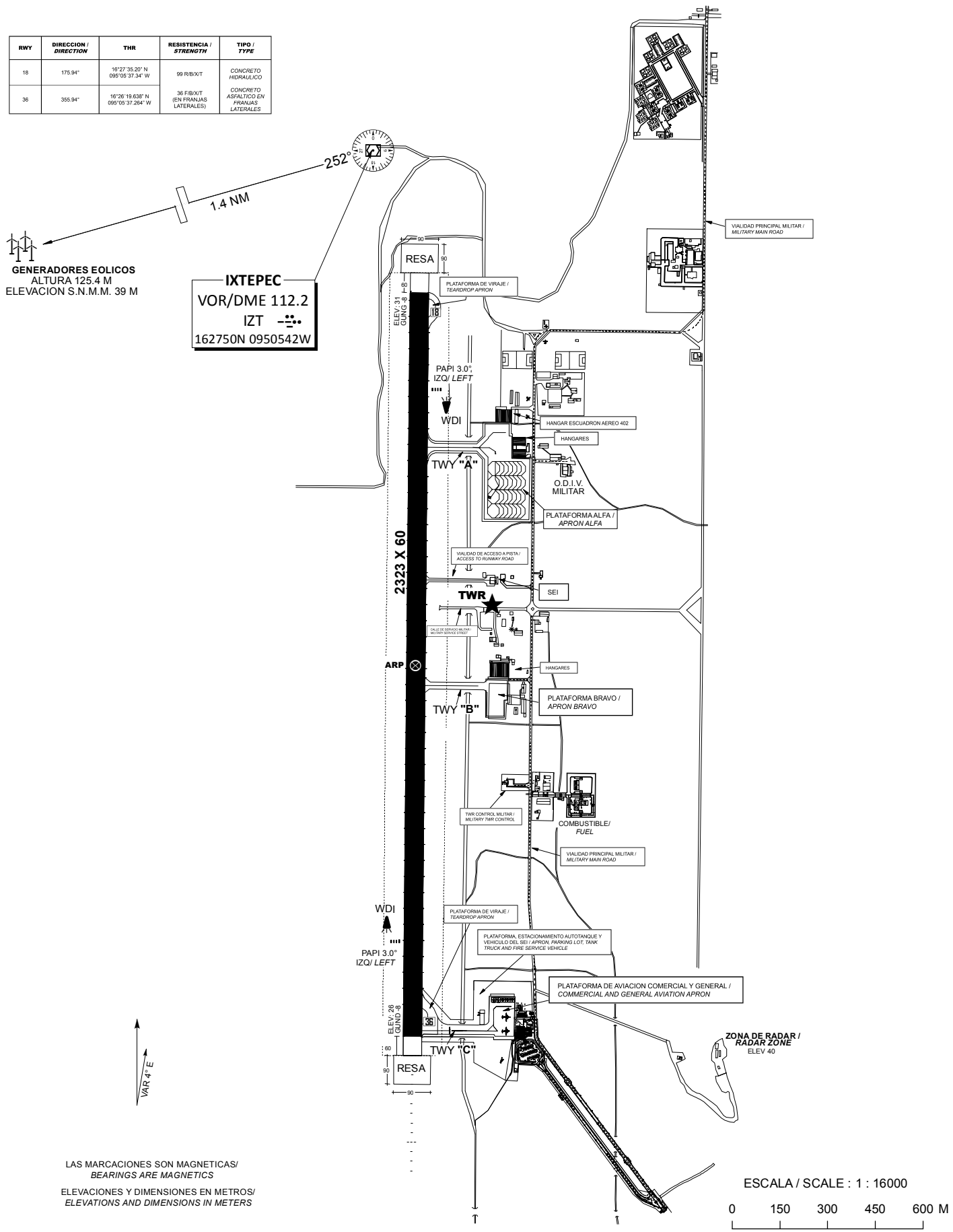
1	**Categoría del AD para la extinción de incendios:**	5
2	**Equipo de salvamento:**	1 vehículo de rescate y extinción de incendios (VREI) 1 vehículo de intervención rápida (doble agente)
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:**	NIL*
4	**Observaciones:**	*Se requiere contratar el servicio de grúas

PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
162657.4229N 0950537.3034W
ELEV AD 31 M

TWR	118.45
SMC	121.7
VOR/DME	112.2

IXTEPEC
AEROPUERTO NACIONAL DE IXTEPEC
GENERAL ANTONIO CARDENAS RODRIGUEZ

RWY	DIRECCION / *DIRECTION*	THR	RESISTENCIA / *STRENGTH*	TIPO / *TYPE*
18	175.94°	16°27'35.20" N 095°05'37.34" W	99 R/B/X/T	*CONCRETO HIDRAULICO*
36	355.94°	16°26'19.638" N 095°05'37.264" W	36 F/B/X/T (EN FRANJAS LATERALES)	*CONCRETO ASFALTICO EN FRANJAS LATERALES*



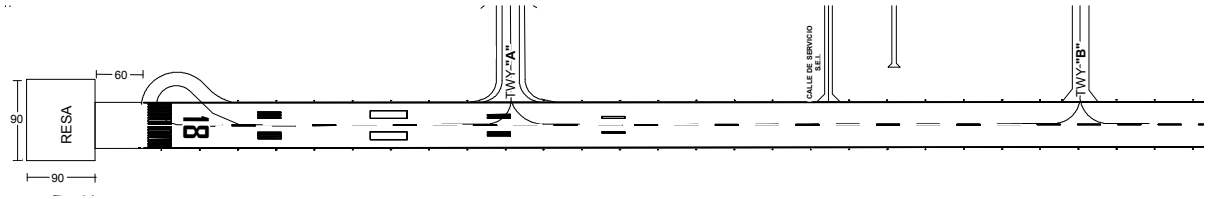
CAMBIOS: GUND

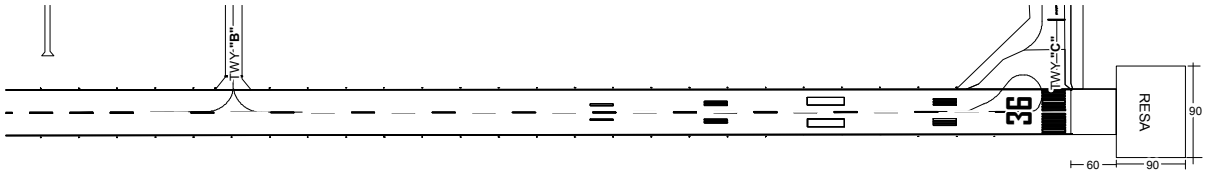
PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
162657.4229N 0950537.3034W
ELEV AD 31 M

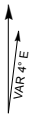
TWR	118.45
SMC	121.7
VOR/DME	112.2

IXTEPEC
AEROPUERTO NACIONAL DE IXTEPEC
GENERAL ANTONIO CARDENAS RODRIGUEZ

SEÑALES RWY **18/36** Y TWY DE SALIDA
*MARKING AIDS RWY **18/36** AND EXIT TWY*







LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARINGS ARE MAGNETICS

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

ESCALA / *SCALE*: 1 : 10000

0 62.5 125 250 375 M

CAMBIOS: NIL

MMIO AD 2.8– DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTO/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	**Superficie y resistencia de la plataforma:**	CARGA: 17 516 M^2 COMERCIAL: 14 694 M^2 PERNOCTA: 18 560 M^2
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje**	Rodaje A Ancho 23 M. Superficie 4140 M^2 Rodaje B Ancho 25 M. Superficie 3250 M^2 Rodaje C Ancho 20 M. Superficie 2600 M^2 Rodaje D Ancho 9 M. Superficie 1170 M^2 Rodaje E Ancho 17.75 M. Superficie 2485 M^2 Rodaje F Ancho 30 M. Superficie 5580 M^2
3	**Emplazamiento y elevación ACL:**	Ubicado en el ARP 4655.15 FT
4	**Puntos de verificación VOR/INS:**	NIL
5	**Observaciones:**	NIL

MMIO 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 iluminación exterior. A) Señalamiento horizontal. B) Señalamiento vertical, uso diurno y nocturno. C) Iluminación de bordes de calles de rodaje. D) Iluminación de borde de pista, principio y final de pista.
2	**Señales y LGT de RWY y LGT:**	Iluminación de borde de pista, principio y final de pista.
3	**Barras de parada:**	NIL
4	**Observaciones:**	NIL

MMIO AD 2.10 – OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En las áreas de aproximación/TKOF			**En el área de circuito y en el AD**		**Observaciones**
1			2		3
RWY/área afectada	**Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT**	**Coordenadas**	**Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT**	**Coordenadas**	
A	B	C	A	B	C
RWY 17	Cerro 5060 FT	Radial 328° 4.5 Km.	NIL	NIL	NIL
RWY 35	Torres de alta tensión 4840 FT	Radial 170° 4.32 Km.	Cerro con antenas 5000 FT	Radial 221° 3.41 Km.	NIL
RWY 17	Edificio maquiladora 120 FT / AGL	Radial 358° 2.43 Km.	Torre de teléfono celular 125 FT / AGL	Radial 337° 0.84 Km.	NIL
RWY 17	Torres de alta tensión 150 FT / AGL	Radial 358° 2.14 Km.	NIL	NIL	NIL
RWY 17	Torres de alta tensión 125 FT / AGL	Radial 357° 1.5 Km.	NIL	NIL	NIL
RWY 17	Edificio maquiladora 90 FT / AGL	Radial 360° 1.27 Km.	NIL	NIL	NIL

MMIO AD 2.11 - INFORMACION METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	**Oficina MET asociada:**	TWR
2	**Horas de servicio:** **Oficina MET fuera de horario:**	1300/0300
3	**Oficina responsable de la preparación TAF:** **Periodos de validez:**	CAPMA H24
4	**Tipo de pronóstico de aterrizaje:** **Intervalo de emisión:**	NIL
5	**Aleccionamiento/consulta proporcionados:**	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:**	NIL
10	**Información adicional (limitación de servicio, etc.):**	CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) H24 México, D. F. Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520

MMIO 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**	**Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión**
1	2	3	4	5	6
17	179.93 GEO 173.93 MAG	2960 x 45	40/F/A/X/T	25 33 05.3644N 100 55 42.0792W	NIL
35	359.93 GEO 353.93 MAG	2960 x 45	40/F/A/X/T	25 31 31.7029N 100 55 41.9587W	NIL
Pendiente de RWY-SWY	**Dimensiones SWY (M)**	**Dimensiones CWY (M)**	**Dimensiones de franja (M)**	**OFZ**	**Observaciones**
7	8	9	10	11	12
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

MMEP 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
02	026.31° GEO 020.02° MAG	3106 x 45	Pista 02-20 (ampliación) 0+ 000 al 0+800 79/F/A/ X/T Pista 02-20 (rehabilitación) 0+800 al 3+100 68/F/A/X/T	212413.03N 1045103.35W	922 M
20	206.31 GEO 200.02° MAG	3106 x 45	Pista 02-20 (ampliación) 0+ 000 al 0+800 79/F/A/ X/T Pista 02-20 (rehabilitación) 0+800 al 3+100 68/F/A/X/T	212543.54N 1045015.43W	920 M
Pendiente de RWY-SWY	**Dimensiones SWY (M)**	**Dimensiones CWY (M)**	**Dimensiones de franja (M)**	**OFZ**	**Observaciones**
7	8	9	10	11	12
NIL	NIL	NIL	3226 x150	NIL	Se cuenta con RESA de 90 x 90 M en umbral 20

MMEP AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS

Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
02	3106	3106	3106	3106	NIL
20	3106	3106	3106	3106	

MMEP AD 2.14 – LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

Designa-dor 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	Observa-ciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
02	NIL	Verde	PAPI 3° IZQ	NIL	NIL	3106 M 30 M Blanca LIM	Roja	NIL	NIL
20	NIL	Verde	PAPI 3° IZQ 0	NIL	NIL	3106 M 30 M Blanca LIM	Roja	NIL	NIL

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

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:**	El aeropuerto no cuenta con faro de aeródromo.
2	**Emplazamiento WDI y LGT:** **Anemómetro:**	WDI: Dos en franja de RWY; iluminados; cercano a TDZ THR 02 y cercano a TDZ THR 20. Sobre TWR; - LGT NO AVBL
3	**Luces de borde y eje de TWY:**	Borde de TWY A y B / Eje: NIL
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación:**	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el AD / 15 segundos
5	**Observaciones:**	NIL

MMEP AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICOPTEROS

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO:**	NIL
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT:**	
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las pareas TLOF y FATO:**	
4	**BRG geográficas y MAG de FATO:**	
5	**Distancia declarada disponible:**	
6	**Luces APP y FATO:**	
7	**Observaciones:**	El aeropuerto no cuenta con zonas de helirrampas, pero cuenta con dos posiciones para el estacionamiento de helicópteros frente a plataforma de aviación general.

MMEP AD 2.17 – ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	**Designación y límites laterales:**	21 35 10 N 104 51 25 W Arco Horario de 10 NM de radio con centro en el ARP 21 32 26 N 104 43 09 W 21 15 15 N 104 52 14 W Arco Horario de 10 NM de radio con centro en el ARP 21 20 12 N 104 59 51 W 21 26 39 N 104 52 17 W
2	**Límites verticales:**	GND / 5500 FT AMSL
3	**Clasificación del espacio aéreo:**	D
4	**Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s):**	Tepic Torre Español Ingles
5	**Altitud de transición:**	18500 FT
6	**Observaciones:**	NIL

MMTC AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	**Categoría del AD para la extinción de incendios:**	7
2	**Equipo de salvamento:**	E-01 Global Striker/ Agua común 5678 L /Descarga 7381 L/m /Agua ligera 854L / PQS 250 Kg E-02 OSHKOSH T-1500/ Agua común 5678 L /Descarga 5753 L/m /Agua ligera 757L/PQS 227 Kg C-01 Cisterna Unidad de Apoyo / Agua Común 10,000 L
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:**	NIL
4	**Observaciones:**	Se cuenta con grúas en la ciudad para el retiro de aeronaves, además de contar con procedimientos dentro de las Reglas de Operación.

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

1	**Tipos de equipo de limpieza:**	Barredora tipo municipal
2	**Prioridades de limpieza:**	Pistas, Rodajes y Plataformas
3	**Observaciones:**	NIL

MMTC AD 2.8 – DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	**Superficie y resistencia de la plataforma:**	**COMERCIAL:** ASPH / PCN 73 /F/C/X/T, PSN 01 / 62 R/B/W/T PSN 02 / 60 R/B/W/T PSN 03 / 66 R/B/W/T PSN 04 / 70 R/B/W/T PSN 05 y 06 / 59 R/B/W/T PSN 07 / 58 R/B/W/T **GENERAL:** ASPH / PCN 36 F/D/X/T
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje**	A: 23 M, ASPH, PCN 58/F/D/X/T
3	**Emplazamiento y elevación ACL:**	NIL
4	**Puntos de verificación VOR/INS:**	NIL
5	**Observaciones:**	NIL

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

1	**Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves**	Señal de Puestos de Estacionamiento Señales de guía de rodaje en todas las intersecciones con TWY y RWY y en los todos los puntos de espera. Líneas de guía en la plataforma. Guía de estacionamiento y atraque de aeronaves
2	**Señales y LGT de RWY y TWY:**	**Señales:** de umbral de pista, designador de pista, zona de toma de contacto, punto de visada, eje de pista y faja lateral, letreros con indicadores de dirección a calles de rodaje. **Luces:** de borde de pista, de umbral y extremo de pista, barra de ala, luces de borde de calle de rodaje y luces de protección de pista
3	**Barras de parada:**	NIL
4	**Observaciones:**	NIL

MMTC AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%

ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 31						
MMTCA1001	ÁRBOL	253423.500N	1032459.630W	1135	NIL	NIL
MMTCA1002	ÁRBOL	253424.750N	1032458.810W	1131	NIL	NIL
MMTCA1003	ÁRBOL	253424.170N	1032459.780W	1130	NIL	NIL
MMTCA1004	POSTE	253427.750N	1032456.010W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1005	POSTE	253427.853N	1032456.065W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1006	ÁRBOL	253425.030N	1032459.480W	1130.5	NIL	NIL
MMTCA1007	POSTE	253427.890N	1032456.420W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1008	ÁRBOL	253425.660N	1032458.970W	1131	NIL	NIL
MMTCA1009	POSTE	253428.330N	1032456.430W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1010	ÁRBOL	253425.590N	1032459.690W	1131	NIL	NIL
MMTCA1011	ÁRBOL	253426.090N	1032459.280W	1131	NIL	NIL
MMTCA1012	POSTE	253428.060N	1032457.210W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1013	POSTE	253426.390N	1032459.320W	1134	NIL	NIL
MMTCA1014	POSTE	253427.720N	1032457.970W	1134	NIL	NIL

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 31						
MMTCA1015	POSTE	253425.540N	1032500.440W	1134	NIL	NIL
MMTCA1016	POSTE	253428.640N	1032457.060W	1134	NIL	NIL
MMTCA1017	POSTE	253427.330N	1032458.790W	1134	NIL	NIL
MMTCA1018	POSTE	253426.800N	1032459.460W	1133	NIL	NIL
MMTCA1019	POSTE	253426.290N	1032500.100W	1134	NIL	NIL
MMTCA1020	POSTE	253428.820N	1032457.310W	1135	NIL	NIL
MMTCA1021	POSTE	253428.320N	1032457.890W	1135	NIL	NIL
MMTCA1022	POSTE	253424.650N	1032502.140W	1135	NIL	NIL
MMTCA1023	POSTE	253428.720N	1032457.540W	1135	NIL	NIL
MMTCA1024	ANTENA	253429.100N	1032457.270W	1146	NIL	NIL
MMTCA1025	POSTE	253428.700N	1032457.760W	1135	NIL	NIL
MMTCA1026	POSTE	253424.920N	1032502.140W	1133	NIL	NIL
MMTCA1027	POSTE	253428.510N	1032458.120W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1028	POSTE	253428.080N	1032458.720W	1136	NIL	NIL
MMTCA1029	PUENTE	253425.540N	1032501.920W	1131	NIL	NIL
MMTCA1030	POSTE	253427.490N	1032459.900W	1130	NIL	NIL
MMTCA1031	POSTE	253424.150N	1032503.870W	1135	NIL	NIL
MMTCA1032	POSTE	253425.850N	1032502.330W	1130	NIL	NIL
MMTCA1033	POSTE	253426.580N	1032501.580W	1130	NIL	NIL
MMTCA1034	POSTE	253426.100N	1032502.250W	1130.5	NIL	NIL
MMTCA1035	ÁRBOL	253428.900N	1032459.190W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1036	POSTE	253426.350N	1032502.210W	1130	NIL	NIL
MMTCA1037	POSTE	253427.900N	1032500.570W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1038	POSTE	253426.740N	1032501.960W	1132	NIL	NIL
MMTCA1039	POSTE	253426.130N	1032502.690W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1040	POSTE	253425.940N	1032503.010W	1132	NIL	NIL
MMTCA1041	POSTE	253426.640N	1032502.300W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1042	POSTE	253429.380N	1032459.280W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1043	CONSTRUCCIÓN	253424.980N	1032504.260W	1134	NIL	NIL
MMTCA1044	POSTE	253427.490N	1032501.540W	1132	NIL	NIL
MMTCA1045	ANUNCIO	253428.360N	1032500.570W	1132	NIL	NIL
MMTCA1046	POSTE	253426.790N	1032502.460W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1047	ÁRBOL	253425.560N	1032503.960W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1048	POSTE	253428.160N	1032501.110W	1132	NIL	NIL
MMTCA1049	POSTE	253430.310N	1032458.740W	1135	NIL	NIL
MMTCA1050	POSTE	253429.260N	1032500.080W	1135	NIL	NIL
MMTCA1051	POSTE	253425.930N	1032503.920W	1135	NIL	NIL
MMTCA1052	POSTE	253428.880N	1032500.670W	1132	NIL	NIL
MMTCA1053	POSTE	253426.640N	1032503.200W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA1054	POSTE	253430.040N	1032459.580W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1055	POSTE	253430.690N	1032459.150W	1135	NIL	NIL
MMTCA1056	POSTE	253425.900N	1032504.750W	1134	NIL	NIL
MMTCA1057	POSTE	253429.890N	1032500.370W	1135	NIL	NIL
MMTCA1058	POSTE	253430.620N	1032459.910W	1135	NIL	NIL
MMTCA1059	POSTE	253425.630N	1032505.760W	1136	NIL	NIL
MMTCA1060	POSTE	253425.820N	1032505.620W	1135	NIL	NIL
MMTCA1061	POSTE	253431.370N	1032459.460W	1135	NIL	NIL
MMTCA1062	CONSTRUCCIÓN	253431.090N	1032500.380W	1132.5	NIL	NIL
MMTCA1063	CONSTRUCCIÓN	253431.470N	1032500.130W	1132	NIL	NIL

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 31						
MMTCA1064	POSTE	253425.730N	1032506.640W	1135	NIL	NIL
MMTCA1065	CONSTRUCCIÓN	253429.300N	1032503.230W	1132	NIL	NIL
MMTCA1066	ÁRBOL	253428.540N	1032504.280W	1136	NIL	NIL
MMTCA1067	ÁRBOL	253431.500N	1032500.990W	1134	NIL	NIL
MMTCA1068	ÁRBOL	253429.610N	1032503.180W	1134	NIL	NIL
MMTCA1069	POSTE	253426.580N	1032506.900W	1135	NIL	NIL
MMTCA1070	POSTE	253426.570N	1032507.080W	1135	NIL	NIL
MMTCA1071	ÁRBOL	253431.290N	1032501.790W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1072	ÁRBOL	253432.120N	1032500.940W	1136	NIL	NIL
MMTCA1073	ÁRBOL	253431.620N	1032501.540W	1133	NIL	NIL
MMTCA1074	ÁRBOL	253432.700N	1032500.370W	1134	NIL	NIL
MMTCA1075	POSTE	253426.540N	1032507.410W	1135	NIL	NIL
MMTCA1076	CONSTRUCCIÓN	253430.550N	1032503.010W	1134	NIL	NIL
MMTCA1077	ÁRBOL	253428.400N	1032505.670W	1133	NIL	NIL
MMTCA1078	ÁRBOL	253430.750N	1032503.250W	1136	NIL	NIL
MMTCA1079	ÁRBOL	253432.300N	1032501.610W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1080	ÁRBOL	253426.610N	1032508.090W	1136	NIL	NIL
MMTCA1081	ÁRBOL	253432.950N	1032501.470W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1082	ÁRBOL	253427.410N	1032508.080W	1135	NIL	NIL
MMTCA1083	ÁRBOL	253429.590N	1032505.720W	1139.5	NIL	NIL
MMTCA1084	CONSTRUCCIÓN	253431.410N	1032503.700W	1134	NIL	NIL
MMTCA1085	ÁRBOL	253427.980N	1032507.590W	1137	NIL	NIL
MMTCA1086	ÁRBOL	253433.970N	1032501.200W	1134	NIL	NIL
MMTCA1087	ÁRBOL	253429.890N	1032505.990W	1137	NIL	NIL
MMTCA1088	ÁRBOL	253431.270N	1032504.500W	1135	NIL	NIL
MMTCA1089	ÁRBOL	253427.280N	1032509.030W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1090	ÁRBOL	253429.098N	1032507.161W	1137.5	NIL	NIL
MMTCA1091	CONSTRUCCIÓN	253428.580N	1032507.770W	1135	NIL	NIL
MMTCA1092	CONSTRUCCIÓN	253429.230N	1032507.060W	1135	NIL	NIL
MMTCA1093	ÁRBOL	253429.950N	1032506.250W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1094	ÁRBOL	253433.510N	1032502.430W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1095	CONSTRUCCIÓN	253432.320N	1032504.320W	1134	NIL	NIL
MMTCA1096	ÁRBOL	253434.110N	1032502.320W	1133	NIL	NIL
MMTCA1097	ÁRBOL	253432.630N	1032504.050W	1135	NIL	NIL
MMTCA1098	CONSTRUCCIÓN	253431.300N	1032505.610W	1134	NIL	NIL
MMTCA1099	ÁRBOL	253429.760N	1032507.420W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1100	ÁRBOL	253432.230N	1032504.690W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1101	CONSTRUCCIÓN	253431.950N	1032505.080W	1134	NIL	NIL
MMTCA1102	CONSTRUCCIÓN	253433.760N	1032503.060W	1134	NIL	NIL
MMTCA1103	ÁRBOL	253430.180N	1032507.320W	1135	NIL	NIL
MMTCA1104	CONSTRUCCIÓN	253433.290N	1032503.860W	1134	NIL	NIL
MMTCA1105	ÁRBOL	253429.580N	1032508.740W	1137	NIL	NIL
MMTCA1106	CONSTRUCCIÓN	253430.330N	1032507.970W	1135	NIL	NIL
MMTCA1107	ÁRBOL	253434.470N	1032503.360W	1136	NIL	NIL
MMTCA1108	POSTE	253432.190N	1032506.060W	1135	NIL	NIL
MMTCA1109	ÁRBOL	253432.820N	1032505.440W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1110	ÁRBOL	253430.840N	1032507.950W	1136.5	NIL	NIL
MMTCA1111	CONSTRUCCIÓN	253434.000N	1032504.590W	1132	NIL	NIL
MMTCA1112	CONSTRUCCIÓN	253431.260N	1032508.100W	1132.5	NIL	NIL

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 31						
MMTCA1113	POSTE	253433.290N	1032505.920W	1135	NIL	NIL
MMTCA1114	ÁRBOL	253432.130N	1032507.430W	1137	NIL	NIL
MMTCA1115	POSTE	253434.800N	1032504.840W	1134	NIL	NIL
MMTCA1116	ÁRBOL	253433.270N	1032506.750W	1140	NIL	NIL
MMTCA1117	CONSTRUCCIÓN	253435.080N	1032504.720W	1135	NIL	NIL
MMTCA1118	CONSTRUCCIÓN	253434.100N	1032506.120W	1134	NIL	NIL
MMTCA1119	CONSTRUCCIÓN	253429.990N	1032510.820W	1134	NIL	NIL
MMTCA1120	CONSTRUCCIÓN	253433.110N	1032507.390W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1121	CONSTRUCCIÓN	253429.600N	1032511.380W	1137	NIL	NIL
MMTCA1122	CONSTRUCCIÓN	253436.120N	1032504.670W	1134	NIL	NIL
MMTCA1123	CONSTRUCCIÓN	253432.550N	1032508.870W	1134	NIL	NIL
MMTCA1124	CONSTRUCCIÓN	253437.010N	1032503.870W	1134	NIL	NIL
MMTCA1125	CONSTRUCCIÓN	253435.690N	1032505.450W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA1126	CONSTRUCCIÓN	253436.230N	1032504.860W	1134	NIL	NIL
MMTCA1127	CONSTRUCCIÓN	253429.830N	1032512.190W	1136	NIL	NIL
MMTCA1128	CONSTRUCCIÓN	253435.380N	1032506.180W	1135	NIL	NIL
MMTCA1129	CONSTRUCCIÓN	253430.760N	1032511.520W	1135	NIL	NIL
MMTCA1130	CONSTRUCCIÓN	253434.040N	1032507.820W	1135	NIL	NIL
MMTCA1131	ÁRBOL	253431.240N	1032511.550W	1135	NIL	NIL
MMTCA1132	ANUNCIO	253433.900N	1032508.700W	1138	NIL	NIL
MMTCA1133	ÁRBOL	253432.290N	1032510.700W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1134	POSTE	253438.000N	1032504.520W	1136.5	NIL	NIL
MMTCA1135	POSTE	253431.530N	1032512.100W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1136	ÁRBOL	253435.830N	1032507.450W	1137	NIL	NIL
MMTCA1137	POSTE	253432.440N	1032511.340W	1136	NIL	NIL
MMTCA1138	POSTE	253433.220N	1032510.470W	1136	NIL	NIL
MMTCA1139	POSTE	253437.230N	1032505.980W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1140	POSTE	253436.440N	1032506.880W	1136	NIL	NIL
MMTCA1141	POSTE	253435.650N	1032507.780W	1136	NIL	NIL
MMTCA1142	POSTE	253434.050N	1032509.590W	1136	NIL	NIL
MMTCA1143	POSTE	253438.030N	1032505.090W	1135.5	NIL	NIL
MMTCA1144	POSTE	253434.860N	1032508.690W	1136	NIL	NIL
MMTCA1145	CONSTRUCCIÓN	253433.210N	1032511.560W	1134	NIL	NIL
MMTCA1146	CONSTRUCCIÓN	253438.710N	1032505.430W	1134	NIL	NIL
MMTCA1147	CONSTRUCCIÓN	253432.110N	1032512.960W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA1148	ÁRBOL	253436.850N	1032508.130W	1136	NIL	NIL
MMTCA1149	ÁRBOL	253437.799N	1032507.720W	1138	NIL	NIL
MMTCA1150	ÁRBOL	253435.360N	1032510.570W	1137.5	NIL	NIL
MMTCA1151	ÁRBOL	253432.700N	1032514.000W	1134	NIL	NIL
MMTCA1152	ÁRBOL	253437.740N	1032511.790W	1136.5	NIL	NIL
MMTCA1153	ÁRBOL	253439.490N	1032519.400W	1137	NIL	NIL
MMTCA1154	ÁRBOL	253440.470N	1032520.020W	1138	NIL	NIL
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 13						
MMTCA2155	ÁRBOL	253306.370N	1032331.930W	1137	NIL	NIL
MMTCA2156	ÁRBOL	253306.630N	1032330.770W	1128.5	NIL	NIL
MMTCA2157	POSTE	253307.640N	1032329.620W	1130	NIL	NIL
MMTCA2158	POSTE	253307.080N	1032329.620W	1130	NIL	NIL
MMTCA2159	ÁRBOL	253303.930N	1032332.810W	1132	NIL	NIL
MMTCA2160	POSTE	253306.060N	1032329.450W	1133	NIL	NIL

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 13						
MMTCA2161	POSTE	253307.060N	1032327.950W	1138	NIL	NIL
MMTCA2162	POSTE	253305.840N	1032328.830W	1129	NIL	NIL
MMTCA2163	ÁRBOL	253302.620N	1032332.110W	1130	NIL	NIL
MMTCA2164	ÁRBOL	253304.670N	1032329.750W	1131	NIL	NIL
MMTCA2165	ÁRBOL	253303.540N	1032330.970W	1131	NIL	NIL
MMTCA2166	POSTE	253304.120N	1032328.900W	1129	NIL	NIL
MMTCA2167	POSTE	253302.900N	1032328.830W	1129	NIL	NIL
MMTCA2168	POSTE	253301.210N	1032328.670W	1129	NIL	NIL
MMTCA2169	ANUNCIO	253300.330N	1032329.140W	1132	NIL	NIL
MMTCA2170	CONSTRUCCIÓN	253301.720N	1032326.580W	1131	NIL	NIL
MMTCA2171	POSTE	253300.000N	1032328.240W	1130	NIL	NIL
MMTCA2172	POSTE	253259.380N	1032327.970W	1131	NIL	NIL
MMTCA2173	ÁRBOL	253255.940N	1032331.830W	1138	NIL	NIL
MMTCA2174	POSTE	253257.548N	1032327.290W	1131	NIL	NIL
MMTCA2175	POSTE	253300.269N	1032323.441W	1132	NIL	NIL
MMTCA2176	TORRE	253241.540N	1032316.220W	1149.5	NIL	NIL
MMTCA2177	TORRE	253240.900N	1032303.800W	1162.5	NIL	NIL
MMTCA2178	TORRE	253241.330N	1032303.210W	1158	NIL	NIL
MMTCA2179	TORRE	253221.250N	1032301.690W	1151	NIL	NIL
MMTCA2180	TORRE	253215.290N	1032251.000W	1152	NIL	NIL
MMTCA2181	TORRE	253217.190N	1032244.810W	1154	NIL	NIL
MMTCA2182	TORRE	253204.320N	1032244.540W	1168.5	NIL	NIL
MMTCA2183	TORRE	253207.410N	1032238.660W	1168	NIL	NIL
MMTCA2184	TORRE	253201.061N	1032245.150W	1168.5	NIL	NIL
MMTCA2185	TORRE	253216.451N	1032222.266W	1167	NIL	NIL
MMTCA2186	TORRE	253159.320N	1032236.991W	1168	NIL	NIL
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 26						
MMTCA3187	POSTE	253402.451N	1032457.940W	1131	NIL	NIL
MMTCA3188	POSTE	253402.601N	1032457.949W	1130	NIL	NIL
MMTCA3189	POSTE	253401.920N	1032458.270W	1130	NIL	NIL
MMTCA3190	POSTE	253404.740N	1032458.240W	1129.5	NIL	NIL
MMTCA3191	POSTE	253407.200N	1032458.210W	1130	NIL	NIL
MMTCA3192	POSTE	253406.030N	1032458.230W	1130	NIL	NIL
MMTCA3193	POSTE	253408.330N	1032458.200W	1129	NIL	NIL
MMTCA3194	POSTE	253403.330N	1032458.280W	1129	NIL	NIL
MMTCA3195	POSTE	253409.540N	1032458.240W	1129	NIL	NIL
MMTCA3196	POSTE	253410.60N	1032458.230W	1129	NIL	NIL
MMTCA3197	POSTE	253403.010N	1032458.538W	1130	NIL	NIL
MMTCA3198	ÁRBOL	253402.591N	1032458.809W	1131	NIL	NIL
MMTCA3199	CONSTRUCCIÓN	253410.034N	1032458.790W	1129	NIL	NIL
MMTCA3200	CONSTRUCCIÓN	253406.580N	1032459.140W	1128	NIL	NIL
MMTCA3201	POSTE	253402.000N	1032459.240W	1129	NIL	NIL
MMTCA3202	ÁRBOL	253401.341N	1032459.270W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA3203	ÁRBOL	253403.159N	1032459.328W	1139	NIL	NIL
MMTCA3204	ÁRBOL	253407.550N	1032459.680W	1133	NIL	NIL
MMTCA3205	CONSTRUCCIÓN	253402.340N	1032500.450W	1132	NIL	NIL
MMTCA3206	ÁRBOL	253410.090N	1032500.590W	1132.5	NIL	NIL
MMTCA3207	POSTE	253410.230N	1032500.970W	1131	NIL	NIL

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 26						
MMTCA3208	ÁRBOL	253404.950N	1032501.170W	1132	NIL	NIL
MMTCA3209	POSTE	253406.299N	1032501.229W	1131	NIL	NIL
MMTCA3210	ÁRBOL	253403.270N	1032501.490W	1131.5	NIL	NIL
MMTCA3211	ÁRBOL	253409.740N	1032501.490W	1139	NIL	NIL
MMTCA3212	POSTE	253405.670N	1032502.610W	1135	NIL	NIL
MMTCA3213	ANTENA	253408.570N	1032502.630W	1147	NIL	NIL
MMTCA3214	ÁRBOL	253406.180N	1032503.150W	1143	NIL	NIL
MMTCA3215	ÁRBOL	253403.270N	1032503.630W	1134	NIL	NIL
MMTCA3216	POSTE	253407.310N	1032504.550W	1134	NIL	NIL
MMTCA3217	ÁRBOL	253401.890N	1032505.030W	1136.5	NIL	NIL
MMTCA3218	CONSTRUCCIÓN	253409.540N	1032505.800W	1133.5	NIL	NIL
MMTCA3219	CONSTRUCCIÓN	253408.820N	1032505.930W	1137	NIL	NIL
MMTCA3220	ÁRBOL	253403.370N	1032506.420W	1135	NIL	NIL
MMTCA3221	ÁRBOL	253405.310N	1032506.480W	1135	NIL	NIL
MMTCA3222	ÁRBOL	253405.880N	1032507.070W	1146	NIL	NIL
MMTCA3223	ÁRBOL	253410.850N	1032507.020W	1137.5	NIL	NIL
MMTCA3224	ANTENA	253411.351N	1032508.229W	1152.5	NIL	NIL
MMTCA3225	ÁRBOL	253405.810N	1032509.770W	1136.5	NIL	NIL
MMTCA3226	POSTE	253409.230N	1032509.930W	1135	NIL	NIL
MMTCA3227	ÁRBOL	253401.180N	1032510.170W	1138	NIL	NIL
MMTCA3228	CONSTRUCCIÓN	253409.360N	1032511.440W	1137.5	NIL	NIL
MMTCA3229	POSTE	253406.450N	1032513.400W	1141	NIL	NIL
MMTCA3230	ÁRBOL	253401.370N	1032513.640W	1140	NIL	NIL
MMTCA3231	CONSTRUCCIÓN	253412.600N	1032513.910W	1140	NIL	NIL
MMTCA3232	ÁRBOL	253406.210N	1032515.020W	1139.5	NIL	NIL
MMTCA3233	ÁRBOL	253400.001N	1032515.401W	1141	NIL	NIL
MMTCA3234	ÁRBOL	253359.880N	1032517.102W	1138.5	NIL	NIL
MMTCA3235	ANUNCIO	253411.500N	1032518.360W	1153	NIL	NIL
MMTCA3236	ANTENA	253409.580N	1032519.030W	1157	NIL	NIL
MMTCA3237	ANUNCIO	253412.570N	1032519.240W	1141	NIL	NIL
MMTCA3238	ANTENA	253412.850N	1032519.530W	1147	NIL	NIL
MMTCA3239	ANUNCIO	253409.780N	1032520.140W	1144	NIL	NIL
MMTCA3240	ANUNCIO	253408.528N	1032521.331W	1145	NIL	NIL
MMTCA3241	ANUNCIO	253410.091N	1032523.070W	1142	NIL	NIL
MMTCA3242	ANUNCIO	253410.130N	1032524.170W	1145	NIL	NIL
MMTCA3243	ANTENA	253406.110N	1032524.660W	1152	NIL	NIL
MMTCA3244	ANUNCIO	253406.108N	1032524.781W	1144	NIL	NIL
MMTCA3245	CONSTRUCCIÓN	253407.370N	1032526.041W	1138	NIL	NIL
MMTCA3246	ANUNCIO	253404.651N	1032526.728W	1139	NIL	NIL
MMTCA3247	ANTENA	253402.701N	1032527.080W	1153	NIL	NIL
MMTCA3248	CONSTRUCCIÓN	253406.101N	1032528.942W	1144	NIL	NIL
MMTCA3249	ANUNCIO	253401.560N	1032530.399W	1148	NIL	NIL
MMTCA3250	ANTENA	253401.119N	1032530.490W	1155	NIL	NIL
MMTCA3251	ANTENA	253359.930N	1032531.760W	1159	NIL	NIL
MMTCA3252	CONSTRUCCIÓN	253400.089N	1032532.041W	1149	NIL	NIL
MMTCA3253	ANUNCIO	253400.321N	1032532.040W	1149	NIL	NIL
MMTCA3254	CONSTRUCCIÓN	253402.321N	1032532.759W	1144	NIL	NIL
MMTCA3255	ANTENA	253400.400N	1032534.740W	1149	NIL	NIL
MMTCA3256	ANTENA	253410.892N	1032545.678W	1152	NIL	NIL

En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 26						
MMTCA3257	ANTENA	253359.525N	1032556.696W	1151	NIL	NIL
MMTCA3258	ANTENA	253408.539N	1032557.097W	1151	NIL	NIL
MMTCA3259	ANTENA	253406.972N	1032600.437W	1151	NIL	NIL
MMTCA3260	ANTENA	253407.584N	1032601.139W	1151	NIL	NIL
MMTCA3261	ANTENA	253357.420N	1032608.020W	1154	NIL	NIL
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 08						
MMTCA4262	ÁRBOL	253402.660N	1032345.460W	1129.5	NIL	NIL
MMTCA4263	POSTE	253403.180N	1032344.450W	1130	NIL	NIL
MMTCA4264	CONSTRUCCIÓN	253401.759N	1032344.269W	1127	NIL	NIL
MMTCA4265	POSTE	253402.260N	1032344.090W	1131	NIL	NIL
MMTCA4266	POSTE	253404.540N	1032343.820W	1129	NIL	NIL
MMTCA4267	POSTE	253403.580N	1032343.540W	1130	NIL	NIL
MMTCA4268	POSTE	253405.930N	1032343.280W	1129	NIL	NIL
MMTCA4269	POSTE	253406.220N	1032343.150W	1134.5	NIL	NIL
MMTCA4270	POSTE	253404.450N	1032343.100W	1128	NIL	NIL
MMTCA4271	CONSTRUCCIÓN	253402.280N	1032343.090W	1129	NIL	NIL
MMTCA4272	CONSTRUCCIÓN	253403.150N	1032342.900W	1127	NIL	NIL
MMTCA4273	POSTE	253405.210N	1032342.830W	1130	NIL	NIL
MMTCA4274	POSTE	253407.270N	1032342.660W	1129.5	NIL	NIL
MMTCA4275	CONSTRUCCIÓN	253404.063N	1032342.510W	1132.5	NIL	NIL
MMTCA4276	POSTE	253408.190N	1032342.250W	1131	NIL	NIL
MMTCA4277	POSTE	253406.350N	1032342.270W	1131	NIL	NIL
MMTCA4278	POSTE	253406.570N	1032342.230W	1131	NIL	NIL
MMTCA4279	POSTE	253408.590N	1032342.040W	1131	NIL	NIL
MMTCA4280	POSTE	253407.280N	1032341.890W	1131	NIL	NIL
MMTCA4281	CONSTRUCCIÓN	253404.910N	1032341.340W	1128	NIL	NIL
MMTCA4282	CONSTRUCCIÓN	253407.430N	1032340.890W	1134	NIL	NIL
MMTCA4283	ÁRBOL	253405.750N	1032338.500W	1145.4	NIL	NIL
MMTCA4284	CONSTRUCCIÓN	253405.050N	1032336.620W	1130	NIL	NIL
MMTCA4285	ÁRBOL	253406.570N	1032334.460W	1133	NIL	NIL
MMTCA4286	ÁRBOL	253406.940N	1032333.780W	1137.5	NIL	NIL
MMTCA4287	CONSTRUCCIÓN	253403.810N	1032332.690W	1134	NIL	NIL
MMTCA4288	ÁRBOL	253408.749N	1032329.671W	1135	NIL	NIL
MMTCA4289	ÁRBOL	253359.58N	1032311.198W	1137.5	NIL	NIL
MMTCA4290	ANTENA	253400.270N	1032307.990W	1148	NIL	NIL
MMTCA4291	CONSTRUCCIÓN	253404.560N	1032303.410W	1146	NIL	NIL
MMTCA4292	ANTENA	253404.620N	1032303.020W	1152	NIL	NIL
MMTCA4293	ANTENA	253400.360N	1032301.290W	1155	NIL	NIL

En Superficies Limitadoras de Obstáculos / *In Obstacle Limitation Surfaces*						
ID del OBST/designación *OBST ID / Designation*	**Tipo de OBST** *OBST type*	**Posición del OBST** *OBST position*		**Altitud (M)**	**Señales / tipo, color** Markings / Type, color	**Observaciones** Remarks
a	**b**	**c**		**d**	**e**	**f**
MMTCB1001	ÁRBOL	253423.500N	1032459.630W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1002	ÁRBOL	253424.750N	1032458.810W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1003	ÁRBOL	253424.170N	1032459.780W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1004	POSTE	253427.750N	1032456.010W	1134.5	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1005	POSTE	253427.853N	1032456.065W	1134.5	NIL	APROXIMACIÓN

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**
MMTCB1006	ÁRBOL	253425.030N	1032459.480W	1130.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1007	POSTE	253427.890N	1032456.420W	1133.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1008	ÁRBOL	253425.660N	1032458.970W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1009	POSTE	253428.330N	1032456.430W	1131.5	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1010	ÁRBOL	253425.590N	1032459.690W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1011	ÁRBOL	253426.090N	1032459.280W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1012	POSTE	253428.060N	1032457.210W	1133.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1013	POSTE	253426.390N	1032459.320W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1014	POSTE	253427.720N	1032457.970W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1015	POSTE	253425.540N	1032500.440W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1016	POSTE	253428.640N	1032457.060W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1017	POSTE	253427.330N	1032458.790W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1018	POSTE	253426.800N	1032459.460W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1019	POSTE	253426.290N	1032500.100W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1020	POSTE	253428.820N	1032457.310W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1021	POSTE	253428.320N	1032457.890W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1022	POSTE	253424.650N	1032502.140W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1023	POSTE	253428.720N	1032457.540W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1024	ANTENA	253429.100N	1032457.270W	1146	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1025	POSTE	253428.700N	1032457.760W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1026	POSTE	253424.920N	1032502.140W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1027	POSTE	253428.510N	1032458.120W	1135.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1028	POSTE	253428.080N	1032458.720W	1136	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1029	PUENTE	253425.540N	1032501.920W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1031	POSTE	253424.150N	1032503.870W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1034	POSTE	253426.100N	1032502.250W	1130.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1035	ÁRBOL	253428.900N	1032459.190W	1133.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1037	POSTE	253427.900N	1032500.570W	1131.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1038	POSTE	253426.740N	1032501.960W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1039	POSTE	253426.130N	1032502.690W	1131.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1040	POSTE	253425.940N	1032503.010W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1041	POSTE	253426.640N	1032502.300W	1131.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1042	POSTE	253429.380N	1032459.280W	1135.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1043	CONSTRUCCIÓN	253424.980N	1032504.260W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1044	POSTE	253427.490N	1032501.540W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1045	ANUNCIO	253428.360N	1032500.570W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1046	POSTE	253426.790N	1032502.460W	1131.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1047	ÁRBOL	253425.560N	1032503.960W	1131.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1048	POSTE	253428.160N	1032501.110W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1049	POSTE	253430.310N	1032458.740W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1050	POSTE	253429.260N	1032500.080W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1051	POSTE	253425.930N	1032503.920W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1052	POSTE	253428.880N	1032500.670W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1053	POSTE	253426.640N	1032503.200W	1131.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1054	POSTE	253430.040N	1032459.580W	1135.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1055	POSTE	253430.690N	1032459.150W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN

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**
MMTCB1056	POSTE	253425.900N	1032504.750W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1057	POSTE	253429.890N	1032500.370W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1058	POSTE	253430.620N	1032459.910W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1059	POSTE	253425.630N	1032505.760W	1136	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1060	POSTE	253425.820N	1032505.620W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1061	POSTE	253431.370N	1032459.460W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1062	CONSTRUCCIÓN	253431.090N	1032500.380W	1132.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1064	POSTE	253425.730N	1032506.640W	1135	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1066	ÁRBOL	253428.540N	1032504.280W	1136	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1067	ÁRBOL	253431.500N	1032500.990W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1068	ÁRBOL	253429.610N	1032503.180W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1069	POSTE	253426.580N	1032506.900W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1070	POSTE	253426.570N	1032507.080W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1071	ÁRBOL	253431.290N	1032501.790W	1133.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1072	ÁRBOL	253432.120N	1032500.940W	1136	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1073	ÁRBOL	253431.620N	1032501.540W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1074	ÁRBOL	253432.700N	1032500.370W	1134	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1075	POSTE	253426.540N	1032507.410W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1076	CONSTRUCCIÓN	253430.550N	1032503.010W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1077	ÁRBOL	253428.400N	1032505.670W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1078	ÁRBOL	253430.750N	1032503.250W	1136	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1079	ÁRBOL	253432.300N	1032501.610W	1134.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1080	ÁRBOL	253426.610N	1032508.090W	1136	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1081	ÁRBOL	253432.950N	1032501.470W	1135.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1082	ÁRBOL	253427.410N	1032508.080W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1083	ÁRBOL	253429.590N	1032505.720W	1139.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1084	CONSTRUCCIÓN	253431.410N	1032503.700W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1085	ÁRBOL	253427.980N	1032507.590W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1086	ÁRBOL	253433.970N	1032501.200W	1134	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1087	ÁRBOL	253429.890N	1032505.990W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1088	ÁRBOL	253431.270N	1032504.500W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1090	ÁRBOL	253429.098N	1032507.161W	1137.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1091	CONSTRUCCIÓN	253428.580N	1032507.770W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1092	CONSTRUCCIÓN	253429.230N	1032507.060W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1093	ÁRBOL	253429.950N	1032506.250W	1134.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1097	ÁRBOL	253432.630N	1032504.050W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1099	ÁRBOL	253429.760N	1032507.420W	1134.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1100	ÁRBOL	253432.230N	1032504.690W	1134.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1103	ÁRBOL	253430.180N	1032507.320W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1105	ÁRBOL	253429.580N	1032508.740W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1106	CONSTRUCCIÓN	253430.330N	1032507.970W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1107	ÁRBOL	253434.470N	1032503.360W	1136	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1108	POSTE	253432.190N	1032506.060W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1110	ÁRBOL	253430.840N	1032507.950W	1136.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1114	ÁRBOL	253432.130N	1032507.430W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1116	ÁRBOL	253433.270N	1032506.750W	1140	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN

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**
MMTCB1121	CONSTRUCCIÓN	253429.600N	1032511.380W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1127	CONSTRUCCIÓN	253429.830N	1032512.190W	1136	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1132	ANUNCIO	253433.900N	1032508.700W	1138	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1136	ÁRBOL	253435.830N	1032507.450W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1149	ÁRBOL	253437.799N	1032507.720W	1138	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1155	ÁRBOL	253306.370N	1032331.930W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1157	POSTE	253307.640N	1032329.620W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1158	POSTE	253307.080N	1032329.620W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1159	ÁRBOL	253303.930N	1032332.810W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1160	POSTE	253306.060N	1032329.450W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1164	ÁRBOL	253304.670N	1032329.750W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1165	ÁRBOL	253303.540N	1032330.970W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1173	ÁRBOL	253255.940N	1032331.830W	1138	NIL	APROXIMACIÓN
MMTCB1176	TORRE	253241.540N	1032316.220W	1149.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1177	TORRE	253240.900N	1032303.800W	1162.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1178	TORRE	253241.330N	1032303.210W	1158	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1188	POSTE	253402.601N	1032457.949W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1189	POSTE	253401.920N	1032458.270W	1130	NIL	ASCENSO
MMTCB1191	POSTE	253407.200N	1032458.210W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1192	POSTE	253406.030N	1032458.230W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1197	POSTE	253403.010N	1032458.538W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1198	ÁRBOL	253402.591N	1032458.809W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1203	ÁRBOL	253403.159N	1032459.328W	1139	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1204	ÁRBOL	253407.550N	1032459.680W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1205	CONSTRUCCIÓN	253402.340N	1032500.450W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1208	ÁRBOL	253404.950N	1032501.170W	1132	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1209	POSTE	253406.299N	1032501.229W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1211	ÁRBOL	253409.740N	1032501.490W	1139	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1212	POSTE	253405.670N	1032502.610W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1213	ANTENA	253408.570N	1032502.630W	1147	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1214	ÁRBOL	253406.180N	1032503.150W	1143	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1215	ÁRBOL	253403.270N	1032503.630W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1216	POSTE	253407.310N	1032504.550W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1219	CONSTRUCCIÓN	253408.820N	1032505.930W	1137	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1220	ÁRBOL	253403.370N	1032506.420W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1221	ÁRBOL	253405.310N	1032506.480W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1222	ÁRBOL	253405.880N	1032507.070W	1146	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1225	ÁRBOL	253405.810N	1032509.770W	1136.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1228	CONSTRUCCIÓN	253409.360N	1032511.440W	1137.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1229	POSTE	253406.450N	1032513.400W	1141	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1230	ÁRBOL	253401.370N	1032513.640W	1140	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1232	ÁRBOL	253406.210N	1032515.020W	1139.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1233	ÁRBOL	253400.001N	1032515.401W	1141	NIL	ASCENSO
MMTCB1235	ANUNCIO	253411.500N	1032518.360W	1153	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1236	ANTENA	253409.580N	1032519.030W	1157	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1239	ANUNCIO	253409.780N	1032520.140W	1144	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN

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**
MMTCB1240	ANUNCIO	253408.528N	1032521.331W	1145	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1242	ANUNCIO	253410.130N	1032524.170W	1145	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1243	ANTENA	253406.110N	1032524.660W	1152	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1247	ANTENA	253402.701N	1032527.080W	1153	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1249	ANUNCIO	253401.560N	1032530.399W	1148	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1250	ANTENA	253401.119N	1032530.490W	1155	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1251	ANTENA	253359.930N	1032531.760W	1159	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1252	CONSTRUCCIÓN	253400.089N	1032532.041W	1149	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1253	ANUNCIO	253400.321N	1032532.040W	1149	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1262	ÁRBOL	253402.660N	1032345.460W	1129.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1263	POSTE	253403.180N	1032344.450W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1266	POSTE	253404.540N	1032343.820W	1129	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1267	POSTE	253403.580N	1032343.540W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1268	POSTE	253405.930N	1032343.280W	1129	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1269	POSTE	253406.220N	1032343.150W	1134.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1270	POSTE	253404.450N	1032343.100W	1128	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1271	CONSTRUCCIÓN	253402.280N	1032343.090W	1129	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1272	CONSTRUCCIÓN	253403.150N	1032342.900W	1127	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1273	POSTE	253405.210N	1032342.830W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1274	POSTE	253407.270N	1032342.660W	1129.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1275	CONSTRUCCIÓN	253404.063N	1032342.510W	1132.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1277	POSTE	253406.350N	1032342.270W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1278	POSTE	253406.570N	1032342.230W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1280	POSTE	253407.280N	1032341.890W	1131	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1281	CONSTRUCCIÓN	253404.910N	1032341.340W	1128	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1282	CONSTRUCCIÓN	253407.430N	1032340.890W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1283	ÁRBOL	253405.750N	1032338.500W	1145.4	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1284	CONSTRUCCIÓN	253405.050N	1032336.620W	1130	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1285	ÁRBOL	253406.570N	1032334.460W	1133	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1286	ÁRBOL	253406.940N	1032333.780W	1137.5	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1287	CONSTRUCCIÓN	253403.810N	1032332.690W	1134	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1288	ÁRBOL	253408.749N	1032329.671W	1135	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1290	ANTENA	253400.270N	1032307.990W	1148	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1292	ANTENA	253404.620N	1032303.020W	1152	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1293	ANTENA	253400.360N	1032301.290W	1155	NIL	ASCENSO / APROXIMACIÓN
MMTCB1294	ANTENA	253353.434N	1032544.872W	1171.6	NIL	HORIZONTAL INTERNA
MMTCB1295	ANTENA	253439.465N	1032412.137W	1171	NIL	HORIZONTAL INTERNA
MMTCB1296	ANTENA	253200.770N	1032355.050W	1171	NIL	HORIZONTAL INTERNA
MMTCB1297	GRUA	253438.995N	1032412.083W	1171	NIL	HORIZONTAL INTERNA
MMTCB1298	GRUA	253529.892N	1032413.769W	1189.5	NIL	HORIZONTAL INTERNA
MMTCB1299	GRUA	253456.482N	1032333.661W	1179	NIL	HORIZONTAL INTERNA

MMTC AD 2.11 – INFORMACIÓN METEOROLOGICA SUMINISTRADA

1	**Oficina MET asociada:**	OSIV (Oficina de Servicios e Información de Vuelo)
2	**Horas de servicio:** **Oficina MET fuera de horario:**	1300/0300
3	**Oficina responsable de la preparación TAF:** **Periodos de validez:**	CAPMA H24
4	**Tipo de pronóstico de aterrizaje:** **Intervalo de emisión:**	NIL
5	**Aleccionamiento/consulta proporcionados:**	Consulta Personal, Telefónica
6	**Documentación de vuelo:** **Idioma(s) utilizado(s):**	METAR, TAF, Avisos Ciclón Tropical, Boletín de Cenizas Volcánicas, SIGMET (WC, WV, WS)
7	**Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta:**	Mapa Análisis de superficie, Mapa Análisis de Presión Constante (1000, 850, 700, 500, 400, 300, 250 y 250MB), Mapa Pronóstico de Vientos y Temperaturas en la altura (FL050, FL100, FL180, FL240, FL300, FL340 y FL390), Mapa Tiempo Significativo, Mapa Tropopausa, Mapa Nivel de Congelación.
8	**Equipo suplementario disponible para proporcionar información:**	Imágenes de Satélite
9	**Dependencias ATS que reciben información:**	TWR APP
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

MMTC 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**
13	135.05 GEO 129.00 MAG	2755 x 45	PCN 90/F/B/X/T ASPH	253419.23N 1032452.81W	THR 1125 M (3691 FT)
31	315.05 GEO 309.00 MAG	2755 x 45	PCN 90/F/B/X/T ASPH	253315.10N 1032343.96W	THR 1121.5 M (3679 FT)
08	090.06 GEO 084.00 MAG	1467 x 30	PCN 54/F/B/X/T ASPH	253405.90N 1032442.98W	THR 1122.5 M (3683 FT)
26	270.06 GEO 264.00 MAG	1467 x 30	PCN 54/F/B/X/T ASPH	253405.24N 1032350.36W	THR 1122 M (3681 FT)

Pendiente de RWY-SWY	**Dimensiones SWY (M)**	**Dimensiones CWY (M)**	**Dimensiones de franja (M)**	**OFZ**	**Observaciones**
7	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**
0.44%	NIL	NIL	2875 x 150	NIL	NIL
0.44%	NIL	NIL	2875 x 150	NIL	Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) del Umbral 31 con un área disponible de 99.8% del total de la superficie
0.25%	NIL	NIL	1587 x 80	NIL	NIL
0.25%	NIL	NIL	1587 x 80	NIL	NIL

MMTC AD 2.13 - DISTANCIAS DECLARADAS

Designador RWY	**TORA (M)**	**TODA (M)**	**ASDA (M)**	**LDA (M)**	**Observaciones**
1	2	3	4	5	6
13	2755	2755	2755	2755	NIL
31	2755	2755	2755	2755	
08	1467	1467	1467	1467	NIL
26	1467	1467	1467	1467	

MMTC 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
13	NIL	LGT THR Verde/ Rojo	PAPI 3º IZQ.	NIL	NIL	2155 M / 60 M / blancas de alta intensidad. Últimos 600 m / 60 M, / ámbar de alta intensidad	LGT Extremo RWY Luces Rojas	NIL	NIL
31	NIL	LGT THR Verde/ Rojo	PAPI 3º IZQ.	NIL	NIL	2155 M / 60 M / blancas de alta intensidad. Últimos 600 M / 60 M, / ámbar de alta intensidad	LGT Extremo RWY Luces Rojas	NIL	NIL
08	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

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

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:**	Emplazado en la parte superior de la Torre de Control, Marca Hali-Brite, Inc, Modelo FAA L-802A AC150/5345-12, tipo de luz alternante verde y blanca. Alcance visual 30 Millas con una Frecuencia de 24 destellos x min. , opera a 120 volts con un trabajo continuo de 12 horas. Su funcionamiento es cuando hay visibilidad reducida y operaciones nocturnas
2	**Emplazamiento WDI y LGT:** **Anemometro:**	1 cerca de THR 13 iluminado 1 cerca de THR 31 iluminado Los Anemómetros existentes son 2 de SENEAM y se encuentran emplazados en: 1 Emplazado en la parte superior de la Torre 1.Emplazado cerca de la intersección de pistas 13/31 y 08/26
3	**Luces de borde y eje de TWY:**	Luces de borde de calle de rodaje, de color azul para Alfa / No disponibles en eje de rodaje
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación:**	Planta de Emergencia para las Ayudas Visuales: Tiempo de Transferencia de 8 a 10 seg. Marca: IGSA de 150 KW. Planta de Emergencia del Edificio Terminal: Tiempo de Transferencia de 8 a 10 seg. Marca: IGSA. de 350 KW. Planta de Emergencia del Aviación General: Tiempo de Transferencia de 8 a 10 seg. Marca: IGSA de 150 KW.
5	**Observaciones:**	Iluminación en Plataformas con 6 luminarias completas (Super postes) marca Holophane, tipo Halcón de 400 W de sodio en alta presión para operar a 220 V.

MMTC AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

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

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

1	**Designación y límites laterales:**	CTR Torreón, 25 42 17 N 103 27 39 W, 25 34 51 N 103 23 13 W, 25 31 02 N 103 14 50 W, 25 25 08 N 103 21 36 W, 25 32 51 N 103 25 43 W, 25 36 42 N 103 34 03 W, 25 42 17 N 103 27 39 W
2	**Límites verticales:**	GND / 5500 FT AMSL
3	**Clasificación del espacio aéreo:**	D
4	**Distintivo de llamada de la dependencia ATS.** **Idioma(s):**	Torre Torreón Español / Ingles
5	**Altitud de transición:**	18500 FT AMSL
6	**Observaciones:**	NIL

MMTC AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACION DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
TWR	Torre Torreón	118.50 MHZ	1300/0300	NIL
APP	Aproximación Torreón	119.60 MHZ	1300/0300	NIL
FPQ	Información de Vuelo Torreón	122.30 MHZ	1300/0300	**Plan de Vuelo Grabado** Tel: (871) 712 82 09

MMTC 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 6° E	TRC	116.4	H24	253350.27N 1032430.27W	1122.494	200W

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)

AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

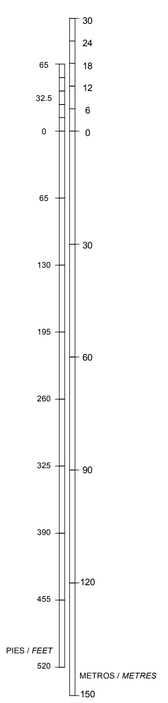
MEXICO, TORREON

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*

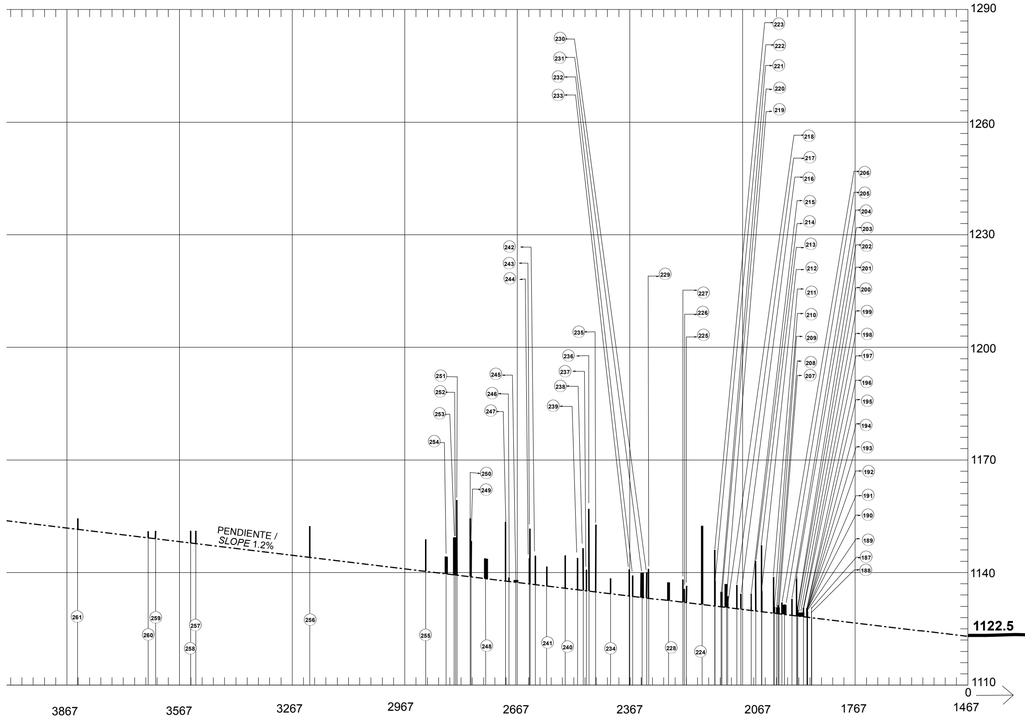
RWY 08/26

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

VAR 6° E

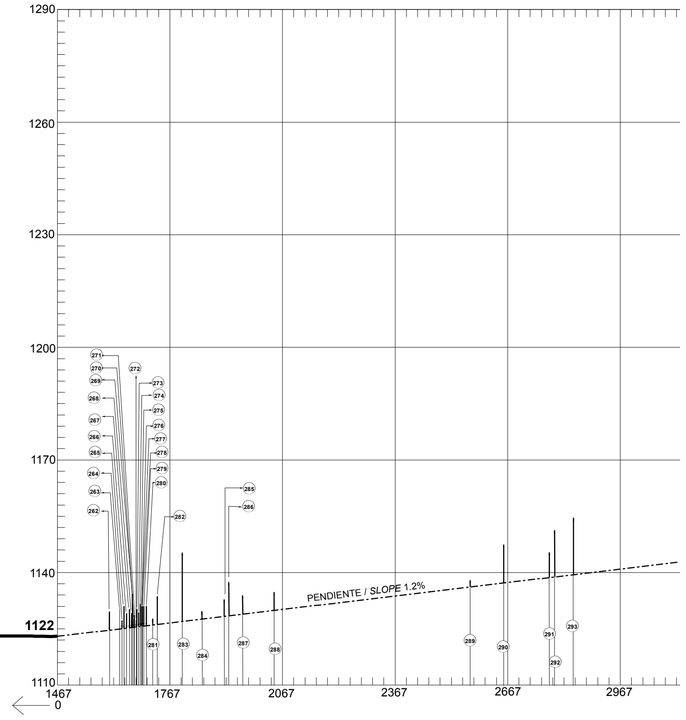


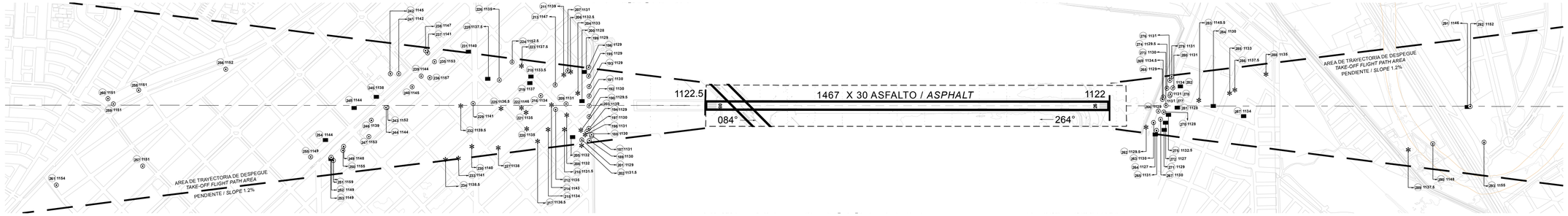
Escala Vertical / *Vertical Scale* **1 : 1,000**



RWY 08/26

DISTANCIAS DECLARADAS *DECLARED DISTANCES*		
RWY 08		**RWY 26**
1467	**TORA** RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF RUN AVAILABLE*	**1467**
1467	**TODA** DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE*	**1467**
1467	**ASDA** DISTANCIA ACELERACION-PARADA DISPONIBLE *ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE*	**1467**
1467	**LDA** DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE *LANDING DISTANCE AVAILABLE*	**1467**





Escala Horizontal / *Horizontal Scale* **1 : 10,000**

METROS / *METRES*

330 264 198 132 66 0 330 660 990 1320 1650

670 335 0 670 1340 2010 2680 3350 4020 4690 5360

PIES / *FEET*

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

CLAVE / *LEGEND*	
NUMERO DE IDENTIFICACION *IDENTIFICATION NUMBER*	①
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC *POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.*	⊙
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE *BUILDING OR LARGE STRUCTURE*	▬
FERROCARRIL *RAILROAD*	┼┼┼
CURVA DE NIVEL DEL TERRENO *TERRAIN CONTOUR*	~
TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS *TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE*	▲
ARBOL, ARBUSTO, ETC *TREES, BUSH, ETC.*	✳

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY

HORIZONTAL 0.5 M
VERTICAL 0.5 M

CAMBIOS: OBSTACULOS

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)

AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

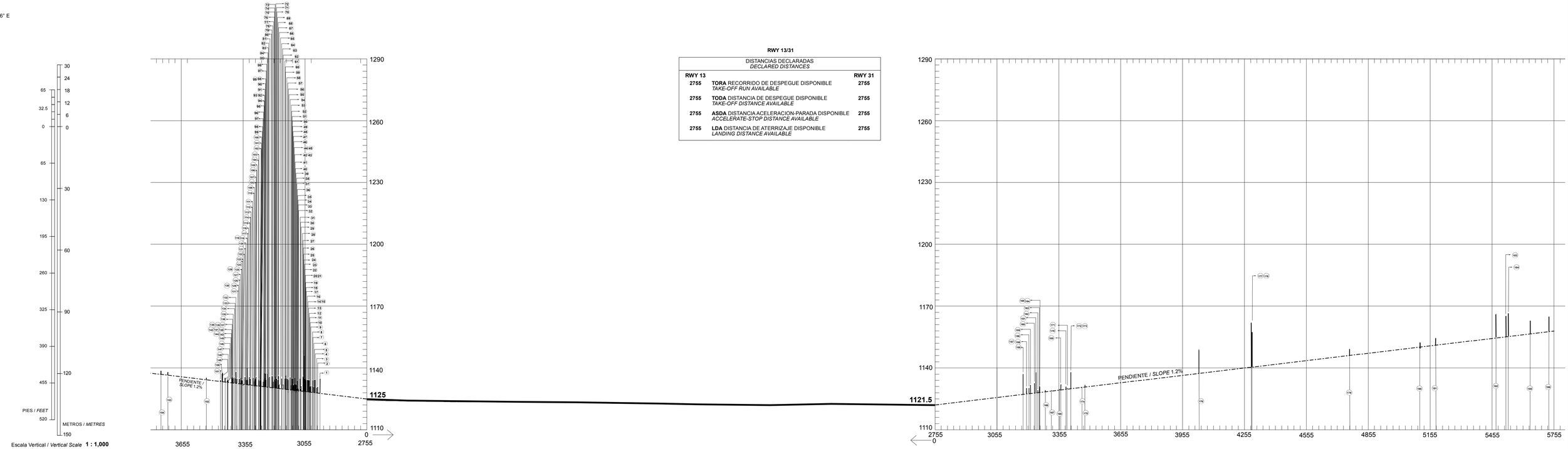
MEXICO, TORREON

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*

RWY 13/31

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

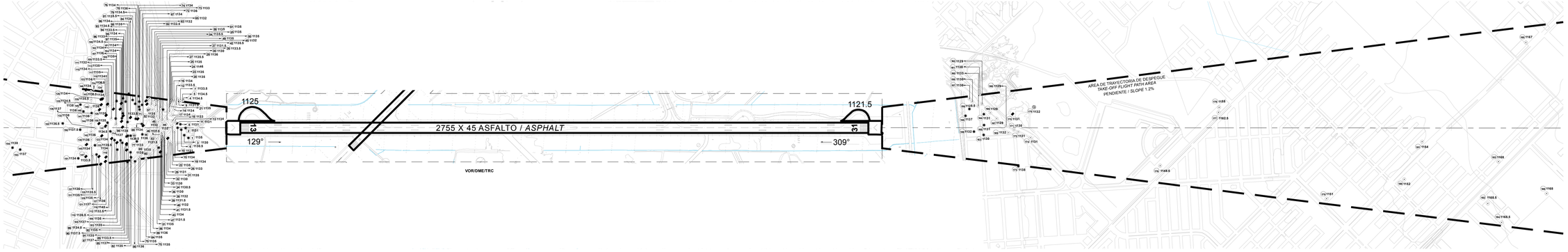
VAR 6° E



RWY 13/31

DISTANCIAS DECLARADAS *DECLARED DISTANCES*		
RWY 13		**RWY 31**
2755	**TORA** RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF RUN AVAILABLE*	**2755**
2755	**TODA** DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE *TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE*	**2755**
2755	**ASDA** DISTANCIA ACELERACION-PARADA DISPONIBLE *ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE*	**2755**
2755	**LDA** DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE *LANDING DISTANCE AVAILABLE*	**2755**

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



Escala Horizontal / *Horizontal Scale* **1 : 10,000**

METROS / *METRES*

330 264 198 132 66 0 330 660 990 1320 1650

670 335 0 670 1340 2010 2680 3350 4020 4690 5360

PIES / *FEET*

CLAVE / *LEGEND*	
NUMERO DE IDENTIFICACION *IDENTIFICATION NUMBER*	①
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC *POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.*	⊙
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE *BUILDING OR LARGE STRUCTURE*	▬
FERROCARRIL *RAILROAD*	┼┼┼
CURVA DE NIVEL DEL TERRENO *TERRAIN CONTOUR*	∼
TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS *TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE*	
ARBOL, ARBUSTO, ETC *TREES, BUSH, ETC.*	✳

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY

HORIZONTAL 0.5 M
VERTICAL 0.5 M

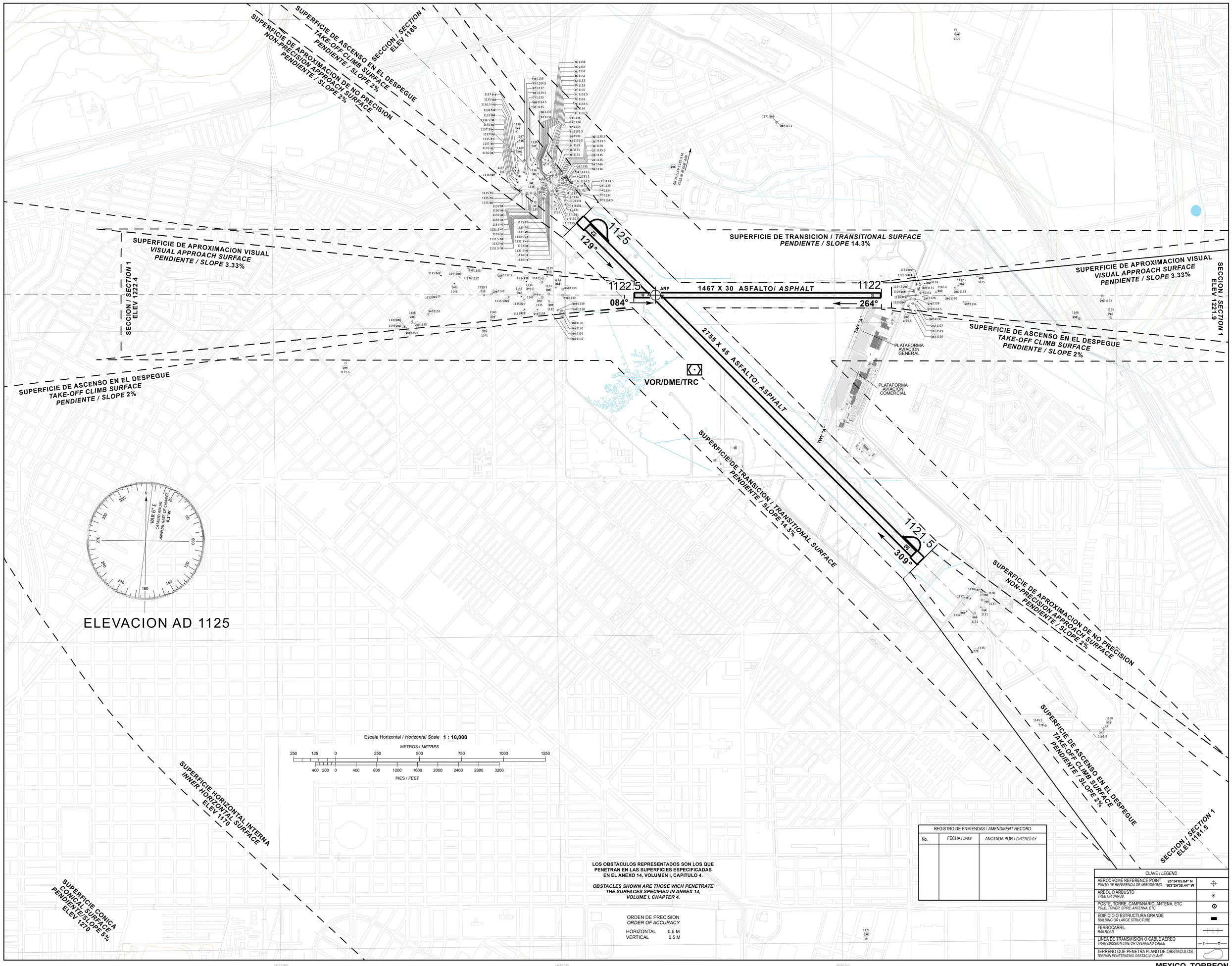
CAMBIOS: OBSTACULOS

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - TIPO B

AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B

MEXICO, TORREON
AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*



CAMBIOS: OBSTACULOS.

20-MAR-2025 AMDT AIRAC 03/25

SICT-AFAC-SENEAM

PROYECCION: TRANSVERSAL MERCATOR, UTM ZONA 13N
PROJECTION: TRANSVERSE MERCATOR, UTM ZONE 13N

MEXICO, TORREON
AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*

2-13 MMTC AOC-3

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

TWR / APP 118.6

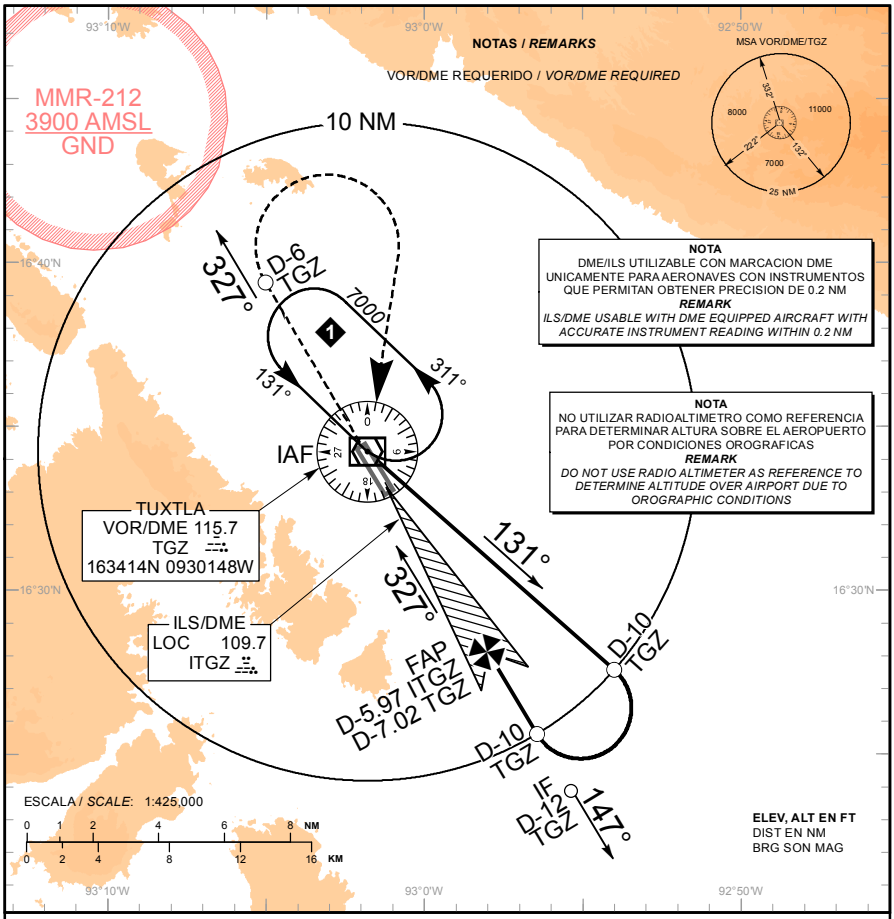
ELEV AD 1508 FT

VAR **2° E**

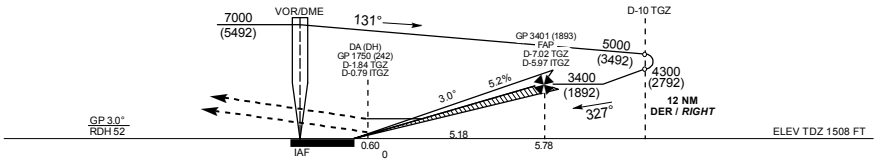
TUXTLA GUTIERREZ

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
ANGEL ALBINO CORZO

ILS Z OR LOC Z RWY 33



ALTURA REFERIDAS AL TDZ **RWY33** ELEV 1508 FT
HEIGHTS RELATED TO TDZ ***RWY33*** *ELEV 1508 FT*



APROXIMACION FRUSTRADA / ***MISSED APPROACH***

ASCIENDA EN **RADIAL 327°** HASTA **D-6**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **9 NM** HACIA EL **VOR/DME/TGZ** HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA ***TGZ VOR R-327°*** *TO* ***D-6 TGZ****, THEN TURN* ***RIGHT*** *WITHIN* ***9 NM*** *TO* ***VOR/DME/TGZ*** *AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAP - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5.78 NM	FT / NM	425	531	637	743	849	956	1062
5.2% (3.0°)	MIN : SEC	4:20	3:28	2:53	2:29	2:10	1:56	1:44

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA **DME/ITGZ** /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE ***DME/ITGZ***

NM	5.97	5	4	3	2	1
FT	3400 (1892)	3090 (1582)	2770 (1262)	2460 (952)	2140 (632)	1820 (312)

CAMBIOS: DISTANCIA FAP

CAT	A	B	C	D
CAT I COMPLETO/*FULL*	DA (DH) 1750 (242) - 3/4 (1200 M)			
LOC COMPLETO/*FULL*	OCA (OCH) / MDA (MDH) 2100 (592) - 1 (1600 M)		2100 (592) - 1 3/4 (2800 M)	2100 (592) - 2 (3200 M)
CIRCLING CNL SECTOR "W" RWY 14/32	OCA (OCH) / MDA (MDH) 2180 (672) - 1 (1600 M)		2180 (672) - 2 (3200 M)	2220 (712) - 2 1/4 (3600 M)

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS

INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

TWR / APP 118.6

ELEV AD 1508 FT

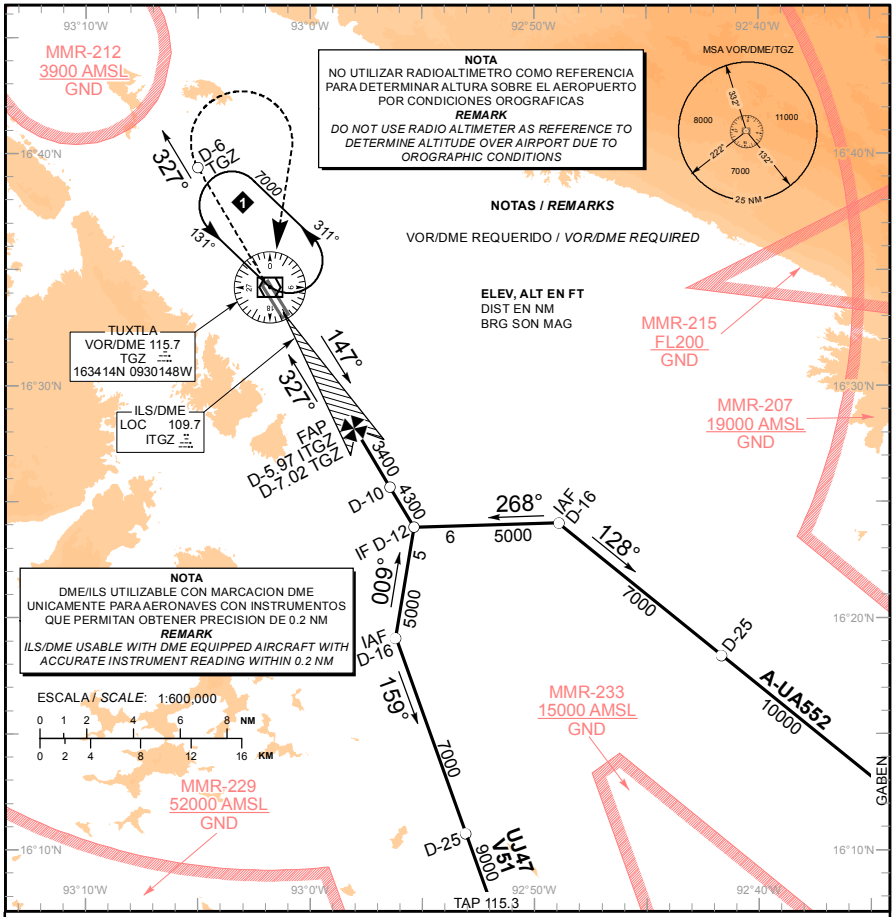
VAR **2° E**

TUXTLA GUTIERREZ

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*

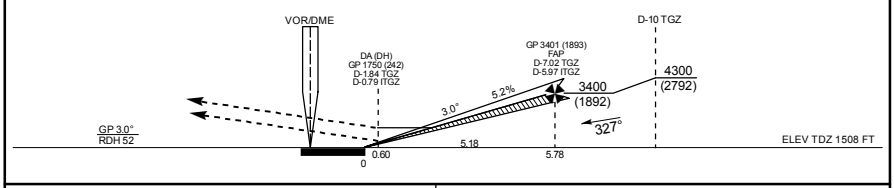
ANGEL ALBINO CORZO

ILS Y OR LOC Y RWY 33



ALTURA REFERIDAS AL TDZ **RWY33** ELEV 1508 FT

*HEIGHTS RELATED TO TDZ **RWY33** ELEV 1508 FT*



APROXIMACION FRUSTRADA / ***MISSED APPROACH***

ASCIENDA EN **RADIAL 327°** HASTA **D-6**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **9 NM** HACIA EL **VOR/DME/TGZ** HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

*CLIMB VIA **TGZ VOR R-327°** TO **D-6 TGZ**, THEN TURN **RIGHT** WITHIN **9 NM** TO **VOR/DME/TGZ** AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAP - THR 5.78 NM 5.2% (3.0°)	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
	FT / NM	425	531	637	743	849	956	1062
	MIN : SEC	4:20	3:28	2:53	2:29	2:10	1:56	1:44

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA **DME/ITGZ** / *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE **DME/ITGZ***

NM	5.97	5	4	3	2	1
FT	3400 (1892)	3090 (1582)	2770 (1262)	2460 (952)	2140 (632)	1820 (312)

CAMBIOS: DISTANCIA FAP

CAT	A	B	C	D
CAT I COMPLETO/*FULL*	DA (DH) 1750 (242) - 3/4 (1200 M)			
LOC COMPLETO/*FULL*	OCA (OCH) / MDA (MDH) 2100 (592) - 1 (1600 M)		2100 (592) - 1 3/4 (2800 M)	2100 (592) - 2 (3200 M)
CIRCLING CNL SECTOR "W" RWY 14/32	OCA (OCH) / MDA (MDH) 2180 (672) - 1 (1600 M)		2180 (672) - 2 (3200 M)	2220 (712) - 2 1/4 (3600 M)

MMVR 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	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión
1	2	3	4	5	6
01	011.15 GEO 007.75 MAG	2400 x 45	700 M Flexible 57/F/A/X/T 1700 M Rígido 68/R/B/X/T	190742.34 N 0961127.46 W	27.0 M (89 FT)
19	191.15 GEO 187.75 MAG	2400 x 45	1700 M Rígido 68/R/B/X/T 700 M Flexible 57/F/A/X/T	190858.91 N 0961111.58 W	20.5 M (67 FT)
Pendiente de RWY-SWY	**Dimensiones SWY (M)**	**Dimensiones CWY (M)**	**Dimensiones de franja (M)**	**OFZ**	**Observaciones**
7	8	9	10	11	12
0.277%	NIL	NIL	2520 x 150	NIL	NIL

MMVR AD 2.13 - DISTANCIAS DECLARADAS

Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
01	2400	2400	2400	2400	NIL
19	2400	2400	2400	2400	NIL

MMVR 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
01	SALS-F LIH	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2400 M 60 M Blanca LIH	Roja	NIL	NIL
19	NIL	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2400 M 60 M Blanca LIH	Roja	NIL	NIL

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

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:**	NIL
2	**Emplazamiento WDI y LGT:**	1 cerca THR 01 iluminado 1 entre rodaje B y rodaje E iluminado
3	**Luces de borde y eje de TWY:**	Luces de borde azul / No disponible en eje de rodaje
4	**Fuente auxiliar de energía:** **Tiempo de conmutación:**	Fuente de energía auxiliar disponible Conmutación inmediata
5	**Observaciones:**	NIL

MMVR AD 2.16 – ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

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

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

1	**Designación y límites laterales:**	CTR Veracruz circulo de 11 NM de radio con centro en el ARP
2	**Límites verticales:**	GND / 1500 FT AMSL
3	**Clasificación del espacio aéreo:**	D
4	**Distintivo de llamada de la dependencia ATS.** **Idioma(s):**	Veracruz Torre Español / inglés
5	**Altitud de transición:**	18500 FT AMSL
6	**Observaciones:**	NIL

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

Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
TWR	Torre Veracruz	118.5 MHZ	1200/0500	NIL
APP	Aproximación Veracruz	120.4 MHZ	1200/0500	NIL
ATIS	Información Veracruz	127.8 MHZ	1300/0100	NIL