

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERÓDROMO

MMCV – CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTERNACIONAL
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ

MMCV AD 2.2 - DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERODROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:	234212.26N 0985723.16W al centro de la pista
2	Dirección y distancia desde la ciudad:	19 KM
3	Elevación/temperatura de referencia:	232 M (761 FT) / 30° C
4	Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:	NIL
5	Variación magnética/Cambio anual:	6° E / 0°6' W
6	Administración: Dirección: Teléfono: Fax: Telex: Web / email:	Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca – Maya – Mexica, S.A. de C.V. Carretera Soto La Marina Km. 18.5, Güémez, C.P. 87230 Ciudad Victoria, Tamps. 8356890211 Ext 51201 arpto.cd victoria@gafsacomm.com
7	Tipo de tránsito permitido:	IFR/VFR
8	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	AD:	1300/0100
2	Aduanas e inmigración:	1300/0100
3	Dependencias de Sanidad:	1300/0100
4	Oficina de notificación AIS:	1300/0100
5	Oficina de notificación ATS (ARO):	1300/0100
6	Oficina de notificación MET:	1300/0100
7	ATS:	1300/0100
8	Abastecimiento de combustible:	1300/0100
9	Servicios de escala:	NIL
10	Seguridad:	H24
11	Descongelamiento:	NIL
12	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.4 – INSTALACIONES Y SERVICIO DE ESCALA

1	Instalaciones de manipulación de la carga:	NIL
2	Tipos de combustible/lubricante:	GASAVION 100/130 / TURBOSINA JET A-1
3	Instalaciones/capacidad de abastecimiento:	Planta de combustibles de ASA TURBOSINA JET A-1: 219 000 L GASAVION 100/130: 70 200 L
4	Instalaciones de descongelamiento:	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes:	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:	Si
7	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	Hoteles:	Si
2	Restaurantes:	Si
3	Transporte:	Si
4	Instalaciones y servicios médicos:	Primeros auxilios. Hospitales en la ciudad
5	Oficinas Bancarias y de correos:	En la ciudad
6	Oficina de turismo:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.6 - SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría del AD para la extinción de incendios:	6
2	Equipo de salvamento:	1 unidad doble agente (R-99) 2 unidades de Extinción (E-10 y VREI 23)
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:	NIL
4	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.7 – DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACION DEL AÑO - REMOCION DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE		
1	Tipos de equipo de limpieza:	Barredora.
2	Prioridades de limpieza:	Área de movimiento.
3	Observaciones:	Se aplica mantenimiento periódico a las franjas de seguridad.

MMCV AD 2.8 – DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS DE VERIFICACION		
1	Superficie y resistencia de la plataforma:	Comercial: Concreto Asfáltico: ASPH/ 77/F/C/X/T General: Concreto Asfáltico: ASPH/ 35/F/C/X/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje	Superficie de Concreto Asfáltico TWY A: 23 M / ASPH / PCN:76 F/C/X/T TWY B: 23 M / ASPH / PCN: 69 F/C/X/T TWY C: 23 M / ASPH / PCN: 79 F/C/X/T
3	Emplazamiento y elevación ACL:	NIL
4	Puntos de verificación VOR/INS:	NIL
5	Observaciones:	NIL

MMCV 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	Si
2	Señales y LGT de RWY y LGT:	De borde y de eje.
3	Barras de parada:	NIL
4	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO						
En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i>	Tipo de OBST <i>OBST type</i>	Posición del OBST <i>OBST position</i>		Altitud (M)	Señales / tipo, color Markings / Type, color	Observaciones Remarks
a	b	c		d	e	f
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 15						
MMCVA001	ÁRBOL	234131.79N	0985706.05W	230.5	NIL	NIL
MMCVA002	ÁRBOL	234131.14N	0985707.31W	233.0	NIL	NIL
MMCVA003	ÁRBOL	234124.22N	0985656.18W	233.5	NIL	NIL
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 28						
MMCVA1001	ÁRBOL	234250.33N	0985743.74W	236.0	NIL	NIL
MMCVA1002	ÁRBOL	234255.51N	0985745.04W	238.0	NIL	NIL
MMCVA1003	ÁRBOL	234258.02N	0985741.05W	240.0	NIL	NIL
MMCVA1004	ÁRBOL	234258.77N	0985746.27W	241.5	NIL	NIL
En Superficies Limitadoras de Obstáculos / In Obstacle Limitation Surfaces						
ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i>	Tipo de OBST <i>OBST type</i>	Posición del OBST <i>OBST position</i>		Altitud (M)	Señales / tipo, color Markings / Type, color	Observaciones Remarks
a	b	c		d	e	f
MMCVB001	ARBOL	234247.65N	0985735.07W	234.5	NIL	Transición
MMCVB002	ARBOL	234250N	0985734.75W	235.5	NIL	Transición
MMCVB003	ARBOL	234249.31N	0985736.17W	234.5	NIL	APP THR 15
MMCVB004	ARBOL	234252.28N	0985736.44W	234.0	NIL	APP THR 15
MMCVB005	ARBOL	234253.96N	0985737.07W	235.5	NIL	APP THR 15
MMCVB006	ARBOL	234258.04N	0985736.60W	239.0	NIL	Transición
MMCVB007	ARBOL	234257.87N	0985737.69W	237.0	NIL	APP THR 15
MMCVB008	ARBOL	234302.56N	0985737.49W	241.5	NIL	Transición
MMCVB009	ARBOL	234303.02N	0985738.48W	240.5	NIL	Transición
MMCVB010	ARBOL	234257.71N	0985739.77W	237.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB011	ARBOL	234302.52N	0985740.65W	242.5	NIL	APP THR 15
MMCVB012	ARBOL	234258.02N	0985741.05W	240.0	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB013	ARBOL	234253.28N	0985740.66W	235.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33

En Superficies Limitadoras de Obstáculos / <i>In Obstacle Limitation Surfaces</i>						
ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i>	Tipo de OBST <i>OBST type</i>	Posición del OBST <i>OBST position</i>		Altitud (M)	Señales / tipo, color Markings / Type, color	Observaciones Remarks
a	b	c		d	e	f
MMCVB014	ARBOL	234258.94N	0985742.45W	240.0	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB015	ARBOL	234252.43N	0985741.20W	235.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB016	ARBOL	234258.13N	0985743.46W	239.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB017	ARBOL	234303.28N	0985746.39W	241.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB018	ARBOL	234302.23N	0985746.97W	241.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB019	ARBOL	234302.28N	0985747.51W	241.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB020	ARBOL	234258.77N	0985746.27W	241.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB021	ARBOL	234255.51N	0985745.04W	238.0	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB022	ARBOL	234251.60N	0985743.02W	235.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB023	ARBOL	234258.89N	0985751.70W	241.5	NIL	APP THR 15
MMCVB024	ARBOL	234250.33N	0985743.74W	236.0	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB025	ARBOL	234250.58N	0985747.22W	237.5	NIL	APP THR 15
MMCVB026	ARBOL	234247.91N	0985745.12W	236.5	NIL	APP THR 15
MMCVB027	ARBOL	234246.47N	0985745.19W	237.0	NIL	Transición
MMCVB028	ARBOL	234245.29N	0985744.09W	236.5	NIL	APP THR 15
MMCVB029	ARBOL	234242.33N	0985742.99W	236.5	NIL	Transición
MMCVB030	ARBOL	234139.19N	0985701.24W	230.5	NIL	Transición
MMCVB031	ARBOL	234138.50N	0985702.67W	229.5	NIL	APP THR 33
MMCVB032	ARBOL	234137.76N	0985702.14W	228.0	NIL	APP THR 33
MMCVB033	ARBOL	234134.76N	0985659.94W	229.5	NIL	APP THR 33
MMCVB034	ARBOL	234133.80N	0985659.90W	230.0	NIL	APP THR 33
MMCVB035	ARBOL	234133.07N	0985700.87W	229.0	NIL	APP THR 33 DEP THR 15
MMCVB036	ARBOL	234130.61N	0985701.74W	230.5	NIL	APP THR 33 DEP THR 15
MMCVB037	ARBOL	234132.37N	0985703.54W	229.0	NIL	APP THR 33 DEP THR 15
MMCVB038	ARBOL	234132.01N	0985704.92W	229.5	NIL	APP THR 33 DEP THR 15
MMCVB039	ARBOL	234131.79N	0985706.05W	230.5	NIL	APP THR 33 DEP THR 15
MMCVB040	ARBOL	234131.14N	0985707.31W	233.0	NIL	APP THR 33 DEP THR 15
MMCVB041	ARBOL	234130.51N	0985708.14W	232.0	NIL	APP THR 33
MMCVB042	ARBOL	234129.74N	0985708.81W	233.0	NIL	APP THR 33
MMCVB043	ARBOL	234129.93N	0985709.24W	232.0	NIL	APP THR 33
MMCVB044	ARBOL	234131.57N	0985710.21W	232.0	NIL	Transición
MMCVB045	ARBOL	234132.46N	0985711.54W	232.0	NIL	Transición
MMCVB046	ARBOL	234135.34N	0985710.79W	229.5	NIL	APP THR 33
MMCVB047	ARBOL	234134.38N	0985712.62W	232.0	NIL	Transición
MMCVB048	ARBOL	234135.10N	0985713W	232.0	NIL	Transición
MMCVB049	ANTENA	234216.85N	0985731.11W	239.0	NIL	Transición
MMCVB050	ANTENA	234219.81N	0985732.56W	239.0	NIL	Transición
MMCVB051	ANTENA	234229.56N	0985736.92W	241.0	NIL	Transición
MMCVB052	ESTRUCTURA	234302.28N	0985741.14W	239.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33
MMCVB053	POSTE	234301.15N	0985739.98W	238.5	NIL	APP THR 15
MMCVB054	ESTRUCTURA	234304.02N	0985739.10W	241.5	NIL	Transición
MMCVB055	POSTE	234301.87N	0985741.97W	239.5	NIL	APP THR 15 DEP THR 33

MMCV AD 2.11 – INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA		
1	Oficina MET asociada:	OSIV (Oficina de Servicios e Información de Vuelo)
2	Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario:	1300/0100
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
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

MMCV AD 2.12 – CARACTERISTICAS 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 geodal	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión
1	2	3	4	5	6
15	156.59 GEO 150.59 MAG	2200 x 45	ASPH/75/F/C/X/T	234245.14N 0985738.63W	THR 230.5M TDZ 230.0M
33	336.59 GEO 330.59 MAG	2200 x 45	ASPH/75/F/C/X/T	234139.46N 0985707.74W	THR 225.0M TDZ 226.0M
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	2320 x 150	NIL	NIL

MMCV AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS					
Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
15	2200	2200	2200	2200	NIL
33	2200	2200	2200	2200	

MMCV 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
15	NIL	NIL	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2200 M 60 M Blanca LIH	NIL	NIL	NIL
33	NIL	NIL	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2200 M 60 M Blanca LIH	NIL	NIL	NIL

MMCV AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA		
1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:	Sobre torre de control.
2	Emplazamiento WDI y LGT:	1 cerca de THR 15 iluminado 1 cerca de THR 33 iluminado
3	Luces de borde y eje de TWY:	Luces de borde azul / No disponibles en eje de rodaje
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación:	Para ayudas visuales.
5	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	
1	Coordenadas TLOF o THR de FATO:
2	Elevación de TLOF y/o FATO M/FT:
3	Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO:
4	BRG geográficas y MAG de FATO:
5	Distancia declarada disponible:
6	Luces APP y FATO:
7	Observaciones:

NIL

NIL

MMCV AD 2.17 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

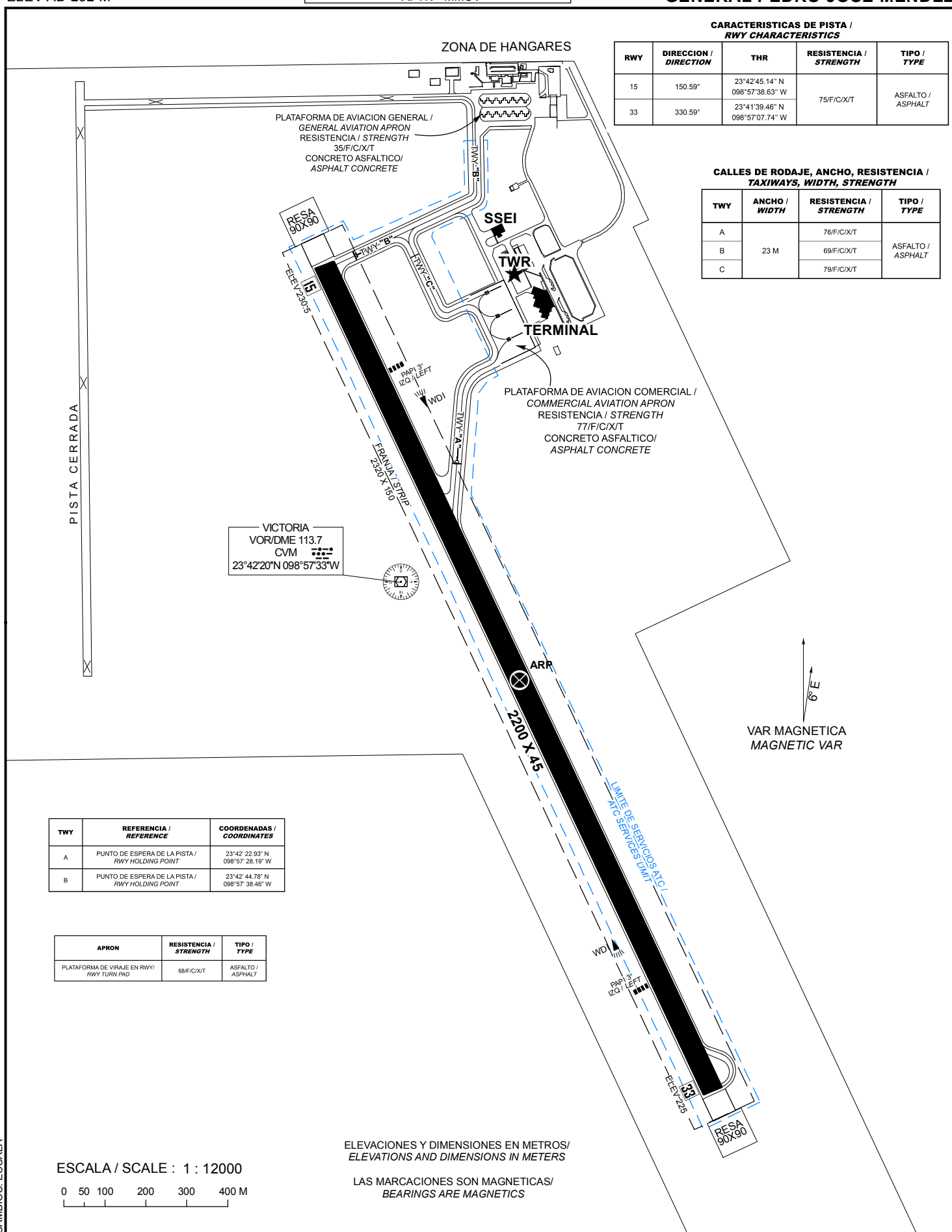
1	Designación y límites laterales:	CTR MMCV 23 47 20N 098 57 50W Arco horario de 5NM con centro en 23 42 20N 098 57 33W 23 38 43N 098 53 46W 23 36 12N 098 51 07W 23 33 49N 098 57 03W 23 37 19N 098 57 15W Arco horario de 5NM con centro en 23 42 20N 098 57 33W 23 45 56N 099 01 20W 23 48 28N 099 03 59W 23 50 51N 098 58 02W 23 47 20N 098 57 50W
2	Límites verticales:	GND / 2400 FT AMSL
3	Clasificación del espacio aéreo:	D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s):	Torre Victoria Español / inglés
5	Altitud de transición:	18500 FT AMSL
6	Observaciones:	NIL

MMCV AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

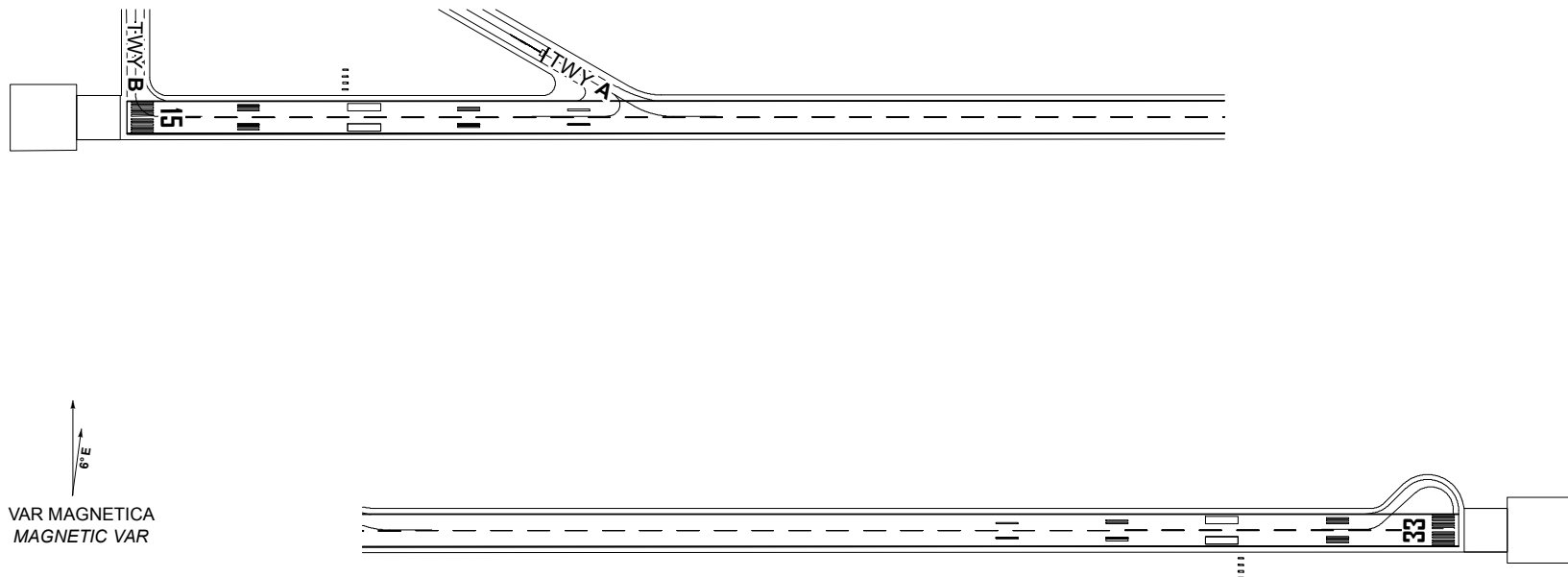
Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
TWR	Torre Victoria	118.2 MHZ	1300/0100	NIL
APP	Aproximación Victoria	125.42 MHZ	1300/0100	NIL
FPQ	Información de Vuelo de Victoria	122.45 MHZ	1300/0100	Plan de Vuelo Grabado Tel: (834) 316 45 87

AD 2.19 – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Tipo de ayuda, CAT de ILS (Para VOR/ILS, 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 DIC 08	CVM	113.7 MHZ	H24	234219.91 N 0985732.50 W	NIL	NIL



SEÑALES RWY 15/33 Y SALIDAS DE TWY
MARKING AIDS RWY 15/33 AND EXIT TWY



MÍNIMOS METEOROLÓGICOS		
*VER NOTA 1		
MÍNIMOS DE DESPEGUE		
INSTALACIONES	RVR/VIS¹	EQUIVALENCIA SM
REFERENCIA VISUAL ADECUADA² (SOLO DIURNA)	500 M/1 600 FT	1/2
LUCES DE BORDE DE PISTA O SEÑALES DE EJE DE PISTA³	400 M/1 300 FT	1/4
LUCES DE BORDE DE PISTA Y SEÑALES DE EJE DE PISTA³	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 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.

NOTAS / REMARKS:

- PLATAFORMA SUR UNICAMENTE PARA AVIACION COMERCIAL REGULAR

PSN NR-1 DE PLATAFORMA COMERCIAL HABILITADA COMO PLATAFORMA DE TRANSITO PARA APERTURA Y CIERRE DE PLAN DE VUELO

TRABAJOS DE DESYERBE (EVENTUALES) EN FRANJAS DE SEGURIDAD DEL AREA DE MOVIMIENTO

PRECAUCION: CRUCE DE AVES POR LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS
- SOUTH APRON ONLY FOR REGULAR COMMERCIAL AVIATION

PSN NR-1 OF COMMERCIAL APRON ENABLED AS TRANSIT APRON FOR OPENING AND CLOSING OF FLIGHT PLAN

EVENTUAL TRIMMING WORKS IN SAFETY STRIPS OF THE MOVEMENT AREA

CAUTION: FLOCKS OF BIRDS CROSSING THE RUNWAYS TRACKS

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART
ELEV AD 232 M

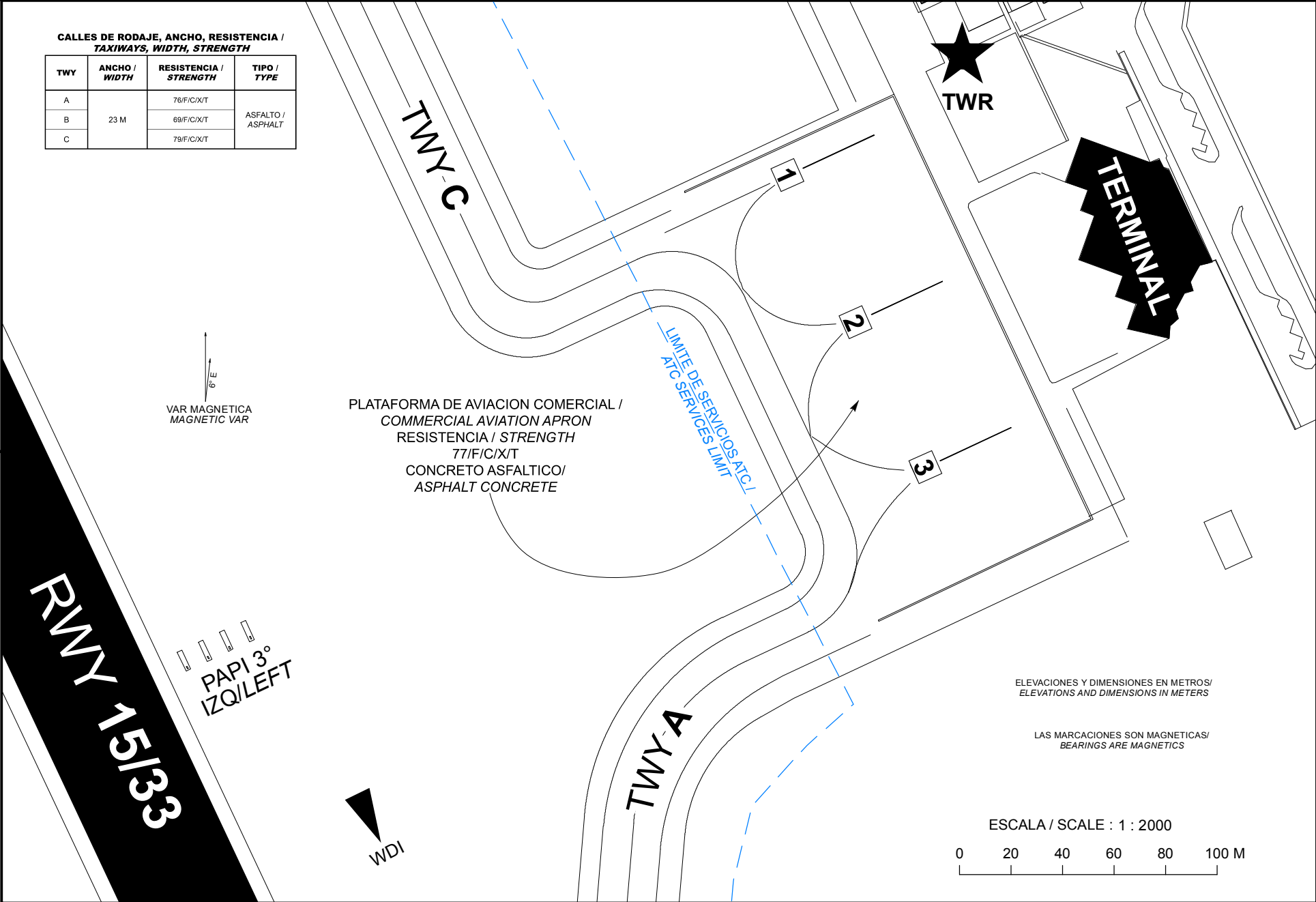
TWR	118.2
APP	125.42
FPQ	122.45
AFTN - MMCV	

CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL
INTL AIRPORT

GENERAL PEDRO JOSE MENDEZ

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

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	76/F/C/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		69/F/C/X/T	
C		79/F/C/X/T	



CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA

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

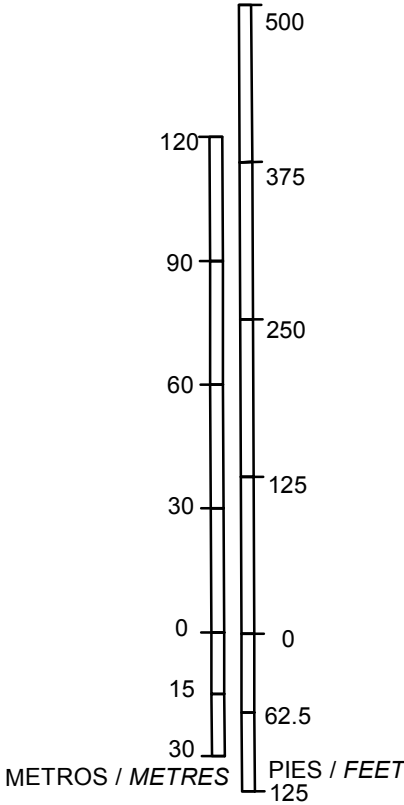
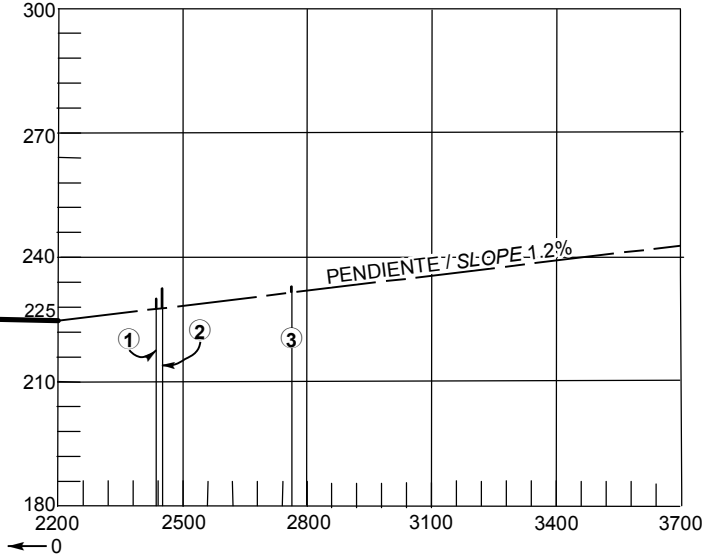
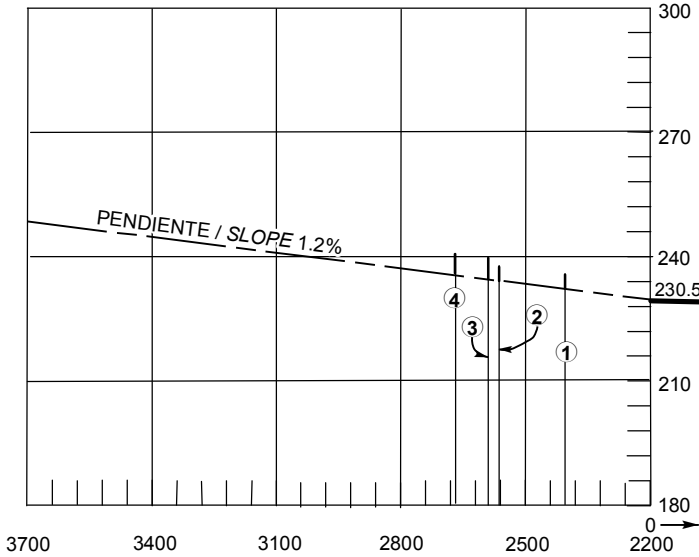
PSN	LAT (N)	LONG (W)
1	23° 42' 42.75"	098° 57' 24.77"
2	23° 42' 41.29"	098° 57' 22.93"
3	23° 42' 39.06"	098° 57' 23.03"

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

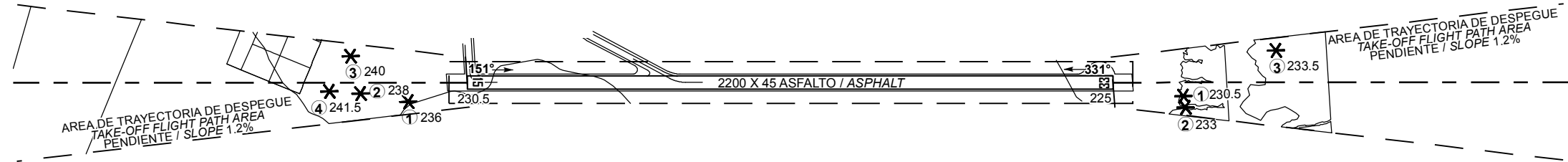
VAR 6° E

RWY 15 / 33

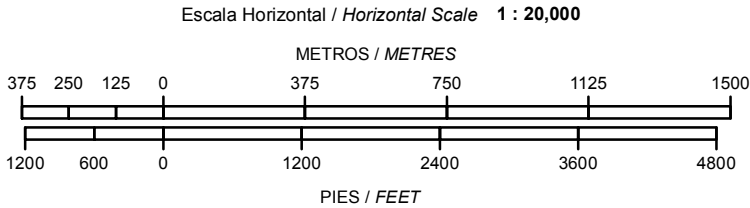
DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES			
RWY 15			RWY 33
2200	TORA	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2200
2200	TODA	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2200
2200	ASDA	DISTANCIA DE ACELERACION PARADA DISPONIBLE ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE	2200
2200	LDA	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE LANDING DISTANCE AVAILABLE	2200



ESCALA VERTICAL / VERTICAL SCALE: 1 : 2000



SIMBOLOGIA / LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION IDENTIFICATION NUMBER	① ALTITUD
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA, ETC POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■
FERROCARRIL RAILROAD	++
CURVA DE NIVEL DE TERRENO TERRAIN CONTOUR	~
TERRENO QUE PENETRA PLANO DE OBSTACULOS TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE	⬆
ARBOL, ARBUSTO, ETC TREES, BUSH, ETC	*



REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD		
No.	FECHA / DATE	ANOTADA POR / ENTERED BY
1	DIC-2016	ASA
2	OCT-2019	ASA
3	DIC-2021	ASA

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 0.5 M
VERTICAL 0.5 M

CAMBIOS: DESIGNADOR DE CARTA



**REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA
MMCV CTR Y MMCV TMA**

El presente procedimiento deberá ser observado obligatoriamente por cualquier aeronave de ala fija y rotativa con plan de vuelo VFR que opere dentro del Área de Control Terminal Ciudad Victoria, y Zona de Control Ciudad Victoria, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Área de Control Terminal Ciudad Victoria (MMCV TMA).- Clase D
- 1.2 Zona de Control Ciudad Victoria (MMCV CTR).- Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro de la MMCV CTR, salvo que exista autorización expresa de MMCV TWR para ingresar a este espacio.
- 2.2 Las dimensiones de la MMCV CTR se describen en la sección AD 2.17.

3. Mínimos meteorológicos:

- 3.1 En vuelo:
 - 3.1.1 Distancia de las nubes:
 - a) 1600 M (1 SM) horizontalmente
 - b) 305 M (1 000 FT) verticalmente
 - 3.1.2 Visibilidad:
 - a) 8 KM (5 SM) a/o arriba de 3050 M (10 000 FT) AMSL
 - b) 5 KM (3 SM) por debajo de 3050 M (10 000 FT) AMSL
- 3.2 Dentro o en las inmediaciones del aeropuerto:
 - 3.2.1 Techo de nubes: 457 M (1 500 FT)
 - 3.2.2 Visibilidad: 5 KM (3 SM)
- 3.3 Los helicópteros además de cumplir con el techo de nubes señalado anteriormente, antes de iniciar el vuelo y dentro de espacios aéreos controlados, operado a/o por debajo de 457 M (1500 FT), de altura sobre tierra o agua, deben:
 - 3.3.1 Tener una visibilidad no menor a 1600 M (1 SM), durante el día.
 - 3.3.2 Tener una visibilidad no menor a 3200 M (2SM), durante la noche.
 - 3.3.3 Estar libre de nubes y con referencia visual al terreno.

4. Separación proporcionada

- 4.1 La separación proporcionada a los vuelos VFR es acorde a lo establecido en ENR1.4 numeral 9.6 TABLA 1 Clasificación del Espacio Aéreo ATS CLASE “D”.

5. Servicio suministrado

- 5.1 El servicio proporcionado a los vuelos VFR es acorde con lo establecido en ENR 1.4 numeral 9.5 CLASE “D”.

6. Restricciones

- 6.1 Restringido el vuelo VFR arriba de las altitudes máximas autorizadas, establecidas para cada sector en la carta visual MMCV VAC.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMCV TWR para volar en la zona de tránsito del aeródromo y en las trayectorias de pistas señaladas en la carta visual.
- 6.3 A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeródromo previamente autorizadas por la Comandancia AFAC, los vuelos locales de las aeronaves se efectuarán dentro de las rutas visuales publicadas para tales efectos, de requerir algún área específica deberá notificarlo a MMCV TWR en la frecuencia 118.2 MHZ, durante el primer contacto.
- 6.4 No se permite la operación de dirigibles, globos, planeadores y ultraligeros sin la autorización de la autoridad aeronáutica y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas específicas y la emisión del NOTAM correspondiente.
- 6.5 Las operaciones de RPAS deberán ajustarse a lo prescrito en la NORMA Oficial Mexicana NOM-107-SCT3-2019, que establece los requerimientos para operar un sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) en el espacio aéreo mexicano; y contar con autorización de la AFAC y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas cercanas a MMCV.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDO) que operen dentro de las 20NM del ARP de MMCV, deberán ajustarse a lo previsto en la fracción 3.3 “Señales para el tránsito de aeródromo” contenido en la sección ENR 1.1 REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. REGLAS GENERALES.
- 6.7 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas denominadas como MMR.
- 6.8 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de MMP temporales.
- 6.9 Queda prohibido volar dentro de las áreas definidas como “Alertas para la Navegación” (Ver ENR 5.1).

7. Zona de Control (CTR)

- 7.1 Este tipo de espacio aéreo está designado principalmente para las aeronaves que vayan a despegar, aterrizar o realizar alguna clase de entrenamiento en los aeropuertos, debiendo sujetarse a los ATS suministrados en los espacios aéreos Clase “D” y los procedimientos locales de operación del aeródromo Clase “D”; las dimensiones de la MMCV CTR están descritas en la sección AD 2.17.
- 7.2 Se establecen RUTAS VISUALES con el propósito de sobrevolar el aeródromo, así mismo para integrarse al circuito de tránsito aéreo acorde a las instrucciones del ATC.

8. Procedimientos de vuelo

- 8.1 Las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo de acuerdo con las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual dentro de las 8 MN que comprenden la MMCV CTR, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino un aeródromo dentro de la MMCV CTR y deseen mantener una altitud mayor a las descritas en la carta, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 25 NM del VOR/DME/CVM, notificando su posición y altitud en la frecuencia de Aproximación (MMCV TMA) en 125,42 MHZ, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMCV CTR manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de Aproximación (MMCV TMA) en 125,42 MHZ antes de penetrar el espacio o altitud solicitada, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.

- 8.4 Todas las aeronaves con Plan de Vuelo VFR que requieran sobrevolar o cruzar las rutas publicadas dentro de la MMCV TMA, deberán establecer contacto con MMCV APP en 125.42 MHZ.
- 8.5 Las Aeronaves que requieran volar dentro de la MMCV CTR, notificaran su posición y recabaran instrucciones en la frecuencia de MMCV TWR en 118.2 MHZ, planearan su vuelo para proseguir a su destino vía las rutas visuales publicadas en la VAC y deberán contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.6 Las tripulaciones de vuelo de todas las aeronaves que operen en el aeródromo MMCV deberán sintonizar la frecuencia MMCV ATIS en 122.45 MHZ para recabar la información y condiciones del aeropuerto y notificar al ATC en primer contacto el designador de la información ATIS recibida.

9. Transpondedor

- 9.1 Todas las aeronaves VFR deberán portar transpondedor Modo A/C o S y código de conspicuidad conforme ENR 1.6 o el asignado por ATC durante toda la operación.
- 9.2 Todas las aeronaves de ala rotativa deberán contar con equipo Transpondedor en modo 3 A/C o modo S a bordo y activar código en 1500 o el asignado por el ATC durante todo el tiempo de vuelo.

10.Comunicaciones.

- 10.1 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMCV CTR, deberán mantener comunicación con MMCV TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMCV que cuenten con autorización previa de la autoridad aeronáutica, notificarán su posición e intenciones a MMCV TMA en 125.42 MHZ o MMCV TWR en 118.2 MHZ, antes de penetrar la MMCV CTR.
- 10.3 Utilizarán la frecuencia CTAF 122.45 MHZ para monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo en el Área de Control Terminal.
- 10.4 Las aeronaves en sobrevuelo, o aeronaves desde o hacia algún helipuerto o aeródromo ubicado dentro de la MMCV CTR, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMCV CTR, al sobrevolar algún punto de notificación visual equivalente o tan pronto como sea posible, en la frecuencia de MMCV TWR, donde recibirán información e instrucciones para proseguir a su destino mediante las rutas visuales publicadas.
- 10.5 Todas las aeronaves que vuelen en las rutas visuales publicadas dentro de la MMCV CTR deberán mantener comunicación en la frecuencia MMCV TWR 118.2 MHZ. durante el horario establecido, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.

11.Puntos de notificación VFR

DENOMINACIÓN	RADIAL VOR/DME/CVM	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
CINCO DE FEBRERO	127°	12	23 33 56	098 47 46
ÉBANO	194°	10	23 33 20	099 01 08
PADILLA	003°	21	24 02 55	098 54 01
PARQUE EÓLICO MESA	042°	8	23 47 34	098 51 14
PUENTE FERROCARRIL	318°	23	24 00 45	099 11 56
SAN VICENTE	133°	24	23 24 37	098 40 38
TORRE BICENTENARIO	284°	8	23 45 09	099 05 55

12. Rutas VFR.**12.1 Llegadas a MMCV.**

- 12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMCV APP en la frecuencia 125.42 MHZ, por lo menos 30 NM del Aeropuerto de MMCV y a 20 NM comunicara con MMCV TWR en 118.2 MHZ. antes de penetrar la MMCV CTR.
- 12.1.2 Deberán sintonizar el ATIS en 122.45 MHZ. Para recabar información de condiciones de la estación.
- 12.1.3 Deberán planear su llegada por las rutas visuales publicadas.
- 12.1.4 MMCV TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el aeródromo por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita.

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

- 12.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.2.2 Establecer comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ para asignación de código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).
- 12.2.3 Mantener comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ. Mantenerse dentro de la MMCV CTR a/o por debajo de las altitudes VFR publicadas.
- 12.2.4 Notificar a MMCV OSIV el término del vuelo.

12.3 Salidas VFR de MMCV con plan de vuelo de ruta o local (fuera de la MMCV CTR)

- 12.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.3.2 Establecer comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ. para asignación de Código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).
- 12.3.3 Establecer comunicación con MMCV TWR en 118.2 MHZ para identificación e instrucciones.
- 12.3.4 Al abandonar la frecuencia de MMCV TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha de la frecuencia designada por los STA, hasta encontrarse a 80 NM del aeropuerto o en el límite de sus comunicaciones.
- 12.3.5 Aeronaves en vuelo de ruta que requieran ascender por arriba de las altitudes máximas VFR publicadas deberán solicitarlo en MMCV TWR en 118.2 MHZ.

12.4 Aeronaves de ala rotativa

- 12.4.1 Además de lo establecido en los subíndices 12.2.1 al 12.2.4;
- 12.4.2 Los helicópteros de llegada o salida evitarán sobrevolar las plataformas de aviación comercial, general, instalaciones militares, otras aeronaves, depósitos de combustible, etc. El despegue o aterrizaje se realizará dentro de las trayectorias establecidas para el aeródromo utilizando calle de rodaje o la pista en uso.
- 12.4.3 Los helicópteros que operen dentro de la MMCV CTR deberán:
 - a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMCV TWR en 118.2 MHZ.
 - b) Contar como mínimo con equipo Transpondedor en modo C y/o S.
 - c) Para efectos de identificación, deberán mantener el transpondedor encendido en modo C durante todo el tiempo de operación desde el encendido hasta el corte del motor.

13.Rutas VFR de Llegada/Salida.

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

IDENTIFICADOR	RUTA
ÉBANO	MMCV – ÉBANO
PADILLA	MMCV – PARQUE EÓLICO MESA – PADILLA
PARQUE EÓLICO MESA	MMCV—PARQUE EÓLICO MESA
PUENTE FERROCARRIL	MMCV – TORRE BICENTENARIO – PUENTE FERROCARRIL
SAN VICENTE	MMCV – CINCO DE FEBRERO – SAN VICENTE

14.Operación en el Aeropuerto Internacional de Ciudad Victoria (MMCV).

- 14.1 MMCV TWR proporciona el servicio de control de aeródromo a todas las aeronaves que se encuentren dentro del circuito de tránsito de aeródromo y con base en las condiciones de tránsito conocidas u observadas.
- 14.2 Circuitos de tránsito
- 14.2.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMCV TWR para integrarse a ellos.

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

- 15.1 Ala fija:
- 15.1.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeródromo y su destino sea el mismo, deberá cumplir con lo indicado en la sección ENR 1.1 numeral 3.5 de la AIP DE MÉXICO.
- 15.1.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 15.1.3 La aproximación y el aterrizaje, será posible en la pista 15/33 acorde al punto 14.2 del presente procedimiento.
- 15.1.4 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista
- 15.1.5 Reportar su llegada a la OSIV y a la Comandancia AFAC por el medio más expedito posible.

16.Procedimiento para aeronaves en asistencia de emergencias.

- 16.1 Se define como Área de Emergencia aquella porción del espacio aéreo establecido por la Autoridad Aeronáutica, en la cual participan aeronaves en operaciones de rescate, búsqueda y salvamento. Esta área tiene como dimensiones desde la superficie del terreno hasta 500 FT y 2 NM de radio en la horizontal desde el punto en el que se desarrolla la emergencia. No se permite el vuelo dentro de esta área a operaciones de helicópteros con fines diferentes.
- 16.2 Las autorizaciones para entrar en apoyo a un Área de Emergencia se coordinan a través de la Autoridad Aeronáutica en la frecuencia CTAF 122.45 MHZ o la asignada para este fin acorde al NOTAM que se emita para este fin.
- 16.3 El inicio y terminación de las operaciones en un Área de Emergencia se hará a través de la frecuencia CTAF 122.45 MHZ.
- 16.4 Las aeronaves que operen dentro de un Área de Emergencia deberán:
- 16.4.1 Antes de penetrar el Área de Emergencia; reportar en la frecuencia CTAF 122.45 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitos en el área.
 - 16.4.2 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
 - 16.4.3 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 16.5 Las aeronaves que no estén relacionados con la actividad de rescate, búsqueda y salvamento, y/o vigilancia y pretendan sobrevolar el área de la emergencia, deberán hacerlo con virajes por la derecha y a una altura no menor de 800 FT, siempre y cuando tengan autorización de la AFAC.

17.Planeación de los vuelos.

- 17.1 Todo Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo que opere o pretenda operar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar para su aprobación ante la Autoridad Aeronáutica previo al vuelo, un plan de vuelo de la forma y contenido expresados en la AIP de México y la normatividad vigente.
- 17.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 17.3 Para mantener vigente el Plan de Vuelo presentado FPL, se deberá notificar cualquier cambio al mismo para conocimiento de la Autoridad Aeronáutica y los ATS, si el plan de vuelo fue presentado a la MMCV OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma oficina OSIV antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido.
- 17.4 Si el vuelo no se inicia dentro del periodo de vigencia, el ATS cancelará automáticamente el Plan de Vuelo debiéndose presentar un nuevo Plan de Vuelo antes de la salida. Los Planes de Vuelo se mantendrán activos siempre y cuando se notifique al ATS la nueva hora de salida.
- 17.5 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente al nuevo ETD.
- 17.6 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino del vuelo, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMCV TWR en 118.2 MHZ o en frecuencia de MMCV APP 125.42 MHZ.

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

This procedure shall be mandatory for any fixed-wing and rotary-wing aircraft operating under a VFR flight plan within the Ciudad Victoria Terminal Control Area and the Ciudad Victoria Control Zone, except when an emergency situation requires deviation from it.

1. Airspace.

- 1.1 Ciudad Victoria Terminal Control Area (MMCV TMA) – Class D.
- 1.2 Ciudad Victoria Control Zone (MMCV CTR) – Class D

2. Airport Restricted Area

- 2.1 VFR flight is restricted within the MMCV CTR, unless prior authorization has been obtained from MMCV TWR.
- 2.2 The dimensions of the MMCV CTR are described in section AD 2.17.

3. Meteorological Minima

3.1 En-route:

3.1.1 Distance from cloud:

- a) 1 600 m (1 SM) horizontally
- b) 305 m (1 000 FT) vertically

3.1.2 Flight visibility:

- a) 8 km (5 SM) at and above 3 050 m (10 000 FT) AMSL
- b) 5 km (3 SM) below 3 050 m (10 000 FT) AMSL

3.2 Within or in the vicinity of the aerodrome:

- 3.2.1 Ceiling: 457 m (1 500 FT)
- 3.2.2 Visibility: 5 km (3 SM)

3.3 Helicopters, in addition to complying with the ceiling specified above, prior to commencing flight within controlled airspace, when operating at and/or below 457 m (1 500 FT) height above ground or water, shall:

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

4. Separation Provided

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

5. Service Provided

- 5.1 Service provided to VFR flights is in accordance with ENR 1.4, paragraph 9.5, Class “D”.

6. Restrictions

- 6.1 VFR flight above the maximum authorized altitudes established for each sector on the MMCV Visual Approach Chart is restricted.
- 6.2 Prior authorization from MMCV TWR is required to operate within the aerodrome traffic area and along the runway trajectories depicted on the Visual Approach Chart.
- 6.3 Except for training maneuvers at the aerodrome previously authorized by the AFAC Airport Command Office, local flights shall be conducted along the published Visual Routes. If a specific area is required, this shall be notified to MMCV TWR on frequency 118.2 MHz on first contact.
- 6.4 Operation of airships, balloons, gliders and ultralight aircraft is not permitted without authorization from the Aeronautical Authority, prior coordination with ATC to operate in specific areas, and issuance of the corresponding NOTAM.
- 6.5 RPAS operations shall comply with Mexican Official Standard NOM-107-SCT3-2019, shall have AFAC authorization, and prior coordination with ATC to operate in areas near MMCV.
- 6.6 NORDO flights operating within 20 NM of the MMCV ARP shall comply with subsection 3.3 "Signals for Aerodrome Traffic" contained in section ENR 1.1 – General Rules and Procedures.
- 6.7 It is the pilot's responsibility to verify the activity of restricted areas designated MMR.
- 6.8 It is the pilot's responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas designated MMP.
- 6.9 Flight within areas defined as "Navigation Alerts" is prohibited (see ENR 5.1)

7. Control Zone (CTR)

- 7.1 This airspace is primarily designated for aircraft that will take off, land or conduct training at the aerodrome and shall comply with ATS provided in Class "D" airspace and with local operating procedures applicable to a Class "D" aerodrome. The dimensions of the MMCV CTR are described in section AD 2.17.
- 7.2 Visual Routes are established for the purpose of overflying the aerodrome and integrating into the aerodrome traffic circuit in accordance with ATC instructions.

8. Flight Procedures

- 8.1 Departing and arriving VFR aircraft shall plan their flight in accordance with the Visual Routes published on the Visual Approach Chart within 8 NM covering the MMCV CTR, respecting the maximum visual altitudes specified for each sector.
- 8.2 Flights not destined for an aerodrome within the MMCV CTR and wishing to maintain an altitude higher than those depicted on the chart shall circumnavigate the aerodrome at least 25 NM from VOR/DME CVM, reporting position and altitude on MMCV APP frequency 125.42 MHz, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 8.3 Flights requiring penetration of the MMCV CTR while maintaining altitudes higher than those specified on the chart shall report position and obtain authorization on MMCV APP frequency 125.42 MHz prior to entering the requested airspace or altitude, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.

- 8.4 All aircraft operating under a VFR flight plan that require to overfly or cross the published routes within the MMCV TMA shall establish contact with MMCV APP on frequency 125.42 MHz.
- 8.5 Aircraft requiring to operate within the MMCV CTR shall report position and obtain instructions on MMCV TWR frequency 118.2 MHz, shall plan their flight to proceed to their destination via the published Visual Routes, and shall be equipped with appropriate radio navigation equipment for the area.
- 8.6 Flight crews of all aircraft operating at MMCV shall monitor MMCV ATIS on frequency 122.45 MHz and shall report the ATIS information designator received to ATC on first contact.

9. Transponder

- 9.1 All VFR aircraft shall be equipped with a Mode A/C or Mode S transponder and a conspicuity code in accordance with ENR 1.6, or as assigned by ATC, throughout the entire operation.
- 9.2 All rotary-wing aircraft shall be equipped with a Mode 3/A or Mode S transponder and set code 1500, or the code assigned by ATC, throughout the entire flight.

10.Communications

- 10.1 All aircraft flying within the MMCV CTR shall maintain communication with MMCV TWR until authorized to leave the frequency.
- 10.2 Flights with MMCV as their destination, having prior authorization from the Aeronautical Authority, shall report their position and intentions to MMCV APP or MMCV TWR before entering the MMCV CTR.
- 10.3 CTAF frequency 122.45 MHz shall be used for monitoring and exchange of information between pilots in flight within the Terminal Control Area.
- 10.4 Aircraft overflying the aerodrome, or aircraft operating to or from any heliport or aerodrome located within the MMCV CTR, shall report position and intentions before entering the CTR and shall proceed to their destination via the published Visual Routes.
- 10.5 All aircraft flying along the published Visual Routes within the MMCV CTR shall maintain communication on MMCV TWR frequency 118.2 MHz until authorized to leave the frequency.

11.VFR Reporting Points

DESIGNATION	VOR/DME/CVM	DISTANCE (NM)	COORDINATES	
	RADIAL		LAT (N)	LONG (W)
CINCO DE FEBRERO	127°	12	23 33 56	098 47 46
ÉBANO	194°	10	23 33 20	099 01 08
PADILLA	003°	21	24 02 55	098 54 01
PARQUE EÓLICO MESA	042°	8	23 47 34	098 51 14
PUENTE FERROCARRIL	318°	23	24 00 45	099 11 56
SAN VICENTE	133°	24	23 24 37	098 40 38
TORRE BICENTENARIO	284°	8	23 45 09	099 05 55

12. VFR Routes.**12.1 Arrivals to MMCV.**

- 12.1.1 Aircraft with a VFR flight plan shall report their position and intentions to MMCV APP on frequency 125.42 MHz at least 30 NM from MMCV, and at 20 NM shall establish communication with MMCV TWR on frequency 118.2 MHz, prior to entering the MMCV CTR.
- 12.1.2 Aircraft shall monitor MMCV ATIS on frequency 122.45 MHz to obtain aerodrome conditions.
- 12.1.3 Aircraft shall plan their arrival via the published Visual Routes depicted on the Visual Approach Chart.
- 12.1.4 MMCV TWR may instruct VFR aircraft to proceed toward the aerodrome via routes other than the published Visual Routes when considered operationally beneficial and when air traffic permits.

12.2 Training Aircraft — Touch-and-Go Practice (within the MMCV CTR)

- 12.2.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.2.2 Establish communication with MMCV TWR on frequency 118.2 MHz for assignment and activation of the transponder code; the assigned code and altitude reporting shall be activated at all times.
- 12.2.3 Maintain communication with MMCV TWR and remain within the MMCV CTR at and/or below the published VFR altitudes.
- 12.2.4 Notify MMCV OSIV of termination of the flight.

12.3 VFR Departures from MMCV with Route or Local Flight Plan (outside the MMCV CTR)

- 12.3.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.3.2 Establish communication with MMCV TWR on frequency 118.2 MHz for assignment and activation of the transponder code; the assigned code and altitude reporting shall be activated at all times.
- 12.3.3 Establish communication with MMCV TWR for identification and instructions.
- 12.3.4 Upon leaving MMCV TWR frequency and in accordance with ATC instructions, maintain listening watch on the frequency designated by ATS until 80 NM from the aerodrome or the limit of communications.
- 12.3.5 En-route aircraft requiring to climb above the published maximum VFR altitudes shall request authorization from MMCV TWR on frequency 118.2 MHz.

12.4 Rotary-Wing Aircraft

- 12.4.1 In addition to the provisions of paragraphs 12.2.1 through 12.2.4:
- 12.4.2 Arriving or departing helicopters shall avoid overflying commercial and general aviation aprons, military installations, other aircraft, fuel storage areas, etc. Takeoff and landing shall be conducted within the trajectories established for the aerodrome, using the taxiway or runway in use.
- 12.4.3 Helicopters operating within the MMCV CTR shall:
 - a) Report position and intentions on MMCV TWR frequency 118.2 MHz.
 - b) Be equipped, as a minimum, with a Mode C and/or Mode S transponder.
 - c) For identification purposes, maintain the transponder ON in Mode C throughout the entire operation, from engine start until engine shutdown.

13.VFR Arrival and Departure Routes

- 13.1 To indicate each of the VFR Routes, radiotelephony shall refer to them by their identifier. Example:
Visual Route PRESA.
- 13.2 Bidirectional routes for fixed-wing and rotary-wing aircraft:

IDENTIFIER	ROUTE
ÉBANO	MMCV – ÉBANO
PADILLA	MMCV – PARQUE EÓLICO MESA – PADILLA
PARQUE EÓLICO MESA	MMCV—PARQUE EÓLICO MESA
PUENTE FERROCARRIL	MMCV – TORRE BICENTENARIO – PUENTE FERROCARRIL
SAN VICENTE	MMCV – CINCO DE FEBRERO – SAN VICENTE

14.Operation at Ciudad Victoria International Airport (MMCV)

- 14.1 MMCV TWR provides aerodrome control service to all aircraft within the aerodrome traffic circuit based on known or observed traffic conditions.
- 14.2 Traffic Circuits
- 14.2.1 All aircraft shall avoid the traffic circuits unless they have authorization from MMCV TWR to join them.

15.Communication Failure — Aircraft with VFR Flight Plan Authorized to MMCV.

- 15.1 Fixed wing:
- 15.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of the aerodrome and its destination is MMCV, it shall comply with the provisions of paragraph 3.5 in ENR 1.1 of AIP MEXICO.
- 15.1.2 Select the transponder code for communication failure (RCF) 7600.
- 15.1.3 Approach and landing will only be possible on runway 15/33 in accordance with paragraph 14.2 of this procedure unless the aircraft has received instructions to expect a different runway direction.
- 15.1.4 After landing, vacate the runway completely.
- 15.1.5 Report its arrival to OSIV and to the AFAC Airport Command Office by the quickest means possible.

16. Procedure for Aircraft Assisting Emergencies.

- 16.1 An Emergency Area is defined as that portion of airspace established by the Aeronautical Authority in which aircraft participate in rescue, search and salvage operations. This area extends from the surface up to 500 FT and a horizontal radius of 2 NM from the point where the emergency is occurring.
- 16.2 16.2 Authorization to enter and assist within an Emergency Area shall be coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.45 MHz or on the frequency assigned for this purpose in accordance with the NOTAM issued.
- 16.3 Commencement and termination of operations within an Emergency Area shall be conducted on CTAF frequency 122.45 MHz.
- 16.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
- 16.4.1 Prior to entering the Emergency Area, report position and intentions on CTAF or the assigned frequency and determine the position and altitude of other traffic in the area.
 - 16.4.2 Fly 360-degree orbits around the emergency point with right turns at a distance not less than 1 NM.
 - 16.4.3 Except for takeoff or landing, maintain an altitude not less than 500 FT above the area.
- 16.5 Aircraft not engaged in rescue, search and salvage, and/or surveillance activities intending to overfly the Emergency Area shall do so with right turns at an altitude not less than 800 FT, provided AFAC authorization has been obtained.

17. Flight Planning

- 17.1 Any Concessionaire, Permit Holder or Air Operator operating or intending to operate within the airspace of the United Mexican States shall submit, for approval by the Aeronautical Authority prior to flight, a flight plan in the form and content specified in the AIP Mexico and applicable regulations.
- 17.2 The validity of FPL flight plans is 1 hour 30 minutes, counted from the ETD indicated in the flight plan.
- 17.3 To maintain the validity of the filed FPL, any change shall be notified to the Aeronautical Authority and ATS before expiration of the validity period.
- 17.4 If the flight does not commence within the validity period, ATS shall automatically cancel the flight plan and a new flight plan shall be filed prior to departure.
- 17.5 When requesting an extension of the flight plan, obtain the meteorological and operational information corresponding to the new ETD.
- 17.6 When modification of the route or destination is required, authorization shall be requested on MMCV TWR frequency 118.2 MHz or MMCV APP frequency 125.42 MHz, as applicable.

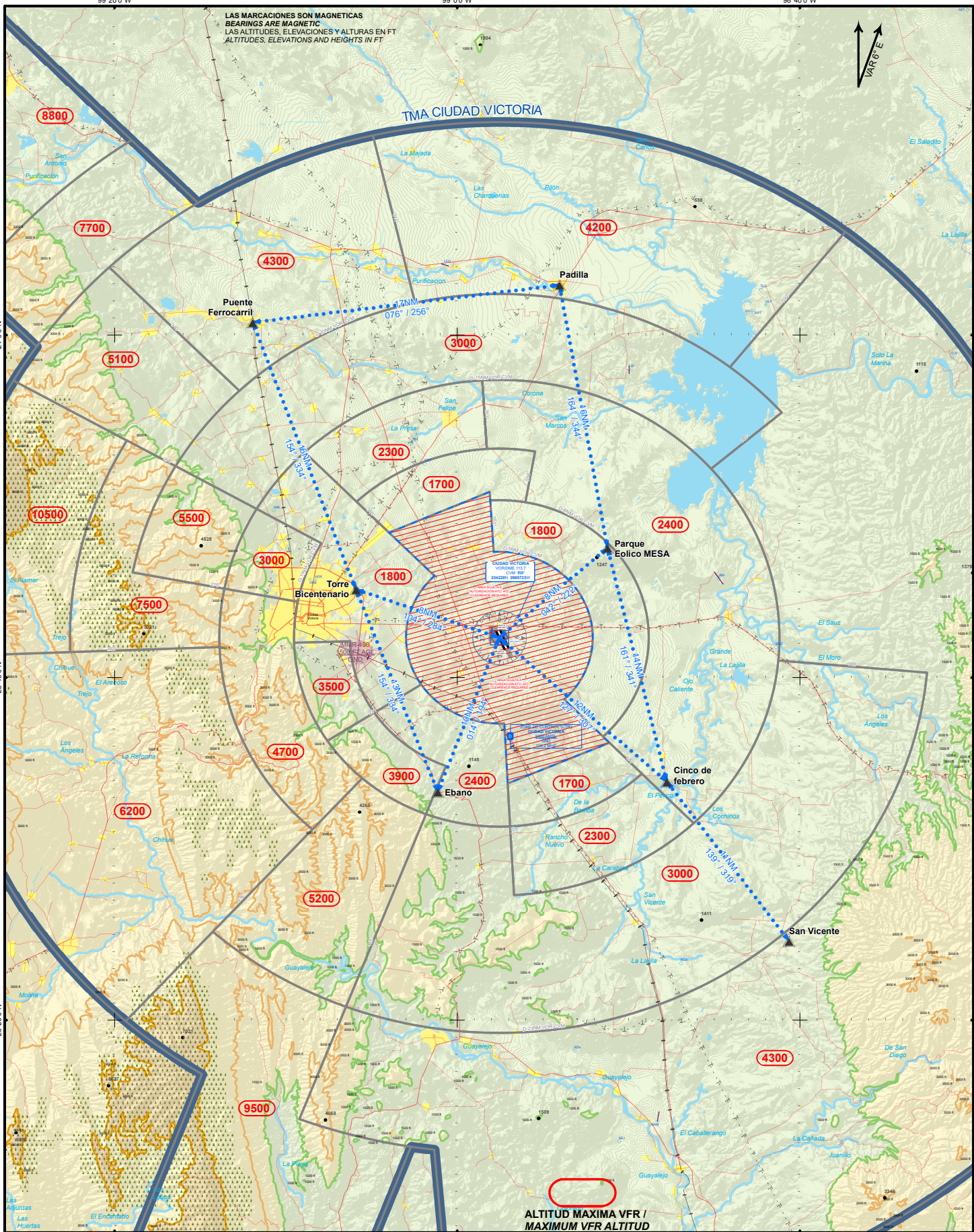
CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL VISUAL APPROACH CHART

ALTITUD DE TRANSICION
Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES Communications

TWR 118.2
APP 125.42
FPQ 122.45

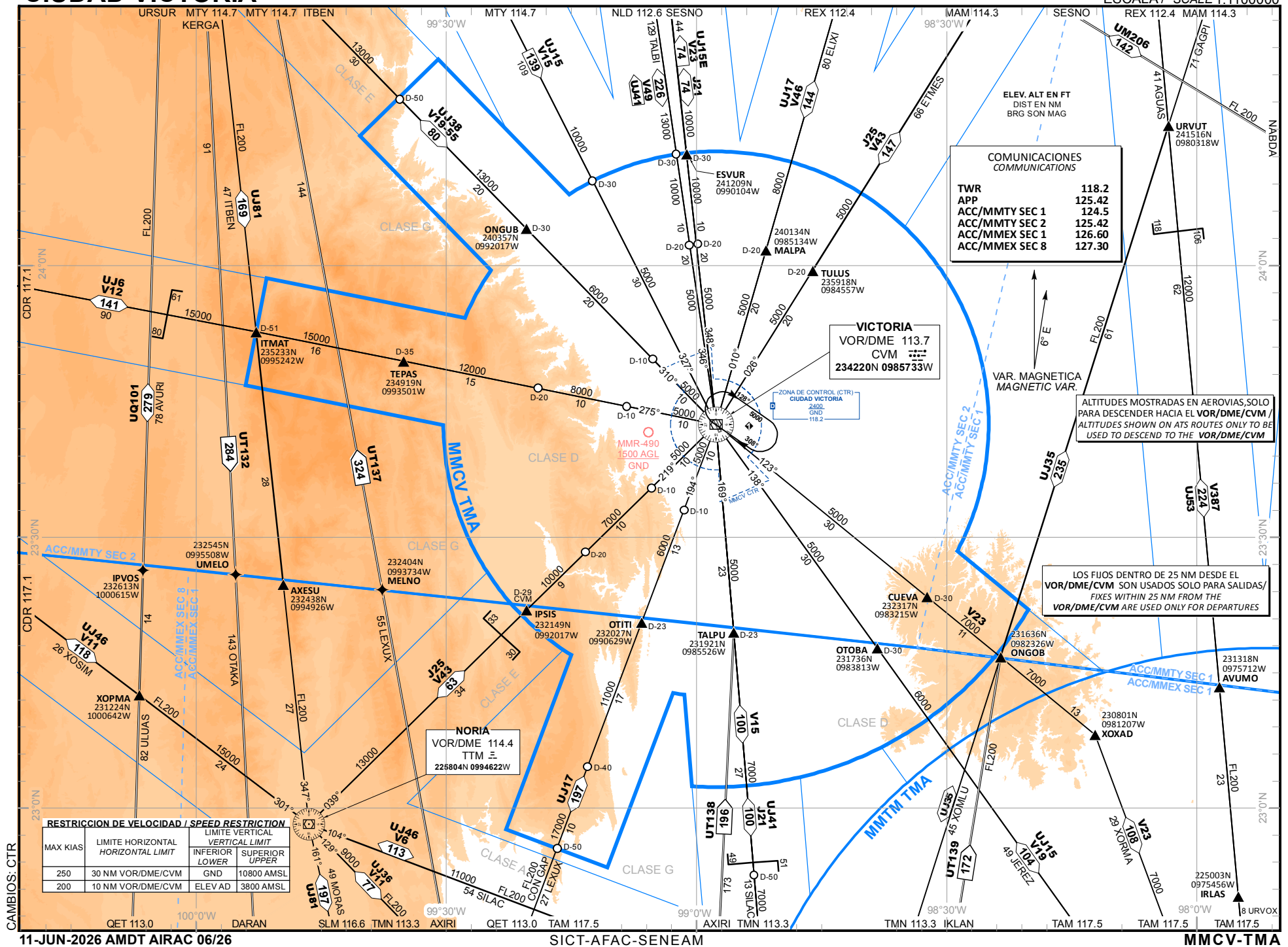
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
AD ELEV 761 FT



CIUDAD VICTORIA



ESCALA / SCALE 1:1100000

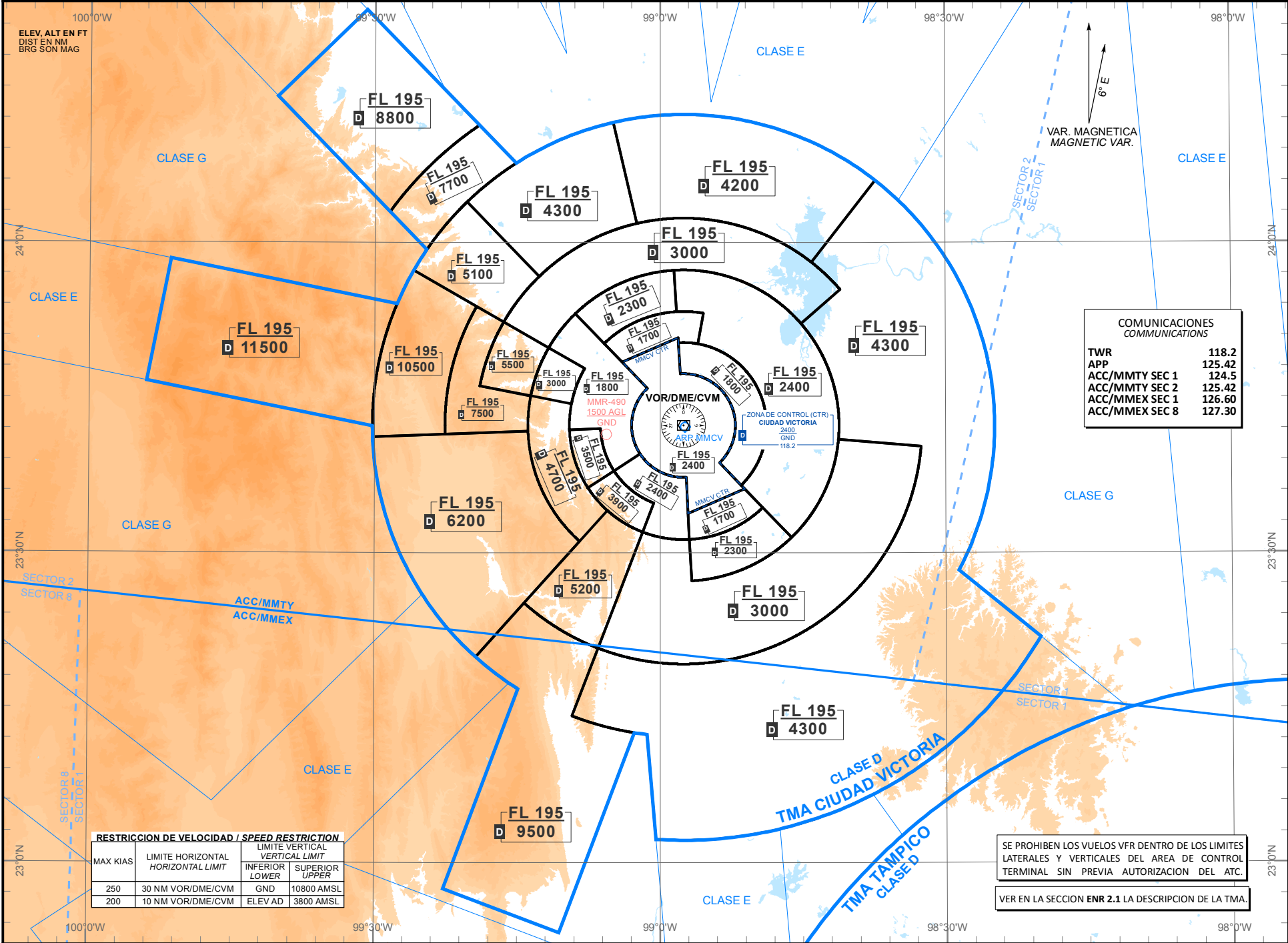


CARTA DE AREA (LIMITES VERTICALES) / AREA CHART (VERTICAL LIMITS)
CIUDAD VICTORIA

AD ELEV 761 FT



ESCALA / SCALE 1:900000



RESTRICCIÓN DE VELOCIDAD / SPEED RESTRICTION			
MAX KIAS	LÍMITE HORIZONTAL HORIZONTAL LIMIT	LÍMITE VERTICAL VERTICAL LIMIT	
		INFERIOR LOWER	SUPERIOR UPPER
250	30 NM VOR/DME/CVM	GND	10800 AMSL
200	10 NM VOR/DME/CVM	ELEV AD	3800 AMSL

COMUNICACIONES COMMUNICATIONS	
TWR	118.2
APP	125.42
ACC/MMTY SEC 1	124.5
ACC/MMTY SEC 2	125.42
ACC/MMEX SEC 1	126.60
ACC/MMEX SEC 8	127.30

SE PROHIBEN LOS VUELOS VFR DENTRO DE LOS LÍMITES
LATERALES Y VERTICALES DEL ÁREA DE CONTROL
TERMINAL SIN PREVIA AUTORIZACIÓN DEL ATC.

VER EN LA SECCIÓN ENR 2.1 LA DESCRIPCIÓN DE LA TMA.

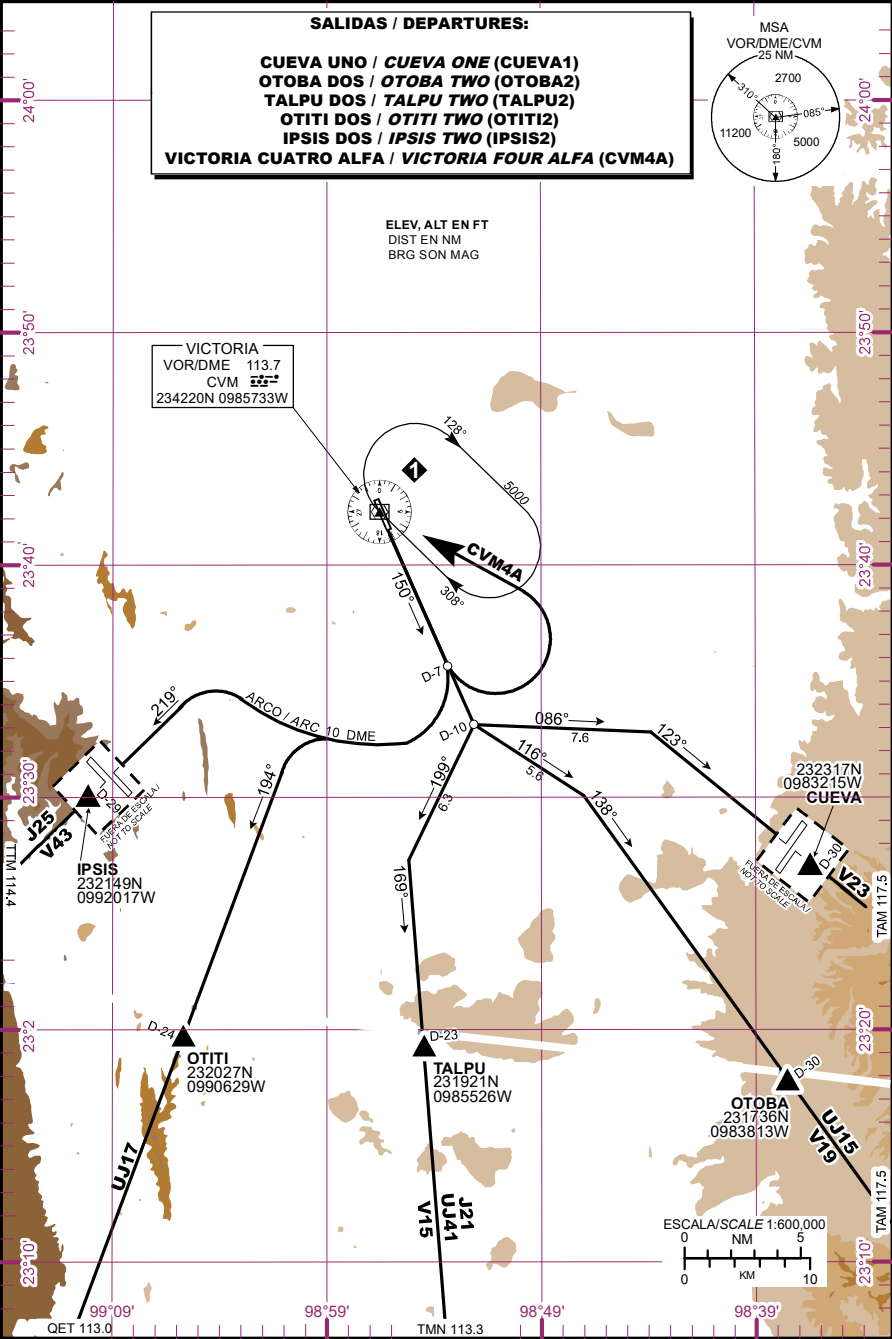
CAMBIO: CARTA NUEVA.

CARTA DE SALIDA
NORMALIZADA VUELO
POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT
(SID)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT VAR 6° E
ALTITUD DE TRANSICION TRANSITION ALTITUDE 18500

CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
RWY 15



SALIDAS PISTA 15:**SALIDA: CUEVA UNO (CUEVA1)**

ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-10**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
RUMBO 086° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
123° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **CUEVA** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: OTOBA DOS (OTOBA2)

ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-10**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
RUMBO 116° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
138° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **OTOBA** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: TALPU DOS (TALPU2)

ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-10**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
RUMBO 199° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
169° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **TALPU** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

**SALIDAS: OTITI DOS (OTITI2)
IPSIS DOS (IPSIS2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-7**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
ARCO 10 DME HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL
CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CVM** HACIA
LOS FIJOS RESPECTIVOS **OTITI** O **IPSIS** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

LAS SALIDAS **OTITI** E **IPSIS** REQUIEREN UN
GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **300 FT/NM**
HASTA ALCANZAR **9000 FT**

DEPARTURES RWY 15:**DEPARTURE: CUEVA ONE (CUEVA1)**

CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-10 CVM**, THEN
TURN **LEFT** AND PROCEED ON A **086° HEADING**,
TO INTERCEPT **CVM R-123°** TO **CUEVA** AND
CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
INSTRUCTIONS

DEPARTURE: OTOBA TWO (OTOBA2)

CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-10 CVM**, THEN
TURN **LEFT** AND PROCEED ON A **116° HEADING**,
TO INTERCEPT **CVM R-138°** TO **OTOBA** AND
CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
INSTRUCTIONS

DEPARTURE: TALPU TWO (TALPU2)

CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-10 CVM**, THEN
TURN **RIGHT** AND PROCEED ON A **199°**
HEADING, TO INTERCEPT **CVM R-169°** TO **TALPU**
AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR
ATC INSTRUCTIONS

**DEPARTURES: OTITI TWO (OTITI2)
IPSIS TWO (IPSIS2)**

CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-7 CVM**, THEN TURN
RIGHT AND PROCEED ON THE **CVM 10 DME**
ARC TO INTERCEPT THE CORRESPONDING
RADIAL FROM **VOR/DME/CVM** TO **OTITI** OR **IPSIS**
AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR
ATC INSTRUCTIONS

SID's OTITI AND IPSIS REQUIRE A MINIMUM
CLIMB GRADIENT OF 300 FT/NM UNTIL
CROSSING 9000 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
4.93% (FT/MIN)	400	500	600	700	800	900	1000

SALIDA: VICTORIA CUATRO ALFA (CVM4A)

ASCIENDA POR **RADIAL 150°** HASTA **D-7** (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR **2000 FT**), EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CVM** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: VICTORIA FOUR ALFA (CVM4A)

CLIMB VIA **CVM R-150°** TO **D-7 CVM (OR 2000 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CVM** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

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

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

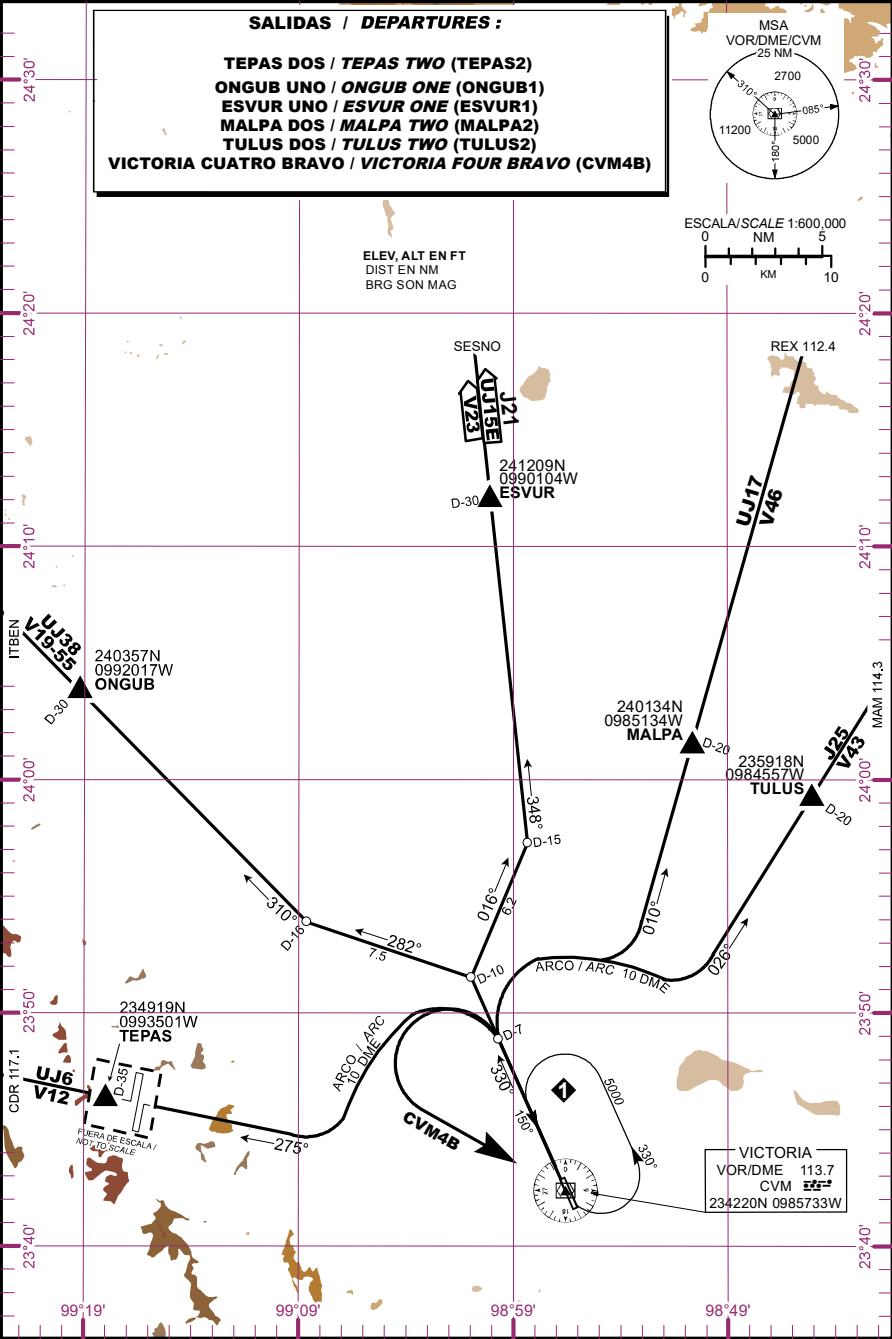
	A/TO	REX	V-46	UJ-17	4000
	A/TO	MAM	V-43	J-25	4000
	A/TO	TAM	V-23		4000
	A/TO	TAM	V-19	UJ-15	4000
	A/TO	TMN	V-15	UJ-41, J-21	4000
	A/TO	QET		UJ-17	6000
	A/TO	TTM	V-43	J-25	7000
	A/TO	CDR	V-12	UJ-6	10500
	A/TO	ITBEN	V-19-55	UJ-38	4300
	A/TO	NLD	V-49	UJ-41	2600
	A/TO	MTY	V-23	J-21, UJ15E	2600

CARTA DE SALIDA
NORMALIZADA VUELO
POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT
(SID)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT VAR 6° E	ALTITUD DE TRANSICION TRANSITIONAL ALTITUDE 18500
----------------------------	---

CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
RWY 33



SALIDAS PISTA 33:**SALIDA: TEPAS DOS (TEPAS2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-7**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
ARCO 10 DME HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
275° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **TEPAS** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

ESTA SALIDA REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO
DE ASCENSO DE **350 FT/NM** HASTA ALCANZAR
14000 FT

DEPARTURES RWY 33:**DEPARTURE: TEPAS TWO (TEPAS2)**

CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-7 CVM**, THEN TURN
LEFT AND PROCEED ON THE **CVM 10 DME ARC**
TO INTERCEPT **CVM R-275°** TO **TEPAS** AND
CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
INSTRUCTIONS

THIS SID REQUIRES A MINIMUM CLIMB
GRADIENT OF **350 FT/NM** UNTIL CROSSING
14000 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
5.76% (FT/MIN)	467	583	700	817	933	1050	1167

SALIDA: ONGUB UNO (ONGUB1)

ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-10**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN
RUMBO 282° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
310° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **ONGUB** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: ONGUB ONE (ONGUB1)

CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-10 CVM**, THEN
TURN **LEFT** AND PROCEED ON **282° HEADING**,
TO INTERCEPT **CVM R-310°** TO **ONGUB** AND
CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
INSTRUCTIONS

SALIDA: ESVUR UNO (ESVUR1)

ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-10**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
RUMBO 016° HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL**
348° DEL **VOR/DME/CVM** HACIA EL FIJO **ESVUR** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: ESVUR ONE (ESVUR1)

CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-10 CVM**, THEN
TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **016° HEADING**,
TO INTERCEPT **CVM R-348°** TO **ESVUR** AND
CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC
INSTRUCTIONS

**SALIDAS: MALPA DOS (MALPA2)
TULUS DOS (TULUS2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-7**,
EFFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN
ARCO 10 DME HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL
CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/CVM** HACIA
LOS FIJOS RESPECTIVOS **MALPA** O **TULUS** Y
CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O
INSTRUCCIONES DEL ATC

**DEPARTURES: MALPA TWO (MALPA2)
TULUS TWO (TULUS2)**

CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-7 CVM**, THEN TURN
RIGHT AND PROCEED ON THE **CVM 10 DME**
ARC TO INTERCEPT THE CORRESPONDING
RADIAL FROM **VOR/DME/CVM** TO **MALPA** OR
TULUS AND CONTINUE ON THE ASSIGNED
ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

SALIDA: VICTORIA CUATRO BRAVO (CVM4B)

ASCIENDA POR **RADIAL 330°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 2000 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/CVM** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: VICTORIA FOUR BRAVO (CVM4B)

CLIMB VIA **CVM R-330°** TO **D-7 CVM (OR 2000 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/CVM** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

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

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

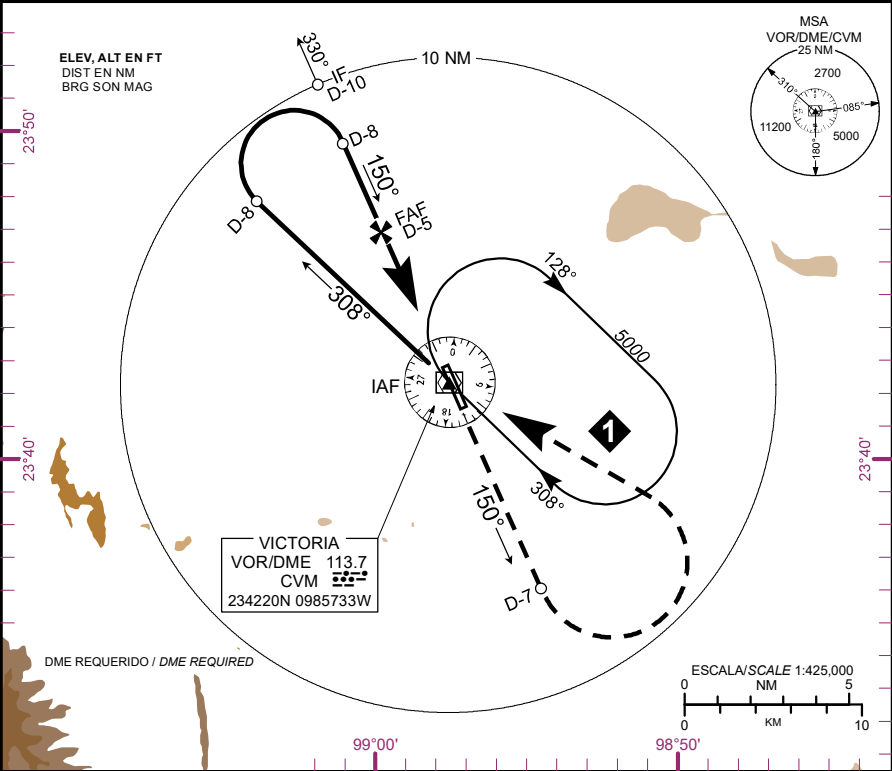
I	A/TO	REX	V-46	UJ-17	4000
	A/TO	MAM	V-43	J-25	4000
	A/TO	TAM	V-23		4000
	A/TO	TAM	V-19	UJ-15	4000
I	A/TO	TMN	V-15	UJ-41, J-21	4000
	A/TO	QET		UJ-17	6000
	A/TO	TTM	V-43	J-25	7000
	A/TO	CDR	V-12	UJ-6	10500
	A/TO	ITBEN	V-19-55	UJ-38	4300
	A/TO	NLD	V-49	UJ-41	2600
	A/TO	MTY	V-23	J-21, UJ15E	2600

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT VAR 6° E
ALTITUD DE TRANSICION TRANSITION ALTITUDE 18500

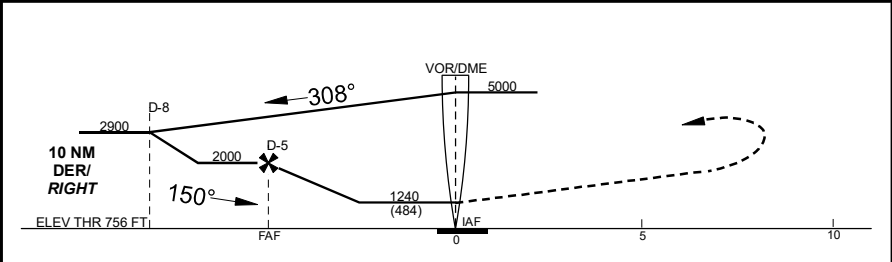
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Z RWY 15



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 150° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-150° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



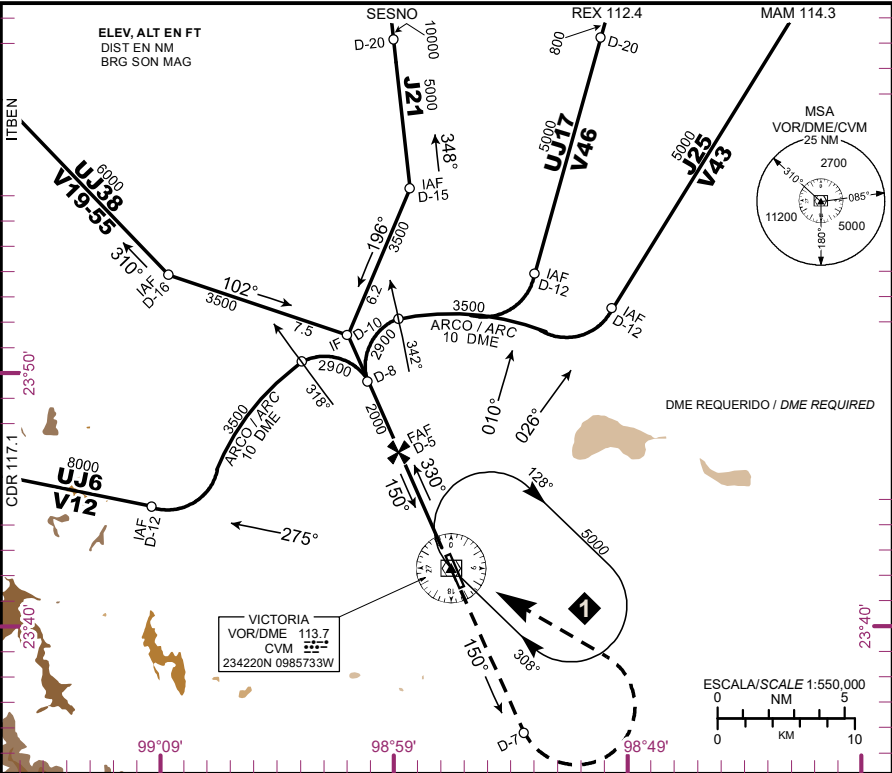
CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1240 (484)	1 (1600 M)		1 1/4 (2000 M)	1 1/2 (2400 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	1300 (539) -1 (1600 M)		1300 (539) -1 1/2 (2400 M)	1340 (579) -2 (3200 M)

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT VAR 6° E
ALTITUD DE TRANSICION TRANSITION ALTITUDE 18500

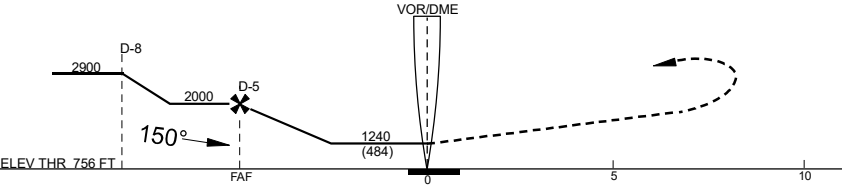
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Y RWY 15



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 150° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-150° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



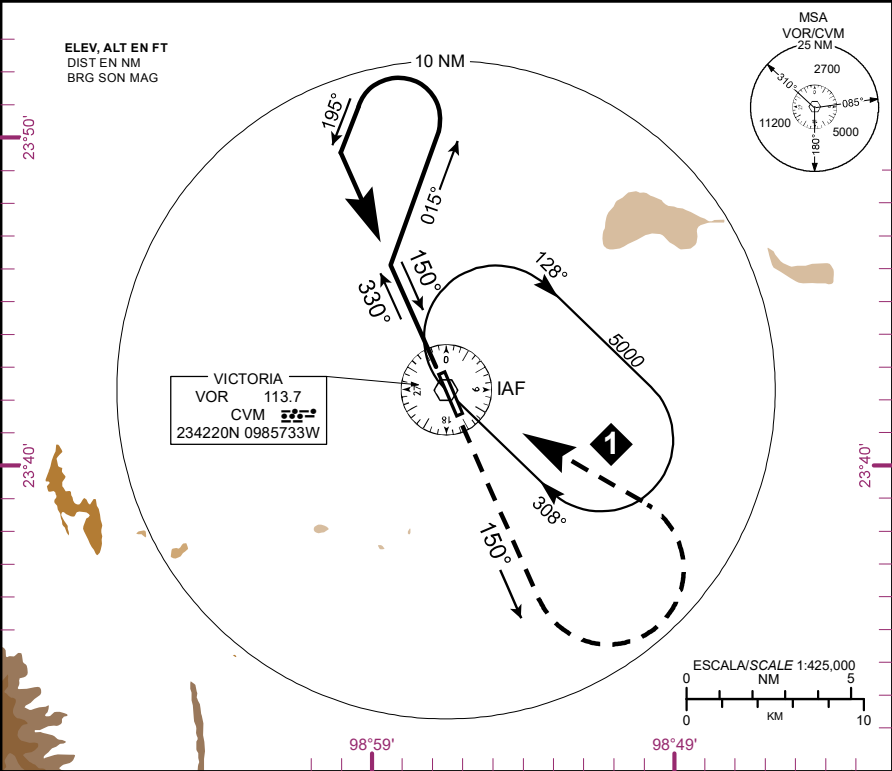
CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1240 (484)	1 (1600 M)	1 1/4 (2000 M)	1 1/2 (2400 M)	1 1/2 (2400 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	1300 (539) -1 (1600 M)	1300 (539) -1 1/2 (2400 M)	1340 (579) -2 (3200 M)	1340 (579) -2 (3200 M)

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT VAR 6° E
ALTITUD DE TRANSICION TRANSITION ALTITUDE 18500

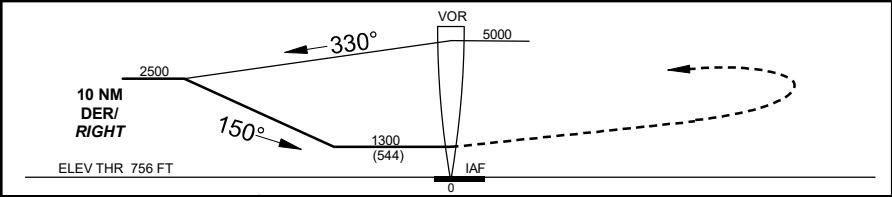
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR X RWY 15



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 150°, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-150°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1300 (644)	1 (1600 M)		1 1/2 (2400 M)	1 3/4 (2800 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	1300 (539) -1 (1600 M)		1300 (539) -1 1/2 (2400 M)	1340 (579) -2 (3200 M)

APROXIMACION FRUSTRADA /
MISSED APPROACH

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

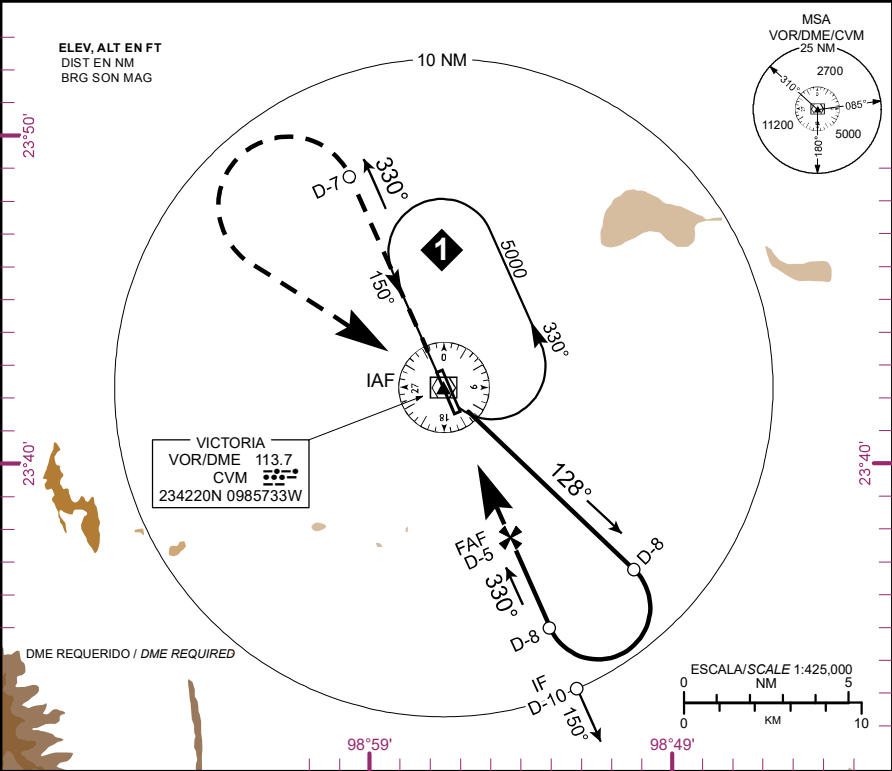
VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
MIN:SEC	5:15	4:12	3:30	3:00	2:38	2:20	2:06

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT VAR 6° E
ALTITUD DE TRANSICION TRANSITION ALTITUDE 18500

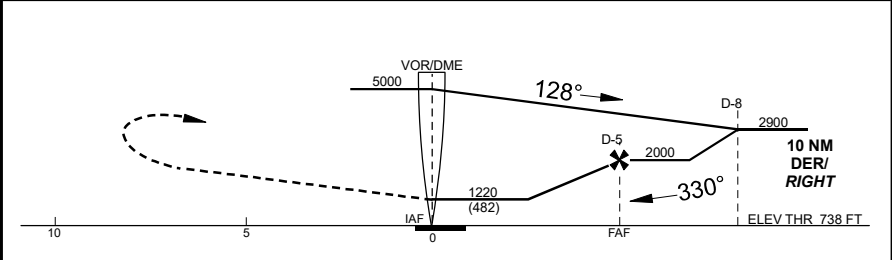
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Z RWY 33



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 330° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-330° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1220 (482)	1 (1600 M)	1 1/4 (2000 M)	1 1/2 (2400 M)	1 1/2 (2400 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	1300 (539) -1 (1600 M)	1300 (539) -1 1/2 (2400 M)	1340 (579) -2 (3200 M)	

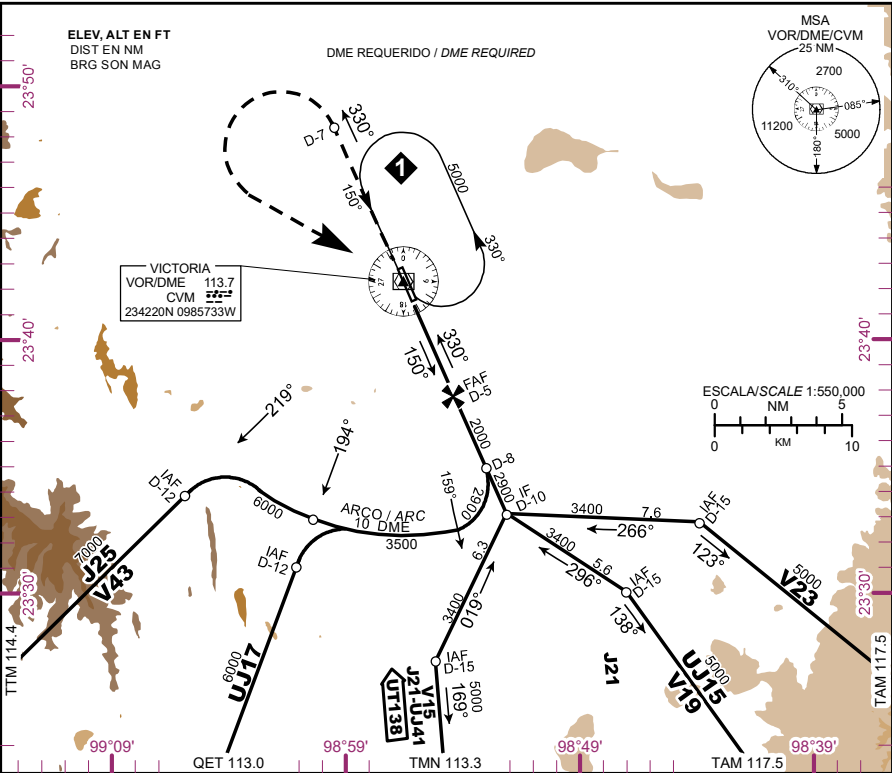
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

TWR	118.2
APP	125.42

ELEV AD 761 FT
VAR 6° E

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

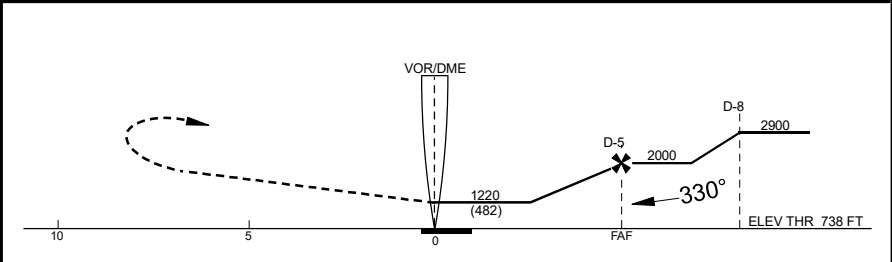
CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR Y RWY 33



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 330° HASTA D-7. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA CVM VOR R-330° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



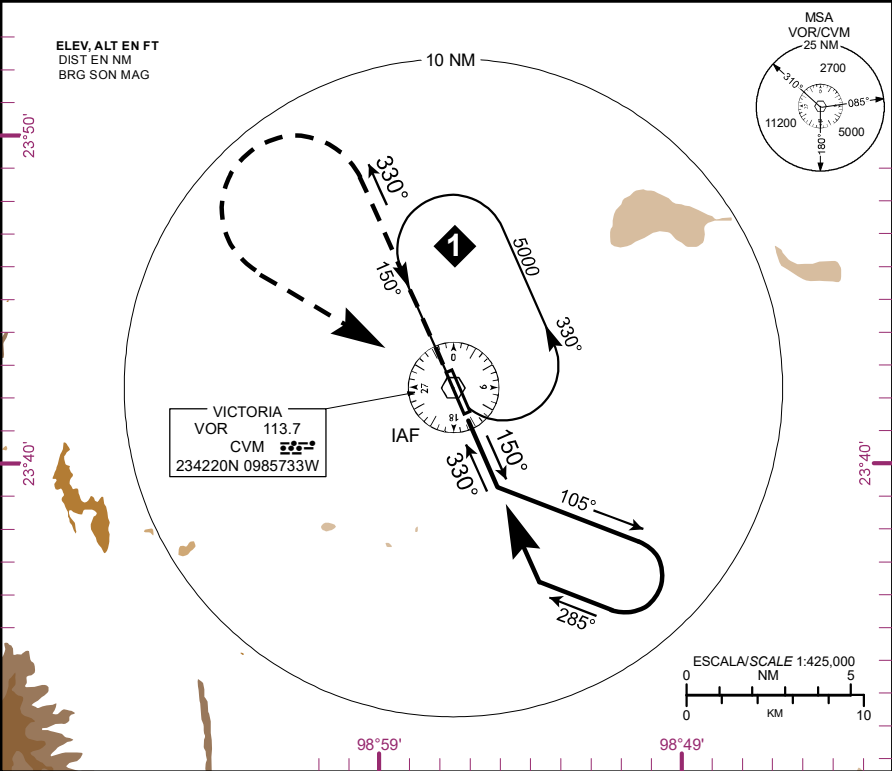
CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1220 (482)	1 (1600 M)	1 1/4 (2000 M)	1 1/2 (2400 M)	1 1/2 (2400 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	1300 (539) -1 (1600 M)	1300 (539) -1 1/2 (2400 M)	1340 (579) -2 (3200 M)	

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT
APPROACH CHART
(IAC)

TWR	118.2
APP	125.42

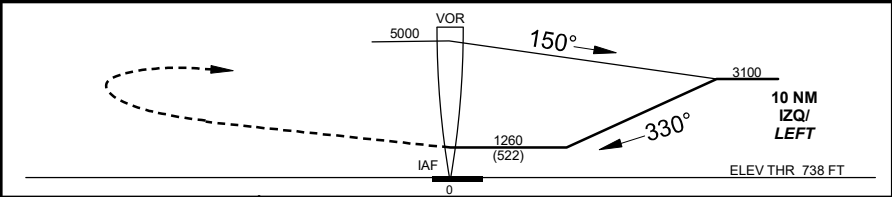
ELEV AD 761 FT VAR 6° E
ALTITUD DE TRANSICION TRANSITION ALTITUDE 18500

CIUDAD VICTORIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
GRAL. PEDRO JOSE MENDEZ
VOR X RWY 33



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 330°, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/CVM HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA CVM VOR R-330°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/CVM AT MINIMUM HOLDING ALTITUDE



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 1260 (522)	1 (1600 M)		1 1/2 (2400 M)	1 3/4 (2800 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	1300 (539) -1 (1600 M)		1300 (539) -1 1/2 (2400 M)	1340 (579) -2 (3200 M)

APROXIMACION FRUSTRADA /
MISSED APPROACH
DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE MAPt
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAPt

VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
MIN:SEC	5:15	4:12	3:30	3:00	2:38	2:20	2:06