

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERÓDROMO

MMDO – DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL

MMDO AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:	240733.7224N 1043138.8606W al centro de la pista
2	Dirección y distancia desde la ciudad:	15.5 KM al Noreste de la ciudad
3	Elevación/temperatura de referencia:	1860.5 M (6104 FT) / 21° C
4	Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:	NIL
5	Variación magnética/Cambio anual:	7° E 2017 /
6	Administración: Dirección: Teléfono: Fax: Telex: Web/email	Aeropuerto de Durango, S. A. de C. V. Autopista Durango – Gómez Palacios Km. 15.5 Durango, Dgo. (618) 817 8539 (618) 817 8516 (618) 817 8898 www.oma.aero / durango@oma.aero
7	Tipo de tránsito permitido:	IFR/VFR
8	Observaciones:	NIL

MMDO AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	AD:	1200/0200
2	Aduanas e inmigración:	1200/0200
3	Dependencias de Sanidad:	1200/0200
4	Oficina de notificación AIS:	1200/0200
5	Oficina de notificación ATS (ARO):	1200/0200
6	Oficina de notificación MET:	1200/0200
7	ATS:	1200/0200
8	Abastecimiento de combustible:	1200/0200
9	Servicios de escala:	NIL
10	Seguridad:	H24
11	Descongelamiento:	NIL
12	Observaciones:	Cualquier usuario que requiera servicios fuera del horario oficial del aeropuerto, lo solicitará dos horas antes del cierre ante la autoridad aeroportuaria (AFAC).

MMDO AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

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:	TURBOSINA JET A-1 450,000 L GASAVION 100/130 60,000 L 2 Carros tanque de turbosina (JET-A-1) de 12,000 litros y 20,000 litros 1 carro tanque GASAVION 4,000 litros
4	Instalaciones de descongelamiento:	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes:	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMDO AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles:	En la ciudad
2	Restaurantes:	En la ciudad
3	Transporte:	Taxis y renta de autos.
4	Instalaciones y servicios médicos:	Servicio Médico de Urgencias y Emergencias
5	Oficinas Bancarias y de correos:	NIL
6	Oficina de turismo:	En la ciudad
7	Observaciones:	NIL

MMDO 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 ITURRI ARFF61 4X4/ Agua común 5678 L /Descarga 4000 L/m /Agua ligera 795L / PQS 250 Kg E-02 OSHKOSH TI-1500/ Agua común 5,678 L /Descarga 5753 L/m /Agua ligera 695L/ PQS 227 Kg C-01 Cisterna Unidad de Apoyo / Agua Común 10,000 L
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:	NIL
4	Observaciones:	Para el retiro de aeronaves se cuenta con procedimientos dentro del Plan de Emergencia y Directorio de apoyos externos.

MMDO 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:	Pista, rodajes y plataformas
3	Observaciones:	NIL

MMDO 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 67/F/C/X/T PSN 1 CONC / PCN 75/R/B/W/T PSN 2 CONC / PCN 72/R/B/W/T GENERAL: ASPH / PCN 42 /F/C/X/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje	Rodaje A: 20 M / ASPH / PCN 68/F/C/X/T Rodaje B: 20 M / ASPH / PCN 60/F/C/X/T Rodaje C: 23 M / ASPH / PCN 64/F/C/X/T Rodaje D: 23 M / ASPH / PCN 43/F/C/X/T Rodaje E: 20 M / ASPH / PCN 73/F/C/X/T
3	Emplazamiento y elevación ACL:	En Plataforma Comercial: Posición 1: 240731.68N, 1043201.57W, ELEV. 1861 M Posición 2: 240733.24N, 1043200.24W, ELEV. 1861 M Posición 3: 240734.52N, 1043159.14W, ELEV. 1861 M Posición 4: 240735.86N, 1043258.07W, ELEV. 1861 M
4	Puntos de verificación VOR/INS:	NIL
5	Observaciones:	NIL

MMDO 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 identificación del puesto, señal de línea de entrada y señal de punto de atraque
2	Señales y LGT de RWY y TWY:	Señales RWY: de umbral de pista, designadora de pista, zona de toma de contacto, punto de visada, eje de pista y faja lateral. Señales TWY: de eje de rodaje, faja lateral, punto de espera de la pista y punto de espera intermedio. Luces RWY: de borde de pista, de umbral y extremo de pista, barra de ala. Luces TWY: luces de borde de calle de rodaje y luces de protección de pista.
3	Barras de parada:	NIL
4	Observaciones:	NIL

MMDO 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	d	e	f
NIL					

MMDO AD 2.11 – INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET asociada:	OSIV (Oficina de Servicios e Información de Vuelo)
2	Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario:	1200/0200
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 APPP
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

MMDO AD 2.12 – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS 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
03	038.16 GEO 031.16 MAG	2906 x 45	ASPH / PCN 70/F/C/X/T	240653.0444 N 1043213.6800 W	THR 1 860.49 M (6104 FT)
21	218.16 GEO 211.16 MAG	2906 x 45	ASPH / PCN 70/F/C/X/T	240807.3039 N 1043110.1004 W	THR 1 859.58 M (6101 FT)
Pendiente de RWY-SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
0.005%	NIL	NIL	3 026 x 150	NIL	NIL

MMDO AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS					
Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
03	2906	2906	2906	2906	NIL
21	2906	2906	2906	2906	

MMDO 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
03	NIL	THR Verde WBAR NIL	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2906 M, espaciado 60M, 2306 M blanco alta intensidad, ámbar alta intensidad últimos 600 M	Extremo RWY: Roja WBAR: NIL	NIL	NIL
21	NIL	THR Verde WBAR NIL	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2906 M, espaciado 60M, 2306 M blanco alta intensidad, ámbar alta intensidad últimos 600 M	Extremo RWY: Roja WBAR: NIL	NIL	NIL

MMDO AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA	
1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN: Emplazado sobre la azotea de la torre de control, luz alternante verde y blanco marca Cooper Crouse Hinds con 24 destellos por minuto.
2	Emplazamiento WDI y LGT: WDI/LGT THR 03 WDI/LGT THR 21
3	Luces de borde y de eje de TWY: Luces de borde de TWY color azul tipo LED
4	Fuente auxiliar de energía Tiempo de conmutación: Planta de emergencia Diesel 3 segundos
5	Observaciones: NIL

MMDO 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

MMDO AD 2.17 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	
1	Designación y límites laterales: CTR Durango 241512N 1042939W, Arco horario de 7NM concentro en 240817N 1043059W, 241108N 1042359W,241026N 1042543W, 240159N 1043257W,235936N 1043342W, Arco horario de 9NM con centro en 240817N 1043059W, 240428N 1043954W,240554N 1043633W, 241335N 1042958W,241512N 1042939W
2	Límites verticales: GND / 9500 FT AMSL
3	Clasificación del espacio aéreo: D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s): Torre Durango Español / Ingles
5	Altitud de transición: 18500 FT AMSL
6	Observaciones: NIL

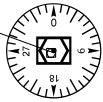
MMDO AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO				
Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
TWR	Torre Durango	118.1 MHZ	1200/0200	NIL
FPQ	Información de Vuelo Durango	122.30 MHZ	1200/0200	Plan de Vuelo Grabado Tel: (618) 118 70 61
ATIS	Información Durango	132.1 MHZ	1300/0100	NIL

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 7° E 2017	DGO	112.9 MHZ	H24	240816.82 N 1043059.10 W	NIL	NIL

CARACTERISTICAS DE PISTA /
RWY CHARACTERISTICS

RWY	DIRECCION / DIRECTION	THR	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
03	031.16°	24°06'53.0444" N 104°32'13.6800" W	70/F/C/X/T	ASFALTO / ASPHALT
21	211.16°	24°08'07.3039" N 104°31'10.1004" W		

DURANGO
VOR/DME 112.9
DGO 
24°08'17"N 104°30'59"W



PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
PSN 1: 75/R/B/W/T CONCRETO/CONCRETE
PSN 2: 72/R/B/W/T CONCRETO/CONCRETE

PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL /
GENERAL AVIATION APRON
RESISTENCIA / STRENGTH 42 F/C/X/T
ASFALTO / ASPHALT

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

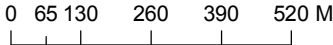
TWY	ANCHO/ WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	20 M	68/F/C/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		60/F/C/X/T	
C	23 M	64/F/C/X/T	
D		43/F/C/X/T	
E	20 M	73/F/C/X/T	

VAR MAGNETICA
MAGNETIC VAR

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

ESCALA / SCALE : 1 : 14000



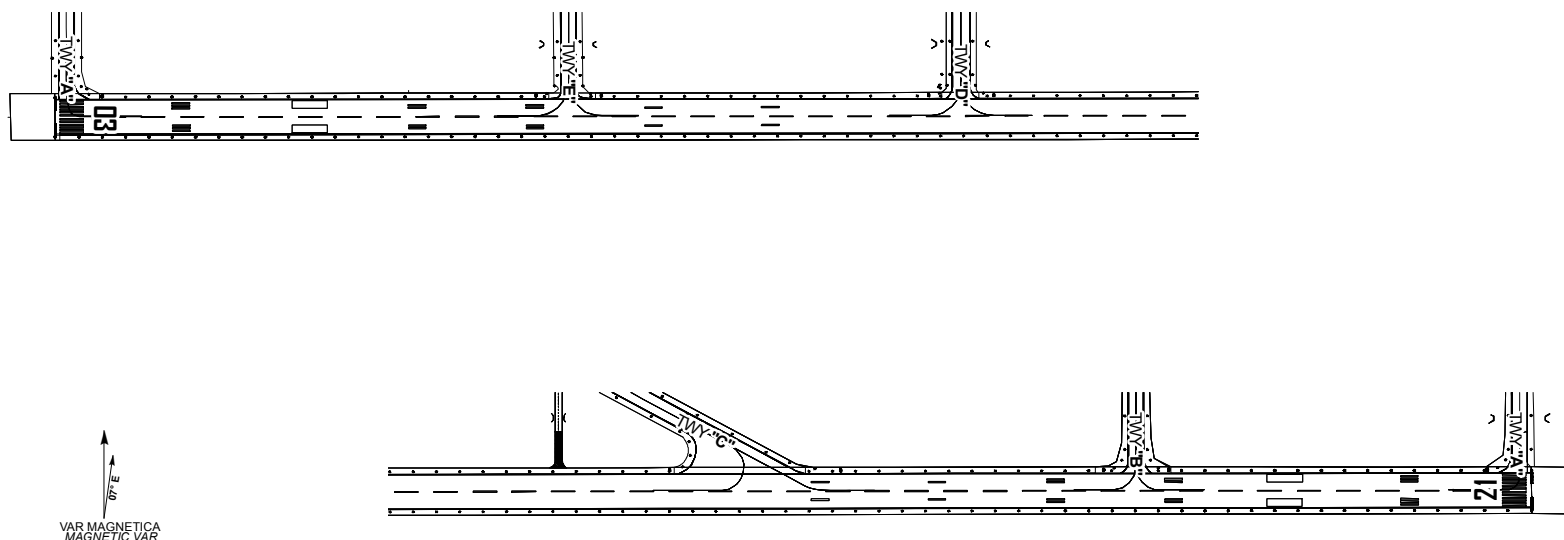
PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
24 07 33.7224 N 104 31 38.8606 W
ELEV AD 1860.5 M

TWR / APP	118.1
ATIS	132.1
VOR/DME	112.9
AFTN-MMDO	

DURANGO
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

LUCES Y SEÑALES RWY **03/21** Y CALLES DE RODAJE DE SALIDA

*LIGHTING AND MARKING AIDS RWY **03/21** AND EXIT TWY*



LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

ESCALA / SCALE :1 : 10000

0 40 80 160 240 320 400 M

CAMBIO: 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 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:**RWY 03 TRANSITO A LA DERECHA**

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

PRECAUCION: CRUCE DE AVES POR
LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS

RWY 03 TRANSIT TO RIGHT

**EVENTUAL TRIMMING WORKS IN
SAFETY STRIPS OF THE MOVEMENT
AREA**

CAUTION: FLOCKS EVENTUALLY
CROSSING RUNWAY TRACKS

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

ELEV AD 1860.5 M

TWR / APP
ATIS

118.1
132.1

DURANGO
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

TWR

TERMINAL

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
PSN 1: 75/R/B/W/T CONCRETO/CONCRETE
PSN 2: 72/R/B/W/T CONCRETO/CONCRETE

TWY-"C"

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

TWY	ANCHO/ WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	20 M	68/F/C/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		60/F/C/X/T	
C	23 M	64/F/C/X/T	
D		43/F/C/X/T	
E	20 M	73/F/C/X/T	

LMITE DE SERVICIOS ATC /
ATC SERVICES LIMIT

VAR MAGNETICA
MAGNETIC VAR

ESCALA / SCALE : 1 : 1300

0 20 40 60 M

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

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

PSN	LAT (N)	LONG (W)
1	24° 07' 31.68"	104° 32' 01.57"
	24° 07' 31.61"	104° 32' 01.46"
2	24° 07' 33.24"	104° 32' 00.24"
	24° 07' 33.20"	104° 32' 00.22"
	24° 07' 33.07"	104° 32' 00.18"
3	24° 07' 34.52"	104° 31' 59.14"
	24° 07' 34.48"	104° 31' 59.13"
	24° 07' 34.36"	104° 31' 59.09"
4	24° 07' 35.86"	104° 31' 58.07"
	24° 07' 35.81"	104° 31' 58.05"
	24° 07' 35.69"	104° 31' 58.01"

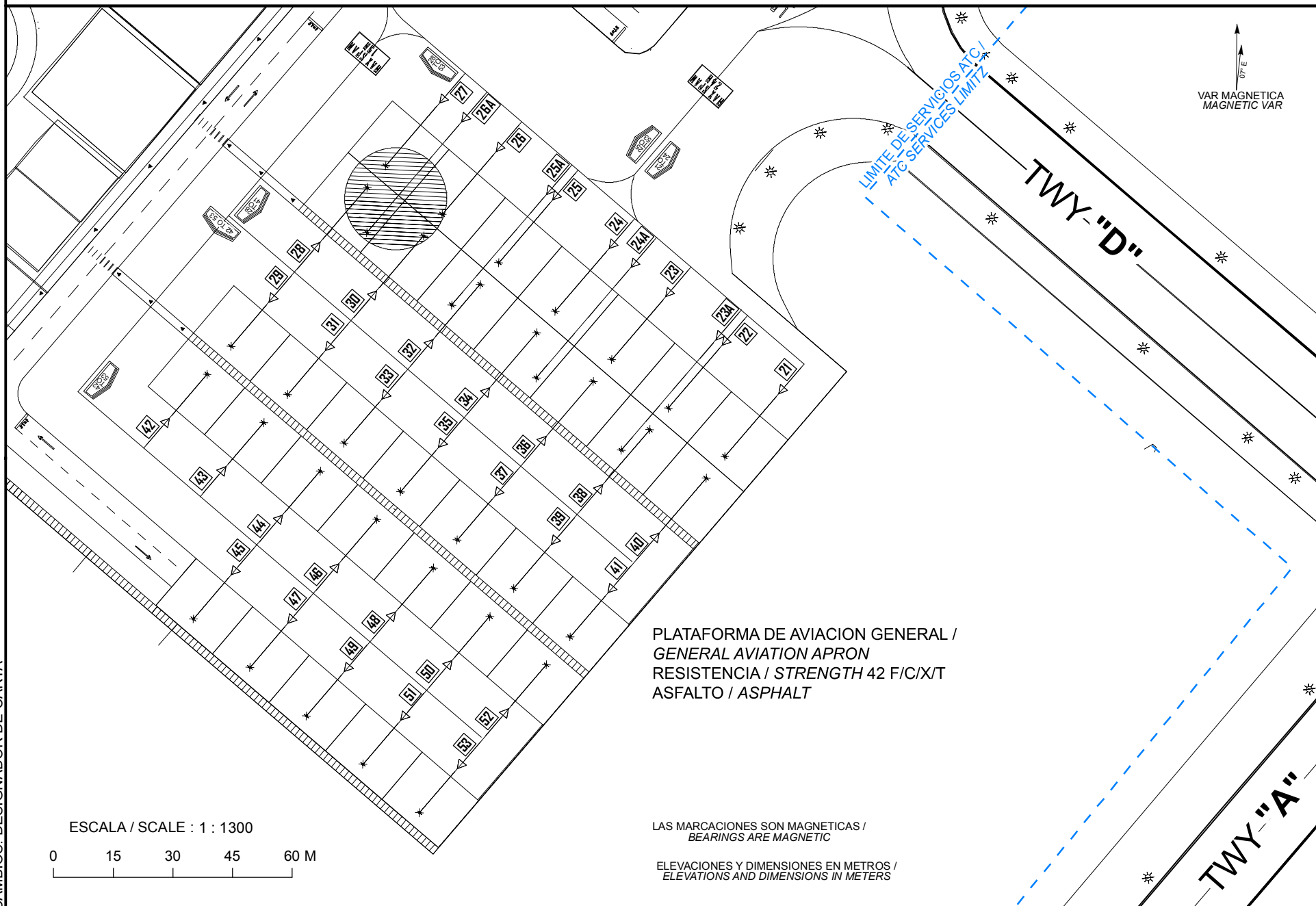
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART

ELEV AD 1860.5 M

TWR / APP
ATIS

118.1
132.1

DURANGO
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT



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)
21	24° 07' 26.79"	104° 32' 00.14"
22	24° 07' 27.15"	104° 32' 00.65"
23A	24° 07' 26.81"	104° 32' 01.03"
23	24° 07' 27.52"	104° 32' 01.15"
24	24° 07' 27.88"	104° 32' 01.65"
24A	24° 07' 27.35"	104° 32' 01.79"
25	24° 07' 28.24"	104° 32' 02.15"
25A	24° 07' 27.89"	104° 32' 02.54"
26	24° 07' 28.60"	104° 32' 02.65"
26A	24° 07' 28.43"	104° 32' 03.29"
27	24° 07' 28.96"	104° 32' 03.15"
28	24° 07' 28.79"	104° 32' 03.30"
29	24° 07' 27.46"	104° 32' 04.41"
30	24° 07' 28.42"	104° 32' 02.80"
31	24° 07' 27.13"	104° 32' 03.91"
32	24° 07' 28.06"	104° 32' 02.30"
33	24° 07' 26.77"	104° 32' 03.41"
34	24° 07' 27.70"	104° 32' 01.80"
35	24° 07' 26.41"	104° 32' 02.91"
36	24° 07' 27.34"	104° 32' 01.30"
37	24° 07' 26.05"	104° 32' 02.41"

PSN	LAT (N)	LONG (W)
38	24° 07' 26.98"	104° 32' 00.80"
39	24° 07' 25.69"	104° 32' 01.90"
40	24° 07' 26.62"	104° 32' 00.30"
41	24° 07' 25.32"	104° 32' 01.40"
42	24° 07' 27.27"	104° 32' 04.61"
43	24° 07' 26.91"	104° 32' 04.10"
44	24° 07' 26.54"	104° 32' 03.60"
45	24° 07' 25.34"	104° 32' 04.63"
46	24° 07' 26.18"	104° 32' 03.10"
47	24° 07' 24.98"	104° 32' 04.13"
48	24° 07' 25.82"	104° 32' 02.60"
49	24° 07' 24.62"	104° 32' 03.63"
50	24° 07' 25.46"	104° 32' 02.10"
51	24° 07' 24.25"	104° 32' 03.13"
52	24° 07' 25.10"	104° 32' 01.60"
53	24° 07' 23.89"	104° 32' 02.63"

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

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 Durango (TMA Durango) o Zona de Control Durango (MMDO CTR), excepto cuando se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Área de Control Terminal Durango (MMDO TMA). - Clase D
- 1.2 Zona de Control Durango (MMDO CTR). - Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto.

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro de la MMDO CTR, salvo que exista autorización expresa de MMDO APP para ingresar a este espacio.
- 2.2 Las dimensiones de la MMDO 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 3 050 M (10 000 FT) AMSL
 - b) 5 KM (3 SM) por debajo de 3 050 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 (1SM), 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 Se restringe el vuelo VFR por arriba de las altitudes máximas autorizadas establecidas para cada sector en la Carta de Aproximación Visual.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMDO APP para volar dentro de la Zona de Control.
- 6.3 Excepto las maniobras de adiestramiento previamente autorizadas por la AFAC, los vuelos locales deberán efectuarse dentro de las rutas visuales publicadas.
- 6.4 No se permite la operación de dirigibles, globos, planeadores y ultraligeros sin autorización de la Autoridad Aeronáutica y coordinación previa con el ATC.
- 6.5 Las operaciones de RPAS deberán ajustarse a la NOM-107-SCT3-2019 y contar con autorización de la AFAC y coordinación con el ATC.
- 6.6 Los vuelos NORDO dentro de 5 NM del ARP de MMDO deberán ajustarse a lo previsto en ENR 1.1, numeral 3.3.
- 6.7 Es responsabilidad del piloto verificar la activación de áreas restringidas, prohibidas o temporales.

7. Zona de Control

- 7.1 La Zona de Control Durango (CTR MMDO) está destinada principalmente a aeronaves que despegan, aterrizan o realizan entrenamiento en el Aeropuerto de Durango, debiendo sujetarse a los servicios ATS proporcionados por MMDO APP y a los procedimientos locales publicados.

8. Procedimientos de vuelo

- 8.1 Las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo conforme a las rutas visuales publicadas dentro de la TMA Durango.
- 8.2 Las aeronaves que requieran sobrevolar o cruzar el área deberán establecer contacto con MMDO APP en la frecuencia asignada.
- 8.3 Todas las aeronaves deberán sintonizar ATIS Durango previo a establecer comunicación inicial con la Torre.

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 dentro de la CTR Durango deberán mantener comunicación con MMDO APP hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMDO que cuenten con autorización previa de la autoridad aeronáutica, notificarán su posición e intenciones a MMDO APP, antes de penetrar la MMDO CTR.
- 10.3 Se utilizará la frecuencia CTAF 122.5 MHz para monitoreo en el área cuando así aplique.

- 10.4 Las aeronaves en sobrevuelo o con destino a MMDO, o algún helipuerto o aeródromo ubicado dentro de la MMDO CTR, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMDO CTR, al sobrevolar algún punto de notificación visual equivalente o tan pronto como sea posible, en la frecuencia de MMDO APP, donde recibirán información e instrucciones para proseguir a su destino mediante las rutas visuales publicadas.
- 10.5 Utilizarán la frecuencia de MMDO APP en 118.10 MHZ, para recabar información meteorológica y operacional disponible útil para la operación segura y eficaz de los vuelos de helicópteros, cuando operen fuera de la Zona de Control de MMDO.

11.Puntos de notificación VFR.

DENOMINACIÓN	RADIAL VOR/DME/DGO	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
CARLOS REAL	015°	9.4	24 17 03	104 27 06
COLONIA HIDALGO	282°	4	24 09 33	104 35 05
EL ARENAL	127°	6.4	24 03 46	104 25 56
LAGUNA PEYRÓ	285°	6.8	24 10 52	104 37 54
PARQUE GUADIANA	228°	11.5	24 01 35	104 41 12
PRESA GUADALUPE VICTORIA	224°	16.8	23 57 40	104 45 15
PRESA PEÑA DEL ÁGUILA	284°	10.1	24 11 53	104 41 17
REFUGIO SALCIDO	173°	10.3	23 57 54	104 31 04

12.Rutas VFR de salida y de llegada

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

IDENTIFICADOR	ruta
EL ARENAL	MMDO – EL ARENAL – MMDO
CARLOS REAL	MMDO – CARLOS REAL – MMDO
REFUGIO SALCIDO	MMDO – REFUGIO SALCIDO – MMDO
PARQUE GUADIANA	MMDO – PARQUE GUADIANA – MMDO
PRESA GUADALUPE VICTORIA	MMDO – PRESA GUADALUPE VICTORIA – MMDO
PRESA PEÑA DEL ÁGUILA	MMDO – PRESA PEÑA DEL ÁGUILA – MMDO
LAGUNA DE PEYRÓ	MMDO – LAGUNA DE PEYRÓ – MMDO
COLONIA HIDALGO	MMDO – COLONIA HIDALGO – MMDO

13.Operación en el Aeropuerto Internacional de Durango MMDO.

- 13.1 MMDO APP proporciona el servicio de control de aeródromo a todas las aeronaves dentro del circuito de tránsito conforme a las condiciones observadas.
- 13.2 Circuitos de tránsito
- 13.2.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMDO APP para integrarse a ellos y efectuando las piernas conforme con lo siguiente:
- a) RWY 03: Circuito de tránsito por la izquierda/derecha.
- b) RWY 21: Circuito de tránsito por la derecha/izquierda.

14.Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado a MMDO.

- 14.1 Ala fija:
- 14.1.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeródromo y su destino sea MMDO, deberá cumplir con lo indicado en la sección ENR 1.1 numeral 3.5 de la AIP DE MÉXICO.

- 14.1.2 Activará el código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 14.1.3 La aproximación y el aterrizaje, se efectuarán en la pista en uso conforme al punto 13 del presente procedimiento, salvo que previamente haya recibido instrucciones para otro sentido.
- 14.1.4 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista
- 14.1.5 Reportar su llegada a la OSIV MMDO y a la Comandancia AFAC por el medio más expedito posible.

15.Procedimiento para aeronaves en asistencia de emergencias.

- 15.1 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.
- 15.2 Las autorizaciones para entrar en apoyo a un Área de Emergencia, se coordinan a través de la Autoridad Aeronáutica en la frecuencia CTAF 122.5 MHZ o la asignada para este fin acorde al NOTAM que se emita para este fin.
- 15.3 El inicio y terminación de las operaciones en un Área de Emergencia se hará a través de la frecuencia CTAF 122.5 MHZ.
- 15.4 Las aeronaves que operen dentro de un Área de Emergencia deberán:
 - 15.4.1 Antes de penetrar el Área de Emergencia; reportar en la frecuencia CTAF 122.5 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitos en el área.
 - 15.4.2 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
 - 15.4.3 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 15.5 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.

16.Planeación de los vuelos.

- 16.1 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.
- 16.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 16.3 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 MMDO OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma en la frecuencia 118.10 MHZ, antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido.
- 16.4 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.
- 16.5 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente al nuevo ETD.
- 16.6 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino durante el vuelo dentro de la zona de control, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMDO APP. Fuera de la CTR de MMDO deberá notificar dicha modificación en la frecuencia ATS en la que se encuentre siendo controlado.

**OPERATIONAL RULES AND PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE MMDO TMA
AND MMDO CTR**

This procedure shall be mandatory for any fixed-wing and rotary-wing aircraft operating under a VFR flight plan within the Durango Terminal Control Area (Durango TMA) or Durango Control Zone (MMDO CTR), except when an emergency situation requires deviation.

1. Airspace.

- 1.1 Durango Terminal Control Area (MMDO TMA) — Class D
- 1.2 Durango Control Zone (MMDO CTR) — Class D

2. Airport Restricted Area.

- 2.1 VFR flight is restricted within the MMDO CTR unless authorization from MMDO TWR is obtained to enter this airspace.
- 2.2 The dimensions of the MMDO 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) during daytime.
 - 3.3.2 Have visibility not less than 3 200 m (2 SM) during nighttime.
- 3.4 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 item 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 item 9.5 CLASS “D”

.

6. Restrictions

- 6.1 VFR flight above the maximum authorized altitudes established for each sector in the Visual Approach Chart is restricted.
- 6.2 Prior authorization from MMDO APP is required to fly within the Control Zone.
- 6.3 Except for aerodrome training maneuvers previously authorized by the AFAC Airport Command Office, local flights shall be conducted within the published visual routes.
- 6.4 The operation of airships, balloons, gliders and ultralight aircraft is not permitted without authorization from the Aeronautical Authority and prior coordination with ATC.
- 6.5 RPAS operations shall comply with NOM-107-SCT3-2019 and shall have AFAC authorization and prior coordination with ATC.
- 6.6 NORDO flights within 5 NM of the MMDO ARP shall comply with ENR 1.1 item 3.3.
- 6.7 It is the pilot's responsibility to verify the activation of restricted, prohibited or temporary areas.

7. Control Zone

- 7.1 The Durango Control Zone (MMDO CTR) is intended mainly for aircraft departing, landing or conducting training at Durango Airport and shall comply with ATS services provided by MMDO APP and the published local procedures.

8. Flight procedures

- 8.1 Departing and arriving VFR aircraft shall plan their flight in accordance with the published visual routes within the Durango TMA.
- 8.2 Aircraft requiring to overfly or cross the area shall establish contact with MMDO APP on the assigned frequency.
- 8.3 All aircraft shall tune Durango ATIS prior to establishing communication with the Tower.

9. Transponder

- 9.1 All VFR aircraft shall be equipped with Mode A/C or Mode S transponder and shall operate the conspicuity code in accordance with ENR 1.6 or as assigned by ATC during the entire operation.
- 9.2 All rotorcraft shall be equipped with Mode 3 A/C or Mode S transponder and shall activate code 1500 or that assigned by ATC during the entire flight.

10. Communications.

- 10.1 All aircraft operating within the Durango CTR shall maintain communication with MMDO APP until clearance is received to leave the frequency.
- 10.2 Flights destined to MMDO that have prior authorization from the Aeronautical Authority shall report their position and intentions to MMDO APP before entering the MMDO CTR.
- 10.3 CTAF frequency 122.5 MHz shall be used for monitoring in the area when applicable.

- 10.4 Aircraft overflying or destined to MMDO, or any heliport or aerodrome located within the MMDO CTR, shall report their position and intentions before entering the MMDO CTR, when overflying a visual reporting point or as soon as possible, on MMDO APP frequency, where they will receive information and instructions to proceed to their destination via the published visual routes.
- 10.5 MMDO APP frequency 118.10 MHz shall be used to obtain available meteorological and operational information useful for the safe and efficient operation of helicopter flights when operating outside the MMDO Control Zone.

11.VFR reporting points.

DESIGNATION	VOR/DME/DGO	DISTANCE (NM)	COORDINATES	
	RADIAL		LAT (N)	LONG (W)
CARLOS REAL	015°	9.4	24 17 03	104 27 06
COLONIA HIDALGO	282°	4	24 09 33	104 35 05
EL ARENAL	127°	6.4	24 03 46	104 25 56
LAGUNA PEYRÓ	285°	6.8	24 10 52	104 37 54
PARQUE GUADIANA	228°	11.5	24 01 35	104 41 12
PRESA GUADALUPE VICTORIA	224°	16.8	23 57 40	104 45 15
PRESA PEÑA DEL ÁGUILA	284°	10.1	24 11 53	104 41 17
REFUGIO SALCIDO	173°	10.3	23 57 54	104 31 04

12.VFR arrival and departure routes

- 12.1 Each VFR route shall be referred to in radiotelephony by its identifier. Example: Visual Route EL ARENAL.
- 12.2 Bidirectional routes — fixed-wing and rotary-wing aircraft.

IDENTIFIER	ROUTE
EL ARENAL	MMDO – EL ARENAL – MMDO
CARLOS REAL	MMDO – CARLOS REAL – MMDO
REFUGIO SALCIDO	MMDO – REFUGIO SALCIDO – MMDO
PARQUE GUADIANA	MMDO – PARQUE GUADIANA – MMDO
PRESA GUADALUPE VICTORIA	MMDO – PRESA GUADALUPE VICTORIA – MMDO
PRESA PEÑA DEL ÁGUILA	MMDO – PRESA PEÑA DEL ÁGUILA – MMDO
LAGUNA DE PEYRÓ	MMDO – LAGUNA DE PEYRÓ – MMDO
COLONIA HIDALGO	MMDO – COLONIA HIDALGO – MMDO

13.Operation at Durango International Airport (MMDO).

- 13.1 MMDO APP provides aerodrome control service to all aircraft within the traffic circuit based on observed conditions.
- 13.2 Traffic circuits
- 13.2.1 All aircraft shall avoid traffic circuits unless authorized by MMDO APP to join them and shall fly the circuit legs in accordance with the following:
- a) RWY 03: left-hand/right-hand traffic circuit.
 - b) RWY 21: right-hand/left-hand traffic circuit.

14.Communication Failure — Aircraft with VFR Flight Plan Authorized to MMDO.

- 14.1 Fixed-wing aircraft:
- 14.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of the aerodrome and its destination is MMDO, it shall comply with section ENR 1.1 item 3.5 of the AIP México.

- 14.1.2 Activate transponder code for radio communication failure (RCF) 7600.
- 14.1.3 The approach and landing shall be carried out on the runway in use in accordance with item 13 of this procedure, unless previously instructed for another runway direction.
- 14.1.4 After landing, vacate the runway completely.
- 14.1.5 Report arrival to MMDO OSIV and to the AFAC Airport Command Office by the quickest means possible.

15.Procedures for aircraft engaged in emergency assistance.

- 15.1 An Emergency Area is defined as that portion of airspace established by the Aeronautical Authority in which aircraft engaged in rescue, search and salvage operations participate. This area extends from the surface up to 500 FT and within a horizontal radius of 2 NM from the point where the emergency is taking place. Flight within this area is not permitted for helicopter operations with purposes other than those described.
- 15.2 Authorizations to enter in support of an Emergency Area are coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.5 MHz or that assigned in accordance with the NOTAM issued for this purpose.
- 15.3 The start and termination of operations within an Emergency Area shall be carried out through CTAF frequency 122.5 MHz.
- 15.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
 - 15.4.1 Before entering the Emergency Area, report their position and intentions on CTAF frequency 122.5 MHz or the assigned frequency, and determine the position and altitude of other traffic in the area.
 - 15.4.2 Fly 360° orbits around the emergency point with right turns at a distance not less than 1 NM.
 - 15.4.3 Except for take-off or landing, remain at a height not less than 500 FT above the area..
- 15.5 Aircraft not involved in rescue, search and salvage and/or surveillance activities intending to overfly the emergency area shall do so making right turns and at a height not less than 800 FT, provided they have authorization from AFAC.

16.Flight planning.

- 16.1 Any Concessionaire, Permit Holder or Air Operator operating or intending to operate within the airspace of the United Mexican States shall submit for approval to the Aeronautical Authority, prior to the flight, a flight plan in the form and content specified in the AIP México and the applicable regulations.
- 16.2 The validity of Flight Plans (FPL) is 1 hour 30 minutes from the ETD stated in the flight plan.
- 16.3 In order to maintain the validity of the submitted Flight Plan (FPL), any change thereto shall be notified to the Aeronautical Authority and ATS; if the flight plan was submitted to MMDO OSIV, the change shall be notified to the same on frequency 118.10 MHz before the validity of the Flight Plan has expired.
- 16.4 If the flight is not initiated within the validity period, ATS shall automatically cancel the Flight Plan and a new Flight Plan shall be submitted prior to departure. Flight Plans shall remain active provided that the new departure time is notified to ATS.
- 16.5 When requesting an extension of the Flight Plan, the corresponding meteorological and operational information for the new ETD shall be obtained.
- 16.6 When it is required to modify the route or destination during flight within the control zone, authorization shall be requested on MMDO APP frequency. Outside the MMDO CTR, such modification shall be notified on the ATS frequency on which the aircraft is being controlled.

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL
VISUAL APPROACH CHART

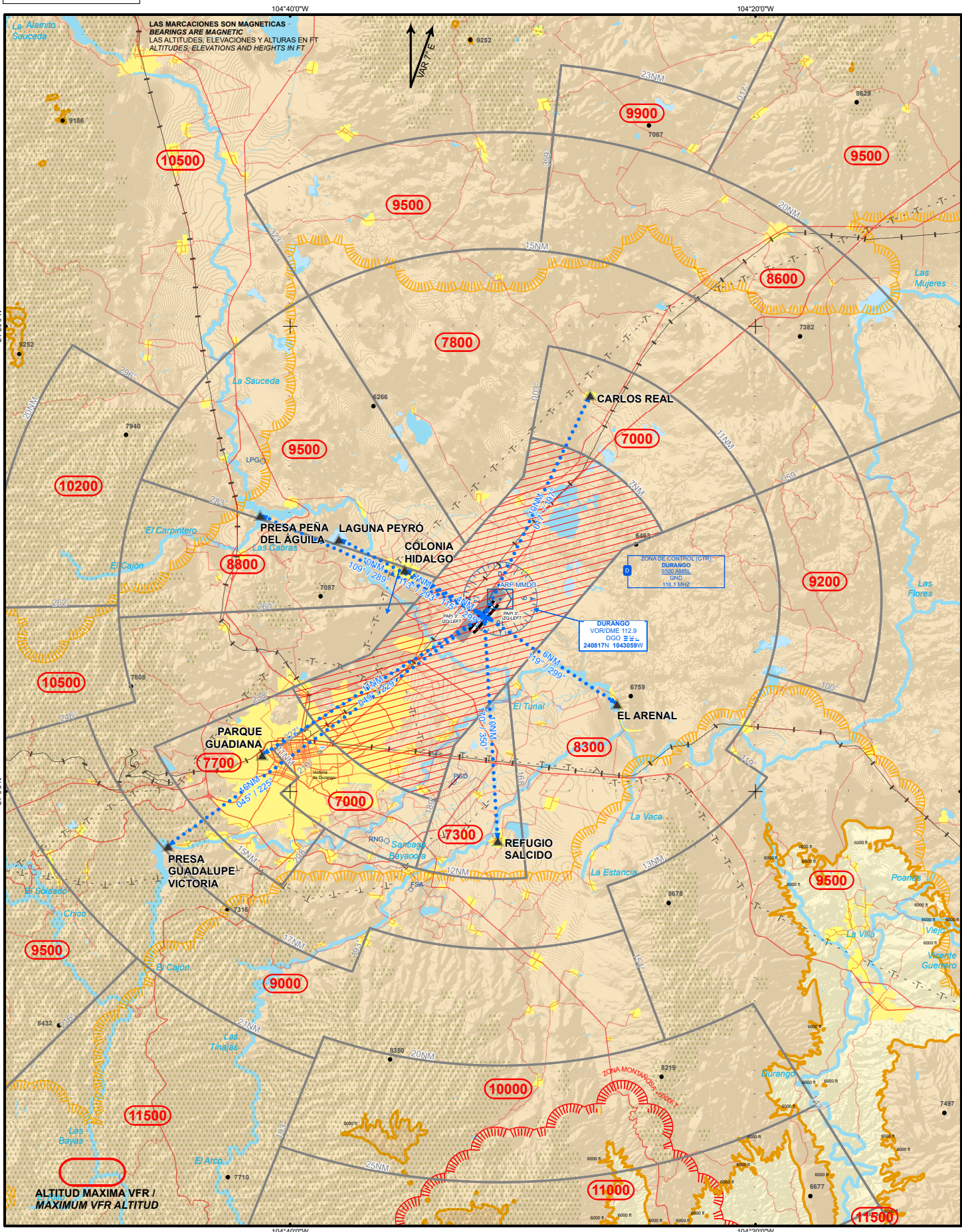
ALTITUD DE TRANSICION
Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES
Communications

TWR 118.1
FPQ 122.30
ATIS 132.1

DURANGO
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

AD ELEV 6104 FT



11-JUN-2026 AMDT AIRAC 06/26

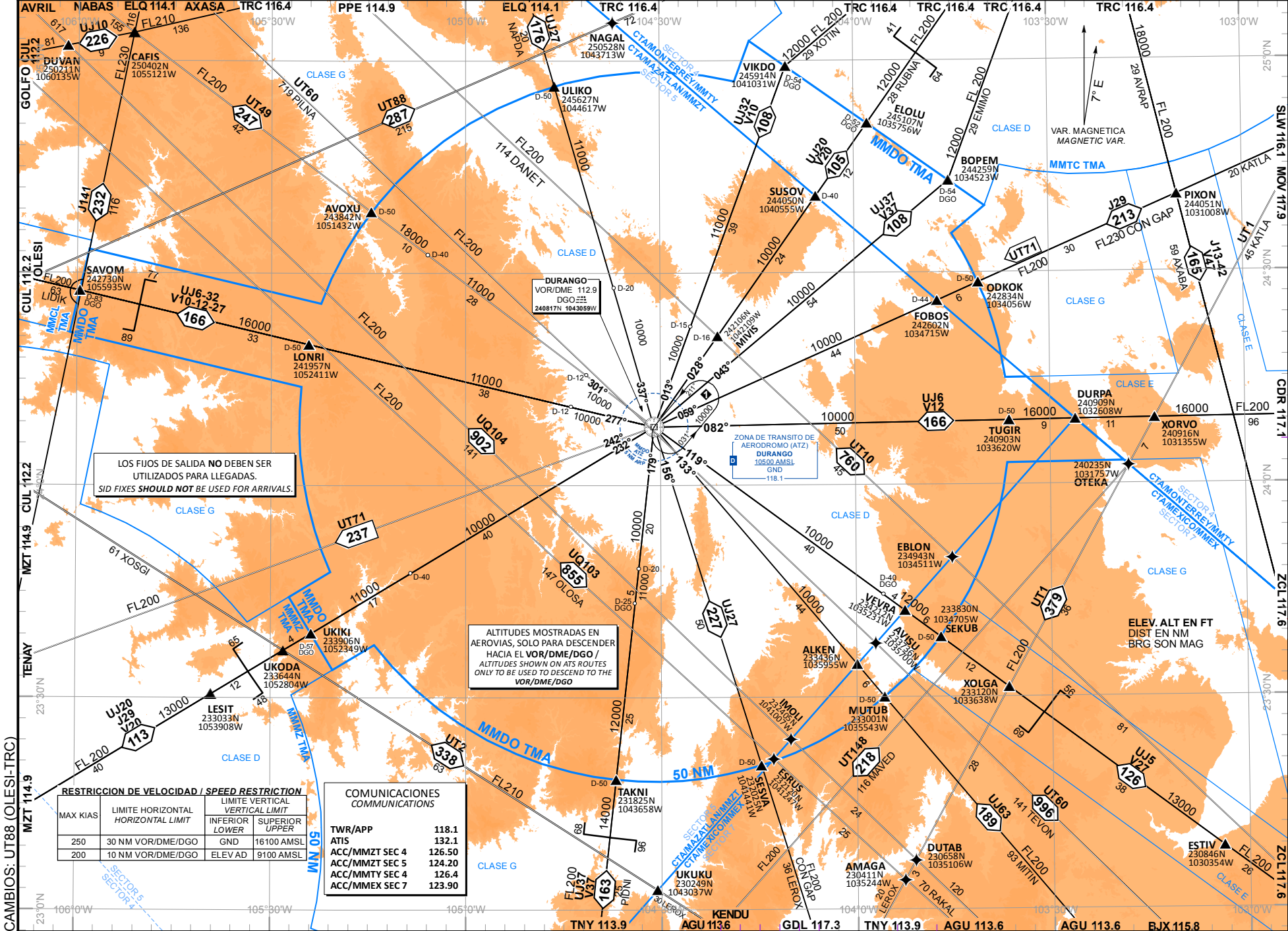
SICT-AFAC-SENEAM

MMDO VAC-4

DURANGO



ESCALA / SCALE 1:1300000



LOS FIJOS DE SALIDA NO DEBEN SER UTILIZADOS PARA LLEGADAS.
SID FIXES SHOULD NOT BE USED FOR ARRIVALS.

ALTITUDES MOSTRADAS EN AEROVÍAS, SOLO PARA DESCENDER HACIA EL VOR/DME(DGO) / ALTITUDES SHOWN ON ATS ROUTES ONLY TO BE USED TO DESCEND TO THE VOR/DME/DGO

RESTRICCIÓN DE VELOCIDAD / SPEED RESTRICTION			
MAX KIAS	LÍMITE HORIZONTAL HORIZONTAL LIMIT	LÍMITE VERTICAL VERTICAL LIMIT	
250	30 NM VOR/DME/DGO	INFERIOR LOWER	SUPERIOR UPPER
200	10 NM VOR/DME/DGO	GND	ELEV AD 9100 AMSL

COMUNICACIONES COMMUNICATIONS	
TWR/APP	118.1
ATIS	132.1
ACC/MMZT SEC 4	126.50
ACC/MMZT SEC 5	124.20
ACC/MMTY SEC 4	126.4
ACC/MMEX SEC 7	123.90

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

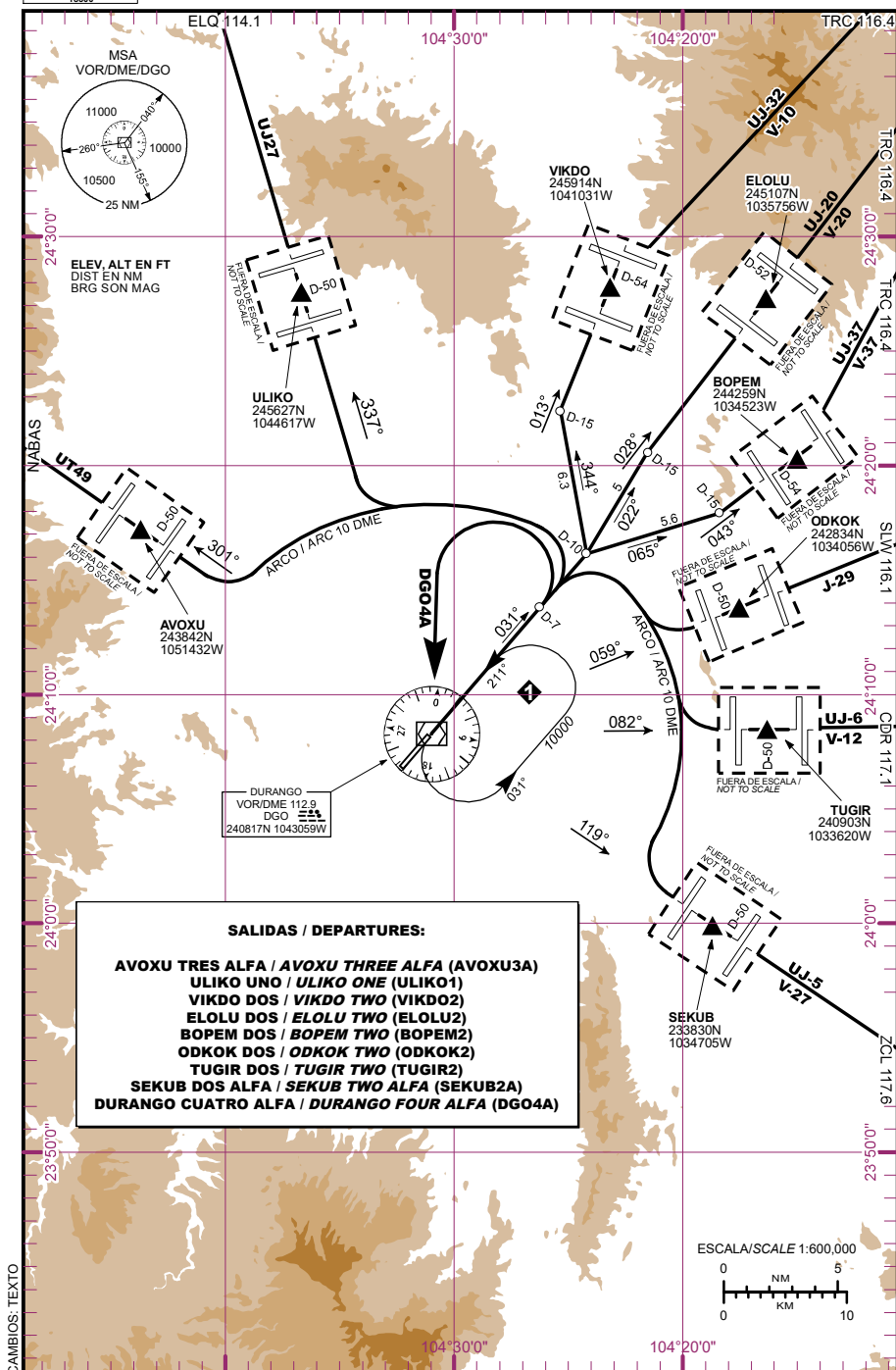
ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

ATIS 132.1
TWR/APP 118.1

ELEV AD 6104 FT

VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
RWY 03



SALIDAS PISTA 03:

SALIDAS: **AVOXU TRES** **(AVOXU3A)**
 ALFA
 ULIKO UNO **(ULIKO1)**

ASCIENDA POR **RADIAL 031°** HASTA **D-7** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **AVOXU** O **ULIKO** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **VIKDO DOS** **(VIKDO2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 031°** HASTA **D-10** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **RUMBO 344°** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL **013°** DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA EL FIJO **VIKDO** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **ELOLU DOS** **(ELOLU2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 031°** HASTA **D-10** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **RUMBO 022°** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL **028°** DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA EL FIJO **ELOLU** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **BOPEM DOS** **(BOPEM2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 031°** HASTA **D-10** EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 065°** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL **043°** DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA EL FIJO **BOPEM** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDAS: **ODKOK DOS** **(ODKOK2)**
 TUGIR DOS **(TUGIR2)**
 SEKUB DOS **(SEKUB2A)**
 ALFA

ASCIENDA POR **RADIAL 031°** HASTA **D-7** EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **ODKOK**, **TUGIR**, O **SEKUB** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC.

DEPARTURES RWY 03:

DEPARTURE: **AVOXU THREE** **(AVOXU3A)**
 ALFA
 ULIKO ONE **(ULIKO1)**

CLIMB VIA **DGO R-031°** TO **D-7 DGO**, TURN **LEFT** AND PROCEED ON **10 DME ARC**, TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/DGO** TO **AVOXU** OR **ULIKO** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **VIKDO TWO** **(VIKDO2)**

CLIMB VIA **DGO R-031°** TO **D-10 DGO**, TURN **LEFT** AND PROCEED ON **HEADING 344°**, TO INTERCEPT **R-013°** FROM **VOR/DME/DGO** TO **VIKDO** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **ELOLU TWO** **(ELOLU2)**

CLIMB VIA **DGO R-031°** TO **D-10 DGO**, TURN **LEFT** AND PROCEED ON **HEADING 022°**, TO INTERCEPT **R-028°** FROM **VOR/DME/DGO** TO **ELOLU** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **BOPEM TWO** **(BOPEM2)**

CLIMB VIA **DGO R-031°** TO **D-10 DGO**, TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **HEADING 065°** TO INTERCEPT **R-043°** FROM **VOR/DME/DGO** TO **BOPEM** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURES: **ODKOK TWO** **(ODKOK2)**
 TUGIR TWO **(TUGIR2)**
 SEKUB TWO **(SEKUB2A)**
 ALFA

CLIMB VIA **DGO R-031°** TO **D-7 DGO**, TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **10 DME ARC**, TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/DGO** TO **ODKOK**, **TUGIR** OR **SEKUB** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

SALIDA: DURANGO (DGO4A)
CUATRO ALFA

ASCIENDA POR **RADIAL 031°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 7600 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/DGO** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC.

DEPARTURE: DURANGO (DGO4A)
FOUR ALFA

CLIMB VIA **DGO R-031°** TO **D-7 DGO, (OR 7600 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/DGO** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS.

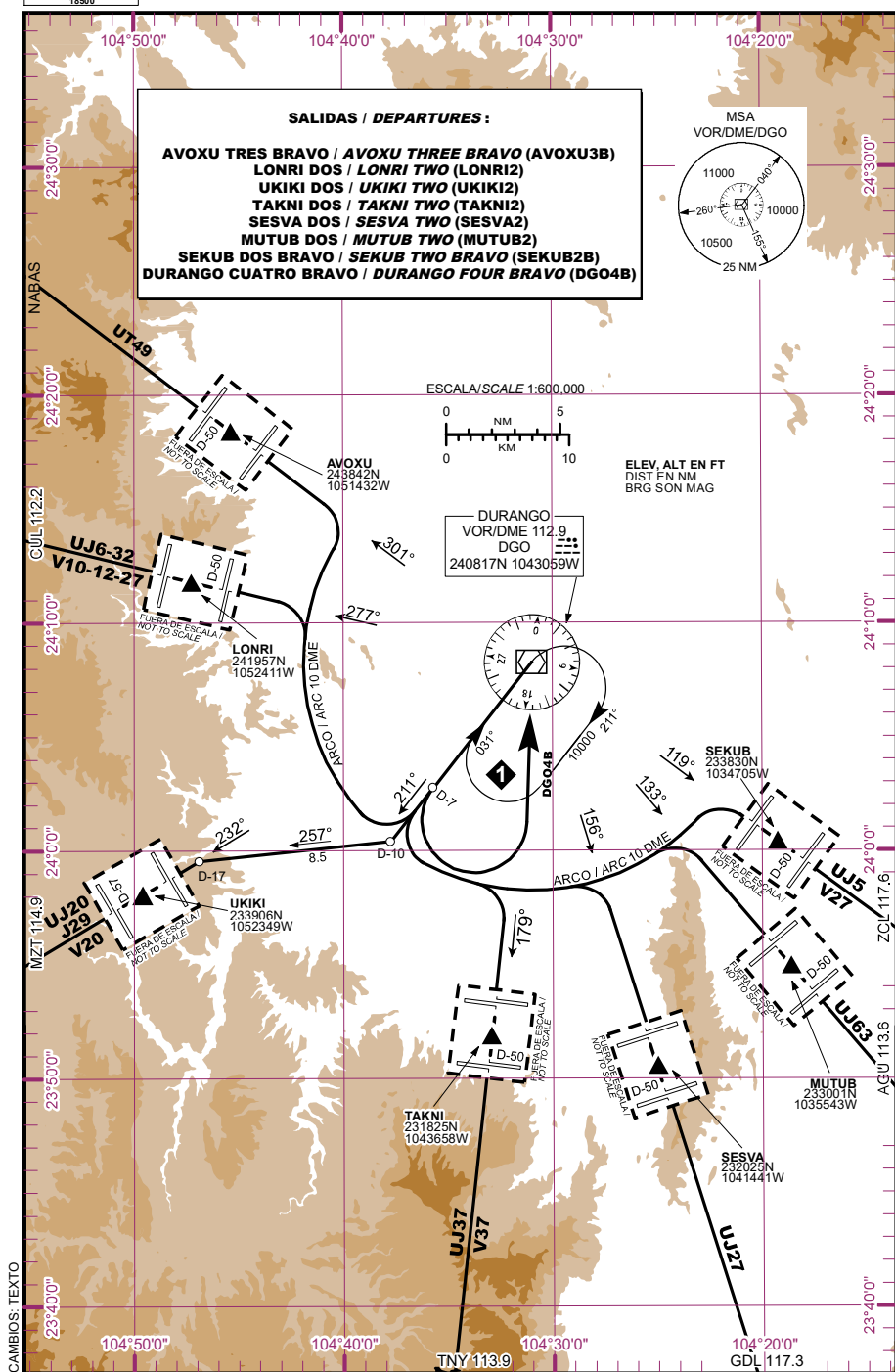
(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/DGO:
(1) MINIMUM ALTITUDE TO LEAVE THE VOR/DME/DGO:

A/TO	VIKDO	V-10	UJ-32	9300
A/TO	TRC	V-20	UJ-20	9100
A/TO	BOPEM	V-37	UJ-37	8800
A/TO	SLW		J-29	8700
A/TO	CDR	V-12	UJ-6	9200
A/TO	ZCL	V-27	UJ-5	9200
A/TO	AGU		UJ-63	9400
A/TO	GDL		UJ-27	9700
A/TO	TNY	V-37	UJ-37	9600
A/TO	MZT	V-20	J-29 UJ-20	9800
A/TO	CUL	V-10-12-27	UJ-6-32	9500
A/TO	NABAS		UT-49	9700
A/TO	ELQ		UJ-27	8900

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
RWY 21



SALIDAS PISTA 21:

SALIDAS: **AVOXU TRES** **(AVOXU3B)**
 BRAVO
 LONRI DOS **(LONRI2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 211°** HASTA **D-7** EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **AVOXU** O **LONRI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **UKIKI DOS** **(UKIKI2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 211°** HASTA **D-10** EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 257°** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL **232°** DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA EL FIJO **UKIKI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDAS: **TAKNI DOS** **(TAKNI2)**

SESVA DOS **(SESVA2)**
MUTUB DOS **(MUTUB2)**
SEKUB DOS **(SEKUB2B)**
BRAVO

ASCIENDA POR **RADIAL 211°** HASTA **D-7** EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/DGO**, HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **TAKNI**, **SESVA**, **MUTUB** O **SEKUB** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **DURANGO** **(DGO4B)**
 CUATRO BRAVO

ASCIENDA POR **RADIAL 211°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 7200 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/DGO** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURES RWY 21:

DEPARTURES: **AVOXU THREE** **(AVOXU3B)**
 BRAVO
 LONRI TWO **(LONRI2)**

CLIMB VIA **DGO R-211°** TO **D-7 DGO**, TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **10 DME ARC**, TO INTERCEPT THE CORRESPONDING **VOR/DME/DGO** RADIAL TO **AVOXU** OR **LONRI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **UKIKI TWO** **(UKIKI2)**

CLIMB VIA **DGO R-211°** TO **D-10 DGO**, TURN **RIGHT** AND PROCEED ON **HEADING 257°** TO INTERCEPT **R-232°** FROM **VOR/DME/DGO** TO **UKIKI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURES: **TAKNI TWO** **(TAKNI2)**

SESVA TWO **(SESVA2)**
MUTUB TWO **(MUTUB2)**
SEKUB TWO **(SEKUB2B)**
BRAVO

CLIMB VIA **DGO R-211°** TO **D-7 DGO**, TURN **LEFT** AND PROCEED ON **10 DME ARC**, TO INTERCEPT THE CORRESPONDING **VOR/DME/DGO** RADIAL TO **TAKNI**, **SESVA**, **MUTUB** OR **SEKUB** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **DURANGO FOUR** **(DGO4B)**
 BRAVO

CLIMB VIA **DGO R-211°** TO **D-7 DGO**, **(OR 7200 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/DGO**. AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

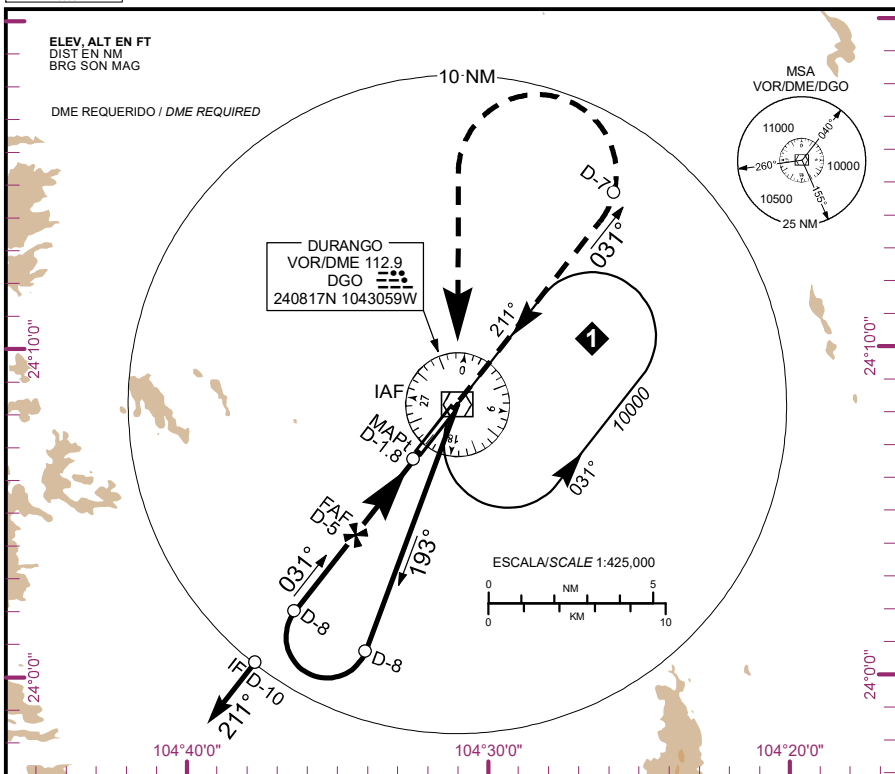
(1) ALTITUD MINIMA PARA ABANDONAR EL VOR/DME/DGO:
(1) MINIMUM ALTITUDE TO LEAVE THE VOR/DME/DGO:

A/TO	VIKDO	V-10	UJ-32	9300
A/TO	TRC	V-20	UJ-20	9100
A/TO	BOPEM	V-37	UJ-37	8800
A/TO	SLW		J-29	8700
A/TO	CDR	V-12	UJ-6	9200
A/TO	ZCL	V-27	UJ-5	9200
A/TO	AGU		UJ-63	9400
A/TO	GDL		UJ-27	9700
A/TO	TNY	V-37	UJ-37	9600
A/TO	MZT	V-20	J-29 UJ-20	9800
A/TO	CUL	V-10-12-27	UJ-6-32	9500
A/TO	NABAS		UT-49	9700
A/TO	ELQ		UJ-27	8900

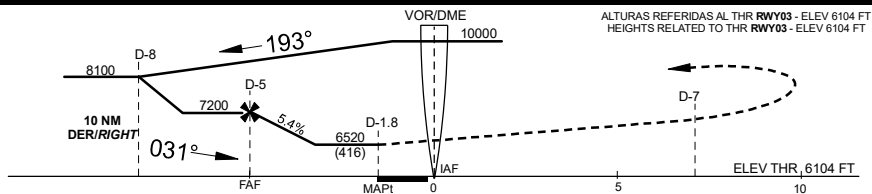
ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

ELEV AD 6104 FT
VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
VOR Z RWY 03



CLIMB VIA DGO VOR R-031° TO D-7. THEN TURN **LEFT** WITHIN 10 NM TO VOR/DME/DGO AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.



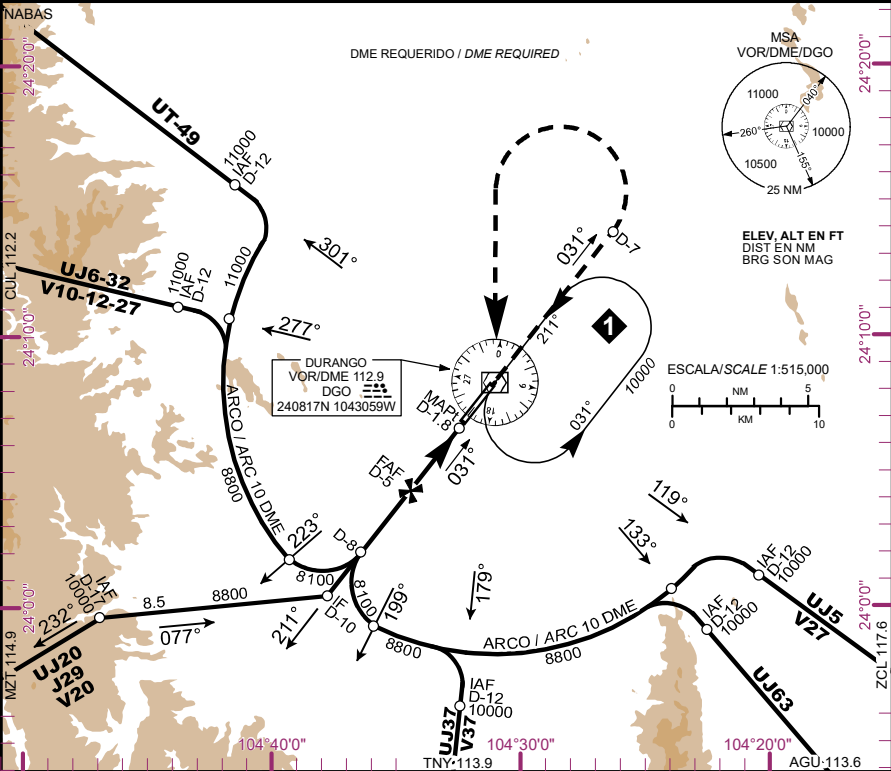
CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (416)	1 (1600 M)		1 1/4 (2000 M)	
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	6580 (476) -1 (1600 M)		6880 (776) - 2 1/4 (3600 M)	7040 (936) - 3 (4800 M)

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

FAF-MAPt 3.2 NM 5.4%	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
	FT/MIN	436	545	654	763	872	981	1090
	MIN:SEC	2:24	1:55	1:36	1:22	1:12	1:04	0:58

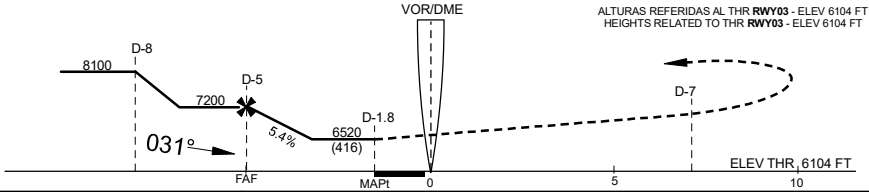
NM	5	4	3
FT	7200 (1096)	6880 (776)	6550 (446)

CAMBIOS: DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 031° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/DGO
HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA DGO VOR R-031° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/DGO AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (416)	1 (1600 M)		1 1/4 (2000 M)	
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	6580 (476) -1 (1600 M)		6880 (776) -2 1/4 (3600 M)	7040 (936) -3 (4800 M)

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAF-MAP1 3.2 NM 5.4%	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
	FT/MIN	436	545	654	763	872	981	1090
	MIN:SEC	2:24	1:55	1:36	1:22	1:12	1:04	0:58

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

NM	5	4	3
FT	7200 (1096)	6880 (776)	6550 (446)

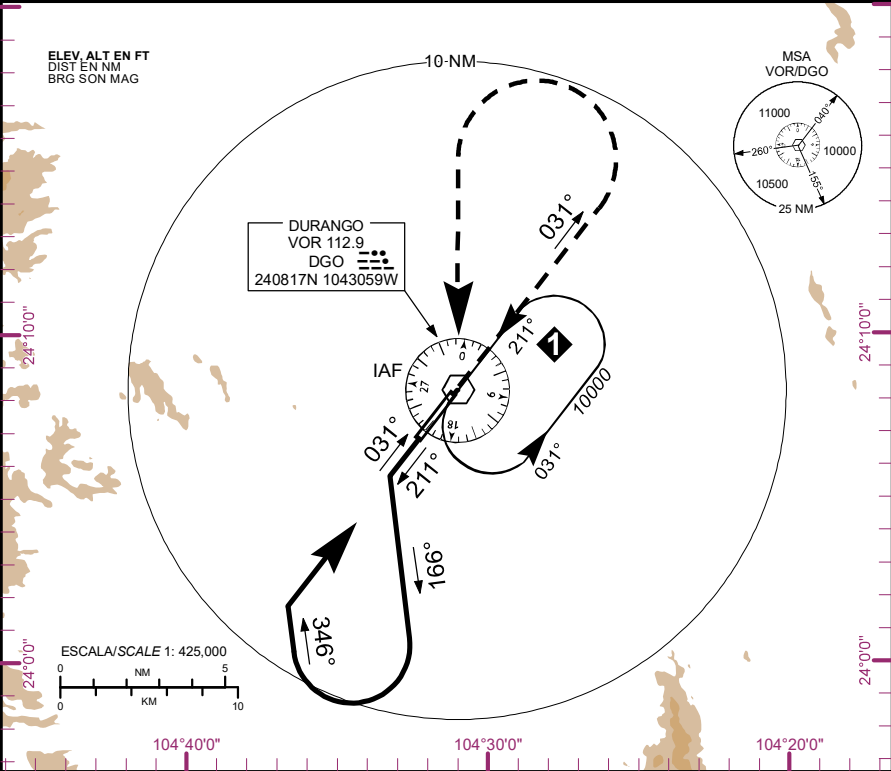
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

ATIS 132.1
TWR/APP 118.1

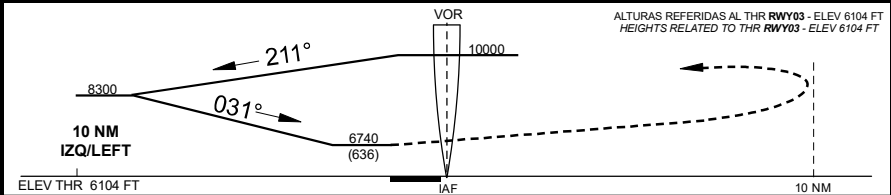
ELEV AD 6104 FT
VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
VOR X RWY 03



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 031°, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DGO HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA DGO VOR R-031°, TURN LEFT WITHIN 10 NM TO DGO VOR AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 6740 (636)	1 (1600 M)		1 3/4 (2800 M)	2 (3200 M)
OCA (OCH) / MDA (MDH)	6740 (636) -1 (1600 M)		6880 (776) -2 1/4 (3600 M)	7040 (936) -3 (4800 M)

APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE EL 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	2:37	2:20	2:06

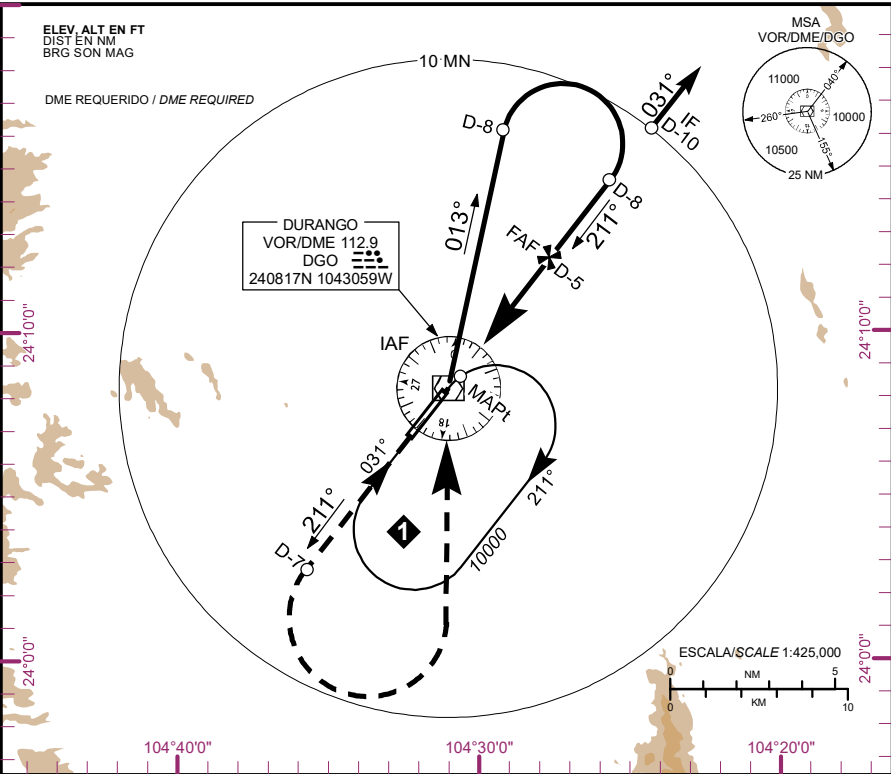
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

ATIS
TWR/APP
132.1
118.1

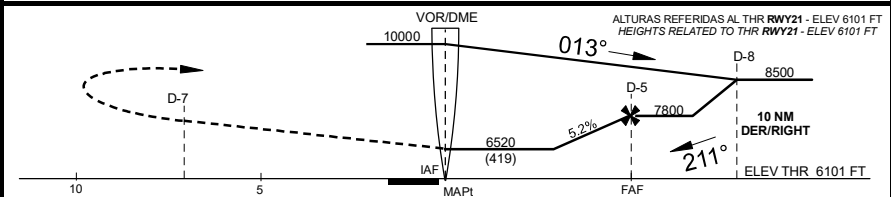
ELEV AD 6104 FT
VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
VOR Z RWY 21



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 211° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/DGO
HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA DGO VOR R-211° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/DGO AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (419)	1 (1600 M)		1 1/4 (2000 M)	
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	6580 (476) -1 (1600 M)		6880 (776) -2 1/4 (3600 M)	7040 (936) -3 (4800 M)

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAF-MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5 NM	FT/MIN	422	528	633	739	844	950	1055
5.2%	MIN:SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30

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

NM	5	4	3	2	1
FT	7800 (1699)	7490 (1389)	7170 (1069)	6890 (789)	6540 (439)

CAMBIO: DESIGNADOR DE CARTA, PROCEDIMIENTO

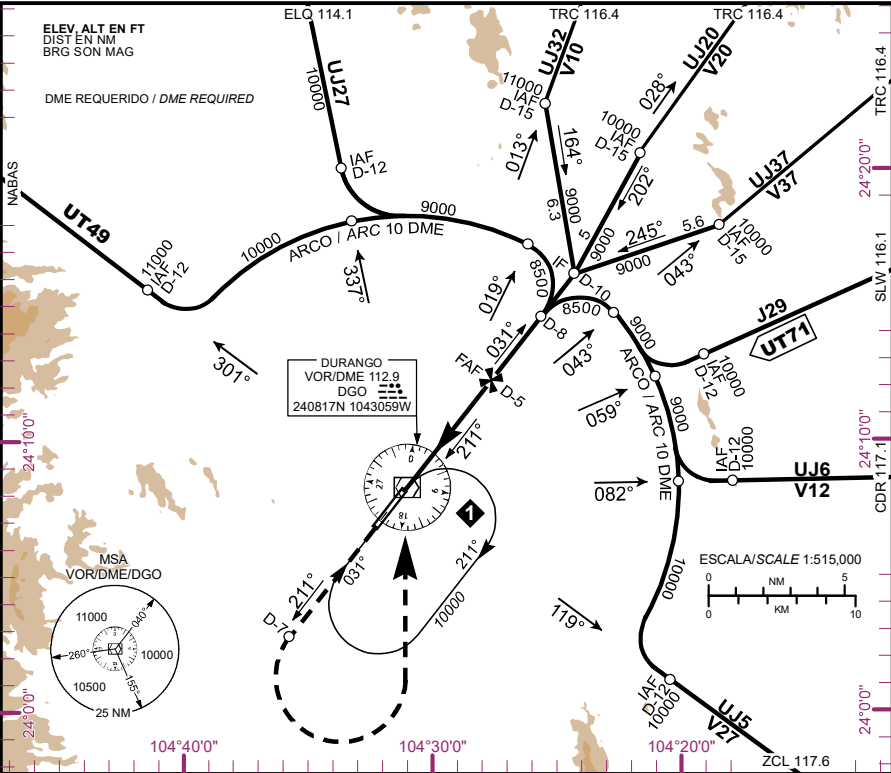
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

ATIS 132.1
TWR/APP 118.1

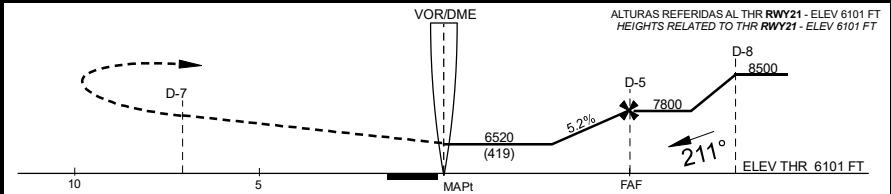
ELEV AD 6104 FT
VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
VOR Y RWY 21



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 211° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/DGO
HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA DGO VOR R-211° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/DGO AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (419)	1 (1600 M)		1 1/4 (2000 M)	
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	6580 (476) -1 (1600 M)		6880 (776) -2 1/4 (3600 M)	
	7040 (936) -3 (4800 M)			

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAF-MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5 NM	FT/MIN	422	528	633	739	844	950	1055
5.2%	MIN:SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30

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

NM	5	4	3	2	1
FT	7800 (1699)	7490 (1389)	7170 (1069)	6890 (789)	6540 (439)

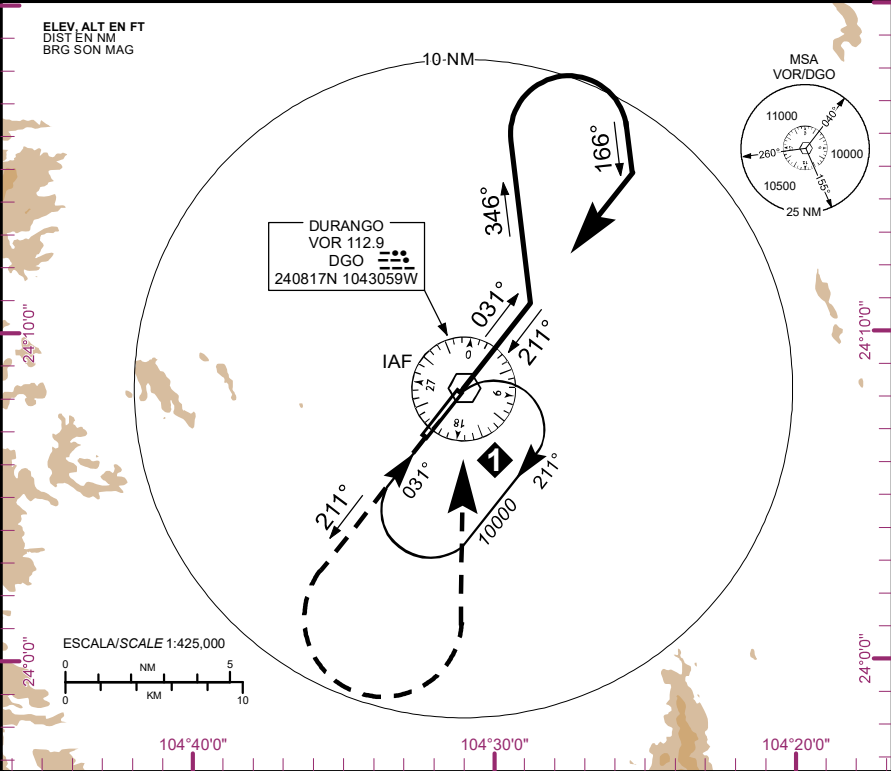
CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

ATIS 132.1
TWR/APP 118.1

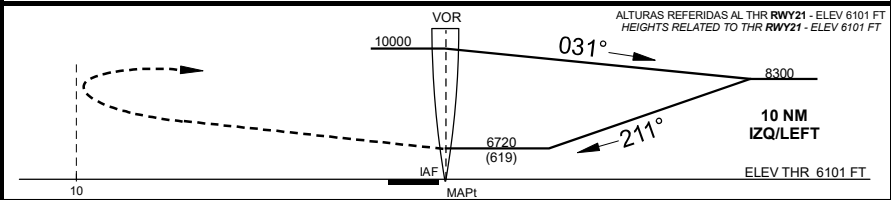
ELEV AD 6104 FT
VAR 7° E

DURANGO
AEROPUERTO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL AIRPORT
VOR X RWY 21



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 211°, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DGO HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA DGO VOR R-211°, THEN TURN **LEFT** WITHIN 10 NM TO DGO VOR AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.



CAT	A	B	C	D
DIRECT OCA (OCH) / MDA (MDH) 6720 (619)	1 (1600 M)		1 3/4 (2800 M)	2 (3200 M)
CIRCLING OCA (OCH) / MDA (MDH)	6720 (616) -1 (1600 M)	6880 (776) -2 1/4 (3600 M)	7040 (936) -3 (4800 M)	

APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7.0 NM DESDE EL MAPt
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7.0 NM FROM MAPt

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

CAMBIO: DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO