

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -.
NOMBRE DEL AERÓDROMO

MMSP - SAN LUIS POTOSI, S.L.P.
PONCIANO ARRIAGA

MMSP AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:	221515.3422 N 1005550.7378 W en cruce de pistas 04/22 y 14/32
2	Dirección y distancia desde la ciudad:	15 KM. al Sur
3	Elevación/temperatura de referencia:	1839 M (6035 FT) / 29.4° C
4	Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:	NIL
5	Variación magnética/Cambio anual:	5° E 2017
6	Administración: Dirección: Teléfono: Web/email	Aeropuerto de San Luis Potosí, S. A. de C. V. Carretera a Matehuala, KM. 9.5 Ejido Maravillas C.P. 78341 San Luis Potosí, S.L.P. México (444) 4 78 70 00 www.oma.aero / slp@oma.aero
7	Tipo de tránsito permitido:	IFR/VFR
8	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.3 – HORAS DE FUNCIONAMIENTO

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

MMSP AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones de manipulación de la carga:	Centro de Transferencia Terrestre (ESTAFETA)
2	Tipos de combustible/lubricante:	GASAVION 100/130 / TURBOSINA JET A
3	Instalaciones/capacidad de abastecimiento:	Turbosina JET-A; 480,000L. GASAVION 100-130; 55,000L. 4 vehículos para servicio: - 1 PIPA KODIAK DE 12, 000 LTS, Descarga DE 12 LTS/ SEG de Turbosina. - 1 FREIGHTLINER DE 20,000 LTS, Descarga de 15 LTS/SEG de Turbosina - 1 FREIGHTLINER DE 4000 LTS, Descarga de 12 LTS/SEG de GASAVIÓN. -1 MERCEDES BENZ de 20,000 LTS, Descarga 15 LTS/SEG de Turbosina
4	Instalaciones de descongelamiento:	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes:	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles:	En la ciudad
2	Restaurantes:	Sí
3	Transporte:	Taxis y arrendadoras de autos
4	Instalaciones y servicios médicos:	Servicio médico de urgencias
5	Oficinas Bancarias y de correos:	Cajeros automáticos
6	Oficina de turismo:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS

1	Categoría del AD para la extinción de incendios:	7
2	Equipo de salvamento:	E-01 OSHKOSH T-1500/ Agua común 5678 L /Descarga 5753 L/m /Agua ligera 795L / PQS 227 Kg E-02 Global Striker/ Agua común 6000 L /Descarga 7381 L/m /Agua ligera 840L/PQS 227 Kg C-01 Cisterna Unidad de Apoyo / Agua Común 13,000 L
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:	NIL
4	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.7 – DISPONIBILIDAD SEGUN LAS ESTACIONES DEL AÑO - REMOCION DE OBSTACULOS EN LA SUPERFICIE

1	Tipos de equipo de limpieza:	Barredora - Aspiradora
2	Prioridades de limpieza:	Pistas, rodajes y plataformas
3	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.8 - DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTO/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Superficie y resistencia de la plataforma:	Comercial: 16,200 m ² / ASPH / PCN 55/F/C/X/T PSN 01: CONC / PCN 82/R/B/W/T PSN 02: CONC / PCN 65/R/B/W/T PSN 03: CONC / PCN 40/R/B/W/T PSN 04: CONC / PCN 39/R/B/W/T PSN 05: CONC / PCN 77/R/B/W/T Av. general: 19,500 m ² / ASPH / PCN 64/F/C/X/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje	A: 23 M ASPH / PCN 75.9/F/B/X/T A-1: 23 M ASPH / PCN 36/F/C/X/T B: 23 M ASPH / PCN 30/F/C/Y/T C: 10.5 M ASPH / De RWY 04-22 a 0+150 M PCN 43/F/B/X/T / De 0+150 a 0+268 65/F/C/X/T D: 18 M ASPH / PCN 56/F/B/X/T
3	Emplazamiento y elevación ACL:	PSN 1: 221519.44N 1005608.26W, 1838.5 M PSN 2: 221520.62N 1005609.03W, 1838.5 M PSN 2A: 221519.58N 1005608.24W, 1838.5 M PSN 3: 221521.79N 1005609.78W, 1838.5 M PSN 4: 221522.98N 1005610.50W, 1838.5 M PSN 5: 221524.20N 1005611.12W, 1838.5 M
4	Puntos de verificación VOR/INS:	NIL
5	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.9 - SISTEMA DE GUIA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves. Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves	Señal de identificación del puesto, señal de línea de entrada y señal de punto de atraque
2	Señales y LGT de RWY y LGT:	Señales RWY 14-32 y 04-22: 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 14-32: de borde de pista, de umbral y extremo de pista Luces RWY 04-22: NIL Luces TWY A, A-1, B y C: luces de borde de calle de rodaje y luces de protección de pista. Luces TWY D: NIL
3	Barras de parada:	NIL
4	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.10 – OBSTACULOS DEL AERÓDROMO

En las áreas de aproximación/TKOF			En el área de circuito y en el AD		Observaciones
1			2		3
RWY/área afectada	Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT	Coordenadas	Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT	Coordenadas	
a	B	C	a	b	
No hay obstáculos					

MMSP AD 2.11 – INFORMACION METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET asociada:	OSIV (Oficina de Servicios e Información de Vuelo)
2	Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario:	H24
3	Oficina responsable de la preparación TAF: Periodos de validez:	CAPMA 30HR
4	Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión:	NIL
5	Aleccionamiento/consulta proporcionados:	Consulta Personal, Telefónica
6	Documentación de vuelo: Idioma(s) utilizado(s):	METAR, TAF, Avisos Ciclón Tropical, Boletín de Cenizas Volcánicas, SIGMET (WC, WV, WS)
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta:	Mapa Análisis de superficie, Mapa Análisis de Presión Constante (1000, 850, 700, 500, 400, 300, 250 y 250MB), Mapa Pronóstico de Vientos y Temperaturas en la altura (FL050, FL100, FL180, FL240, FL300, FL340 y FL390), Mapa Tiempo Significativo, Mapa Tropopausa, Mapa Nivel de Congelación.
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información:	Imágenes de Satélite
9	Dependencias ATS que reciben información:	TWR APP
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.):	CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) H24 Ciudad de México Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520

MMSP 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 geoidal	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión
1	2	3	4	5	6
14	149.27 GEO 144.27 MAG	3000 x 45	ASPH 60/F/C/X/T	221624.8136 N 1005635.0683 W	THR 1837 M TDZ 1837 M
32	329.27 GEO 324.27 MAG	3000 x 45	ASPH 60/F/C/X/T	221500.8099 N 1005541.4455 W	THR 1839 M TDZ 1839 M
04	047.39 GEO 042.39 MAG	1000 x 30	ASPH 34/F/C/X/T	221508.4882 N 1005558.7319 W	THR 1838 M
22	227.39 GEO 222.39 MAG	1000 x 30	ASPH 34/F/C/X/T	221530.3663 N 1005533.1796 W	THR 1837 M
Pendiente de RWY-SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
0.018% T 0.08% L SWY NIL	NIL	NIL	3120 x 300	NIL	NIL
0.003% T 0.13% L SWY NIL	NIL	NIL	1120 x 40	NIL	NIL

MMSP AD 2.13 - DISTANCIAS DECLARADAS					
Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
14	3000	3000	3000	3000	NIL
32	3000	3000	3000	3000	
04	1000	1000	1000	1000	NIL
22	1000	1000	1000	1000	

MMSP 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
14	SALS 630 M 200 W	Verde	PAPI 3° IZQ	NIL	NIL	3000 M, espaciado 60 M, blanco alta intensidad 2400 M, ámbar alta intensidad últimos 600 M	Extremo RWY: Roja WBAR: NIL	NIL	NIL
32	NIL	Verde	PAPI 3° IZQ	NIL	NIL	3000 M, espaciado 60 M, blanco alta intensidad 2400 M, ámbar alta intensidad últimos 600 M	Extremo RWY: Roja WBAR: NIL	NIL	NIL
04/22	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

MMSP AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA		
1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:	Emplazado sobre azotea de torre de control, luz alternada blanca-verde, a una altura de 30 M, de alta intensidad y lámparas de 1000 watts H24
2	Emplazamiento LDI y LGT:	1 cerca de THR 14 iluminado 1 cerca de THR 32 iluminado
3	Luces de borde y eje de TWY:	Azul de borde.
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación:	Planta de emergencia / 6 segundos
5	Observaciones:	NIL

MMSP 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 pareas TLOF y FATO:
4	BRG geográficas y MAG de FATO:
5	Distancia declarada disponible:
6	Luces APP y FATO:
7	Observaciones:

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

1	Designación y límites laterales:	MMSP CTR 222007N 1005711W Arco horario de 5 NM con centro en 221515N 1005551W 221549N 1005029W 221636N 1004047W Arco horario de 14 NM con centro en 221523N 1005550W 220953N 1004157W 221127N 1004554W Arco horario de 10 NM con centro en 221523N 1005550W 220541N 1005302W 221025N 1005424W Arco horario de 5 NM con centro en 221515N 1005551W 221710N 1010050W 221941N 1010755W Arco horario de 12 NM con centro en 221523N 1005550W 222701N 1005911W
2	Límites verticales:	GND / 10500 FT AMSL
3	Clasificación del espacio aéreo:	D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s):	San Luis Torre Español / Inglés
5	Altitud de transición:	18500 FT AMSL
6	Observaciones:	NIL

MMSP AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACION DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
TWR	Torre Potosí	118.850 MHZ	1300/0300	NIL
ATIS	Información Potosí	127.15 MHZ	H24	NIL
APP	Aproximación Potosí	127.5 MHZ	H24	NIL
FPQ	Información de Vuelo Potosí	122.35 MHZ	H24	Plan de Vuelo Grabado Tel: (444) 818 01 38

MMSP AD 2.19 – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION 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 5° E 2017	SLP	117.2	H24	221523.00N 1005549.53W	1841.438	50W
ILS/DME						Angulo: 3.0 DEG RDH: 18 m (60 FT) Altura de intersección DH: 200 FT FAF: 1273 FT
LOC 5° E 2017	ISLP	111.5	H24	221452.44N 1005536.10W	NIL	
GP		332.90		221617.52N 1005624.31W	NIL	

PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
22 15 15.3422 N 100 55 50.7378 W
ELEV AD: 1839 M

TWR	118.850
APP	127.5
VOR/DME	117.2
ILS/DME	111.5
ATIS	127.15
AFTN - MMSP	

SAN LUIS POTOSI
AEROPUERTO INTL
INTL AIRPORT
PONCIANO ARRIAGA

CARACTERISTICAS DE PISTA /
RWY CHARACTERISTICS

RWY CHARACTERISTICS					
RWY	DIRECCION / DIRECTION	THR	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE	
14	144.27°	22° 16' 24.81° N 100° 56' 35.07° W	60/F/C/X/T	ASFALTO / ASPHALT	
32	324.27°	22° 15' 00.81° N 100° 55' 41.45° W			
04	042.39°	22° 15' 08.49° N 100° 55' 58.73° W	34/F/C/X/T		
22	222.39°	22° 15' 30.37° N 100° 55' 33.18° W			

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

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	75.9/F/B/X/T	ASFALTO / ASPHALT
A-1		36/F/C/X/T	
B		30/F/C/Y/T	
C	10.5 M	De RWY 04-22 a 0+150M 43/F/B/X/T	
		De 0+150 a 0+268 65/F/C/X/T	
D	18 M	56/F/B/X/T	

VAR ANUAL / ANNUAL RATE OF CHANGE 7" W

CAMBIO: FREQ TWR

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

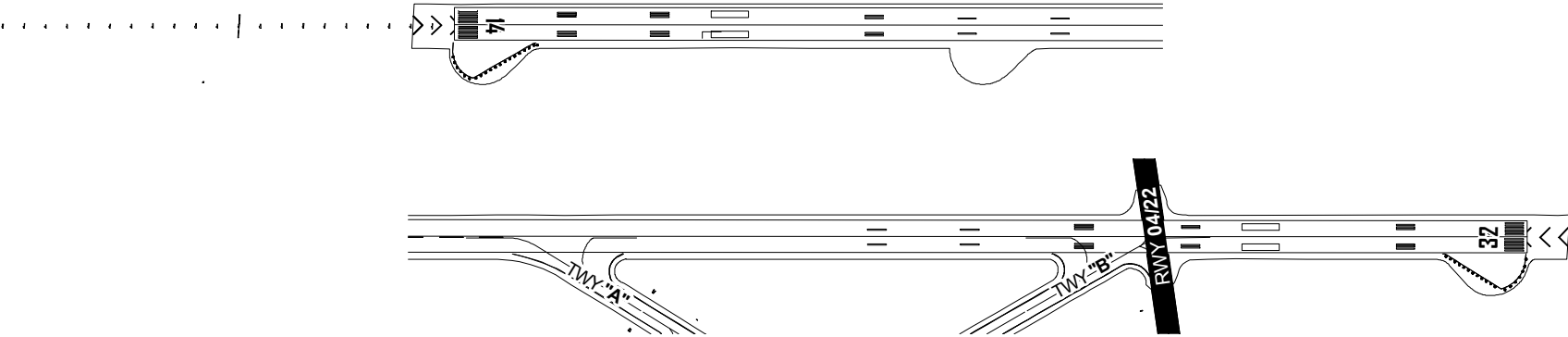
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARING ARE MAGNETIC

ESCALA / SCALE : 1 : 16000

0 105 210 420 630 M

TWR	118.850
APP	127.5
VOR/DME	117.2
ILS/DME	111.5
ATIS	127.15
AFTN - MMSP	

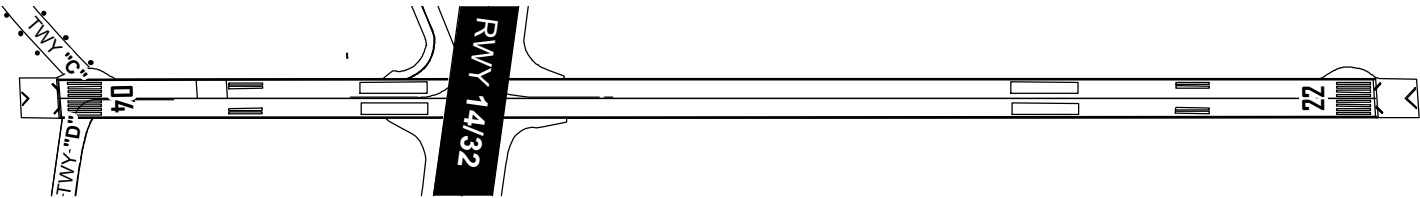
SEÑALES Y LUCES RWY 14/32 Y TWY DE SALIDA
MARKING AND LIGHTING AIDS RWY 14/32 AND EXIT TWY



ESCALA / SCALE : 1 : 10000



SEÑALES RWY 04/22 Y CALLES DE RODAJE DE SALIDA
MARKING AIDS RWY 04/22 AND EXIT TWY



ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARING ARE MAGNETIC



ESCALA / SCALE : 1 : 6000



MINIMOS METEOROLÓGICOS		
*VER NOTA 1		
MINIMOS DE DESPEGUE		
INSTALACIONES	RVR/VIS ¹	EQUIVALENCIA SM
REFERENCIA VISUAL ADECUADA ² (SOLO DIURNA)	500 M/1 600 FT	1/3
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:

OPERACIONES DE DESPEGUE CON RANGO DE VISIBILIDAD DE PISTA REDUCIDO

AERONAVES DE 2 O MAS MOTORES QUE PRETENDAN OPERAR LAS PISTAS 14/32 CON ¼ SM (400M):

SI LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS SON INFERIORES A LOS MINIMOS PARA ATERRIZAJE, SE REQUIERE ALTERNO PARA EL DESPEGUE

EL PILOTO DEBE DE REPORTAR 7 LUCES LONGITUDINALES DE PISTA EN LA DIRECCION DEL DESPEGUE COMO MINIMO DE VISIBILIDAD DEL SISTEMA DE LUCES DE ALTA INTENSIDAD, LAS CUALES DEBEN DE ESTAR OPERATIVAS Y CONTAR CON SEÑALAMIENTO DE EJE DE PISTA

DE EXISTIR DIFERENCIAS ENTRE LOS VALORES REPORTADOS Y EL PILOTO, SE DEBE TOMAR COMO VALIDO EL CONTEO DE LUCES POR PARTE DEL PILOTO

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

PRECAUCION: CRUCE DE AVES POR LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS

TAKE OFF OPERATIONS WITH REDUCED RANGE VISIBILITY OF RUNWAY

AIRCRAFT WITH 2 OR MORE ENGINES INTENDING TO OPERATE ON RWY 14/32 WITH ¼ SM (400M):

IF WEATHER BELLOW LANDING MINIMUMS, TAKE OFF ALTERNATE AIRPORT REQUIRED

THE PILOT MUST REPORT 7 LONGITUDINAL RUNWAY LIGHTS IN THE TAKE OFF DIRECTION AS A MINIMUM OF VISIBILITY OF THE HIGH INTENSITY LIGHTS SYSTEM, WHICH SHOULD BE OPERATIONAL AND HAVE RUNWAY CENTER SIGNALS

IF A DIFFERENCE EXISTS BETWEEN THE VALUES REPORTED AND THE PILOT, THE COUNT OF LIGHTS BY THE PILOT MUST BE TAKEN AS VALID

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 1839 M

TWR	118.850
APP	127.5
ATIS	127.15

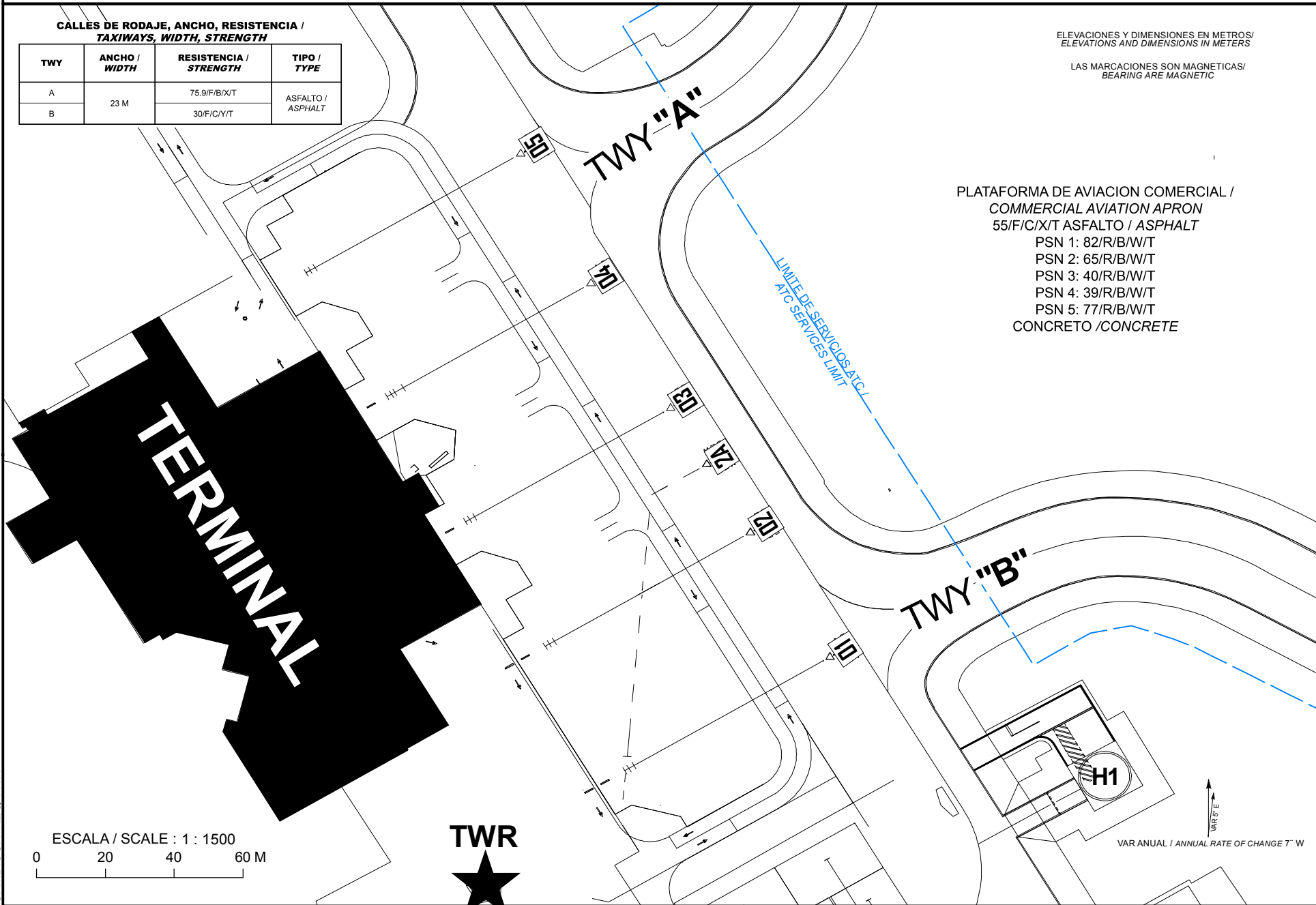
SAN LUIS POTOSI
AEROPUERTO INTL/
INTL AIRPORT
PONCIANO ARRIAGA

CALLE DE RODAJE, ANCHO, RESISTENCIA / TAXIWAYS, WIDTH, STRENGTH			
TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	75.9/F/B/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		30/F/C/Y/T	

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS/
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS/
BEARING ARE MAGNETIC

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
55/F/C/X/T ASFALTO / ASPHALT
PSN 1: 82/R/B/W/T
PSN 2: 65/R/B/W/T
PSN 3: 40/R/B/W/T
PSN 4: 39/R/B/W/T
PSN 5: 77/R/B/W/T
CONCRETO /CONCRETE



CAMBIOS: FREQ TWR

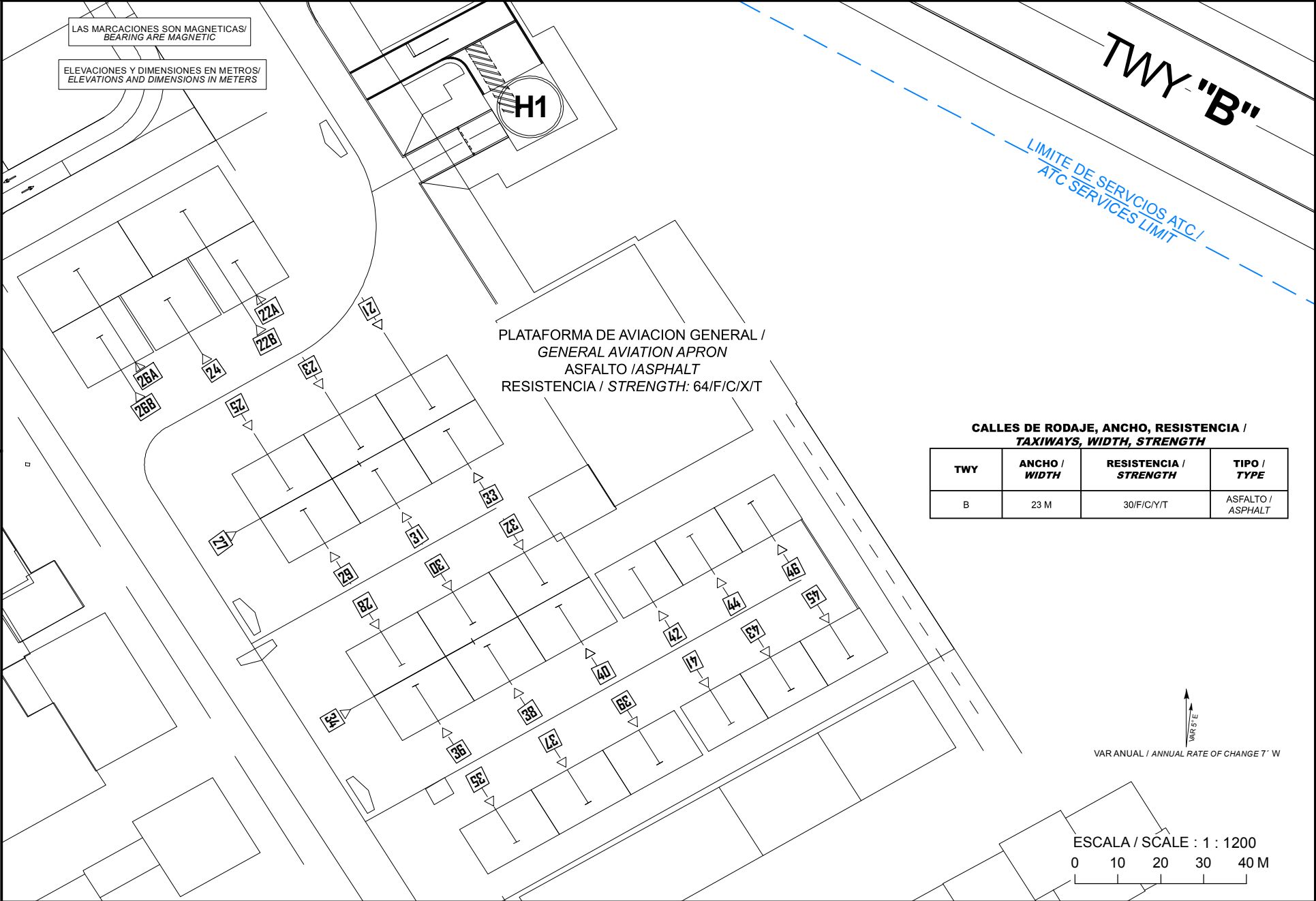
COORDENADAS INS, DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES AVIACION COMERCIAL /
COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, COMMERCIAL AVIATION APRON

PSN	LAT (N)	LONG (W)
01	22° 15' 19.44"	100° 56' 08.26"
2A	22° 15' 19.58"	100° 56' 08.24"
02	22° 15' 20.62"	100° 56' 09.03"
03	22° 15' 21.79"	100° 56' 09.78"
04	22° 15' 22.98"	100° 56' 10.50"
05	22° 15' 24.20"	100° 56' 11.12"

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART
ELEV AD 1839 M

TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

SAN LUIS POTOSI
AEROPUERTO INTL
INTL AIRPORT
PONCIANO ARRIAGA



CAMBIO: FREQ TWR

**COORDENADAS INS, DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES AVIACION GENERAL /
COORDINATES INS, FOR AIRCRAFT STANDS, GENERAL AVIATION APRON**

PSN	LAT (N)	LONG (W)
21	22° 15' 17.12"	100° 56' 04.49"
22A	22° 15' 18.23"	100° 56' 05.98"
22B	22° 15' 18.61"	100° 56' 06.37"
23	22° 15' 16.82"	100° 56' 05.03"
24	22° 15' 17.94"	100° 56' 06.49"
25	22° 15' 16.52"	100° 56' 05.57"
26A	22° 15' 18.16"	100° 56' 07.17"
26B	22° 15' 17.66"	100° 56' 07.00"
27	22° 15' 16.70"	100° 56' 05.04"
28	22° 15' 15.18"	100° 56' 04.71"
29	22° 15' 16.35"	100° 56' 05.46"
30	22° 15' 15.48"	100° 56' 04.17"
31	22° 15' 16.65"	100° 56' 04.92"
32	22° 15' 15.78"	100° 56' 03.63"
33	22° 15' 16.95"	100° 56' 04.38"
34	22° 15' 15.36"	100° 56' 04.18"
35	22° 15' 13.84"	100° 56' 03.85"
36	22° 15' 15.01"	100° 56' 04.61"
37	22° 15' 14.14"	100° 56' 03.31"
38	22° 15' 15.31"	100° 56' 04.07"
39	22° 15' 14.44"	100° 56' 02.77"
40	22° 15' 15.61"	100° 56' 03.52"
41	22° 15' 14.74"	100° 56' 02.23"
42	22° 15' 15.91"	100° 56' 02.98"
43	22° 15' 14.99"	100° 56' 01.78"
44	22° 15' 16.16"	100° 56' 02.54"
45	22° 15' 15.24"	100° 56' 01.33"
46	22° 15' 16.41"	100° 56' 02.08"
H1	22° 15' 19.41"	100° 56' 03.77"

**REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA
MMSP TMA Y MMSP 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 San Luis Potosí, Zona de Control San Luis Potosí, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Área de Control Terminal San Luis Potosí (MMSP TMA). - Clase D
- 1.2 Zona de Control San Luis Potosí (MMSP CTR). - Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR sin previa autorización de la Torre de Control San Luis Potosí dentro del área comprendida en la MMSP CTR, cuyas coordenadas se indican en AD 2.17 y se representan en la Carta de Aproximación Visual de MMSP, salvo que exista autorización expresa de MMSP TWR para ingresar a este espacio.
- 2.2 Esta zona está reservada para las aeronaves que vayan a despegar o aterrizar en el aeropuerto. y sólo se podrá penetrar para realizar otro tipo de maniobras cuando la Torre de Control lo autorice.
- 2.3 El corredor VFR establecido en las radiales 040° y 220° del VOR/DME/SLP hasta 10 NM podrá ser utilizado para sobrevolar el aeropuerto, a una altitud no menor a 8000 FT ni mayor a 9000 FT, asimismo, servirá para integrarse al circuito de tránsito de la pista en uso.
- 2.4 Los helicópteros deberán mantener 500 FT sobre el terreno dentro del corredor VFR y solicitarán autorización para cruce de pista y trayectoria.

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 ENR 1.4 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 de Aproximación Visual MMSP VAC-7.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMSP 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 MMSP TWR en la frecuencia 118.85 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 MMSP.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDO) que operen dentro de las 20NM del ARP de MMSP, deberán ajustarse a lo previsto en la fracción 3.3 "Señales para el tránsito de aeródromo" contenido en la sección ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. REGLAS GENERALES.
- 6.7 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas denominadas como MMR y MMP.
- 6.8 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas temporales.
- 6.9 Queda prohibido volar dentro de las áreas definidas como "Alertas a la Navegación" (Ver ENR 5.1).

7. Zona de Control (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 MMSP CTR están descritas en la sección AD 2.17.
- 7.2 Se establecen RUTAS VISUALES con el propósito de sobrevolar el aeródromo, así mismo para integrarse al circuito de tránsito aéreo acorde a las instrucciones del ATC.

8. Procedimientos de vuelo

- 8.1 Las aeronaves VFR de salida y llegada planearán su vuelo de acuerdo a las Rutas Visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual dentro de las 20 MN que comprenden la MMSP CTR, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino un aeródromo dentro de la MMSP CTR y deseen mantener una altitud mayor a las descritas en la carta, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 20 NM del ARP MMSP, notificando su posición y altitud en la frecuencia de Aproximación (MMSP TMA) en 127.50 MHZ, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.

- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMSP TMA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de Aproximación (MMSP TMA) en 127.50 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 MMSP TMA, deberán establecer contacto con MMSP APP en 127.50 MHZ.
- 8.5 Las aeronaves que requieran volar dentro de la MMSP CTR se mantendrán a o por debajo de las altitudes máximas VFR, notificarán su posición y recabarán instrucciones en la frecuencia de MMSP TWR en 118.85 MHZ, planearán 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 MMSP deberán sintonizar la frecuencia MMSP ATIS en 122.35 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 3 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 MMSP CTR a/o por debajo de las altitudes máximas VFR publicadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán mantener comunicación con MMSP TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMSP que cuenten con autorización previa de la autoridad aeronáutica, notificarán su posición e intenciones a MMSP TMA en 127.50 MHZ o MMSP TWR en 118.85 MHZ., antes de penetrar la MMSP CTR.
- 10.3 Utilizarán la frecuencia CTAF 122.5 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 MMSP CTR, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMSP CTR, al sobrevolar algún punto de notificación visual equivalente o tan pronto como sea posible, en la frecuencia de MMSP 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 MMSP CTR deberán mantener comunicación en la frecuencia MMSP TWR 118.85 MHZ. durante el horario establecido, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.6 Utilizarán la frecuencia ATIS en 122.35 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 MMSP

11.Puntos de notificación VFR

DENOMINACIÓN	RADIAL VOR/DME/SLP	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
AUTODROMO	126°	15	22 05 27N	100 43 32W
BMW	161°	18	21 58 02N	100 51 03W
CERRO DE SAN PEDRO	103°	8	22 13 03N	100 48 01W
CHIMENEAS	218°	8	22 09 25N	101 01 51W
LA JOYA	034°	13	22 25 05N	100 47 16W
LAGUNA MEXQUITIC	268°	11	22 15 50N	101 07 18W
PIRAMIDE	000°	8	22 23 23N	100 55 04W
PORTEZUELO	126°	8	22 10 13N	100 49 27W

12.Rutas VFR.

- 12.1 Llegadas a MMSP.

12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMSP APP en la frecuencia 127.50 MHZ, por lo menos 30 NM del Aeropuerto de MMSP y a 20 NM comunicara con MMSP TWR en 118.85 MHZ. antes de penetrar la MMSP CTR.

12.1.2 Deberán sintonizar el ATIS en 122.35 MHZ para recabar información de condiciones de la estación.

12.1.3 Deberán planear su llegada por las rutas visuales publicadas.

12.1.4 MMSP 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 MMSP CTR)

12.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.

12.2.2 Establecer comunicación con MMSP TWR en 118.85 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 MMSP TWR en 118.85 MHZ.

12.2.4 Mantenerse dentro de la MMSP CTR a/o por debajo de las altitudes VFR publicadas.

12.2.5 Notificar a MMSP OSIV el término del vuelo.
- 12.3 Salidas VFR de MMSP con plan de vuelo de ruta o local (fuera de la MMSP CTR)

12.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.

12.3.2 Establecer comunicación con MMSP TWR en 118.85 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 MMSP TWR en 118.85 MHZ para identificación e instrucciones.

12.3.4 Al abandonar la frecuencia de MMSP TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha de la frecuencia designada por los ATS, 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 MMSP TWR en 118.85 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 MMSP CTR deberán:
- a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMSP TWR en 118.85 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
PIRAMIDE	PIRAMIDE-LA JOYA- SLP
AUTODROMO	AUTODROMO- PORTEZUELO- LA JOYA- SLP
BMW	BMW- CHIMENEAS- SLP
LAGUNA	LAGUNA MEXQUITIC-CHIMENEAS- SLP

14.Operación en el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí (MMSP).

Las aeronaves con Plan de Vuelo VFR deberán planear su llegada o salida sobrevolando los puntos de reporte que se muestran en la Carta de Aproximación Visual y respetando las altitudes especificadas para cada sector. Además, deberán contar con el equipo de radionavegación y transpondedor adecuado para el tipo de espacio aéreo.

- 14.1 Llegadas.
- 14.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR deberán notificar su posición e intenciones en frecuencia de Aproximación San Luis Potosí (127.50 MHz) antes de sobrevolar el primer punto de reporte VFR o bien a 30 NM del Aeropuerto para solicitar instrucciones de Aproximación a la pista en uso.
 - 14.1.2 Las aeronaves con plan de vuelo VFR de llegada a la estación o aquellas que pretendan realizar maniobras en el espacio aéreo jurisdicción de Torre de Control San Luis Potosí deberán notificar sus intenciones en el primer contacto en frecuencia de Aproximación San Luis Potosí (127.50 MHz) antes de sobrevolar el primer punto de reporte VFR o al menos a 30 NM del Aeropuerto, manteniendo comunicación con Aproximación San Luis Potosí (127.50 MHz) hasta recibir autorización de cambio o abandono de la misma.
 - 14.1.3 Se requiere autorización previa de Torre de Control San Luis Potosí (118.85 MHz) para volar en la zona de tránsito de aeródromo.
 - 14.1.4 Las aeronaves con plan de vuelo VFR que pretendan penetrar en la MMSP TMA y que no puedan descender a las altitudes máximas de las rutas VFR de la Carta Visual, notificarán su posición e Intenciones en la frecuencia de 127.50 MHz de Aproximación San Luis Potosí cuando se encuentren a 50 NM del VOR/DME/SLP.
- 14.2 Salidas.
- 14.2.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR planearán su salida del Aeropuerto por el corredor VFR, o en su caso, informarán a la Torre de Control los puntos que solicitan sobrevolar.
 - 14.2.2 Las aeronaves con Plan de Vuelo VFR deberán mantener comunicación con la Torre de Control hasta recibir autorización de cambio o abandono de la misma.
 - 14.2.3 Al abandonar la frecuencia de TWR y de conformidad con las instrucciones de ésta, pasarán a contacto en la frecuencia 127.5 MHz MMSP TMA, hasta encontrarse al menos a 30 NM del VOR/DME/SLP salvo instrucción en contrario.

14.3 Sobrevuelos.

- 14.3.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR con altitudes de crucero mayor a las especificadas a cada sector, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 25 NM notificando su posición y altitud en la frecuencia de 127.5 MHZ APP San Luis Potosí, en caso de que el controlador en turno estime que su vuelo interfiera con los tráficoes activos o próximos a efectuar procedimientos normalizados en la terminal.

15.Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado a MMSP.**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 14/32.
- 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 122.35 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 122.35 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 122.35 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitoes 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 MMSP 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 MMSP TWR en 118.85 MHZ o en frecuencia de MMSP TMA 127.50 MHZ.

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

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

1. Airspace.

- 1.1 San Luis Potosí Terminal Control Area (MMSP TMA) — Class D
- 1.2 San Luis Potosí Control Zone (MMSP CTR) — Class D

2. Airport Restricted Area

- 2.1 VFR flight without prior authorization from San Luis Potosí Control Tower is restricted within the area comprising the MMSP CTR, whose coordinates are indicated in AD 2.17 and depicted on the MMSP Visual Approach Chart, unless express authorization from MMSP TWR is granted to enter this airspace.
- 2.2 This area is reserved for aircraft that will take off or land at the aerodrome, and may only be penetrated for other types of maneuvers when authorized by the Control Tower.
- 2.3 The VFR corridor established on radials 040° and 220° of the VOR/DME/SLP up to 10 NM may be used to overfly the aerodrome, at an altitude not less than 8000 FT and not greater than 9000 FT; it shall also be used to integrate into the traffic circuit of the runway in use.
- 2.4 Rotorcraft shall maintain 500 FT above ground level within the VFR corridor and shall request clearance to cross the runway and trajectories.

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.
 - 3.3.3 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 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 MMSP VAC-7 is restricted .
- 6.2 Prior authorization from MMSP TWR is required to operate within the aerodrome traffic zone and along runway trajectories indicated on the visual chart.
- 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; if a specific area is required, it shall be notified to MMSP TWR on frequency 118.85 MHz upon first contact.
- 6.4 Operations of airships, balloons, gliders and ultralight aircraft are not permitted without authorization from the Aeronautical Authority, prior coordination with ATC and issuance of the corresponding NOTAM.
- 6.5 RPAS operations shall comply with NOM-107-SCT3-2019 and shall have AFAC authorization and prior coordination with ATC to operate in areas near MMSP.
- 6.6 Aircraft without radiocommunication (NORDO) operating within 20 NM of the MMSP ARP shall comply with item 3.3 “Aerodrome traffic signals” contained in ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES.
- 6.7 It is the pilot’s responsibility to verify the activity of restricted areas designated as MMR and MMP.
- 6.8 It is the pilot’s responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas.
- 6.9 Flight within areas defined as “Navigation Alerts” is prohibited (see ENR 5.1).

7. Control Zone (CTR))

- 7.1 This type of airspace is designated mainly for aircraft departing, landing or conducting training and shall comply with ATS provided in Class “D” airspace and local procedures; the dimensions of the MMSP CTR are described in AD 2.17.
- 7.2 VISUAL ROUTES are established for overflying the aerodrome and integrating into the traffic circuit in accordance with ATC instructions.

8. Flight procedures

- 8.1 VFR departing and arriving aircraft shall plan their flight in accordance with the Visual Routes published on the Visual Approach Chart within the 20 NM comprising the MMSP CTR, respecting the maximum visual altitudes specified for each sector.
- 8.2 Flights not destined to an aerodrome within the MMSP CTR and intending to maintain an altitude higher than those described on the chart shall circumnavigate the aerodrome at least 20 NM from the MMSP ARP, reporting position and altitude on MMSP APP frequency 127.50 MHz, and shall have appropriate radio navigation equipment.

- 8.3 Flights requiring penetration of the MMSP TMA maintaining altitudes higher than those specified on the chart shall report position and obtain clearance on MMSP APP frequency 127.50 MHz before entering the requested airspace or altitude, and shall have appropriate radio navigation equipment.
- 8.4 All aircraft with VFR flight plan intending to overfly or cross published routes within the MMSP TMA shall establish contact with MMSP APP on 127.50 MHz.
- 8.5 Aircraft intending to operate within the MMSP CTR shall remain at and/or below maximum VFR altitudes, report position and obtain instructions on MMSP TWR frequency 118.85 MHz, plan their flight via the published visual routes, and shall have appropriate radio navigation equipment.
- 8.6 Flight crews shall tune MMSP ATIS frequency 122.35 MHz to obtain aerodrome information and shall report the ATIS designator upon first contact.

9. Transponder

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

10. Communications.

- 10.1 All aircraft operating within the MMSP CTR at and/or below the published VFR maximum altitudes on the Visual Approach Chart shall maintain communication with MMSP TWR until clearance is received to leave the frequency.
- 10.2 Aircraft destined to MMSP that have prior authorization from the Aeronautical Authority shall report their position and intentions to San Luis Potosí Approach (MMSP APP) on frequency 127.50 MHz or to MMSP TWR on 118.85 MHz before entering the MMSP CTR.
- 10.3 CTAF frequency 122.5 MHz shall be used for monitoring and exchange of information between pilots in flight within the Terminal Control Area.
- 10.4 Aircraft overflying, or aircraft operating to or from any heliport or aerodrome located within the MMSP CTR, shall report their position and intentions before entering the MMSP CTR, when overflying a visual reporting point or as soon as possible, on MMSP TWR frequency, where they will receive information and instructions to proceed to their destination via the published visual routes.
- 10.5 All aircraft operating on the published visual routes within the MMSP CTR shall maintain communication on MMSP TWR frequency 118.85 MHz during the established hours, until clearance is received to leave the frequency.
- 10.6 MMSP ATIS frequency 122.35 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 MMSP Control Zone.

11.VFR reporting points

DESIGNATION	RADIAL VOR/DME/SLP	DISTANCE (NM)	COORDINATES	
			LAT (N)	LONG (W)
AUTODROMO	126°	15	22 05 27N	100 43 32W
BMW	161°	18	21 58 02N	100 51 03W
CERRO DE SAN PEDRO	103°	8		
			22 13 03N	100 48 01W
CHIMENEAS	218°	8	22 09 25N	101 01 51W
LA JOYA	034°	13	22 25 05N	100 47 16W
LAGUNA MEXQUITIC	268°	11	22 15 50N	101 07 18W
PIRAMIDE	000°	8	22 23 23N	100 55 04W
PORTEZUELO	126°	8	22 10 13N	100 49 27W

12.VFR Routes.

12.1 Arrivals to MMSP.

- 12.1.1 Aircraft with VFR flight plan shall report their position and intentions to MMSP APP on frequency 127.50 MHz at least 30 NM from the MMSP aerodrome, and at 20 NM shall establish communication with MMSP TWR on frequency 118.85 MHz before entering the MMSP CTR.
- 12.1.2 Aircraft shall tune MMSP ATIS on frequency 122.35 MHz to obtain aerodrome conditions.
- 12.1.3 Aircraft shall plan their arrival via the published visual routes.
- 12.1.4 MMSP TWR may instruct VFR aircraft to proceed to the aerodrome via routes other than the published visual routes when considered operationally beneficial and traffic permits.

12.2 Aircraft in training — touch-and-go operations (within MMSP CTR)

- 12.2.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.2.2 Establish communication with MMSP TWR on 118.85 MHz for assignment of transponder code and activation thereof (the assigned code and altitude reporting shall be maintained at all times).
- 12.2.3 Maintain communication with MMSP TWR on 118.85 MHz.
- 12.2.4 Remain within the MMSP CTR at and/or below the published VFR altitudes.
- 12.2.5 Notify MMSP OSIV of the end of the flight.

12.3 VFR departures from MMSP with en route or local flight plan (outside MMSP CTR)

- 12.3.1 File a flight plan in accordance with the established procedure.
- 12.3.2 Establish communication with MMSP TWR on 118.85 MHz for assignment of transponder code and activation thereof (the assigned code and altitude reporting shall be maintained at all times).
- 12.3.3 Establish communication with MMSP TWR on 118.85 MHz for identification and instructions.
- 12.3.4 After leaving MMSP TWR frequency and in accordance with ATC instructions, aircraft shall maintain listening watch on the frequency designated by ATS until at least 80 NM from the aerodrome or at the limit of communications.
- 12.3.5 Aircraft operating en route that require to climb above the published VFR maximum altitudes shall request clearance from MMSP TWR on 118.85 MHz.

12.4 Rotorcraft

- 12.4.1 In addition to the provisions of subparagraphs 12.2.1 to 12.2.4;
- 12.4.2 Arrival and departure helicopters shall avoid overflying commercial and general aviation aprons, military installations, other aircraft, fuel storage areas, etc. Take-off or landing shall be conducted within the established aerodrome trajectories using a taxiway or the runway in use.

- 12.4.3 Rotorcraft operating within the MMSP CTR shall:
- a) Report their position and intentions on MMSP TWR frequency 118.85 MHz.
 - b) Be equipped at least with Mode C and/or S transponder.
 - c) For identification purposes, maintain the transponder operating in Mode C at all times from engine start to shutdown.

13.VFR arrival/departure routes.

- 13.1 Each VFR route shall be referred to in radiotelephony by its identifier. Example: Visual Route PRESA.
- 13.2 Bidirectional routes — fixed-wing and rotary-wing aircraft.

IDENTIFIER	ROUTE
PIRAMIDE	PIRAMIDE-LA JOYA- SLP
AUTODROMO	AUTODROMO- PORTEZUELO- LA JOYA- SLP
BMW	BMW- CHIMENEAS- SLP
LAGUNA	LAGUNA MEXQUITIC-CHIMENEAS- SLP

14.Operation at San Luis Potosí International Airport (MMSP).

Aircraft with VFR Flight Plan shall plan their arrival or departure overflying the reporting points shown on the Visual Approach Chart and respecting the altitudes specified for each sector. They shall also be equipped with appropriate radio navigation and transponder equipment for the type of airspace.

- 14.1 Arrivals.
- 14.1.1 Aircraft with VFR flight plan shall report their position and intentions on San Luis Potosí Approach frequency (127.50 MHz) before overflying the first VFR reporting point or at 30 NM from the aerodrome to request approach instructions to the runway in use.
 - 14.1.2 Aircraft with VFR flight plan arriving at the aerodrome or intending to conduct maneuvers within the airspace under the jurisdiction of San Luis Potosí Control Tower shall notify their intentions upon first contact on San Luis Potosí Approach frequency (127.50 MHz) before overflying the first VFR reporting point or at least 30 NM from the aerodrome, maintaining communication with San Luis Potosí Approach (127.50 MHz) until clearance is received to change or leave the frequency.
 - 14.1.3 Prior authorization from San Luis Potosí Control Tower (118.85 MHz) is required to operate within the aerodrome traffic zone.
 - 14.1.4 Aircraft with VFR flight plan intending to penetrate the MMSP TMA and unable to descend to the maximum altitudes of the VFR routes published on the Visual Chart shall report their position and intentions on San Luis Potosí Approach frequency 127.50 MHz when 50 NM from VOR/DME/SLP.
- 14.2 Departures.
- 14.2.1 Aircraft with VFR flight plan shall plan their departure from the aerodrome via the VFR corridor or shall inform the Control Tower of the points they intend to overfly.
 - 14.2.2 Aircraft with VFR flight plan shall maintain communication with the Control Tower until clearance is received to change or leave the frequency.
 - 14.2.3 After leaving TWR frequency and in accordance with ATC instructions, aircraft shall establish contact on MMSP TMA frequency 127.50 MHz until at least 30 NM from the VOR/DME/SLP unless otherwise instructed.

14.3 Overflights.

- 14.3.1 Aircraft with VFR flight plan operating at cruising altitudes higher than those specified for each sector shall circumnavigate the aerodrome at least 25 NM, reporting position and altitude on San Luis Potosí APP frequency 127.50 MHz, if the controller determines that such flight may interfere with active traffic or traffic about to conduct standard procedures within the terminal area.

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

15.1 Fixed-wing aircraft:

- 15.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of the aerodrome and its destination is the same, it shall comply with ENR 1.1 item 3.5 of the AIP México.
- 15.1.2 Activate transponder code for radio communication failure (RCF) 7600.
- 15.1.3 Approach and landing shall be conducted on runway 14/32.
- 15.1.4 After landing, vacate the runway completely.
- 15.1.5 Report arrival to MMSP OSIV and AFAC Airport Command Office by the quickest means possible.

16. Procedures for aircraft engaged in emergency assistance.

- 16.1 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.
- 16.2 Authorizations to enter in support of an Emergency Area are coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.35 MHz or that assigned in accordance with the NOTAM issued for this purpose.
- 16.3 The start and termination of operations within an Emergency Area shall be carried out through CTAF frequency 122.35 MHz.
- 16.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
 - 16.4.1 Before entering the Emergency Area, report their position and intentions on CTAF frequency 122.35 MHz or the assigned frequency, and determine the position and altitude of other traffic in the area.
 - 16.4.2 Fly 360° orbits around the emergency point with right turns at a distance not less than 1 NM.
 - 16.4.3 Except for take-off or landing, remain at a height not less than 500 FT above the area..
- 16.5 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.

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 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.
- 17.2 The validity of Flight Plans (FPL) is 1 hour 30 minutes from the ETD stated in the flight plan.

- 17.3 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 MMSP OSIV, the change shall be notified to the same before the validity of the Flight Plan has expired.
- 17.4 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.
- 17.5 When requesting an extension of the Flight Plan, the corresponding meteorological and operational information for the new ETD shall be obtained.
- 17.6 When it is required to modify the route or destination during flight, authorization shall be requested on MMSP TWR frequency 118.85 MHz or on MMSP TMA frequency 127.50 MHz.

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL VISUAL APPROACH CHART

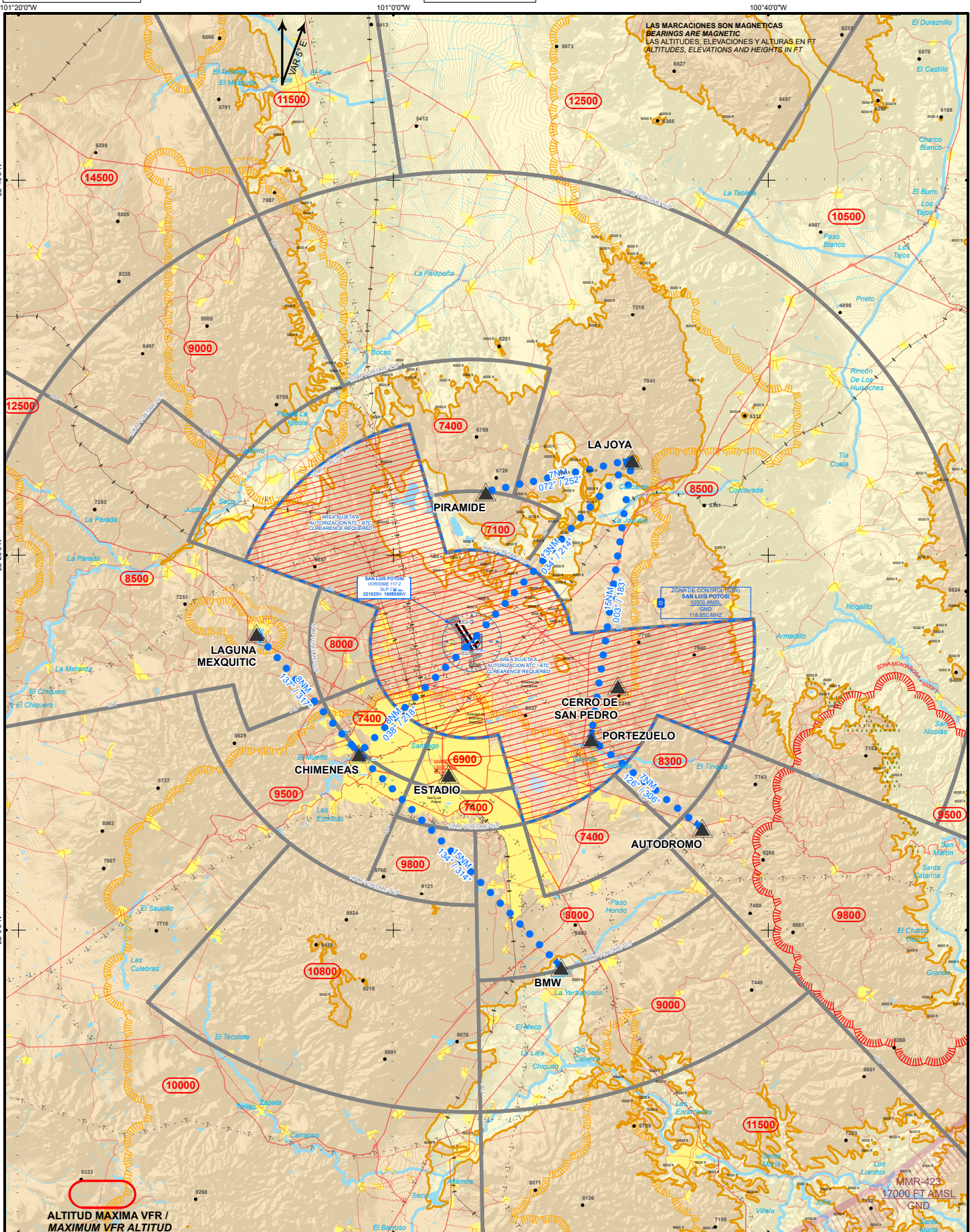
ALTITUD DE TRANSICIÓN
Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES Communications

TWR	118.850
APP	127.5
FPQ	122.35
ATIS	127.15

SAN LUIS POTOSI
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
PONCIANO ARRIAGA
AD ELEV 6035 FT

CAMBIOS/CHG : CARTA NUEVA / NEW CHART



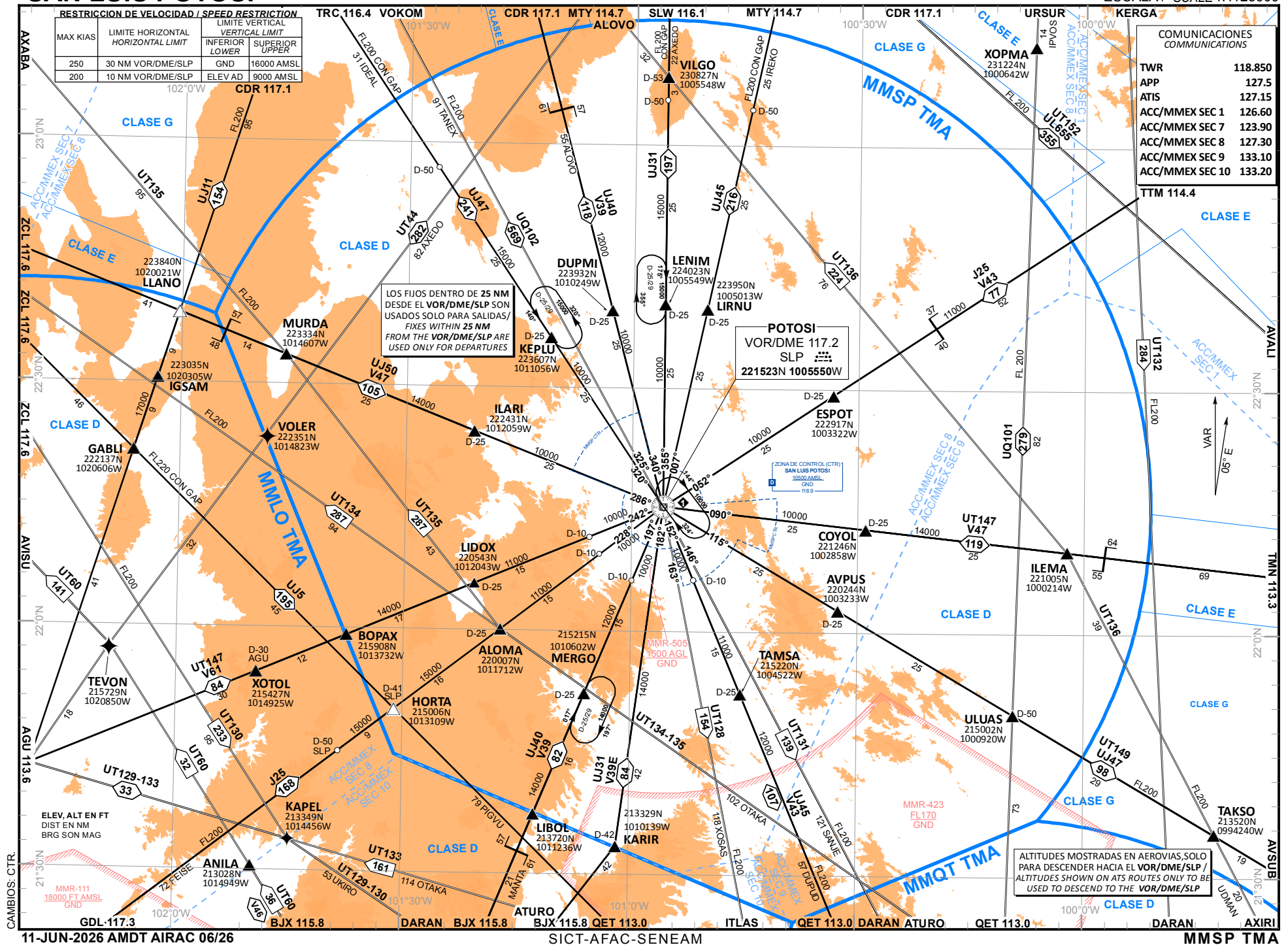
ESCALA/scale 1:500,000

NM
0 5 10 20 30 40

SAN LUIS POTOSI



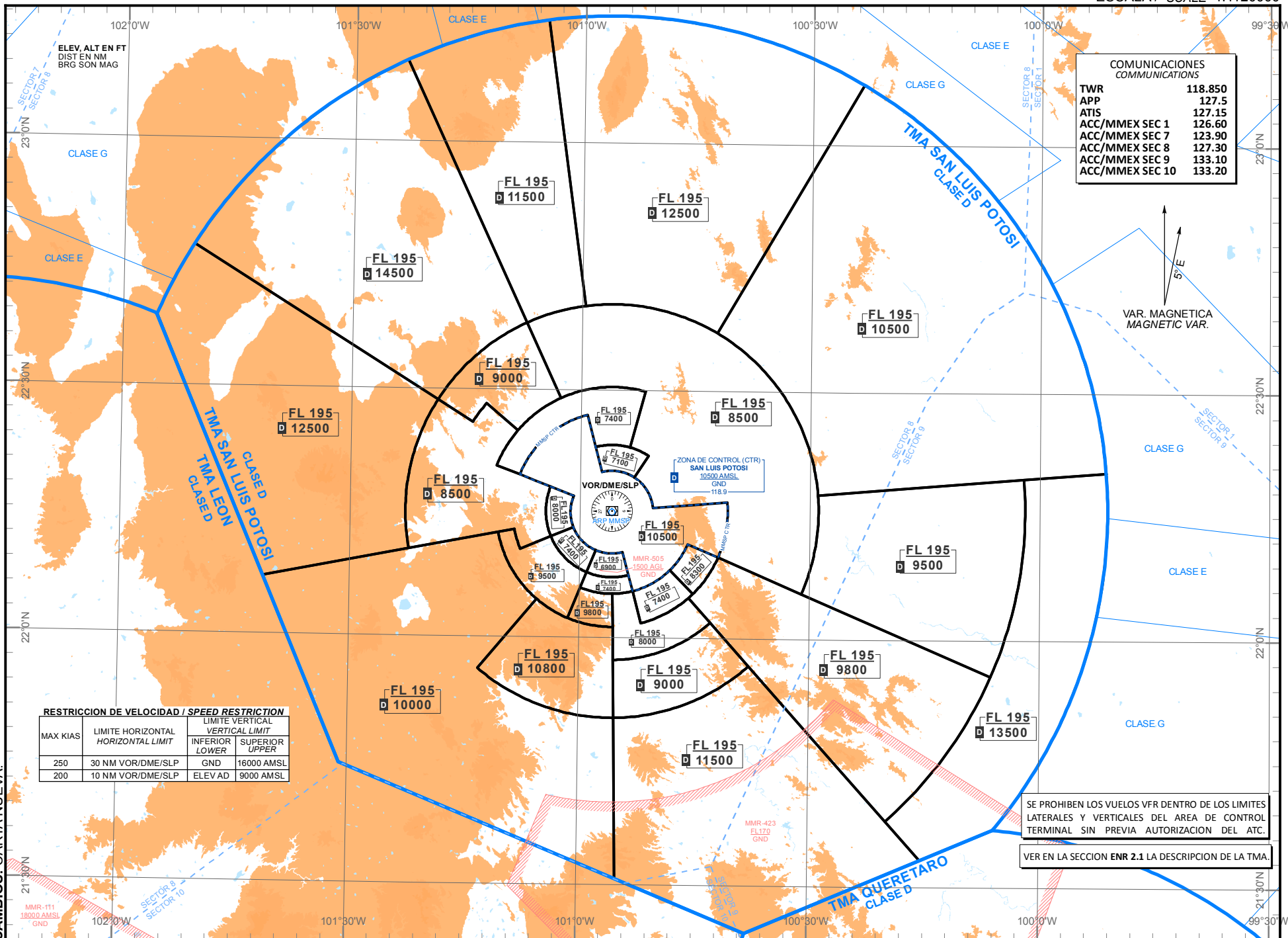
ESCALA / SCALE 1:1125000



SAN LUIS POTOSI



ESCALA / SCALE 1:1120000



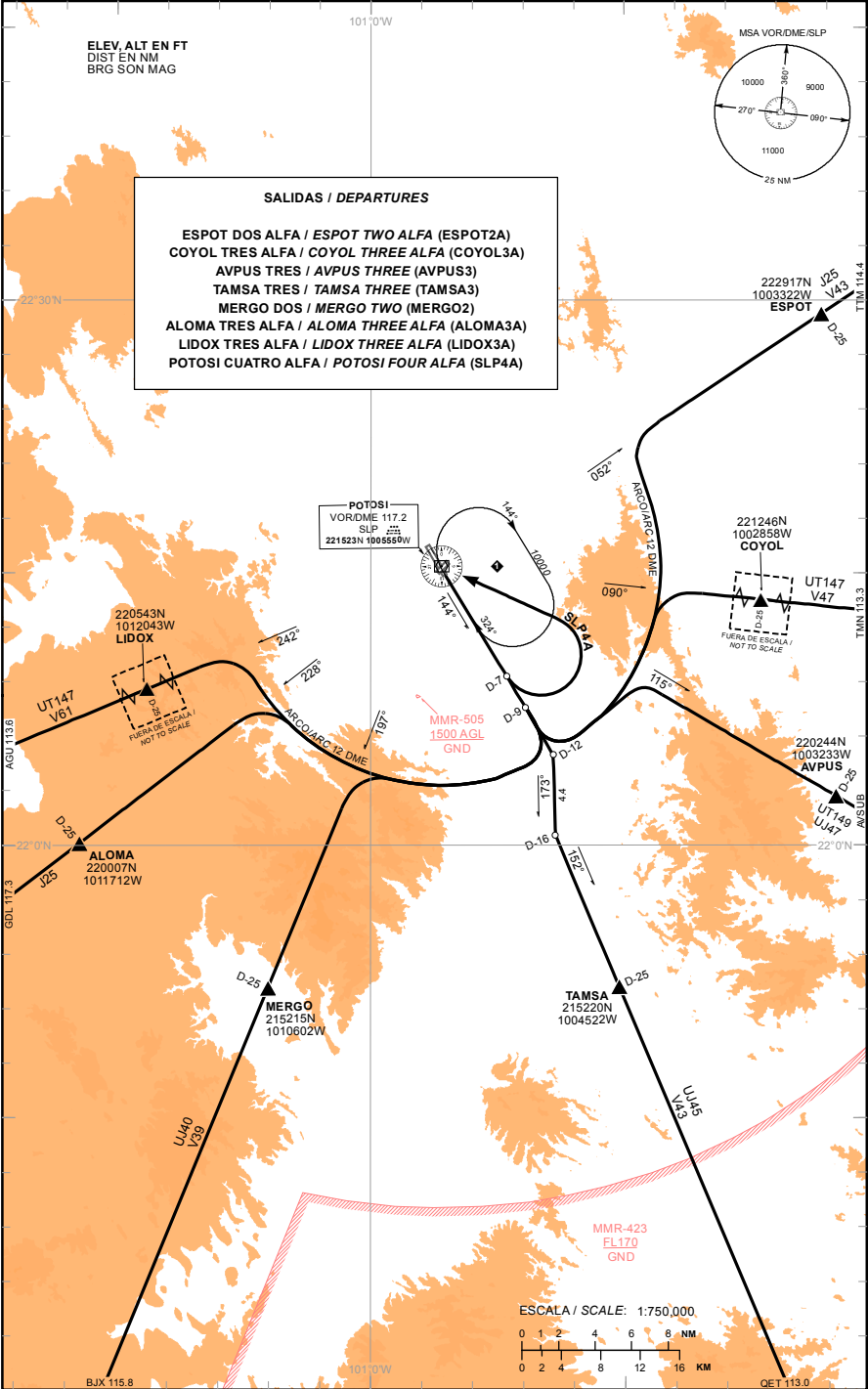
CAMBIOS: CARTA NUEVA.

TWR	118.850
APP	127.5
ATIS	127.15

AD ELEV : 6033 FT
VAR 5° E

RWY 14

TA: 18500 FT



CAMBIO: MMR-505

SICT - AFAC - SENEAM

MMSP-SID-1

SALIDAS PISTA 14:

SALIDAS: **ESPOT DOS ALFA** **(ESPOT2A)**
 COYOL TRES ALFA **(COYOL3A)**
 AVPUS TRES **(AVPUS3)**

ASCIENDA POR **RADIAL 144°** HASTA **D-9**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/SLP** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **ESPOT, COYOL O AVPUS** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC.

SALIDA: **TAMSA TRES** **(TAMSA3)**

ASCIENDA POR **RADIAL 144°** HASTA **D-12**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 173°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 152°** DEL **VOR/DME/SLP** HACIA EL FIJO **TAMSA** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC.

SALIDAS: **MERGO DOS** **(MERGO2)**
 ALOMA TRES ALFA **(ALOMA3A)**
 LIDOX TRES ALFA **(LIDOX3A)**

ASCIENDA POR **RADIAL 144°** HASTA **D-9**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/SLP** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **MERGO, ALOMA O LIDOX** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC.

ESTAS SALIDAS REQUIEREN UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **260 FT/NM** HASTA ALCANZAR **11000 FT**

DEPARTURES RWY 14:

DEPARTURES: **ESPOT TWO ALFA** **(ESPOT2A)**
 COYOL THREE ALFA **(COYOL3A)**
 AVPUS THREE **(AVPUS3)**

CLIMB VIA **SLP R-144°** TO **D-9 SLP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **SLP 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/SLP** TO **ESPOT, COYOL OR AVPUS** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS.

DEPARTURE: **TAMSA THREE** **(TAMSA3)**

CLIMB VIA **SLP R-144°** TO **D-12 SLP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON A **173° HEADING**, TO INTERCEPT **SLP R-152°** TO **TAMSA** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS.

DEPARTURES: **MERGO TWO** **(MERGO2)**
 ALOMA THREE ALFA **(ALOMA3A)**
 LIDOX THREE ALFA **(LIDOX3A)**

CLIMB VIA **SLP R-144°** TO **D-9 SLP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **SLP 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/SLP** TO **MERGO, ALOMA OR LIDOX** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS.

THESE SID's REQUIRE A MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **260 FT/NM** UNTIL CROSSING **11000 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
4.27% (FT/MIN)	347	433	520	607	693	780	867

SALIDA: **POTOSI CUATRO** **(SLP4A)**
 ALFA

ASCIENDA POR **RADIAL 144°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 7400 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/SLP** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC.

DEPARTURE: **POTOSI FOUR ALFA** **(SLP4A)**

CLIMB VIA **SLP R-144°** TO **D-7 SLP (OR 7400 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/SLP** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS.

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

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

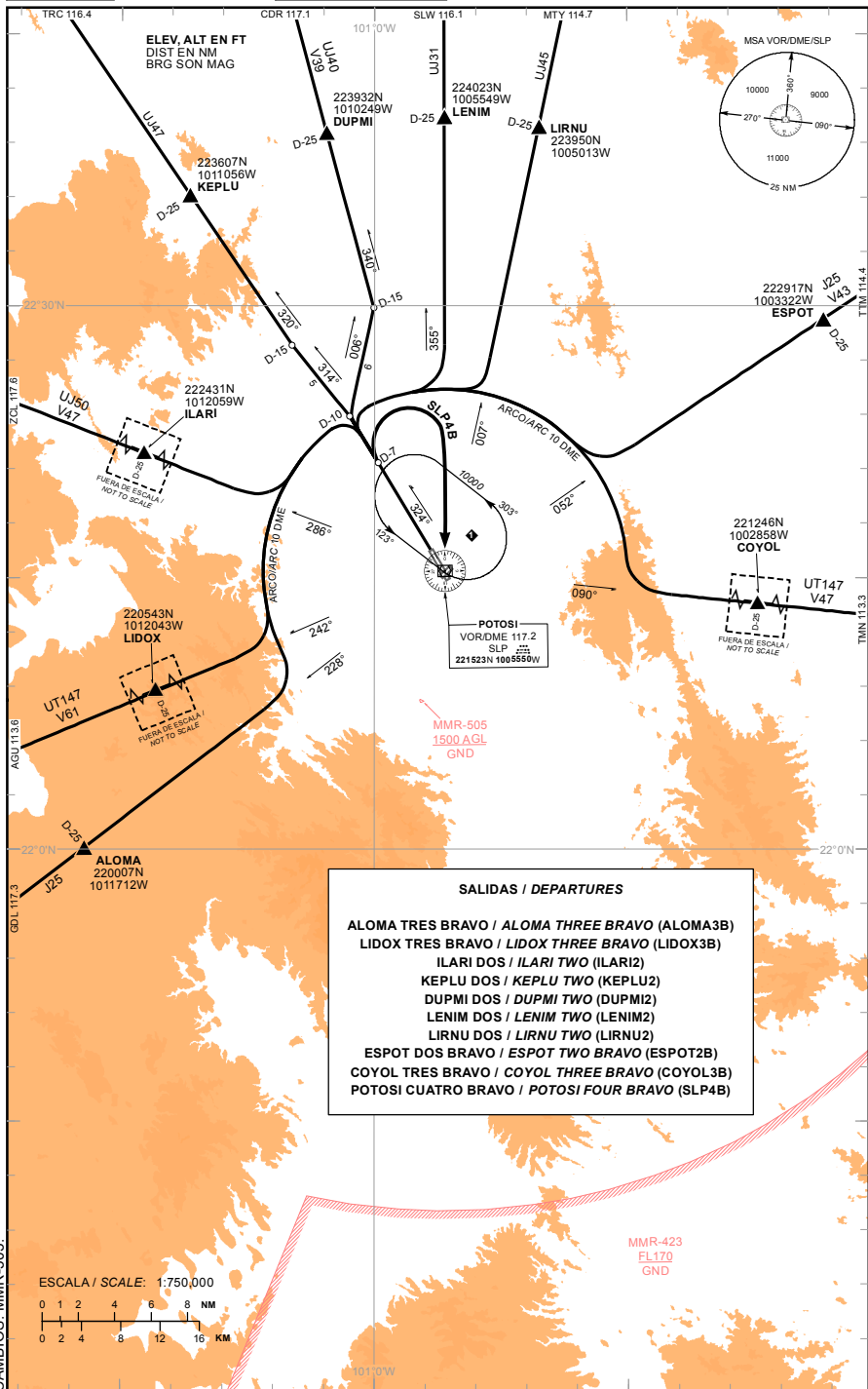
A/TO	MTY		UJ-45	8000
A/TO	TTM	V-43	J-25	8000
A/TO	TMN	V-47	UT-147	8000
A/TO	AVSUB		UJ-47, UT-149	8100
A/TO	QET	V-43	UJ-45	6300
A/TO	BJX	V-39E	UJ-31	9800
A/TO	BJX	V-39	UJ-40	8300
A/TO	GDL		J-25	8000
A/TO	AGU	V-61	UT-147	8000
A/TO	ZCL	V-47	UJ-50	8000
A/TO	TRC		UJ-47	8000
A/TO	VOKOM		UQ-102	8900
A/TO	CDR	V-39	UJ-40	6200
A/TO	SLW		UJ-31	6200

TA: 18500 FT

AD ELEV : 6033 FT
VAR 5° E

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
PONCIANO ARRIAGA

RWY 32



SALIDAS PISTA 32:

SALIDAS: **ALOMA TRES** **(ALOMA3B)**
 BRAVO
 LIDOX TRES BRAVO **(LIDOX3B)**

 ILARI DOS **(ILARI2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 324°** HASTA **D-7**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/SLP** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **ALOMA, LIDOX** O **ILARI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **KEPLU DOS** **(KEPLU2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 324°** HASTA **D-10**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **RUMBO 314°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 320°** DEL **VOR/DME/SLP** HACIA EL FIJO **KEPLU** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **DUPMI DOS** **(DUPMI2)**

ASCIENDA POR **RADIAL 324°** HASTA **D-10**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **RUMBO 006°** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 340°** DEL **VOR/DME/SLP** HACIA EL FIJO **DUPMI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDAS: **LENIM DOS** **(LENIM2)**
 LIRNU DOS **(LIRNU2)**
 ESPOT DOS BRAVO **(ESPOT2B)**
 COYOL TRES **(COYOL3B)**
 BRAVO

ASCIENDA POR **RADIAL 324°** HASTA **D-7**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/SLP** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **LENIM, LIRNU, ESPOT** O **COYOL** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

SALIDA: **POTOSI CUATRO** **(SLP4B)**
 BRAVO

ASCIENDA POR **RADIAL 324°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 7200 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/SLP** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

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

A/TO	MTY		UJ-45	8000
A/TO	TTM	V-43	J-25	8000
A/TO	TMN	V-47	UT-147	8000
A/TO	AVSUB		UJ-47, UT-149	8100
A/TO	QET	V-43	UJ-45	6300
A/TO	BJX	V-39E	UJ-31	9800
A/TO	BJX	V-39	UJ-40	8300
A/TO	GDL		J-25	8000
A/TO	AGU	V-61	UT-147	8000
A/TO	ZCL	V-47	UJ-50	8000
A/TO	TRC		UJ-47	8000
A/TO	VOKOM		UQ-102	8900
A/TO	CDR	V-39	UJ-40	6200
A/TO	SLW		UJ-31	6200

DEPARTURES RWY 32:

DEPARTURES: **ALOMA THREE** **(ALOMA3B)**
 BRAVO
 LIDOX THREE **(LIDOX3B)**
 BRAVO
 ILARI TWO **(ILARI2)**

CLIMB VIA **SLP R-324°** TO **D-7 SLP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **SLP 10 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/SLP** TO **ALOMA, LIDOX** OR **ILARI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **KEPLU TWO** **(KEPLU2)**

CLIMB VIA **SLP R-324°** TO **D-10 SLP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON A **314° HEADING**, TO INTERCEPT **SLP R-320°** TO **KEPLU** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **DUPMI TWO** **(DUPMI2)**

CLIMB VIA **SLP R-324°** TO **D-10 SLP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON A **006° HEADING**, TO INTERCEPT **SLP R-340°** TO **DUPMI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURES: **LENIM TWO** **(LENIM2)**
 LIRNU TWO **(LIRNU2)**
 ESPOT TWO BRAVO **(ESPOT2B)**
 COYOL THREE **(COYOL3B)**
 BRAVO

CLIMB VIA **SLP R-324°** TO **D-7 SLP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **SLP 10 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/SLP** TO **LENIM, LIRNU, ESPOT** OR **COYOL** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

DEPARTURE: **POTOSI FOUR** **(SLP4B)**
 BRAVO

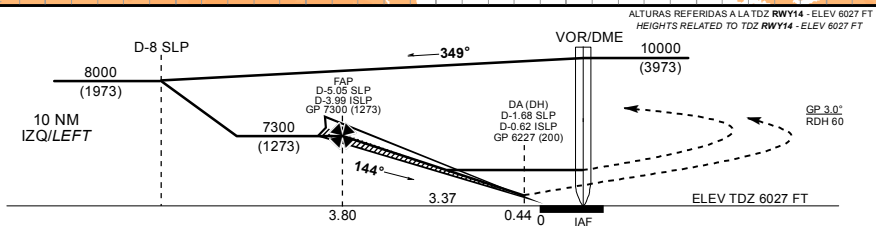
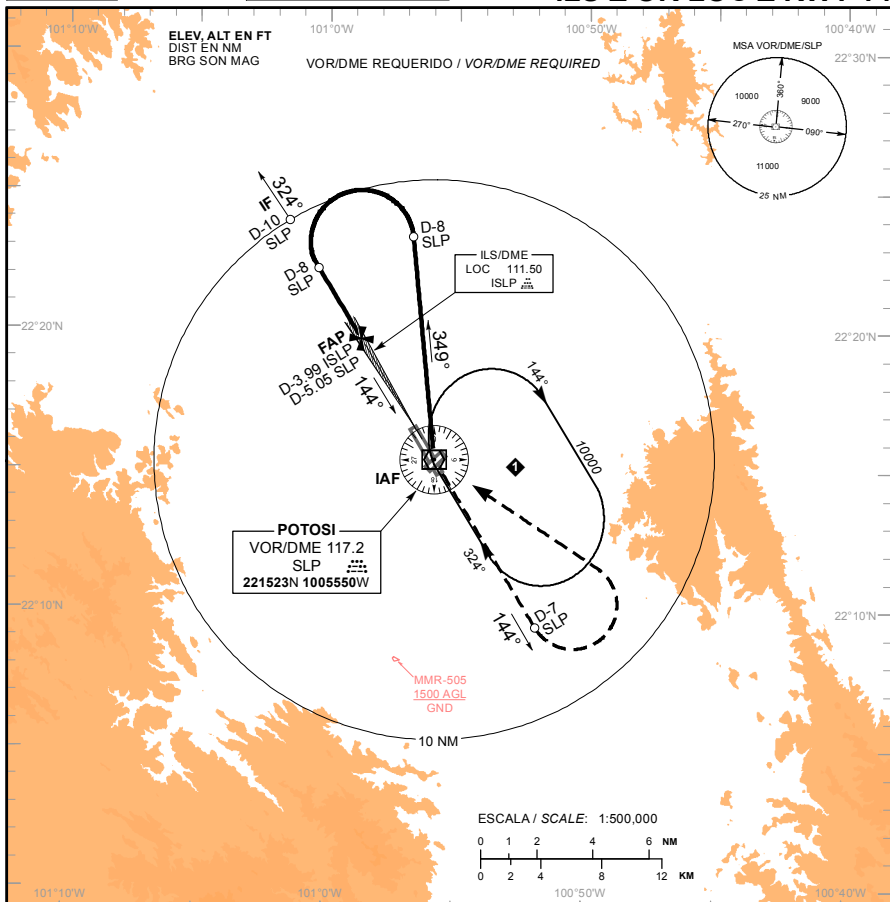
CLIMB VIA **SLP R-324°** TO **D-7 SLP (OR 7200 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **RIGHT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/SLP** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

TA: 18500 FT

AD ELEV : 6033 FT

VAR 5° E

ILS Z OR LOC Z RWY 14



ASCIENDA EN **RADIAL 144°** HASTA **D-7**, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/SLP** HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

**CLIMB VIA SLP VOR R-144° TO D-7, THEN TURN LEFT
WITHIN 10 NM TO VOR/DME/SLP AT THE MINIMUM
HOLDING ALTITUDE.**

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAP - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
3.80 NM	FT / MIN	425	531	637	743	849	956	1062
5.24% (3.0°)	MIN : SEC	2:51	2:17	1:54	1:38	1:26	1:16	1:09

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

NM	3.99	3	2	1
FT	7300 (1273)	6985 (958)	6667 (640)	6349 (322)

	A	B	C	D
CAT 1 COMPLETO / FULL		DA (DH) 6227 (200) - 1/2 (800 M)		
SIN ALSF / SF OUT		DA (DH) 6227 (200) - 3/4 (1200 M)		
NO REGULARES COMPLETO / NO REGULARES FULL		DH 6277 (250) - 3/4 (1200 M)		
NO REGULARES SIN ALSIN / NO REGULARES SF OUT		DH 6277 (250) - 1 (1600 M)		
LOC COMPLETO / FULL	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6560 (527) - 3/4 (1200 M)		1 1/4 (2400 M)	1 1/2 (2400 M)
LOC SIN ALSF / SF OUT	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6560 (527) - 1 (1600 M)		1 1/2 (2400 M)	1 3/4 (2800 M)
CIRCULANDO / CIRCULING	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6600 (567) - 1 (1600 M)		6600 (567) - 1 1/2 (2400 M)	6620 (587) - 2 (3200 M)

16-ABR-2026 AMDT AIRAC 04/26

SICT - AFAC - SENEAM

MMSP-IAC-1

CAMBIOS: MMR-505.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TA: 18500 FT

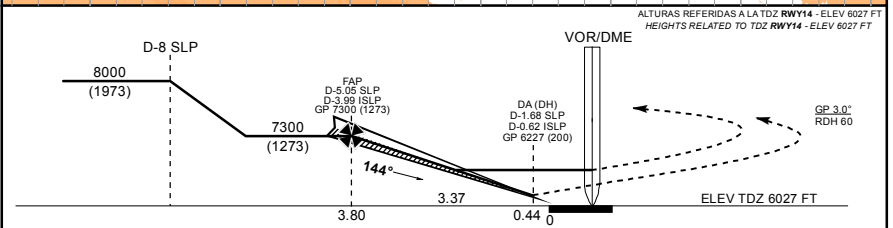
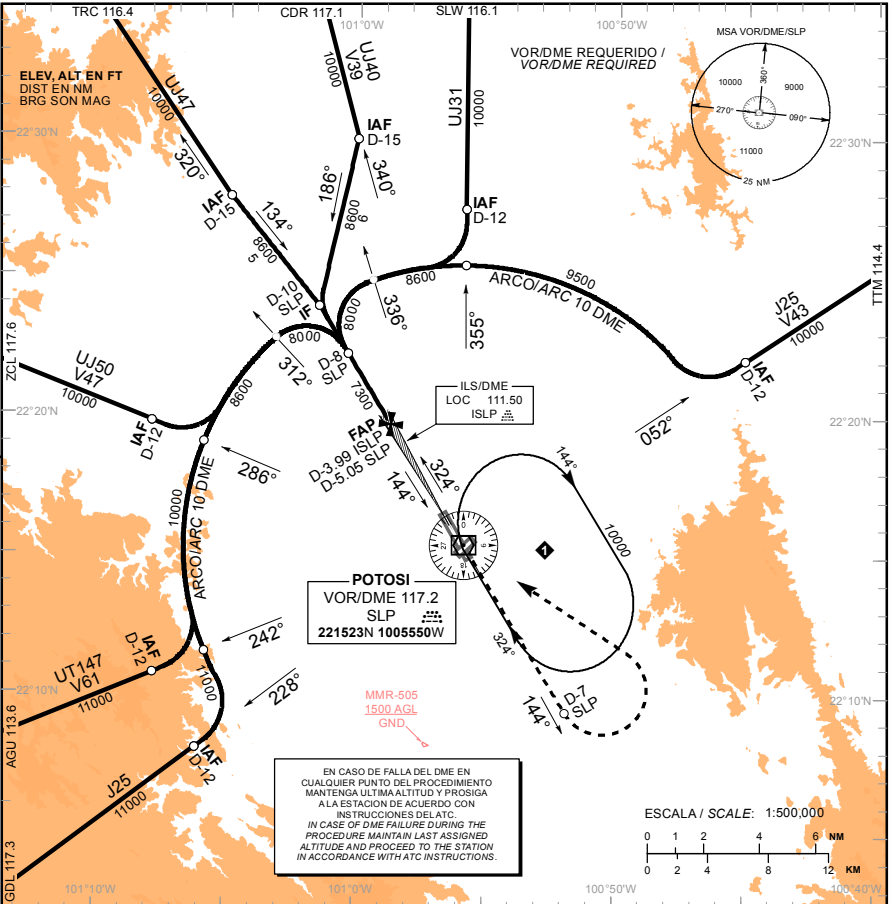
TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

AD ELEV : 6033 FT

VAR 5° E

SAN LUIS POTOSI
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
PONCIANO ARRIAGA

ILS Y OR LOC Y RWY 14



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH		GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT								
ASCIENDA EN RADIAL 144° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/SLP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.		FAP - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
		3.80 NM	FT / MIN	425	531	637	743	849	956	1062
		5.24% (3.0°)	MIN : SEC	2:51	2:17	1:54	1:38	1:26	1:16	1:09
CLIMB VIA SLP VOR R-144° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/SLP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.		ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/SLP / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/SLP								
		NM	3.99	3	2	1				
		FT	7300 (1273)	6985 (958)	6667 (640)	6349 (322)				

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

SAN LUIS POTOSI

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

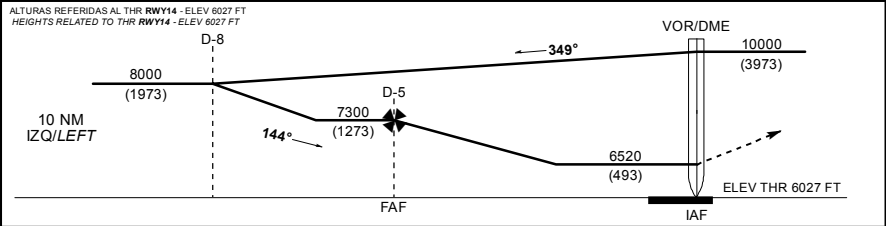
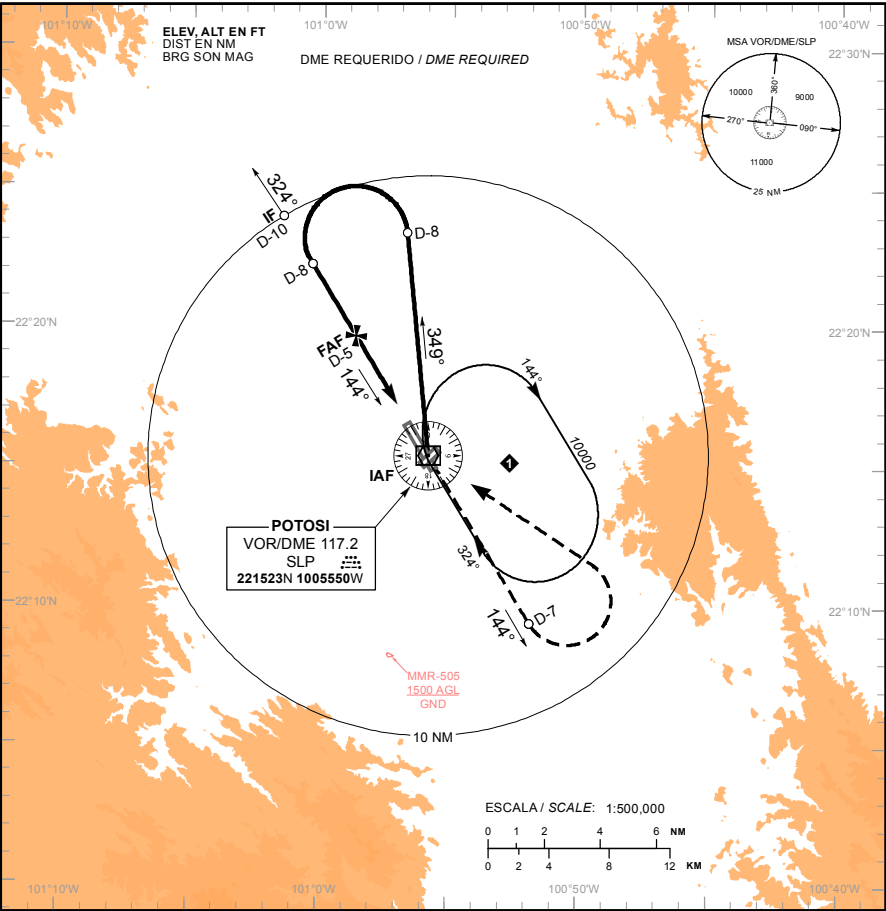
PONCIANO ARRIAGA

AD ELEV : 6033 FT

VAR 5° E

VOR Z RWY 14

TA: 18500 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH		GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT								
ASCIENDA EN RADIAL 144° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/SLP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.	FAF - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200	
	3.8 NM	FT / MIN	429	536	644	751	858	966	1073	
	5.3%	MIN : SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30	
CLIMB VIA SLP VOR R-144° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/SLP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.		ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE								
		NM	5	4	3					
		FT	7300 (1273)	6980 (953)	6660 (633)					

CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO/DIRECT	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (493) - 1 (1600 M)	6520 (493) - 1 1/4 (2000 M)	6520 (493) - 1 1/2 (2400 M)	6520 (493) - 2 (3200 M)
CIRCULANDO CIRCILING	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6600 (567) - 1 (1600 M)	6600 (567) - 1 1/2 (2400 M)	6600 (567) - 2 (3200 M)	6600 (567) - 2 (3200 M)

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TA: 18500 FT

TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

AD ELEV : 6033 FT

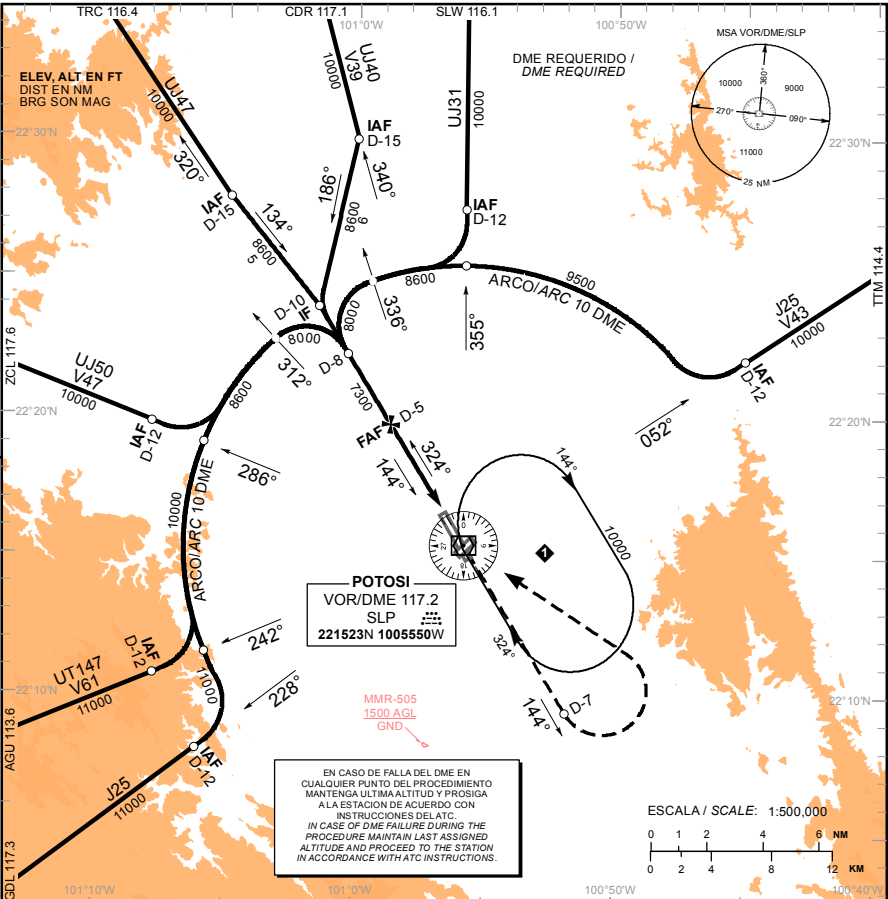
VAR 5° E

SAN LUIS POTOSI

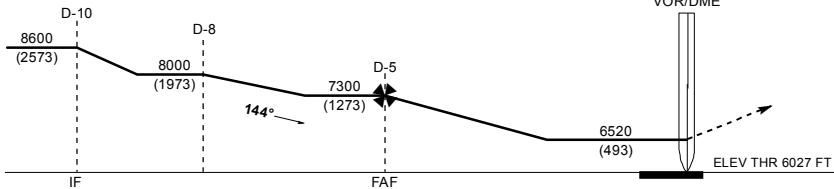
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

PONCIANO ARRIAGA

VOR Y RWY 14



ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY14 - ELEV 6027 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY14 - ELEV 6027 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 144° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/SLP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA SLP VOR R-144° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/SLP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAC - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
3.8 NM	FT / MIN	429	536	644	751	858	966	1073
5.3%	MIN : SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE

NM	5	4	3
FT	7300 (1273)	6980 (953)	6660 (633)

CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO/DIRECT	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (493) - 1 (1600 M)	6520 (493) - 1 1/4 (2000 M)	6520 (493) - 1 1/2 (2400 M)	
CIRCULANDO CIRCLING	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6600 (567) - 1 (1600 M)	6600 (567) - 1 1/2 (2400 M)	6620 (587) - 2 (3200 M)	

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

SAN LUIS POTOSI

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

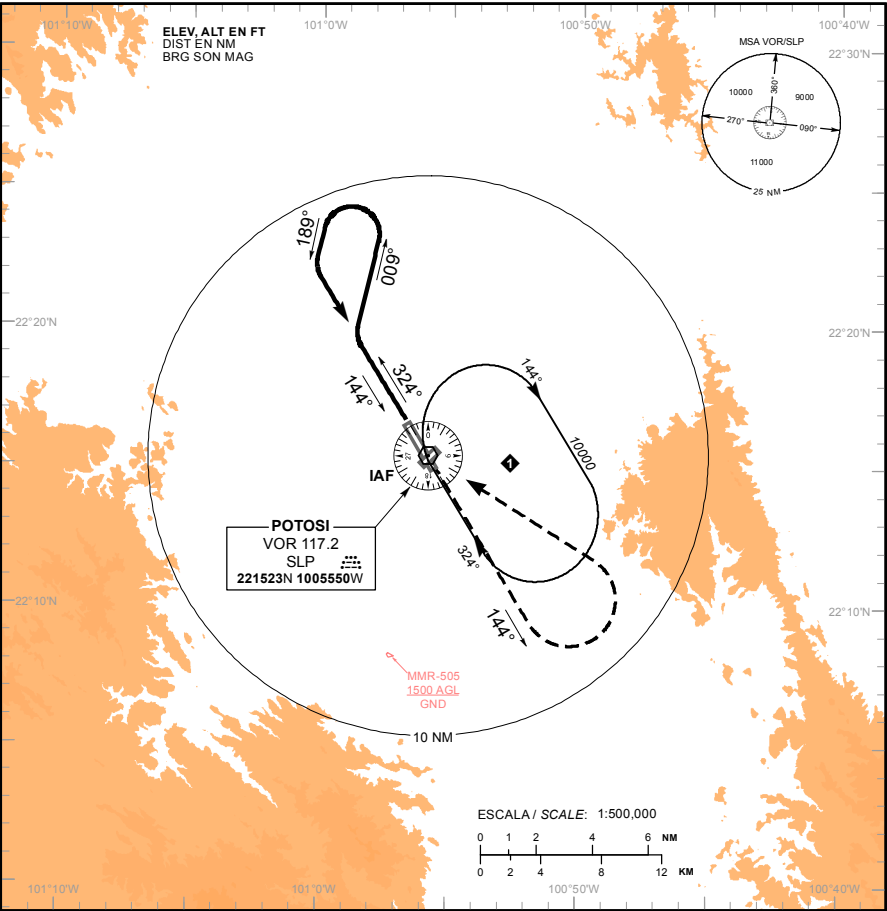
PONCIANO ARRIAGA

AD ELEV : 6033 FT

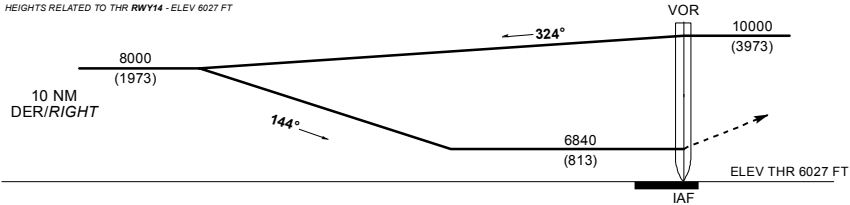
VAR 5° E

VOR X RWY 14

TA: 18500 FT



ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY14 - ELEV 6027 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY14 - ELEV 6027 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 144°. EFECTUE VIRAJE DE GOTA
A LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/SLP
HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA SLP VOR R-144°. THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM
TO VOR/SLP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

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

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

CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO/DIRECT OCA (OCH)/MDA (MDH)	6840 (813) - 1 (1600 M)	6840 (813) - 1 1/4 (2000 M)	6840 (813) - 2 1/2 (4000 M)	6840 (813) - 2 3/4 (4400 M)
CIRCULANDO OCA (OCH)/MDA (MDH)	6860 (827) - 1 (1600 M)	6860 (827) - 1 1/4 (2000 M)	6860 (827) - 2 1/2 (4000 M)	6860 (827) - 2 3/4 (4400 M)

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

SAN LUIS POTOSI

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

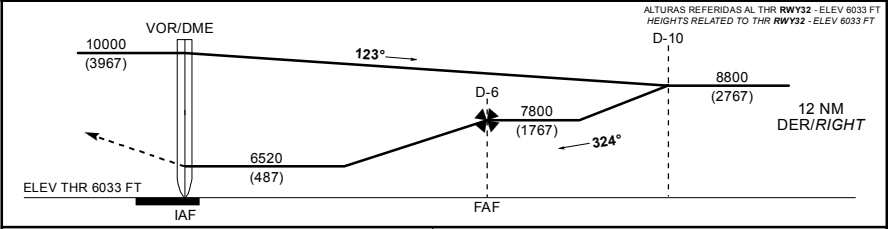
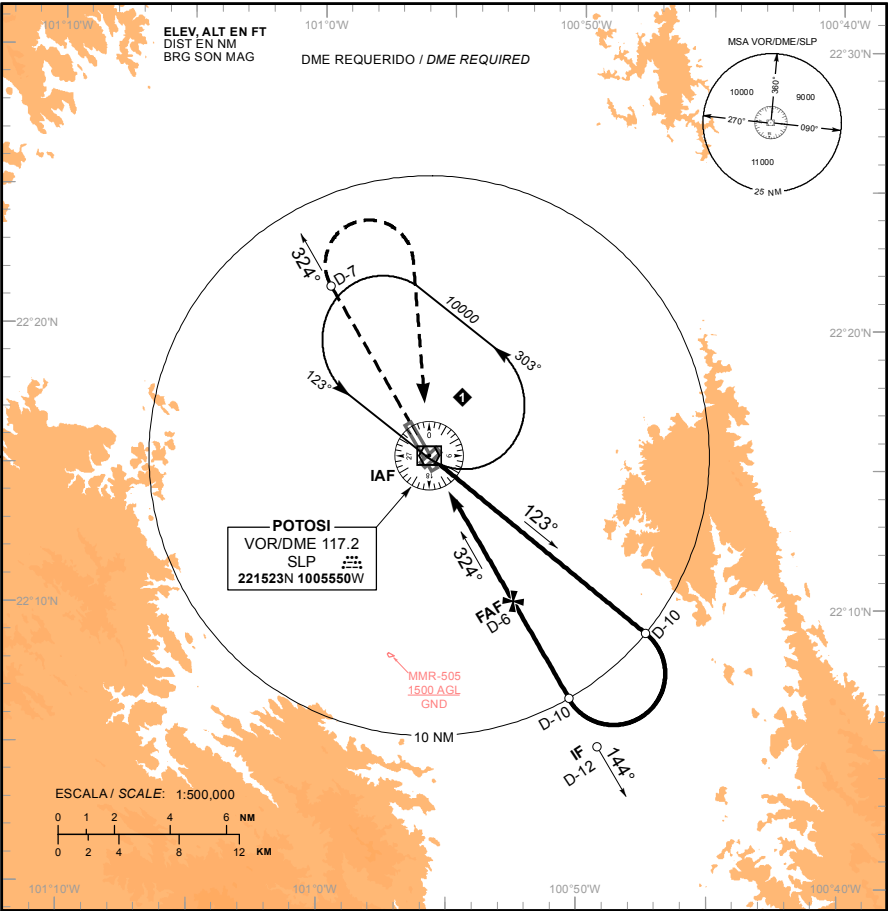
PONCIANO ARRIAGA

AD ELEV : 6033 FT

VAR 5° E

VOR Z RWY 32

TA: 18500 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH ASCIENDA EN RADIAL 324° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA DERECHA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/SLP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA. CLIMB VIA SLP VOR R-324° TO D-7, THEN TURN RIGHT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/SLP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.		GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT								
		FAF - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
			FT / MIN	409	511	613	715	818	920	1022
			MIN : SEC	4:30	3:36	3:00	2:34	2:15	2:00	1:48
		ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE								
		NM	6	5	4	3	2			
		FT	7800 (1767)	7490 (1457)	7190 (1157)	6880 (847)	6570 (537)			
CAT	A	B	C		D					
-	-									
DIRECTO/DIRECT	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (487) - 1 (1600 M)		6520 (487) - 1 1/4 (2000 M)		6520 (487) - 1 1/2 (2400 M)					
CIRCULANDO CIRCLING	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6600 (567) - 1 (1600 M)		6600 (567) - 1 1/2 (2400 M)		6620 (587) - 2 (3200 M)					

CAMBIO: MMR-505.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TWR 118.850
APP 127.5
ATIS 127.15

SAN LUIS POTOSI

AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

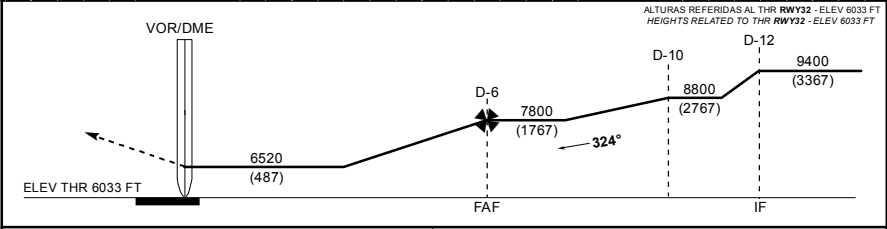
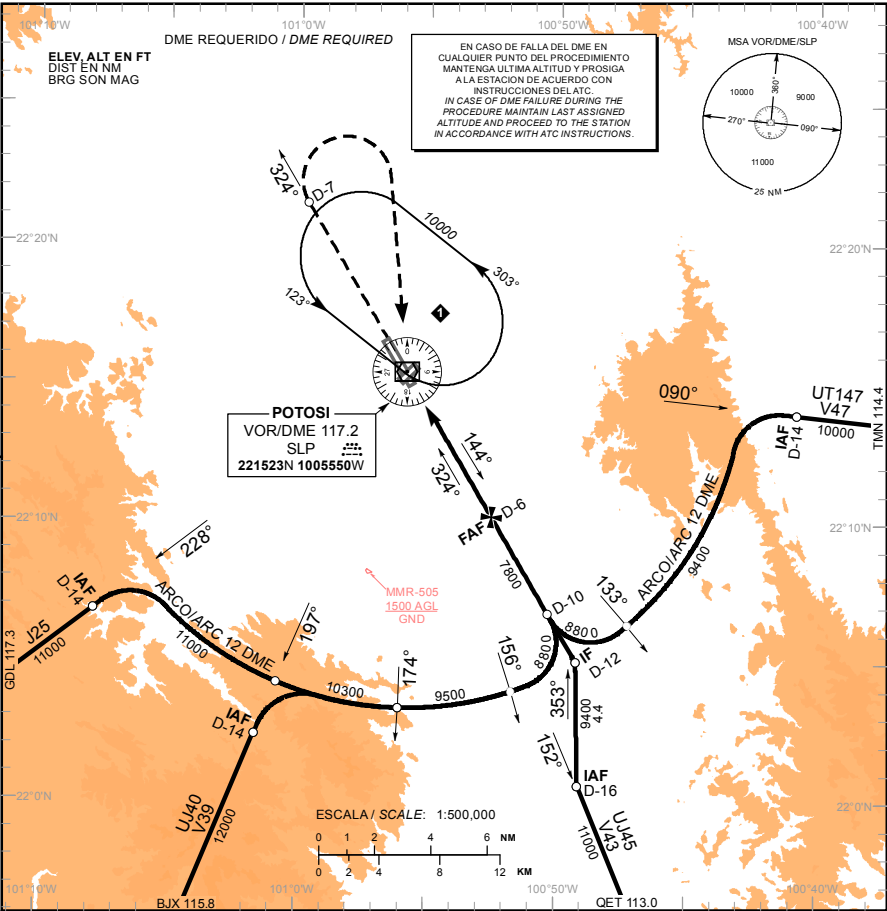
PONCIANO ARRIAGA

TA: 18500 FT

AD ELEV : 6033 FT

VAR 5° E

VOR Y RWY 32



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH
ASCIENDA EN RADIAL 324° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA DERECHA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/SLP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
CLIMB VIA SLP VOR R-324° TO D-7, THEN TURN RIGHT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/SLP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT							
FAF - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	200
5.6 NM	FT / MIN	409	511	613	715	818	1022
	MIN : SEC	4:30	3:36	3:00	2:34	2:15	2:00
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE							
NM	6	5	4	3	2		
FT	7800 (1767)	7490 (1457)	7190 (1157)	6880 (847)	6570 (537)		

CAT	A	B	C	D
-				
DIRECTO/DIRECT	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6520 (487) - 1 (1600 M)	6520 (487) - 1 1/4 (2000 M)	6520 (487) - 1 1/2 (2400 M)	
CIRCULANDO CIRCLING	OCA (OCH) / MDA (MDH) 6600 (567) - 1 (1600 M)	6600 (567) - 1 1/2 (2400 M)	6620 (587) - 2 (3200 M)	

CAMBIO: MMR-505.