

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA
MMMX TMA Y LA MMSM 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 México y Zona de Control Santa Lucía, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él.

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Área Terminal México (MMMX TMA).- Clase D
- 1.2 Zona de Control Santa Lucía (MMSM CTR).- Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto.

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro del área comprendida por un paralelogramo limitado por líneas paralelas a las pistas a 1.5 NM a ambos lados de los ejes de las pistas 04L/22R y 04R/22L correspondientemente a los puntos L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7 y L8, cuyas coordenadas están descritas en el punto 19 y proyectadas en la Carta de Aproximación Visual de MMSM.

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 DE CLASIFICACIÓN y TABLA 1 Clasificación del Espacio 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.
- 6.2 Prohibidas todas las operaciones con plan de vuelo VFR de turbo reactores.
- 6.3 Se requiere autorización previa de la Torre de Control Santa Lucía para entrar al área restringida del aeropuerto señalada en la carta visual.
- 6.4 A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeropuerto previamente autorizadas por la Comandancia AFAC, los vuelos locales de las aeronaves militares se efectuarán dentro de las áreas restringidas publicadas para tales efectos, de requerir algún área específica deberá notificarlo a MMSM PDC en la frecuencia 121.9 MHZ, durante el primer contacto al recabar código transponder o MMSM ENR en 118.925 MHZ o en MMSM TWR en la frecuencia 118.30 MHZ en vuelo, cuando lo anterior no sea posible.
- 6.5 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.
- 6.6 Las operaciones de RPAS deberán ajustarse a lo prescrito en la Norma Oficial Mexicana NOM-107-SCT3-2019, contar con autorización de la AFAC y la coordinación previa con el ATC para operar en áreas cercanas al AIFA.
- 6.7 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDOS) que operen dentro de las 30NM del ARP de MMSM, deberán ajustarse a lo previsto en la fracción 3.3 “Señales para el tránsito de aeródromo” contenido en la sección ENR1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. REGLAS GENERALES.
- 6.8 Es responsabilidad del piloto verificar la actividad de las áreas restringidas y prohibidas denominadas como MMR y MMP.
- 6.9 Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas temporales.
- 6.10 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 o aterrizar en los aeropuertos, debiendo sujetarse a los ATS suministrados en los espacios aéreos Clase “D”; las dimensiones de la MMSM CTR están descritas en la sección AD 2.17 del aeropuerto MMSM.
- 7.2 Se establecen RUTAS VISUALES con el propósito de sobrevolar o integrarse al circuito de tránsito aéreo, esto deberán hacerlo a una altitud no menor de 500ft AGL. 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 60 MN que comprenden la MMMX TMA, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino un aeródromo dentro de la MMMX TMA y deseen mantener una altitud mayor a las descritas en la carta, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 30 NM del ARP MMSM, notificando su posición y altitud en la frecuencia de RADAR MÉXICO (MMMX SAT) en 119.25 MHZ, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMMX TMA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de RADAR MÉXICO (MMMX SAT) en 119.25 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 MMSM CTR, deberán establecer contacto con MMSM ENR en 118.925 MHZ o en MMSM TWR en la frecuencia 118.30 MHZ.
- 8.5 Las tripulaciones de vuelo de todas las aeronaves que operen en el aeropuerto MMSM deberán sintonizar la frecuencia MMSM D-ATIS en 127.7 MHZ para recabar la información y condiciones del aeropuerto y notificar al ATC en primer contacto el designador de la información ATIS recibida.

9. Transpondedor

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

10. Comunicaciones.

- 10.1 Se establece el Servicio de Información y Seguimiento de Vuelo VFR, SANTA LUCÍA TORRE (MMSM ENR) en 118.925 MHZ en la MMSM CTR, con un horario de operación de las 1300/0300 UTC.
- 10.2 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMSM CTR a/o por debajo de las altitudes máximas VFR publicadas en la Carta de Aproximación Visual, deberán mantener comunicación con el Servicio de información y seguimiento de vuelo para aeronaves VFR MMSM ENR o MMSM TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.3 Fuera del horario de operación de la frecuencia de MMSM ENR (0300/1300 UTC), las aeronaves VFR con autorización de vuelo nocturno, recabarán autorizaciones e instrucciones en la frecuencia de MMSM TWR en 118.30 MHZ.
- 10.4 Los vuelos con destino a MMSM que cuenten con autorización previa de la autoridad aeronáutica, notificarán su posición e intenciones a Torre de Control Santa Lucía, antes de penetrar la MMSM CTR.
- 10.5 Utilizarán la frecuencia CTAF 122.5 MHZ para monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo en el Área de Control Terminal.
- 10.6 Las aeronaves en sobrevuelo o con destino al AIFA, o algún helipuerto o aeródromo ubicado dentro de la CTR, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMSM CTR, al sobrevolar algún punto de notificación visual equivalente o tan pronto como sea posible, en la frecuencia de SANTA LUCÍA ENR o MMSM TWR, donde recibirán información e instrucciones para proseguir a su destino mediante las rutas visuales publicadas.
- 10.7 Todas las aeronaves que vuelen en las rutas visuales publicadas dentro de la MMSM CTR deberán mantener comunicación en la frecuencia de SANTA LUCÍA ENR o en MMSM TWR durante el horario establecido, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.8 Utilizarán la frecuencia FIS en 126.875 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 MMSM.

11.Puntos de notificación VFR.

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMSM	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
AEROPUERTO MMJC	232	19	19 34 04	099 17 35
AEROPUERTO MMPC	029	23.7	20 04 28	098 46 58
ARCO NORTE	028	13.3	19 56 03	098 53 27
AUTODROMO SOLANA	041	26.0	20 03 05	098 41 20
AXAPUS	091	14.5	19 43 24	098 45 29
BODEGAS	233	16.7	19 35 37	099 15 47
CARACOL	173	10.5	19 34 14	099 00 08
CHAPA DE MOTA	275	28.3	19 49 06	099 30 33
DURAZNOS	255	21.5	19 40 35	099 23 17
ENTRONQUE CARRETERA	139	3.6	19 41 47	098 58 33
ERBAM	035	29.5	20 07 54	098 41 05
ESTADIO HIDALGO	030	26.0	20 06 19	09845 24
EXPLANADA	031	21.4	20 02 15	098 47 44
GLASSIA	033	24.4	20 04 15	098 45 23
INVERNADERO SANTA MARIA	094	9.6	19 43 24	098 50 49
JERÓNIMO	086	3.6	19 44 40	098 57 05
LAGO ZUMPANGO	285	7.4	19 47 03	099 08 20
MADIN	224	19.2	19 31 50	099 16 03
MINA DE ECATEPEC	163	7.1	19 37 46	098 59 13
OJO DE AGUA	190	4.1	19 40 42	099 01 58
OXTOT	109	13.7	19 39 20	098 47 32
PABELLON	205	15.7	19 30 50	099 08 52
PIRAMIDES	104	10.2	19 41 33	098 50 38
PLAZA TOWN	316	3.5	19 47 22	099 03 18
POLITECNICO	020	24	20 06 43	098 50 41
PUNTA NORTE	227	13.5	19 36 03	099 11 59
PRESA TAXHIMAY	279	22.2	19 49 45	099 23 46
RANCHO AZUL	107	3.7	19 43 20	098 57 13
SAN LUIS	076	7.3	19 45 59	098 53 14
SAN VICENTE	046	23.7	19 59 55	098 41 37
SANTO DOMINGO	076	14.1	19 47 03	098 46 10
SATELITE	217	19.3	19 29 57	099 14 13
TECAMAC	123	3.3	19 42 42	098 58 07
TEPEJI DEL RIO	293	20.5	19 53 58	099 20 19
TEPOZAN	017	20.4	20 03 49	098 53 20
TEPOTZOTLAN	257	11.9	19 42 49	099 13 23
URMAS	025	41.3	20 20 34	098 38 31
VILLA ALPINA	224	28.9	19 25 22	099 23 45
VILLA DEL CARBON	264	25.4	19 43 41	099 27 48

12.Rutas VFR.

12.1 Llegadas.

- 12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMSM ENR en la frecuencia 118.925 MHz o MMSM TWR 118.30 MHZ, antes de penetrar la CTR MMSM.
- 12.1.2 MMSM ENR o MMSM TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el Aeropuerto por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita.

12.2 Salidas

- 12.2.1 Las aeronaves de Ala fija con plan de vuelo VFR planearán su salida del Aeropuerto por las Rutas Visuales publicadas en el punto 13.1 o, en caso necesario, solicitarán la autorización de MMSM TWR en la frecuencia 118.30 MHz para proceder por otra vía que requiera el cruce de trayectorias de pistas, si el tránsito lo permite.
- 12.2.2 Al abandonar la frecuencia de MMSM TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha de la frecuencia designada por MMSM.

12.3 Aeronaves civiles de ala rotativa

- 12.3.1 Los helicópteros de llegada o salida evitarán sobrevolar las plataformas de aviación comercial, general e instalaciones militares. El despegue o aterrizaje se realizará dentro de las trayectorias establecidas para el helipuerto civil o utilizando la pista en uso o algún rodaje designado por MMSM ENR o MMSM TWR.
- 12.3.2 Los helicópteros que operen dentro de la MMSM CTR deberán:

a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMSM ENR en 118.925 MHZ o MMSM TWR en 118.50 MHZ.

b) Contar con un plan de vuelo válido y vigente acorde a lo descrito en la sección ENR-1.10 Planificación de los Vuelos del AIP de México.

c) Contar como mínimo con equipo Transpondedor en modo C y/o S.

d) Para efectos de identificación, las operaciones desde o hacia el AIFA, deberán mantener el transpondedor encendido en modo C durante todo el tiempo de operación desde el encendido hasta el corte del motor.

12.4 Aeronaves militares ala fija y rotativa.

- 12.4.1 Las aeronaves militares con plan de vuelo VFR deberán cumplir con lo establecido en este procedimiento, cuando requieran apartarse de él, deberán solicitarlo a MMSM ENR o MMSM TWR antes de penetrar otro espacio o altitud fuera de las establecidas.

13.Rutas VFR de salida y de llegada

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

Nota.- Únicamente para aterrizar o despegar de MMSM

IDENTIFICADOR	PISTA	ruta
TOLUCA	04 L – 22 R	(Consultar MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
	04C – 22C	(Consultar MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Consultar MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA– LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
QUERÉTARO	04C – 22C	(Consultar MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA – DURAZNOS – AEROPUERTO MMJC - MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Consultar MMMX TMA VAC) PACHUCA – LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
PACHUCA	04C – 22C	(Consultar MMMX TMA VAC) PACHUCA – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC-OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Consultar MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – SANTO DOMINGO – ARCO NORTE - LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
PUEBLA	04C – 22C	(Consultar MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC-OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Consultar MMMX VAC) MADIN – LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
MÉXICO	04C – 22C	(Consultar MMMX VAC) MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – OJO DE AGUA

- 13.3 Ruta bidireccional Norte (Para tránsito al N fuera de la MMSM CTR)
- Nota.- Para tránsito al N fuera de la MMSM CTR**

IDENTIFICADOR	ruta
NORTE PCA	(Consultar MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – ATIZAPAN – DURAZNOS - LAGUNA TAXHIMAY-TEPEJI – MMPC (Consultar MMMX TMA VAC)

13.4 Rutas Bidireccionales aeronaves militares ALA FIJA Y ALA ROTATIVA.

IDENTIFICADOR	ruta
TOLUCA	(Consultar MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC
QUERÉTARO	(Consultar MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA – DURAZNOS – AEROPUERTO MMJC - MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC
PACHUCA	(Consultar MMMX TMA VAC) PACHUCA – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC
PUEBLA	(Consultar MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC
MÉXICO	(Consultar MMMX VAC) CARACOL – MINA DE ECATEPEC

13.5 Rutas de llegada al helipuerto civil aeronaves ALA ROTATIVA

IDENTIFICADOR	ruta
TOLUCA	(Consultar MMT0 TMA VAC) VILLA ALPINA – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – RANCHO AZUL
QUERÉTARO	(Consultar MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA – DURAZNOS – AEROPUERTO MMJC – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – RANCHO AZUL
PACHUCA	(Consultar MMMX TMA VAC) PACHUCA – AXAPUS – INVERNADERO SANTA MARIA – RANCHO AZUL
PUEBLA	(Consultar MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – INVERNADERO SANTA MARIA – RANCHO AZUL
MÉXICO	(Consultar MMMX VAC) CARACOL – MINA DE ECATEPEC – RANCHO AZUL

13.6 Rutas de salida del helipuerto civil aeronaves ALA ROTATIVA.

IDENTIFICADOR	ruta
TOLUCA	TECAMAC – MINA DE ECATEPEC – CARACOL - PABELLON – MADIN – VILLA ALPINA (Consultar MMT0 VAC)
QUERÉTARO	TECAMAC – MINA DE ECATEPEC – CARACOL – PABELLON – MADIN – AEROPUERTO MMJC – DURAZNOS – CHAPA DE MOTA (Consultar MMMX TMA VAC)
PACHUCA	TECAMAC – ENTRONQUE – AXAPUS – PACHUCA (Consultar MMMX TMA VAC)
PUEBLA	TECAMAC – ENTRONQUE – AXAPUS – CALPULALPAN (Consultar MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC)
MÉXICO	TECAMAC – MINA DE ECATEPEC – CARACOL (Consultar MMMX VAC)

13.7 Rutas para los aeródromos de Pachuca (MMPC) y Atizapán (MMJC).

13.7.1 MMPC Llegadas / Salidas

IDENTIFICADOR	ruta
TAXHIMAY	TAXHIMAY – POLITECNICO
AXAPUS	AXAPUS – SAN VICENTE-AUTÓDROMO SOLANA
ZUMPANGO	ZUMPANGO – TEPOZAN
SAN VICENTE	AXAPUS – SAN VICENTE

13.7.2 MMJC Llegadas / Salidas

IDENTIFICADOR	ruta
TAXHIMAY	TAXHIMAY – BODEGAS
VILLA ALPINA	VILLA ALPINA – MADIN
SATELITE	SATELITE – MADIN
PABELLON	PABELLON – MADIN

13.8 Rutas de transición VFR/IFR.

13.8.1 Estas rutas se establecen con la finalidad de ser operadas por aquellas aeronaves que despegan de los aeródromos MMJC y MMPC y se incorporan a rutas de vuelo por instrumentos.

13.8.2 La operación de estas rutas este sujeto a que los aeródromos de MMJC y MMPC estén en VMC.

13.8.3 Rutas de transición VFR/IFR para tráfico despegando de:

IDENTIFICADOR	ruta
TAXIMAY	MMJC – BODEGAS – PRESA TAXIMAY
VILLA ALPINA	MMJC – BODEGAS – VILLA ALPINA
URMAS	MMPC – ESTADIO HIDALGO – ERBAM – URMAS

13.9 Procedimientos de operación en los Aeródromos MMJC y MMPC.

13.9.1 MMJC:

- a) VFR: Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- b) Tráfico VFR que pretendan mantener dentro de MMJC ATZ, activar código “A1200”.
- c) Tráfico que pretendan abandonar MMJC ATZ deberán establecer comunicación con los servicios ATS, antes de abandonar MMJC ATZ de la siguiente forma:
 - Al Norte, Este y Oeste: Establecer contacto con MMSM ENR (118.925 MHz).
 - Al Sur: Establecer contacto con MMMX ENR (118.15 MHz)
- d) Tráfico despegando de MMJC recabaran autorización 30 minutos antes de su ETD en MMSM PDC 121.9 Mhz; o al número 591-915-05-00
- e) MMSM PDC recabará la autorización con MMSM APP, confirmando el tipo de aeronave e informará ETD propuesto, en caso de existir alguna demora de +, - 5 min por MMSM APP, se retransmitirá al tráfico la hora efectiva de despegue e instrucciones.
- f) MMJC notificará el valor QNH de la estación y pista en uso.

13.9.2 MMPC

- a) VFR: Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- b) Tráfico VFR que pretendan mantener dentro de MMPC ATZ, activar código “A1200”.
- c) Tráfico que pretendan abandonar MMPC ATZ que pretendan ingresar a MMSM CTR deberán establecer comunicación con los servicios ATS, antes de ingresar en MMSM ENR (118.925 MHz)
- d) IFR: Recabar autorización 30 minutos antes del ETD propuesto con MMMX RDR (119.25 MHz).
- e) Tráfico despegando de MMPC recabaran autorización antes del despegue en: MMMX RDR - 119.25 MHz o vía telefónica al: 555-716-66-57

14.Procedimiento de llegada y salida del helipuerto civil

- 14.1 Los pilotos de los helicópteros que operen en el helipuerto civil localizado dentro del AIFA deberán:
- 14.2 Llegadas:
 - 14.2.1 Con la autorización del ATC MMSM ENR o MMSM TWR Iniciar la aproximación desde los puntos de notificación VFR MINA DE ECATEPEC o AXAPUS (dependiendo de la ruta de llegada) hacia RANCHO AZUL que deberá cruzarse a una altura máxima de 500 pies AGL, continuar el descenso hacia el punto común de entrada/salida SS (a un costado de la clínica del Seguro Social), continuar con el aterrizaje informando a MMSM ENR o MMSM TWR la forma en que se llevará a cabo (04 o 22).
 - 14.2.2 Notificar a MMSM ENR o MMSM TWR cuando la FATO haya quedado libre.
- 14.3 Salidas:
 - 14.3.1 Con la autorización de MMSM ENR o MMSM TWR iniciar la traslación hacia la FATO e informar el sentido del despegue (04 o 22), iniciar el despegue hacia el punto común entrada/salida SS (a un costado de la clínica del Seguro Social) a una altura máxima de 250 pies AGL, continuar el ascenso hacia el punto de salida TECAMAC a una altura no mayor de 500 pies AGL y continuar en la ruta publicada más acorde a la derrota de vuelo.

15.Operación en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles

- 15.1 MMSM TWR proporciona el servicio de control de aeródromo a todas las aeronaves que se encuentren dentro del circuito de tránsito de aeródromo y con base en las condiciones de tránsito conocidas u observadas.
- 15.2 MMSM TWR es responsable de prevenir colisiones y de aplicar la separación establecida entre:
 - 15.2.1 •Las aeronaves que vuelan en el circuito de tránsito del aeródromo
 - 15.2.2 •Las aeronaves que aterrizan y despegan
- 15.3 Circuitos de tránsito
 - 15.3.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMSM TWR para integrarse a ellos y efectuando las piernas acorde a lo siguiente:
 - a) RWY 04L: Circuito de tránsito por la izquierda.
 - b) RWY 22R: Circuito de tránsito por la derecha.
 - c) RWY 04C/R: Circuito de tránsito por la derecha.
 - d) RWY 22C/L: Circuito de tránsito por la izquierda.

16.Falla de Comunicación de las aeronaves con Plan de Vuelo VFR autorizado al AIFA.

- 16.1 Ala fija:
 - 16.1.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto 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.
 - 16.1.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
 - 16.1.3 La aproximación y el aterrizaje, solo será posible en la pista 04C/22C acorde al punto del presente procedimiento a menos que la aeronave haya recibido instrucciones para esperar otra pista.
 - 16.1.4 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista y mantener posición a la espera del vehículo “Follow me” que la guiará hacia la posición de estacionamiento.
 - 16.1.5 Reportar su llegada a la OSIV por el medio más expedito posible.

16.2 Ala rotativa:

- 16.2.1 Además de lo expresado en el punto 6.7 del presente documento, cuando un helicóptero experimente falla de comunicación en las inmediaciones del AIFA y su destino sea el mismo, deberá cumplir con lo siguiente:
- 16.2.2 Observar y evitar el tránsito de aeródromo incluyendo las rutas y circuitos publicados.
- 16.2.3 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 16.2.4 En la medida de lo posible volar la ruta MINA DE ECATEPEC/AXAPUS – RANCHO AZUL - SS.
- 16.2.5 Apagar y encender las luces de navegación y posición alternadamente.
- 16.2.6 Verificar que el área de aterrizaje se encuentre libre y una vez en tierra reportar su llegada a la OSIV por el medio más expedito posible.

17.Procedimiento para aeronaves en asistencia de emergencias.

- 17.1 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.
- 17.2 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.
- 17.3 El inicio y terminación de las operaciones en un Área de Emergencia se hará a través de la frecuencia CTAF 122.5 MHZ.
- 17.4 Las aeronaves que operen dentro de un Área de Emergencia deberán:
- 17.5 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.
- 17.6 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
- 17.7 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 17.8 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 F, siempre y cuando tengan autorización de la AFAC.

18.Planeación de los vuelos.

- 18.1 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.
- 18.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 18.3 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 MMSM OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma en la frecuencia 122.6 MHZ, antes de que la vigencia del Plan de Vuelo haya concluido.
- 18.4 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.

- 18.5 Al solicitar la ampliación del Plan de Vuelo, deberá recabar la información meteorológica y operacional correspondiente al nuevo ETD.
- 18.6 Cuando se requiera modificar la ruta o el destino durante el vuelo dentro de la zona de control de MMMX deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMSM ENR o MMSM TWR. Fuera de la CTR de MMSM deberá notificar dicha modificación a MMMX RADIO en la frecuencia 126.875 MHZ.
- 18.7 Oficina del Servicio de Información de Vuelo (MMSM OSIV), será el conducto para la notificación del Plan de Vuelo Presentado en la frecuencia 122.6 MHZ. Con una antelación mínima de 10 minutos del ETD. Debiendo cumplir con la normatividad vigente aplicable.

19.Descripción del área restringida del aeropuerto.

VÉRTICE	COORDENADAS	
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
L1	19 49 01	098 58 11
L2	19 51 03	098 55 41
Arco horario de 8 NM con centro en el ARP MMSM		
L3	19 48 39	098 53 29
L4	19 46 37	098 55 59
Arco horario de 5 NM con centro en el ARP MMSM		
L5	19 40 22	099 03 37
L6	19 38 19	099 06 07
Arco horario de 8 NM con centro en el ARP MMSM		
L7	19 40 44	099 08 18
L8	19 42 46	099 05 48
Arco horario de 5 NM con centro en el ARP MMSM		

20.Rutas VFR entre aeródromos

Ver las secciones ENR 3.5 y ENR 6.1-5-2

OPERATIONAL RULES AND PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE MMMX TMA AND MMSM CTR

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

1. Airspace.

- 1.1 Mexico Terminal Area (MMMX TMA) — Class D
- 1.2 Santa Lucía Control Zone (MMSM CTR) — Class D

2. Airport Restricted Area.

- 2.1 VFR flight is restricted within the area comprising a parallelogram bounded by lines parallel to the runways at 1.5 NM on both sides of the centerlines of runways 04L/22R and 04R/22L, corresponding to points L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7 and L8, whose coordinates are described in item 19 and depicted on the MMSM Visual Approach Chart.

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 CLASSIFICATION TABLE and 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 All turbojet operations under VFR flight plan are prohibited.
- 6.3 Prior authorization from Santa Lucía Control Tower is required to enter the airport restricted area indicated on the visual chart.
- 6.4 Except for aerodrome training maneuvers previously authorized by the AFAC Airport Command Office, local flights of military aircraft shall be conducted within the published restricted areas; if a specific area is required, it shall be notified to MMSM PDC on frequency 121.9 MHz upon first contact when obtaining the transponder code, or to MMSM ENR on 118.925 MHz or MMSM TWR on 118.30 MHz in flight when the above is not possible.
- 6.5 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.
- 6.6 RPAS operations shall comply with NOM-107-SCT3-2019, have AFAC authorization and prior coordination with ATC to operate in areas near AIFA.
- 6.7 Aircraft without radiocommunication (NORDO) operating within 30 NM of the MMSM ARP shall comply with item 3.3 "Aerodrome traffic signals" contained in ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES.
- 6.8 It is the pilot's responsibility to verify the activity of restricted and prohibited areas designated as MMR and MMP.
- 6.9 It is the pilot's responsibility to verify the establishment of temporary prohibited areas.
- 6.10 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 or landing at aerodromes and shall comply with ATS provided in Class "D" airspace; the dimensions of the MMSM CTR are described in section AD 2.17.
- 7.2 VISUAL ROUTES are established for overflying or integrating into the traffic circuit at not less than 500 ft AGL, in accordance with ATC instructions.

8. Flight procedures

- 8.1 Departing and arriving VFR aircraft shall plan their flight according to the Visual Routes published on the Visual Approach Chart within the 60 NM comprising the MMMX TMA, respecting the maximum visual altitudes specified for each sector.
- 8.2 Flights not destined to an aerodrome within the MMMX TMA and intending to maintain an altitude higher than those described on the chart shall circumnavigate the aerodrome at least 30 NM from the MMSM ARP, reporting position and altitude on RADAR MÉXICO (MMMX SAT) frequency 119.25 MHz, and shall have appropriate radio navigation equipment.
- 8.3 Flights requiring penetration of the MMMX TMA maintaining altitudes higher than those specified on the chart shall report position and obtain authorization on RADAR MÉXICO (MMMX SAT) frequency 119.25 MHz prior to 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 MMSM CTR shall establish contact with MMSM ENR on 118.925 MHz or MMSM TWR on 118.30 MHz.
- 8.5 Flight crews shall tune MMSM D-ATIS frequency 127.7 MHz to obtain aerodrome information and shall report the ATIS designator upon first contact with ATC.

9. Transponder

- 9.1 All VFR aircraft shall carry Mode A/C or S transponder and 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 VFR Flight Information and Monitoring Service is established as SANTA LUCÍA ENR (MMSM ENR) on frequency 118.925 MHz within the MMSM CTR, operating from 1300/0300 UTC.
- 10.2 All aircraft operating within the MMSM CTR at and/or below published VFR altitudes shall maintain communication with MMSM ENR or MMSM TWR until authorization is received to leave the frequency.
- 10.3 Outside MMSM ENR operating hours (0300/1300 UTC), VFR aircraft with night authorization shall obtain clearances and instructions on MMSM TWR frequency 118.30 MHz.
- 10.4 Aircraft destined to MMSM with prior authorization shall report position and intentions to Santa Lucía Control Tower before entering the MMSM CTR.
- 10.5 CTAF frequency 122.5 MHz shall be used for monitoring and exchange of information between pilots within the Terminal Control Area.
- 10.6 Aircraft overflying or destined to AIFA, or any heliport or aerodrome within the CTR, shall report position and intentions before entering the MMSM CTR, when overflying a visual reporting point or as soon as possible, on MMSM ENR or MMSM TWR frequency, where they will receive information and instructions to proceed via published visual routes.
- 10.7 All aircraft flying on published visual routes within the MMSM CTR shall maintain communication with MMSM ENR or MMSM TWR during established hours until cleared to leave the frequency.
- 10.8 FIS frequency 126.875 MHz shall be used to obtain meteorological and operational information for helicopter operations outside the MMSM CTR.

11.VFR reporting points.

DESIGNATION	AZIMUTH ARP/MMSM	DISTANCE (NM)	COORDINATES	
			LAT (N)	LONG (W)
AEROPUERTO MMJC	232	19	19 34 04	099 17 35
AEROPUERTO MMPC	029	23.7	20 04 28	098 46 58
ARCO NORTE	028	13.3	19 56 03	098 53 27
AUTODROMO SOLANA	041	26.0	20 03 05	098 41 20
AXAPUS	091	14.5	19 43 24	098 45 29
BODEGAS	233	16.7	19 35 37	099 15 47
CARACOL	173	10.5	19 34 14	099 00 08
CHAPA DE MOTA	275	28.3	19 49 06	099 30 33
DURAZNOS	255	21.5	19 40 35	099 23 17
ENTRONQUE CARRETERA	139	3.6	19 41 47	098 58 33
ERBAM	035	29.5	20 07 54	098 41 05
ESTADIO HIDALGO	030	26.0	20 06 19	09845 24
EXPLANADA	031	21.4	20 02 15	098 47 44
GLASSIA	033	24.4	20 04 15	098 45 23
INVERNADERO SANTA MARIA	094	9.6	19 43 24	098 50 49
JERÓNIMO	086	3.6	19 44 40	098 57 05
LAGO ZUMPANGO	285	7.4	19 47 03	099 08 20
MADIN	224	19.2	19 31 50	099 16 03
MINA DE ECATEPEC	163	7.1	19 37 46	098 59 13
OJO DE AGUA	190	4.1	19 40 42	099 01 58
OXTOT	109	13.7	19 39 20	098 47 32
PABELLON	205	15.7	19 30 50	099 08 52
PIRAMIDES	104	10.2	19 41 33	098 50 38
PLAZA TOWN	316	3.5	19 47 22	099 03 18
POLITECNICO	020	24	20 06 43	098 50 41
PUNTA NORTE	227	13.5	19 36 03	099 11 59
PRESA TAXHIMAY	279	22.2	19 49 45	099 23 46
RANCHO AZUL	107	3.7	19 43 20	098 57 13
SAN LUIS	076	7.3	19 45 59	098 53 14
SAN VICENTE	046	23.7	19 59 55	098 41 37
SANTO DOMINGO	076	14.1	19 47 03	098 46 10
SATELITE	217	19.3	19 29 57	099 14 13
TECAMAC	123	3.3	19 42 42	098 58 07
TEPEJI DEL RIO	293	20.5	19 53 58	099 20 19
TEPOZAN	017	20.4	20 03 49	098 53 20
TEPOTZOTLAN	257	11.9	19 42 49	099 13 23
URMAS	025	41.3	20 20 34	098 38 31
VILLA ALPINA	224	28.9	19 25 22	099 23 45
VILLA DEL CARBON	264	25.4	19 43 41	099 27 48

12.VFR Routes.

12.1 Arrivals.

- 12.1.1 Aircraft with VFR flight plan shall report position and intentions to MMSM ENR on frequency 118.925 MHz or MMSM TWR on 118.30 MHz before entering the MMSM CTR.
- 12.1.2 MMSM ENR or MMSM 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 Departures

- 12.2.1 Fixed-wing aircraft with VFR flight plan shall plan their departure from the aerodrome via the Visual Routes published in item 13.1 or, if necessary, request authorization from MMSM TWR on frequency 118.30 MHz to proceed via another route requiring crossing of runway trajectories, if traffic permits.
- 12.2.2 After leaving MMSM TWR frequency and in accordance with ATC instructions, aircraft shall maintain listening watch on the frequency designated by MMSM.

12.3 Civil rotorcraft

- 12.3.1 Arrival and departure helicopters shall avoid overflying commercial and general aviation aprons and military installations. Take-off and landing shall be conducted within the established trajectories for the civil heliport or using the runway in use or a taxiway designated by MMSM ENR or MMSM TWR.
- 12.3.2 Rotorcraft operating within the MMSM CTR shall:

a) Report position and intentions on MMSM ENR frequency 118.925 MHz or MMSM TWR frequency 118.50 MHz.

b) Have a valid and current flight plan in accordance with ENR 1.10 Flight Planning of the AIP México.

c) Be equipped at least with Mode C and/or S transponder.

d) For identification purposes, operations from or to AIFA shall maintain the transponder operating in Mode C at all times from engine start to shutdown.

12.4 Military fixed-wing and rotary-wing aircraft.

- 12.4.1 Military aircraft with VFR flight plan shall comply with the provisions of this procedure; when it is necessary to deviate from it, they shall request it from MMSM ENR or MMSM TWR before entering another airspace or altitude outside those established.

13.VFR arrival and departure routes

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

Note. — Only for landing or take-off at MMSM

IDENTIFIER	RUNWAY	ROUTE
TOLUCA	04 L – 22 R	(Refer to MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
	04C – 22C	(Refer to MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Refer to MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA– LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
QUERÉTARO	04C – 22C	(Refer to MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA – DURAZNOS – AEROPUERTO MMJC - MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Refer to MMMX TMA VAC) PACHUCA – LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
PACHUCA	04C – 22C	(Refer to MMMX TMA VAC) PACHUCA – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC-OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Refer to MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – SANTO DOMINGO – ARCO NORTE - LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
PUEBLA	04C – 22C	(Refer to MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC-OJO DE AGUA
	04L – 22R	(Refer to MMMX VAC) MADIN – LAGO ZUMPANGO – PLAZA TOWN
MÉXICO	04C – 22C	(Refer to MMMX VAC) MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – OJO DE AGUA

- 13.3 Bidirectional northern route
- Note. — -For traffic to the north outside the MMSM CTR

IDENTIFIER	ROUTE
NORTE PCA	(Refer to MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – ATIZAPAN – DURAZNOS - LAGUNA TAXHIMAY-TEPEJI – MMPC (Refer to MMMX TMA VAC)

13.4 Bidirectional routes — military fixed-wing and rotary-wing aircraft.

IDENTIFIER	ROUTE
TOLUCA	(Refer to MMT0 VAC) VILLA ALPINA – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC
QUERÉTARO	(Refer to MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA – DURAZNOS – AEROPUERTO MMJC - MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC
PACHUCA	(Refer to MMMX TMA VAC) PACHUCA – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC
PUEBLA	(Refer to MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – OXTOT – CARACOL – MINA DE ECATEPEC
MÉXICO	(Refer to MMMX VAC) CARACOL – MINA DE ECATEPEC

13.5 Arrival routes to the civil heliport — rotorcraft

IDENTIFIER	ROUTE
TOLUCA	(Refer to MMT0 TMA VAC) VILLA ALPINA – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – RANCHO AZUL
QUERÉTARO	(Refer to MMMX TMA VAC) CHAPA DE MOTA – DURAZNOS – AEROPUERTO MMJC – MADIN – PABELLON – CARACOL – MINA ECATEPEC – RANCHO AZUL
PACHUCA	(Refer to MMMX TMA VAC) PACHUCA – AXAPUS – INVERNADERO SANTA MARIA – RANCHO AZUL
PUEBLA	(Refer to MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC) CALPULALPAN – AXAPUS – INVERNADERO SANTA MARIA – RANCHO AZUL
MÉXICO	(Refer to MMMX VAC) CARACOL – MINA DE ECATEPEC – RANCHO AZUL

13.6 Departure routes from the civil heliport — rotorcraft.

IDENTIFIER	ROUTE
TOLUCA	TECAMAC – MINA DE ECATEPEC – CARACOL - PABELLON – MADIN – VILLA ALPINA (Refer to MMT0 VAC)
QUERÉTARO	TECAMAC – MINA DE ECATEPEC – CARACOL – PABELLON – MADIN – AEROPUERTO MMJC – DURAZNOS – CHAPA DE MOTA (Refer to MMMX TMA VAC)
PACHUCA	TECAMAC – ENTRONQUE – AXAPUS – PACHUCA (Refer to MMMX TMA VAC)
PUEBLA	TECAMAC – ENTRONQUE – AXAPUS – CALPULALPAN (Refer to MMMX TMA VAC y/o MMPB VAC)
MÉXICO	TECAMAC – MINA DE ECATEPEC – CARACOL (Refer to MMMX VAC)

13.7 Routes for Pachuca (MMPC) and Atizapán (MMJC) aerodromes.

13.7.1 MMPC arrivals / departures

IDENTIFIERR	ROUTE
TAXHIMAY	TAXHIMAY-POLITECNICO
AXAPUS	AXAPUS-SAN VICENTE-AUTÓDROMO SOLANA
ZUMPANGO	ZUMPANGO-TEPOZAN
SAN VICENTE	AXAPUS-SAN VICENTE

13.7.2 MMJC arrivals / departures

IDENTIFIER	ROUTE
TAXHIMAY	TAXHIMAY-BODEGAS
VILLA ALPINA	VILLA ALPINA-MADIN
SATELITE	SATELITE-MADIN
PABELLON	PABELLON-MADIN

13.8 VFR/IFR transition routes.

- 13.8.1 These routes are established for aircraft departing from MMJC and MMPC and integrating into instrument flight routes.
- 13.8.2 Operation of these routes is subject to MMJC and MMPC aerodromes being in VMC conditions.
- 13.8.3 VFR/IFR transition routes for traffic departing from:

IDENTIFIER	ROUTE
TAXIMAY	MMJC – BODEGAS – PRESA TAXIMAY
VILLA ALPINA	MMJC – BODEGAS- VILLA ALPINA
URMAS	MMPC – ESTADIO HIDALGO – ERBAM – URMAS

13.9 Operating procedures at MMJC and MMPC aerodromes.

13.9.1 MMJC:

- a) VFR: File a flight plan in accordance with the established procedure.
- b) VFR traffic intending to remain within MMJC ATZ shall activate code A1200.
- c) Traffic intending to leave MMJC ATZ shall establish communication with ATS before leaving MMJC ATZ as follows:
 - North, East and West: establish contact with MMSM ENR (118.925 MHz).
 - South: establish contact with MMMX ENR (118.15 MHz).
- d) Departing traffic from MMJC shall obtain clearance 30 minutes prior to ETD on MMSM PDC 121.9 MHz or telephone 591-915-05-00.
- e) MMSM PDC shall obtain clearance from MMSM APP, confirm aircraft type and proposed ETD; any delay ±5 minutes shall be retransmitted to the aircraft with the effective departure time and instructions.
- f) MMJC shall provide QNH and runway in use.

13.9.2 MMPC

- a) VFR: File a flight plan in accordance with the established procedure.
- b) VFR traffic intending to remain within MMPC ATZ shall activate code A1200.
- c) Traffic intending to leave MMPC ATZ and enter MMSM CTR shall establish communication with MMSM ENR (118.925 MHz) before entering.
- d) IFR: Obtain clearance 30 minutes prior to ETD with MMMX RDR (119.25 MHz).
- e) Departing traffic from MMPC shall obtain clearance before departure via MMMX RDR 119.25 MHz or telephone 555-716-66-57.

14. Arrival and departure procedures at the civil heliport

14.1 Pilots of helicopters operating at the civil heliport located within AIFA shall:

14.2 Arrivals:

14.2.1 With ATC authorization from MMSM ENR or MMSM TWR, initiate approach from VFR reporting points MINA DE ECATEPEC or AXAPUS (depending on route) to RANCHO AZUL, crossing at a maximum height of 500 ft AGL, continue descent to common entry/exit point SS (near the Social Security clinic), and complete landing informing MMSM ENR or MMSM TWR of the procedure (04 or 22).

14.2.2 Notify MMSM ENR or MMSM TWR when the FATO is clear.

14.3 Departures:

14.3.1 With authorization from MMSM ENR or MMSM TWR, initiate taxi to the FATO, inform departure direction (04 or 22), depart toward common point SS at a maximum height of 250 ft AGL, continue climb to TECAMAC at a height not exceeding 500 ft AGL and proceed via the published route.

15. Operation at Felipe Ángeles International Airport

15.1 MMSM TWR provides aerodrome control service to all aircraft within the aerodrome traffic circuit based on known or observed traffic conditions.

15.2 MMSM TWR is responsible for preventing collisions and applying separation between:

15.2.1 Aircraft flying in the aerodrome traffic circuit.

15.2.2 Aircraft landing and taking off

15.3 Traffic circuits

15.3.1 All aircraft shall avoid traffic circuits unless authorized by MMSM TWR and shall comply with:

a) RWY 04L: Left-hand traffic circuit.

b) RWY 22R: Right-hand traffic circuit.

c) RWY 04C/R: Right-hand traffic circuit.

d) RWY 22C/L: Left-hand traffic circuit.

16. Communication Failure — Aircraft with VFR Flight Plan Authorized to AIFA.

16.1 Fixed-wing aircraft:

16.1.1 When an aircraft experiences communication failure in the vicinity of the aerodrome and its destination is the same, it shall comply with the provisions of section ENR 1.1 item 3.5 of the AIP México.

16.1.2 Activate transponder code for radio communication failure (RCF) 7600.

16.1.3 The approach and landing shall only be carried out on runway 04C/22C in accordance with the relevant item of this procedure, unless the aircraft has received instructions to hold for another runway.

16.1.4 After landing, vacate the runway completely and hold position awaiting the “Follow me” vehicle that will guide the aircraft to the parking position.

16.1.5 Report arrival to the OSIV by the quickest means possible.

16.2 Rotary-wing aircraft:

- 16.2.1 In addition to the provisions of item 6.7 of this document, when a helicopter experiences communication failure in the vicinity of AIFA and its destination is the same, it shall comply with the following:
- 16.2.2 Observe and avoid aerodrome traffic, including published routes and circuits.
- 16.2.3 Activate transponder code for radio communication failure (RCF) 7600.
- 16.2.4 As far as possible, fly the route MINA DE ECATEPEC/AXAPUS – RANCHO AZUL – SS.
- 16.2.5 Switch navigation and position lights alternately on and off.
- 16.2.6 Verify that the landing area is clear and, once on the ground, report arrival to the OSIV by the quickest means possible.

17.Procedure for aircraft engaged in emergency assistance.

- 17.1 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.
- 17.2 Authorizations to enter in support of an Emergency Area are coordinated through the Aeronautical Authority on CTAF frequency 122.5 MHZ or that assigned for this purpose in accordance with the NOTAM issued for this purpose.
- 17.3 The start and termination of operations within an Emergency Area shall be carried out through CTAF frequency 122.5 MHZ.
- 17.4 Aircraft operating within an Emergency Area shall:
- 17.5 Before entering the Emergency Area, report on CTAF frequency 122.5 MHZ or the assigned frequency, their position and intentions, and determine the position and altitude of other traffic in the area.
- 17.6 Fly 360° orbits around the emergency point with right turns and at a distance not less than 1 NM.
- 17.7 Except for take-off or landing, remain at a height not less than 500 FT above the area.
- 17.8 Aircraft not involved in rescue, search and salvage and/or surveillance activities intending to overfly the emergency area shall do so with right turns and at a height not less than 800 FT, provided they have authorization from AFAC.

18.Flight planning.

- 18.1 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.
- 18.2 The validity of Flight Plans (FPL) is 1 hour 30 minutes from the ETD stated in the flight plan.
- 18.3 In order to maintain the validity of the submitted Flight Plan (FPL), any change thereto shall be notified for the knowledge of the Aeronautical Authority and ATS; if the flight plan was submitted to MMSM OSIV, the change shall be notified to the same on frequency 122.6 MHZ before the validity of the Flight Plan has expired.
- 18.4 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.

- 18.5 When requesting an extension of the Flight Plan, the corresponding meteorological and operational information for the new ETD shall be obtained.
- 18.6 When it is required to modify the route or destination during flight within the control zone of MMMX, clearance shall be requested on MMSM ENR or MMSM TWR frequency. Outside the MMSM CTR, such modification shall be notified to MMMX RADIO on frequency 126.875 MHZ.
- 18.7 The Flight Information Service Office (MMSM OSIV) shall be the channel for notification of the Filed Flight Plan on frequency 122.6 MHZ, with a minimum notice of 10 minutes prior to ETD, in compliance with the applicable regulations.

19.Description of the airport restricted area.

VERTEX	COORDINATES	
	LAT (N)	LONG (W)
L1	19 49 01	098 58 11
L2	19 51 03	098 55 41
Clockwise arc of 8 NM radius centered on MMSM ARP		
L3	19 48 39	098 53 29
L4	19 46 37	098 55 59
Clockwise arc of 5 NM radius centered on MMSM ARP		
L5	19 40 22	099 03 37
L6	19 38 19	099 06 07
Clockwise arc of 8 NM radius centered on MMSM ARP		
L7	19 40 44	099 08 18
L8	19 42 46	099 05 48
Clockwise arc of 5 NM radius centered on MMSM ARP		

20.VFR Routes Between Aerodromes.

Refer to sections ENR 3.5 and ENR 6.1-5-2.

ALTITUD DE TRANSICIÓN
Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES					
Communications					
TWR AUXILIAR	118.50	TWR	118.30	D-ATIS	127.70
MMMX TWR	118.55		118.25	MMMX FIS	126.87
	118.70		118.925	MMPC AFIS	122.90
	118.15	MMMX APP	119.25	SMC	121.80
MPMP TWR	118.20	APP	119.00	OSIV/ARO	122.60
MMTO TWR	118.00		128.8	CTAF	122.5

MMSM AD ELEV 7362 FT

