

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -.
NOMBRE DEL AERÓDROMO

MMTP - TAPACHULA
AEROPUERTO INTERNACIONAL

MMTP AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD:	144739.6641 N 0922211.8888 W al centro de la pista
2	Dirección y distancia desde la ciudad:	20 KM al SW de la Ciudad de Tapachula
3	Elevación/temperatura de referencia:	29 M (95 FT) / 32° C
4	Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV:	NIL
5	Variación magnética/Cambio anual:	2° E
6	Administración: Dirección: Teléfono: Fax: Telex:	Aeropuerto de Tapachula, S. A. De C. V. Carretera Puerto Madero, KM 18.5 C. P. 30830 Tapachula, Chis. (962) 626 4189 (962) 626 2291
7	Tipo de tránsito permitido:	VFR / IFR
8	Observaciones:	NIL

MMTP AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	AD:	1230/0030
2	Aduanas e inmigración:	1230/0030
3	Dependencias de Sanidad:	1230/0030
4	Oficina de notificación AIS:	1230/0030
5	Oficina de notificación ATS (ARO):	1230/0030
6	Oficina de notificación MET:	1230/0030
7	ATS:	1230/0030
8	Abastecimiento de combustible:	1230/0030
9	Servicios de escala:	1230/0030
10	Seguridad:	H24
11	Descongelamiento:	NIL
12	Observaciones:	Las extensiones de servicios fuera del horario de operación ordinario, serán autorizadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos Artículo 91.

MMTP AD 2.4 – SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones de manipulación de la carga:	NIL
2	Tipos de combustible/lubricante:	GASAVION 100LL / TURBOSINA JET A Aceite 100 con aditivo y 100/120 sin aditivo
3	Instalaciones/capacidad de abastecimiento:	Planta de combustibles de ASA TURBOSINA JET A: 320,000 L. GASAVION 100LL: 100,000 L.
4	Instalaciones de descongelamiento:	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes:	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes:	NIL
7	Observaciones:	NIL

MMTP AD 2.5 – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles:	Disponible en la ciudad
2	Restaurantes:	En edificio terminal
3	Transporte:	Taxis y arrendadoras de autos
4	Instalaciones y servicios médicos:	Clínicas y servicios médicos en la ciudad
5	Oficinas Bancarias y de correos:	Cajero automático ATM
6	Oficina de turismo:	Disponible
7	Observaciones:	NIL

MMTP AD 2.6 – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría del AD para la extinción de incendios:	6
2	Equipo de salvamento:	De acuerdo a Norma
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas:	NIL
4	Observaciones:	El retiro de aeronaves se realiza con equipo rentado

MMTP AD 2.7 - DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACIÓN DEL AÑO- REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

1	Tipos de equipo de limpieza:	Tractor de chapeo y barredora mecánica
2	Prioridades de limpieza:	Franjas de pista y área de movimiento
3	Observaciones:	Disponible todo el año

MMTP AD 2.8 - DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO		
1	Superficie y resistencia de la plataforma:	COMERCIAL: CONC / PCN/ 57 R/B/W/T AVIACION GENERAL: PCN / Asfalto / 68 F/C/X/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje	Rodaje A: 23 M / Asfalto / 62 F/A/X/T Rodaje B: 23 M / Asfalto / 65 F/B/X/T Rodaje C: 15 M / Asfalto / 62 F/A/X/T
3	Emplazamiento y elevación ACL:	NIL
4	Puntos de verificación VOR/INS:	NIL
5	Observaciones:	NIL

MMTP AD 2.9 - SISTEMA DE GUIA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES		
1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves	Tableros con indicadores de guía en las entradas a las pistas: Aproximaciones a los puntos de espera y en las intersecciones
2	Señales y LGT de RWY y TWY:	Señalamiento horizontal en toma de contacto y eje de pista y eje de rodajes. Luces de borde de rodaje y borde de pista, umbral y extremo.
3	Barras de parada:	NIL
4	Observaciones:	El señalamiento es con pintura y elementos reflejantes

MMTP AD 2.10 - OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO						
En Área de la Trayectoria de Despegue 1.2%						
ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i>	Tipo de OBST <i>OBST type</i>	Posición del OBST <i>OBST position</i>		Altitud (M)	Señales / tipo, color Markings / Type, color	Observaciones Remarks
a	b	c		d	e	f
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 05						
MMTPA2004	Conjunto de Árboles	144808.73497N	0922121.44331W	53.50	NIL	NIL
MMTPA2005	Conjunto de Árboles	144809.17058 N	0922116.66091W	57.50	NIL	NIL
Plano de Obstáculos de Aeródromo -Tipo A (Limitaciones de Utilización) RWY 23						
MMTPA1006	Conjunto de Árboles	144700.87" N	0922308.12W	46.50	NIL	NIL

En Superficies Limitadoras de Obstáculos / In Obstacle Limitation Surfaces						
ID del OBST/designación <i>OBST ID / Designation</i>	Tipo de OBST <i>OBST type</i>	Posición del OBST <i>OBST position</i>		Altitud (M)	Señales / tipo, color Markings / Type, color	Observaciones Remarks
a	b	c		d	e	f
MMTPB1001	Antena	144711.20796N	0922158.18937W	78.50	NIL	NIL
MMTPB1002	Antena	144711.03079N	0922158.62442W	80.50	NIL	NIL
MMTPB1003	Árbol	144815.80004N	0922105.72608W	56.50	NIL	NIL
MMTPB1004	Árbol	144821.45051N	0922100.99541W	61.50	NIL	NIL
MMTPB1005	Poste	144748.60413N	0922153.96336W	34.50	NIL	NIL
MMTPB1007	Conjunto de árboles	144753.21053N	0922140.62028W	49.50	NIL	NIL
MMTPB1009	Conjunto de árboles	144755.83236N	0922136.02422W	47.50	NIL	NIL
MMTPB1010	Conjunto de árboles	144757.7837N	0922134.32632W	45.00	NIL	NIL
MMTPB1012	Conjunto de árboles	14489.17058N	0922116.66091W	57.50	NIL	NIL
MMTPB1013	Conjunto de árboles	14488.73496N	0922121.44331W	53.50	NIL	NIL
MMTPB1022	Poste	144727.04856N	0922235.41147W	29.50	NIL	NIL
MMTPB1023	Antena	144910.2145N	0922023.61199W	82.50	NIL	NIL
MMTPB1024	Conjunto de árboles	144720.19475N	0922252.26542W	38.50	NIL	NIL
MMTPB1030	Conjunto de árboles	144659.40N	0922303.88W	43.00	NIL	NIL
MMTPB1031	Conjunto de árboles	144658.80N	0922302.99W	46.50	NIL	NIL
MMTPB1034	Antena	144628.53617N	0922212.46395W	70.00	NIL	NIL
MMTPB1037	Conjunto de árboles	144743.96558N	0922214.28419W	45.50	NIL	NIL
MMTPB1038	Antena	144728.71622N	0922204.75269W	70.50	NIL	NIL
MMTPB1039	Antena	144833.00565N	0922042.40472W	68.00	NIL	NIL

MMTP AD 2.11 – INFORMACION METEOROLÓGICA SUMINISTRADA		
1	Oficina MET asociada:	TWR
2	Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario:	1230/0030
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:	NIL
6	Documentación de vuelo: Idioma(s) utilizado(s):	NIL
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta:	NIL
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información:	NIL
9	Dependencias ATS que reciben información:	TWR
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.):	CAPMA (Centro de Análisis y Pronósticos Meteorológicos Aeronáuticos) H24 Ciudad de México, Tel: (55) 5802 8525 y 5802 8520

MMTP AD 2.12 – CARACTERÍSTICAS FISICAS DE LAS PISTAS					
Designadores NR RWY	BRG GEO y MAG	Dimensiones de RWY (M)	Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY	Coordenadas THR RWY y coordenadas THR de ondulación geoidal	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión
1	2	3	4	5	6
05	055.67 GEO 053.67 MAG	2000 x 45	PCN 62 F/A/X/T	144721.25N 0922239.59W	THR 22 M 72.18 FT
23	235.68 GEO 233.68 MAG	2000 x 45	PCN 62 F/A/X/T	144758.06N 0922144.18W	THR 29 M 95.14 FT
Pendiente de RWY-SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
0.3484%	NIL	NIL	2120 x 150 M	NIL	NIL

MMTP AD 2.13 – DISTANCIAS DECLARADAS					
Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
05	2000	2000	2000	2000	NIL
23	2000	2000	2000	2000	

MMTP 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
05	NIL	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2000 M 60 M Blanca LIH	Roja	NIL	NIL
23	NIL	Verde	PAPI 3.0° IZQ	NIL	NIL	2000 M 60 M Blanca LIH	Roja	NIL	NIL

MMTP AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA		
1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN:	Sobre torre de control, giratorio, luces blanca y verde, 24 destellos por minuto, velocidad de giro 12 RPM
2	Emplazamiento WDI y LGT:	1 cerca del VOR iluminado 1 cerca de THR 23 iluminado
3	Luces de borde y eje de TWY:	Luces de borde azules / No disponible en eje de rodajes
4	Fuente auxiliar de energía Tiempo de conmutación:	Fuente de energía auxiliar disponible Inmediata
5	Observaciones:	Ninguna

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

MMTP AD 2.17 – ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO		
1	Designación y límites laterales:	CTR Tapachula, 14 51 56 N 092 19 29 W, 14 55 51 N 092 16 46 W, Arco horario de 10 NM con centro en 14 47 32 N 092 22 33 W, 14 49 27 N 092 12 25 W, 14 48 33 N 092 17 07 W, Arco horario de 5 NM con centro en 14 47 40 N 092 22 12 W, 14 43 23 N 092 24 54 W, 14 41 23 N 092 26 03 W, Arco horario de 7 NM con centro en 14 47 32 N 092 22 33 W, 14 46 33 N 092 29 42 W, 14 46 53 N 092 27 18 W, Arco horario de 5 NM con centro en 14 47 40 N 092 22 12 W, 14 51 56 N 092 19 29 W.
2	Límites verticales:	GND / 3500 FT AMSL
3	Clasificación del espacio aéreo:	D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s):	Torre Tapachula Español / Ingles
5	Altitud de transición:	18500 FT AMSL
6	Observaciones:	NIL

MMTP AD 2.18 – INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICOS DE TRÁNSITO AÉREO				
Designación del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
TWR/ADA	Tapachula Torre	118.85 MHZ	1230/0030	NIL
ATIS	Información Tapachula	127.8 MHZ	1230/0030	NIL

MMTP AD 2.19 - RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE						
Tipo de ayuda, CAT de ILS/MLS (Para VOR/ILS/MLS, se indica VAR)	ID	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora	Elevación de la antena transmisora del DME	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME 2° E	TAP	115.3	H24	144731.88N 0922232.56W	NIL	50W

TWR / ADA	118.85
VOR/DME	115.3
ATIS	127.8
AFTN - MMTP	

CARACTERISTICAS DE PISTA /
RWY CHARACTERISTICS

RWY	DIRECCION / DIRECTION	THR	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
05	053.67°	14°47'21.25" N 092°22'39.59" W	62/F/A/X/T	ASFALTO / ASPHALT
23	233.68°	14°47'58.06" N 092°21'44.18" W		

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

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	62/F/A/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		65/F/B/X/T	
C	15M	62/F/A/X/T	

TAPACHULA
VOR/DME 115.3
TAP
144732 N 0922233 W



ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

EDIFICIO DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION BUILDING

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
57/R/B/W/T
CONCRETO/CONCRETE

PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL /
GENERAL AVIATION APRON
68/F/C/X/T
ASFALTO /ASPHALT

CREI

TWR

EDIFICIO DE AVIACION GENERAL /
GENERAL AVIATION BUILDING

COMBUSTIBLE /
FUEL

ESCALA / SCALE : 1 : 10000

0 62.5 125 250 375 M

TWR / ADA	118.85
VOR/DME	115.3
ATIS	127.8
AFTN - MMTP	

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:

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

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

PRECAUCION: CRUCE DE AVES POR
LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS

CAUTION: FLOCKS EVENTUALLY
CROSSING RUNWAY TRACKS

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES/
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART
ELEV AD 29 M

TWR / ADA 118.85
ATIS 127.8

TAPACHULA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

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

TWY	ANCHO / WIDTH	RESISTENCIA / STRENGTH	TIPO / TYPE
A	23 M	62/F/A/X/T	ASFALTO / ASPHALT
B		65/F/B/X/T	
C	15M	62/F/A/X/T	

PLATAFORMA DE AVIACION COMERCIAL /
COMMERCIAL AVIATION APRON
57/R/B/W/T
CONCRETO/CONCRETE

PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL /
GENERAL AVIATION APRON
68/F/C/X/T
ASFALTO /ASPHALT

LIMITE DE SERVICIOS ATC /
ATC SERVICES LIMIT

TWY "A"

TWY "C"

TWY "B"

TWR

CREI

TERMINAL

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC

ESCALA / SCALE : 1 : 2000

0 20 40 60 M

CAMBIO: FREQ ATIS

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

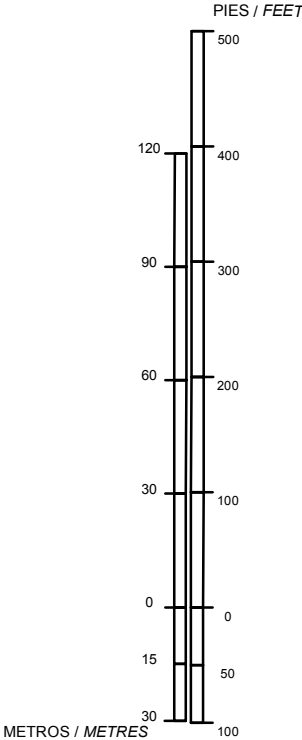
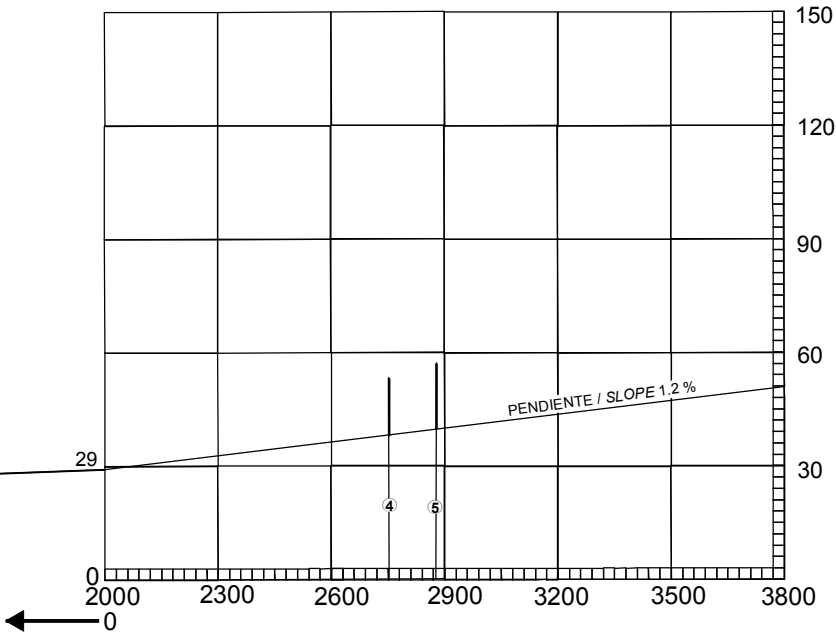
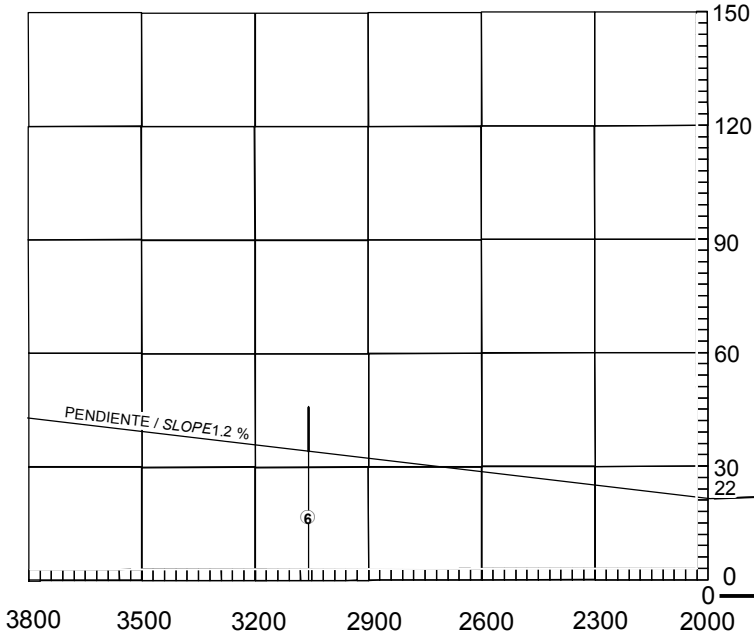
	PSN	LAT (N)	LONG (W)	ELEVACION (M)
1	P01A	14° 47' 28.48"	092° 22' 07.33"	25
	P01B	14° 47' 29.07"	092° 22' 07.74"	25
	P01C	14° 47' 30.21"	092° 22' 08.55"	25
2	P02A	14° 47' 27.73"	092° 22' 08.45"	25
	P02B	14° 47' 28.32"	092° 22' 08.86"	25
	P02C	14° 47' 29.47"	092° 22' 09.67"	25
3	P03A	14° 47' 26.99"	092° 22' 09.57"	24.5
	P03B	14° 47' 27.58"	092° 22' 09.98"	25
	P03C	14° 47' 28.72"	092° 22' 10.78"	25
4	P04A	14° 47' 26.24"	092° 22' 10.69"	24.5
	P04B	14° 47' 26.84"	092° 22' 11.10"	24.5
	P04C	14° 47' 27.98"	092° 22' 11.90"	25

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

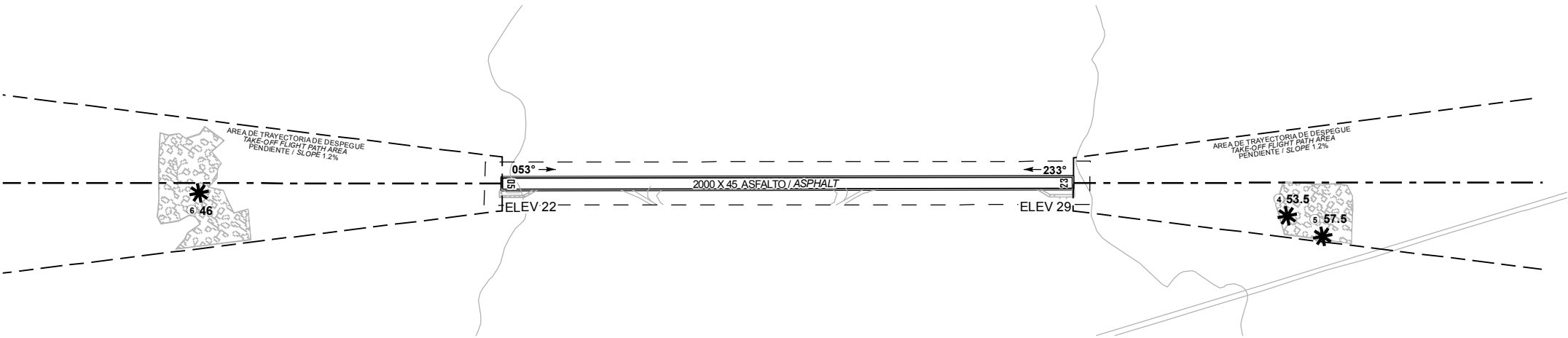
VAR 2° E

RWY 05 / 23

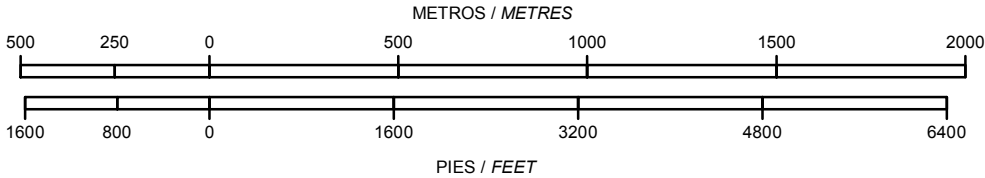
DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES				
RWY 05				RWY 23
2000	TORA	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE TAKE-OFF RUN AVAILABLE		2000
2000	TODA	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE		2000
2000	ASDA	DISTANCIA DE ACELERACION PARADA DISPONIBLE ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE		2000
2000	LDA	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE LANDING DISTANCE AVAILABLE		2000



ESCALA VERTICAL / VERTICAL SCALE: 1 : 2000



Escala Horizontal / Horizontal Scale 1 : 20,000

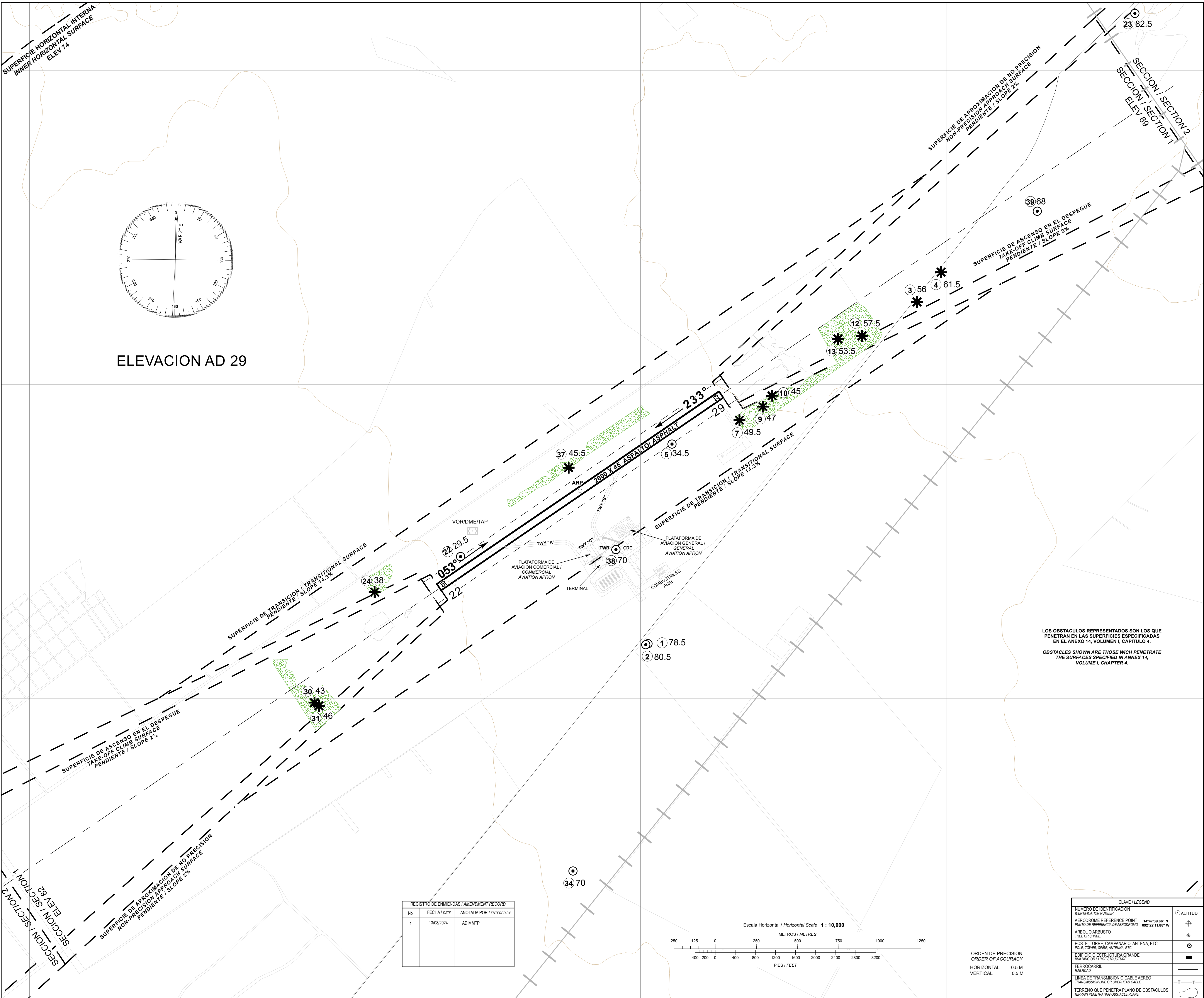


REGISTRO DE ENMIENDAS / AMENDMENT RECORD		
No.	FECHA / DATE	ANOTADA POR / ENTERED BY
1	13/08/2024	AD MMTP

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

ORDEN DE PRECISION
ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 0.5 M
VERTICAL 1.0 M

CAMBIO: OBSTACULOS



**REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA
MMTP ADA Y MMTP CTR**

El presente procedimiento deberá ser observado obligatoriamente por cualquier aeronave de ala fija y rotativa con plan de vuelo VFR que opere dentro MMTP CTR Tapachula, excepto que se encuentre en situación de emergencia que la obligue a apartarse de él

1. Espacio aéreo

- 1.1 Área de Asesoramiento Tapachula (MMTP ADA). - Clase F
- 1.2 Zona de control de Aeródromo Tapachula (MMTP CTR). - Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto

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

3. Mínimos meteorológicos:

- 3.1 En vuelo:
 - 3.1.1 Distancia de las nubes:
 - a) 1600 M (1 SM) horizontalmente
 - b) 305 M (1000 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 (1500 FT)
 - 3.2.2 Visibilidad: 5 KM (3 SM)
- 3.3 Los vuelos de helicóptero 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 DE CLASIFICACIÓN y TABLA 1 Clasificación del Espacio ATS CLASE “F” Y CLASE “D”.
- 4.2 Se provee separación de Aeródromo.

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 MMTP VAC-6.
- 6.2 Se requiere autorización previa de MMTP ADA para volar en la zona de tránsito del aeródromo señalado en la Carta de Aproximación 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 MMTP ADA 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 MMTP.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDOS) que operen dentro de las 25 NM del MMTP ARP, 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 y prohibidas 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 de Aeródromo (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 el aeropuerto, 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 MMTP 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 25 NM que comprenden la MMTP ADA, respetando las altitudes máximas visuales especificadas para cada sector.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino el aeropuerto de Tapachula o los aeródromos dentro de MMTP CTR ingresar vía la ruta visual CIUDAD HIDALGO – TUXTLA CHICO – HUEHUETÁN notificando posición y altitud en la frecuencia de MMTP TWR en 118.85 MHZ, los vuelos que requieran penetrar la MMTP CTR manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta de Aproximación Visual, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia 118.85 MHZ MMTP TWR, a menos que MMTP TWR le autorice una ruta diferente cuando lo considere una ventaja operacional y el tráfico lo permita
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar la MMTP ADA manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de TWR MMTP 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 MMTP CTR, deberán establecer contacto con MMTP TWR en 118.85 MHZ y solicitar autorización, en caso de no recibirla mantener espera visual sobre los puntos BARRA SAN SIMÓN, EL SACRIFICIO o AGROMOD.
- 8.5
- Las tripulaciones de vuelo de todas las aeronaves que operen en el aeropuerto MMTP deberán sintonizar la frecuencia MMTP TWR/ADA en 118.85 MHZ para recabar la información y condiciones meteorológicas del aeropuerto.
- 8.6
- A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeropuerto, tales como toques y despegues, el vuelo local de aeronaves de esa naturaleza se efectuará fuera de un radio de 5NM del MMTP ARP, **a menos que cuenten con la autorización expresa de MMTP TWR.**
- 8.7
- Para realizar vuelos locales, de practica o de prueba, el Concesionario Permisionario u Operador Aéreo según sea el caso, presentara Plan de Vuelo, debiendo notificar el inicio y el término de la operación final a los ATS correspondientes, así mismo evitaran volar y/o cruzar las rutas visuales publicadas, a menos que cuenten con la autorización expresa de MMTP TWR.
- 8.8
- Los helicópteros de llegada o salida evitarán sobrevolar las plataformas de aviación comercial y general, así como instalaciones, depósitos de combustible, etc. El despegue o aterrizaje se realizará utilizando el sentido de la pista en uso o algún rodaje designado por MMTP TWR.
- 8.9
- Es responsabilidad del piloto verificar el establecimiento de áreas prohibidas temporales, los NOTAM vigentes al momento del vuelo y toda la información relativa al mismo. Así como de verificar las condiciones reportadas y pronosticadas para la ruta de vuelo propuesta.

9. Transpondedor

- 9.1
- Todas las aeronaves de ala fija deberán contar con equipo transpondedor en Modo 3 A/C o Modo S a bordo y activar en 1200 debajo de 14000 FT y 1400 arriba de 14000 FT inclusive, o el asignado por el ATC.
- 9.2
- Los helicópteros deberán contar con equipo Transpondedor en Modo 3 A/C o Modo S a bordo y activar en 1500 o el asignado por el ATC.

10.Comunicaciones

- 10.1
- Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMTP ADA a/o por debajo de las altitudes máximas VFR publicadas en la Carta de Aproximación Visual MMTP-VAC-6, deberán mantener comunicación con MMTP TWR, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2
- Los vuelos con destino a MMTP o algún aeródromo dentro de la MMTP ADA, notificarán su posición e intenciones antes de penetrar la MMTP CTR.
- 10.3
- Las aeronaves en vuelo que operen sin radiocomunicación en las inmediaciones de MMTP, pero que no vayan a aterrizar en este aeropuerto, deberán circunnavegar el aeropuerto afuera de 20 NM del ARP MMTP y activar el Transpondedor con el código 7600 (RCF).

11.Puntos de Notificación VFR

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMTP	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
			LATITUD (N)	LONGITUD (W)
AGROMOD	097°	8.2	14 46 21	092 13 49
BARRA DE SAN JOSE	296°	16.7	14 55 17	092 37 33
BARRA DE SAN SIMON	271°	8.2	14 48 00	092 30 37
BÁSCULA CIASA	152°	0.9	14 46 50	092 21 47
CIUDAD HIDALGO	115°	14.5	14 40 47	092 09 01
EL GANCHO	151°	15.1	14 33 58	092 15 31
HUEHUETAN	351°	13.0	15 00 38	092 24 06
HUIXTLA	346°	21.0	15 08 13	092 26 56

DENOMINACIÓN	AZIMUT ARP/MMTP	DISTANCIA (NM)	COORDENADAS	
PUERTO CHIAPAS	201°	6.6	14 41 34	092 24 55
SACRIFICIO	052°	10.1	14 53 35	092 13 45
SAN CRISTÓBAL	321°	0.8	14 48 17	092 22 41
TUXTLA CHICO	051°	14.6	14 56 26	092 10 07

12.Rutas VFR de Llegada/Salida.

12.1 Para indicar Llegadas a MMTP:

- 12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMTP TWR en la frecuencia 118.85 MHZ, antes de penetrar la MMTP CTR.
- 12.1.2 MMTP TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el aeródromo por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas o mantener visual sobre algunos de los puntos de reporte de referencia visual establecidos en MMTP-VAC-6, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita.
- 12.1.3 Aeronaves en vuelo local de adiestramiento, deberán notificar su posición e intenciones a TWR/ADA MMTP en la frecuencia 118.85 MHZ, a más tardar a 5 NM antes del ARP MMTP, en caso de no recibir respuesta mantendrá fuera de las 5 NM, en caso de falla de comunicación procederá de acuerdo a procedimientos NORDO.

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

- 12.2.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.2.2 Establecer comunicación con MMTP TWR 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 Mantenerse dentro de la MMTP CTR a o por debajo de 1500 FT AMSL.
- 12.2.4 Antes del último aterrizaje notificar a MMTP TWR el término del vuelo.

12.3 . Salidas de MMTP con plan de vuelo de ruta o local (fuera de la CTR):

- 12.3.1 Llenar plan de vuelo acorde al procedimiento establecido.
- 12.3.2 Establecer comunicación con MMTP TWR para identificación. MMTP TWR indicara a las aeronaves antes del despegue el procedimiento a seguir y punto de referencia a reportar.
- 12.3.3 Al abandonar la frecuencia de MMTP TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha en la frecuencia de MMTP TWR, hasta encontrarse a 30 NM del aeropuerto o al alcance de sus comunicaciones.

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 la pista en uso.

12.4.3 Los helicópteros que operen dentro de la MMTP CTR deberán:

- a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMTP TWR.
- 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 HUIXTLA, etc.
- 13.2 Rutas bidireccionales ALA FIJA y ROTATIVA

IDENTIFICADOR	RUTA
BARRA SAN JOSE	BARRA SAN JOSE – BARRA SAN SIMÓN
CD HIDALGO	CD HIDALGO – AGROMOD – EL SACRIFICIO
EL GANCHO	EL GANCHO – PUERTO CHIAPAS
HUIXTLA	HUIXTLA – HUEHUETAN – EL SACRIFICIO
TUXTLA CHICO	TUXTLA CHICO – EL SACRIFICIO

14.Operación en el Aeropuerto Internacional de Tapachula (MMTP).

- 14.1 MMTP TWR proporciona el servicio de control de aeródromo a todas las aeronaves que se encuentren dentro del circuito de tránsito de aeródromo y con base en las condiciones de tránsito conocidas u observadas.
- 14.2 Circuitos de tránsito:
- 14.2.1 Todas las aeronaves evitarán los circuitos de tránsito, a menos que cuenten con autorización de MMTP TWR para integrarse a ellos y efectuando las piernas conforme a lo siguiente:
- a) RWY 05: Circuito de tránsito por la izquierda/derecha.
 - b) RWY 23: Circuito de tránsito por la derecha/izquierda.

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

- 15.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto MMTP y su destino sea el mismo, deberá cumplir con lo indicado en la sección ENR 1.1-14 numeral 3.5 de la AIP DE MÉXICO.
- 15.2 Ninguna aeronave de salida despegará hasta que cuenten con equipo de radiocomunicación adecuada y funcional.
- 15.3 Ala fija
- 15.3.1 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600:
- 15.3.2 La aproximación y el aterrizaje, solo será posible en la pista 05/23 acorde al punto 14.2 del presente procedimiento a menos que la aeronave haya recibido instrucciones para esperar otro sentido.
- 15.3.3 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista.
- 15.3.4 Reportar su llegada a la Comandancia (AFAC) por el medio más expedito posible.
- 15.4 Ala rotativa.
- 15.4.1 Observar y evitar el tránsito de aeródromo incluyendo las rutas y circuitos publicados.
- 15.4.2 Activar código Transpondedor para falla de comunicación (RCF) en 7600.
- 15.4.3 Tratará de establecer comunicación vía telefonía celular con la torre de control al teléfono 962-626-30-57, de no ser posible:
- 15.4.4 Los helicópteros de llegada volarán fuera de las rutas establecidas hacia los puntos de reporte visual SAN CRISTÓBAL y BÁSCULA CIASA y efectuarán un vuelo circular sobre el mismo, en espera de señales de luces de MMTP TWR.
- 15.4.5 Apagar y encender las luces de navegación y posición alternadamente.
- 15.4.6 Reportar su llegada a la Comandancia (AFAC) por el medio más expedito posible.

16.Procedimientos 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 122.5 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 122.5 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 122.5 MHZ o la asignada, su posición e intenciones y determinar la posición y altura de otros tránsitos en el área.
 - 16.4.2 Volarán en círculos de 360° alrededor del punto de emergencia con virajes a la derecha y a una distancia no menor de 1 NM.
 - 16.4.3 Excepto para despegar o aterrizar, se mantendrán a una altura no menor de 500 FT sobre el área.
- 16.5 Las aeronaves que no estén relacionados con la actividad de rescate, búsqueda y salvamento, y/o vigilancia y pretendan sobrevolar el área de la emergencia, deberán hacerlo con virajes por la derecha y a una altura no menor de 800 FT, siempre y cuando tengan autorización de la AFAC.

17.Planeación de los Vuelos.

- 17.1 Todo Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo que opere o pretenda operar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar para su aprobación ante la Autoridad Aeronáutica previo al vuelo, un plan de vuelo de la forma y contenido expresados en la AIP de México y la normatividad vigente.
- 17.2 La vigencia de los Planes de Vuelo FPL es de 1:30 horas, a partir del ETD consignado en el plan de vuelo.
- 17.3 Para mantener vigente el Plan de Vuelo presentado FPL, se deberá notificar cualquier cambio al mismo para conocimiento de la Autoridad Aeronáutica y los ATS, si el plan de vuelo fue presentado a la MMTP OSIV, el cambio deberá notificarse a la misma en la oficina de 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 durante el vuelo dentro de la CTR, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMTP TWR. Fuera de la CTR de MMTP deberá notificar dicha modificación en la frecuencia ATS en la que se encuentre siendo controlado.

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL
VISUAL APPROACH CHART

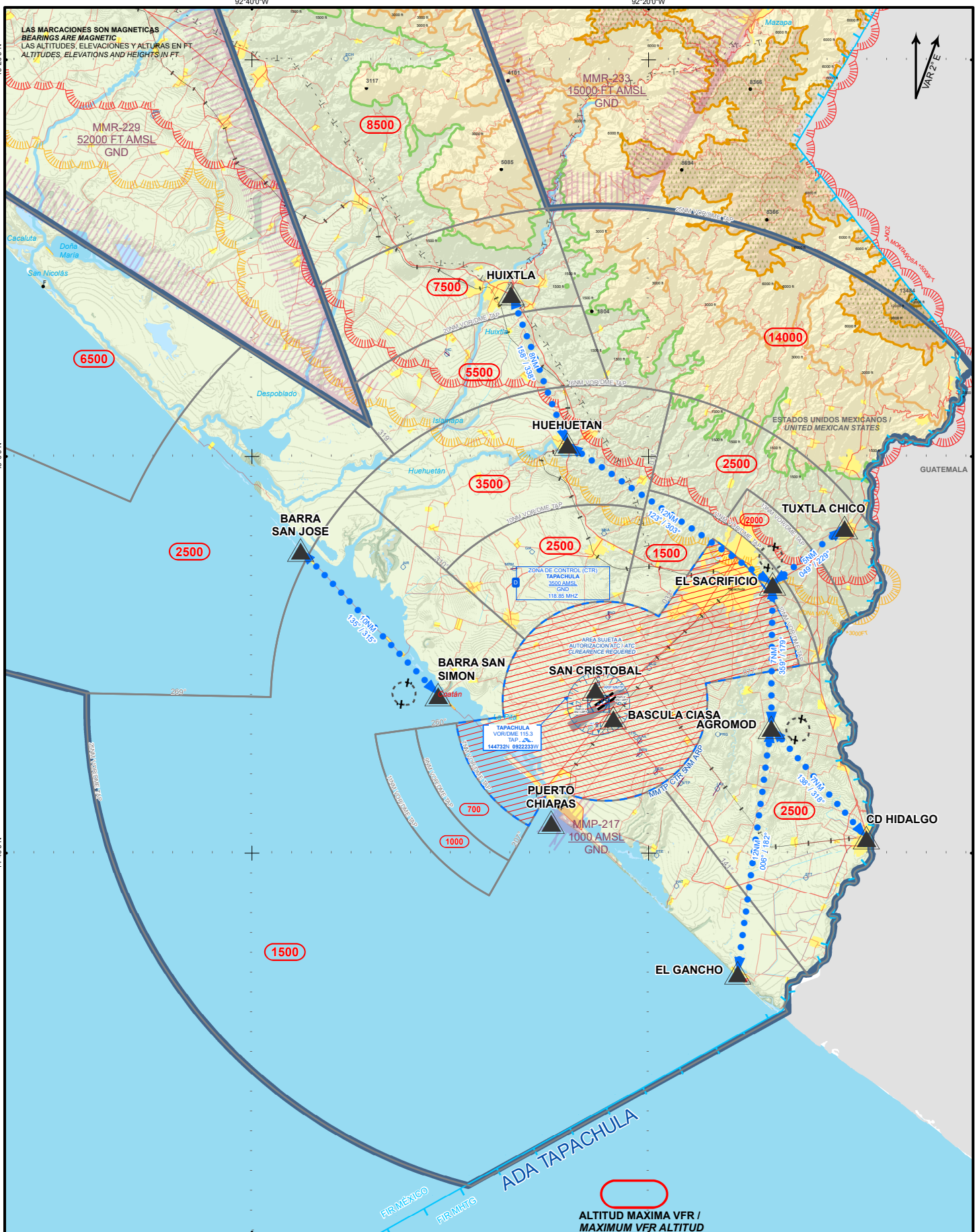
ALTITUD DE TRANSICION
Transition Altitude
18500FT

COMUNICACIONES
Communications
TWR/ADA 118.85
ATIS 127.80

TAPACHULA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT

AD ELEV 95 FT

CAMBIO/CHG : FRECUENCIA ATIS / ATIS FREQ.

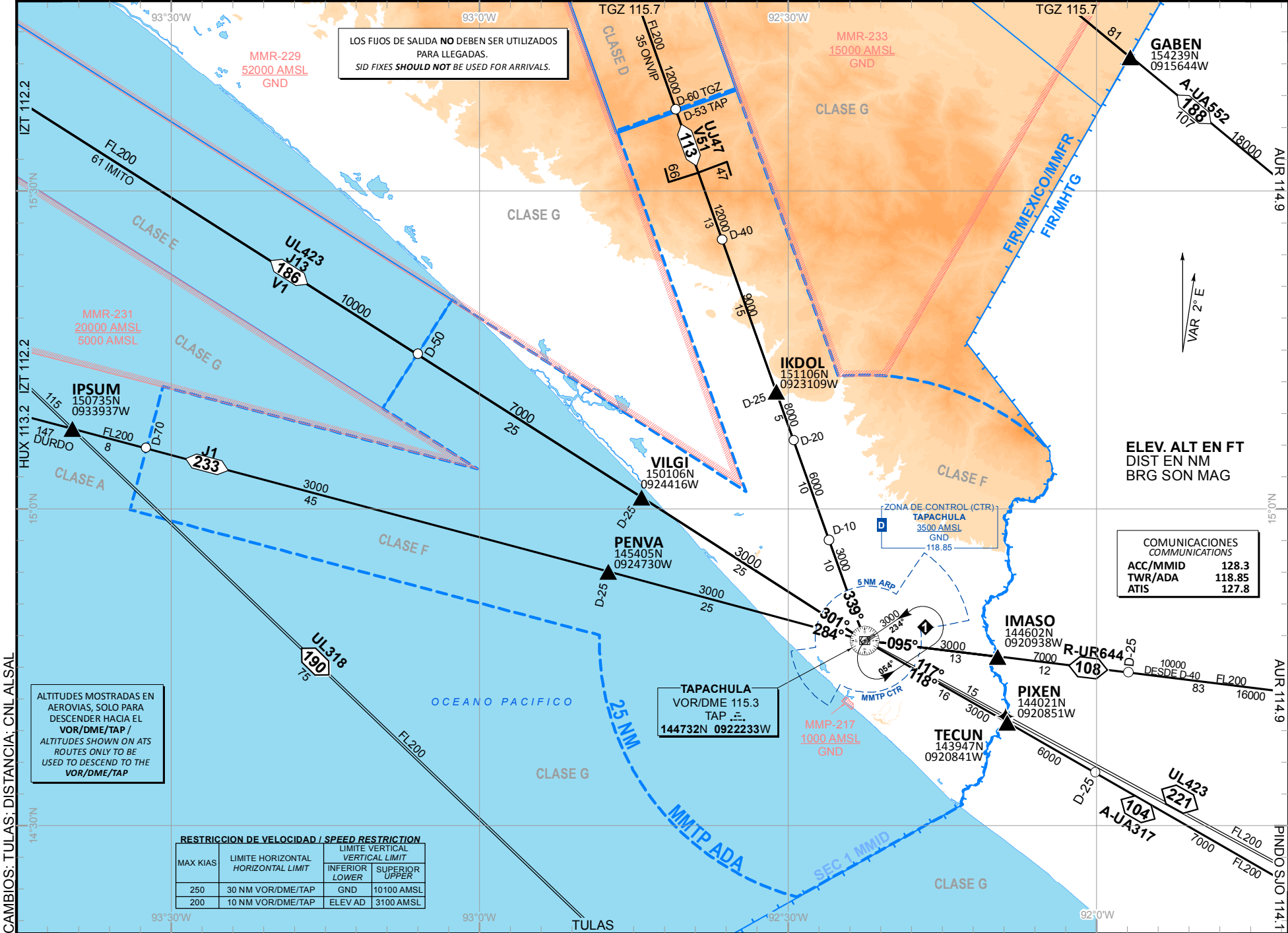


CARTA DE ASESORAMIENTO / ADVISORY AREA CHART
TAPACHULA

ELEV AD 95 FT



ESCALA/ SCALE 1:900000



TWR/ADA 118.85
ATIS 127.8

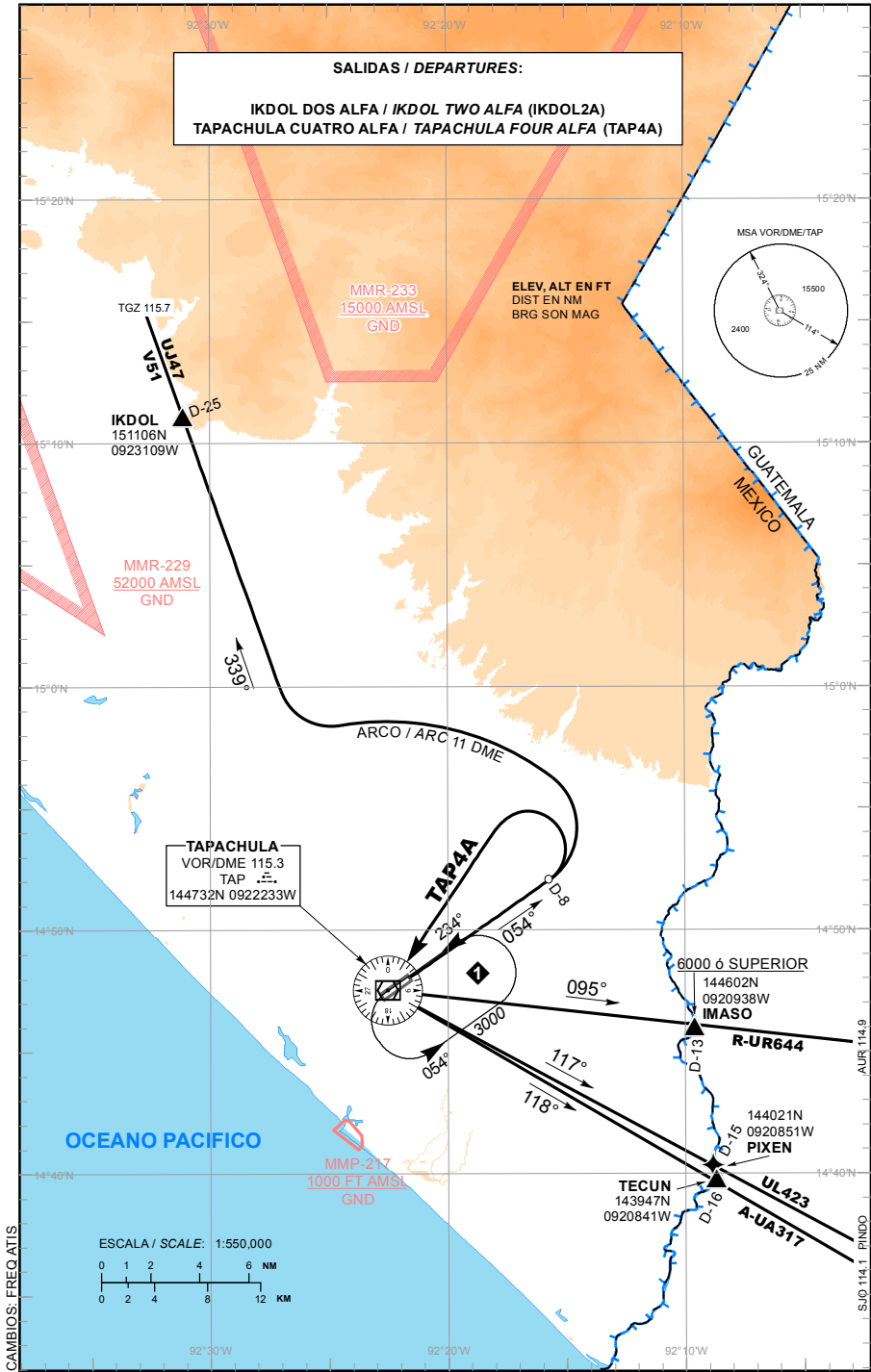
ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

TAPACHULA

AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

RWY 05

TA: 18500 FT



SALIDAS PISTA 05:**SALIDAS: IKDOL DOS ALFA (IKDOL2A)**

ASCIENDA POR **RADIAL 054°** HASTA **D-8**, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 11 DME** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL 339°** DEL **VOR/DME/TAP** HACIA EL FIJO **IKDOL** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

LA SALIDA **IKDOL DOS ALFA** REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **240 FT/NM** HASTA ALCANZAR **12000 FT**

DEPARTURES RWY 05:**DEPARTURES: IKDOL TWO ALFA (IKDOL2A)**

CLIMB VIA **TAP R-054°** TO **D-8 TAP**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **TAP 11 DME ARC** TO INTERCEPT **R-339°** FROM **VOR/DME/TAP** TO **IKDOL** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

THE SID **IKDOL TWO ALFA** REQUIRES MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **240 FT/NM** UNTIL CROSSING **12000 FT**

REGIMEN DE ASCENSO/ CLIMB REGIME***PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT**

*PDG VEL (GS) KTS	80	100	120	140	160	180	200
3.94% (FT/MIN)	320	400	480	560	640	720	800

SALIDA: TAPACHULA CUATRO ALFA (TAP4A)

ASCIENDA POR **RADIAL 054°** HASTA **D-8 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 1600 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **11 NM** HACIA EL **VOR/DME/TAP** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: TAPACHULA FOUR ALFA (TAP4A)

CLIMB VIA **TAP R-054°** TO **D-8 TAP (OR 1600 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **11 NM** TO **VOR/DME/TAP** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

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

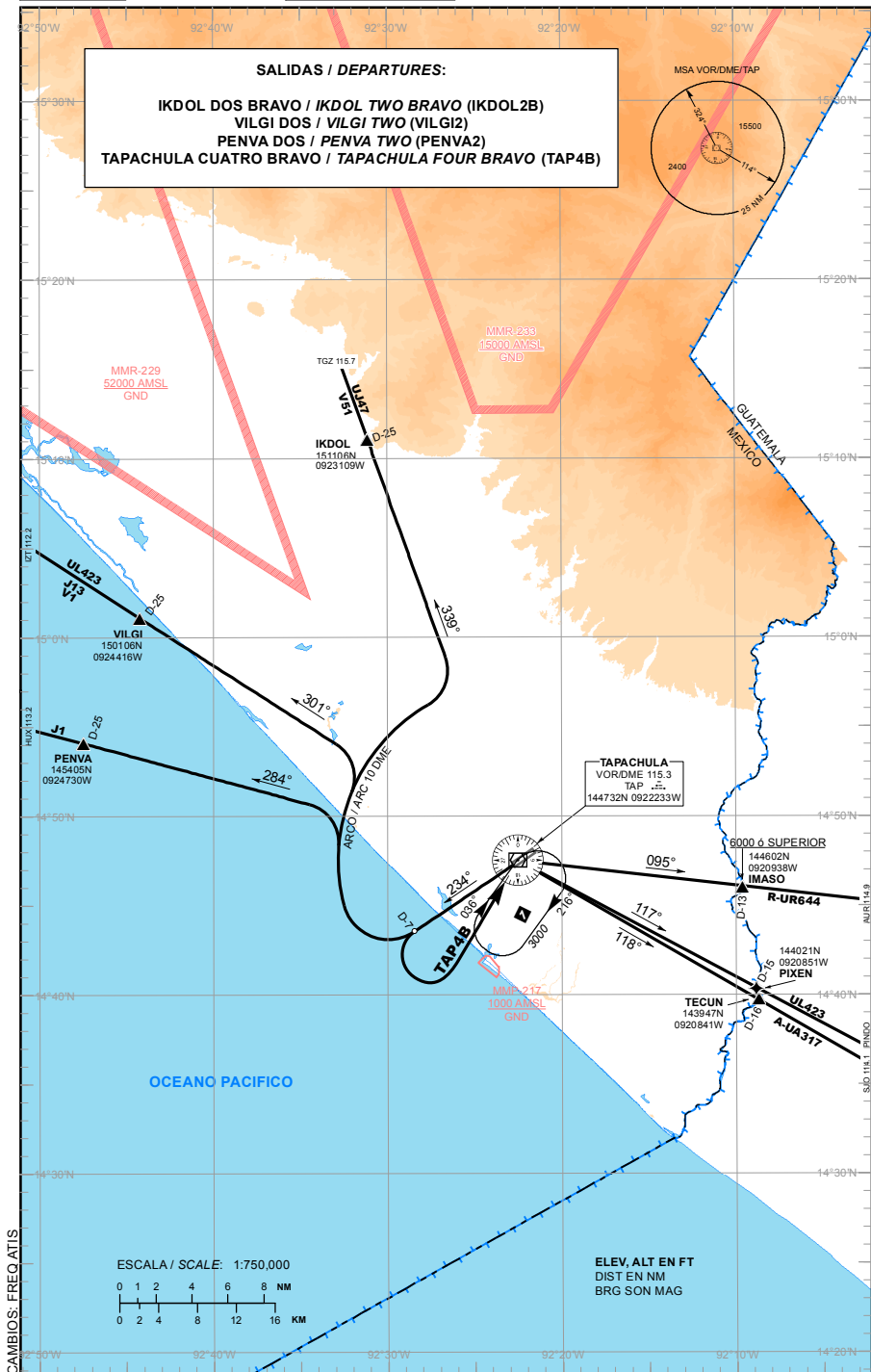
A/TO	AUR	R-644	UR-644	8000
A/TO	PIXEN		UL-423	7000
A/TO	SJO	A-317	UA-317	7000
A/TO	HUX		J-1	2000
A/TO	IZT	V-1	J-13, UL-423	2000
A/TO	TGZ	V-51	UJ-47	4400

TA: 18500 FT

ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

RWY 23



16-ABR-2026 AMDT AIRAC 04/26

SICT - AFAC - SENEAM

MMTP-SID-2

SALIDAS PISTA 23:

SALIDAS: IKDOL DOS BRAVO (IKDOL2B)
 VILGI DOS (VILGI2)
 PENVA DOS (PENVA2)

ASCIENDA POR **RADIAL 234°** HASTA **D-7**, EFECTUE VIRAJE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **ARCO 10 DME** HASTA INTERCEPTAR EL **RADIAL** CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/TAP** HACIA LOS FIJOS RESPECTIVOS **IKDOL**, **VILGI** O **PENVA** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

LA SALIDA **IKDOL DOS BRAVO** REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE **220 FT/NM** HASTA ALCANZAR **12000 FT**

DEPARTURES RWY 23:

DEPARTURES: IKDOL TWO BRAVO (IKDOL2B)
 VILGI TWO (VILGI2)
 PENVA TWO (PENVA2)

CLIMB VIA **TAP R-234°** TO **D-7 TAP**, THEN TURN **RIGHT** AND PROCEED ON THE **TAP 10 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/TAP** TO **IKDOL**, **VILGI** OR **PENVA** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

THE SID **IKDOL TWO BRAVO** REQUIRE MINIMUM CLIMB GRADIENT OF **220 FT/NM** UNTIL CROSSING **12000 FT**

REGIMEN DE ASCENSO/ CLIMB REGIME

***PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT**

*PDG VEL (GS) KTS	80	100	120	140	160	180	200
3.62% (FT/MIN)	293	367	440	513	587	660	733

SALIDA: TAPACHULA CUATRO BRAVO (TAP4B)

ASCIENDA POR **RADIAL 234°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 1500 FT)**, EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/TAP** Y ABANDONELO DE ACUERDO A LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE: TAPACHULA FOUR BRAVO (TAP4B)

CLIMB VIA **TAP R-234°** TO **D-7 TAP (OR 1500 FT IN CASE OF DME FAILURE)**, THEN TURN **LEFT** WITHIN **10 NM** TO **VOR/DME/TAP** AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

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

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

A/TO	AUR	R-644	UR-644	8000
A/TO	PIXEN		UL-423	7000
A/TO	SJO	A-317	UA-317	7000
A/TO	HUX		J-1	2000
A/TO	IZT	V-1	J-13, UL-423	2000
A/TO	TGZ	V-51	UJ-47	4400

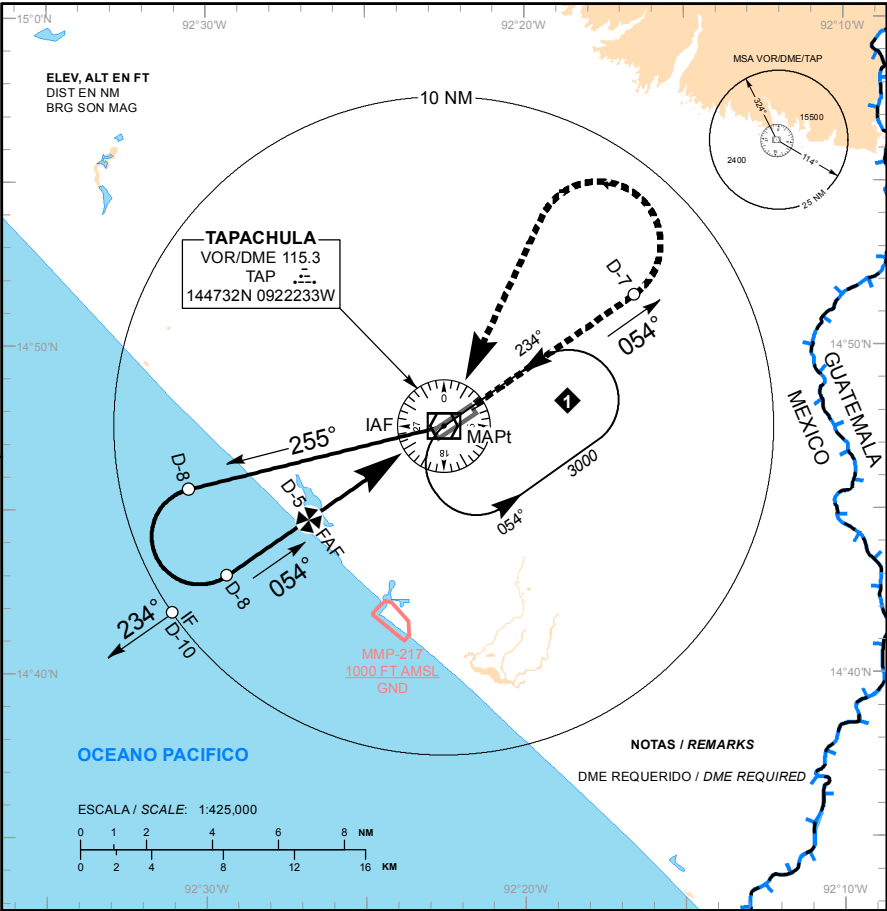
TWR/ADA 118.85
ATIS 127.8

ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

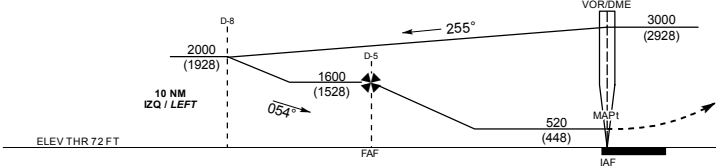
TAPACHULA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

TA: 18500 FT

VOR Z RWY 05



ALTURA REFERIDAS AL THR RWY 05 ELEV 72 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05 ELEV 72 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 054° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-054° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAF - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5 NM	FT / MIN	411	513	616	718	821	924	1026
5.1%	MIN : SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30

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

NM	5	4	3	2
FT	1600 (1528)	1290 (1218)	980 (908)	680 (608)

CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO/DIRECT OCA(OCH)/MDA(MDH)	520 (448) - 1 (1600 M)	520 (448) - 1 1/4 (2000 M)	520 (448) - 1 1/2 (2400 M)	520 (448) - 1 1/2 (2400 M)
CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH)/MDA(MDH)	580 (485) - 1 (1600 M)	580 (485) - 1 1/2 (2400 M)	680 (585) - 2 (3200 M)	680 (585) - 2 (3200 M)

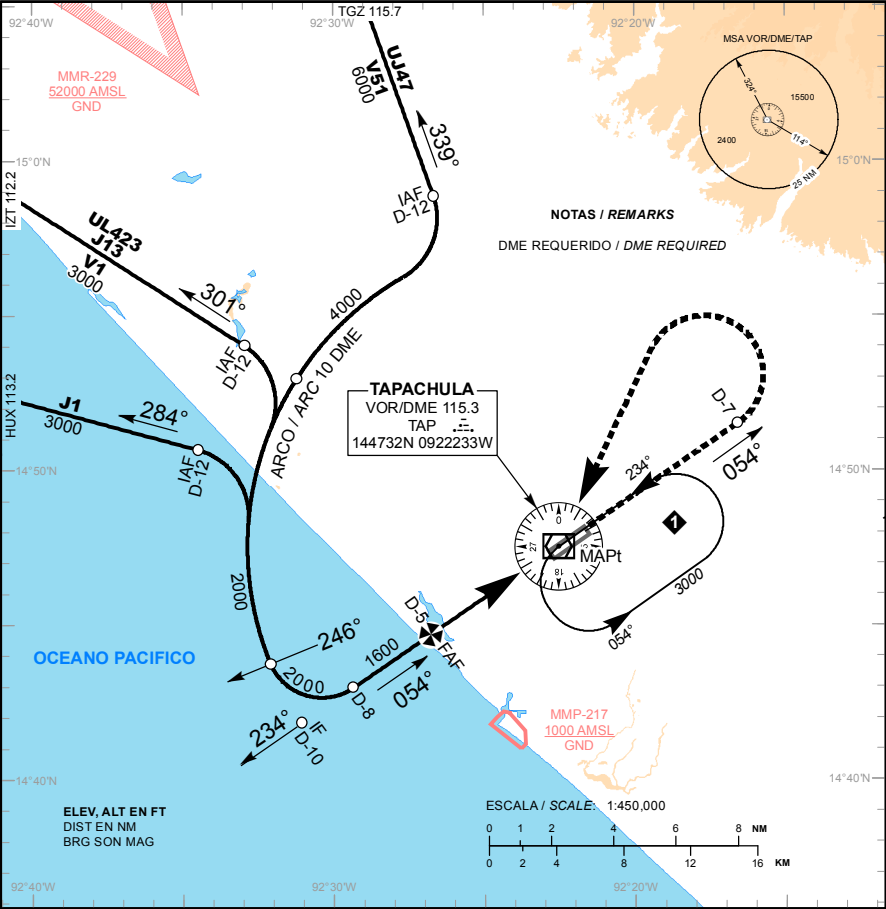
TWR/ADA 118.85
ATIS 127.8

ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

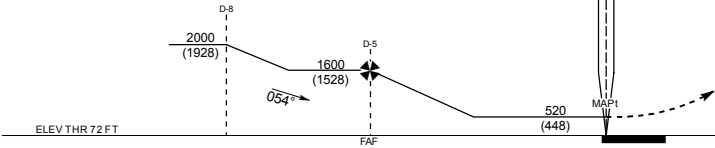
TAPACHULA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

VOR Y RWY 05

TA: 18500 FT



ALTURA REFERIDAS AL THR RWY 05 ELEV 72 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05 ELEV 72 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 054° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-054° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT

FAF - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5 NM	FT / MIN	411	513	616	718	821	924	1026
5.1%	MIN : SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30

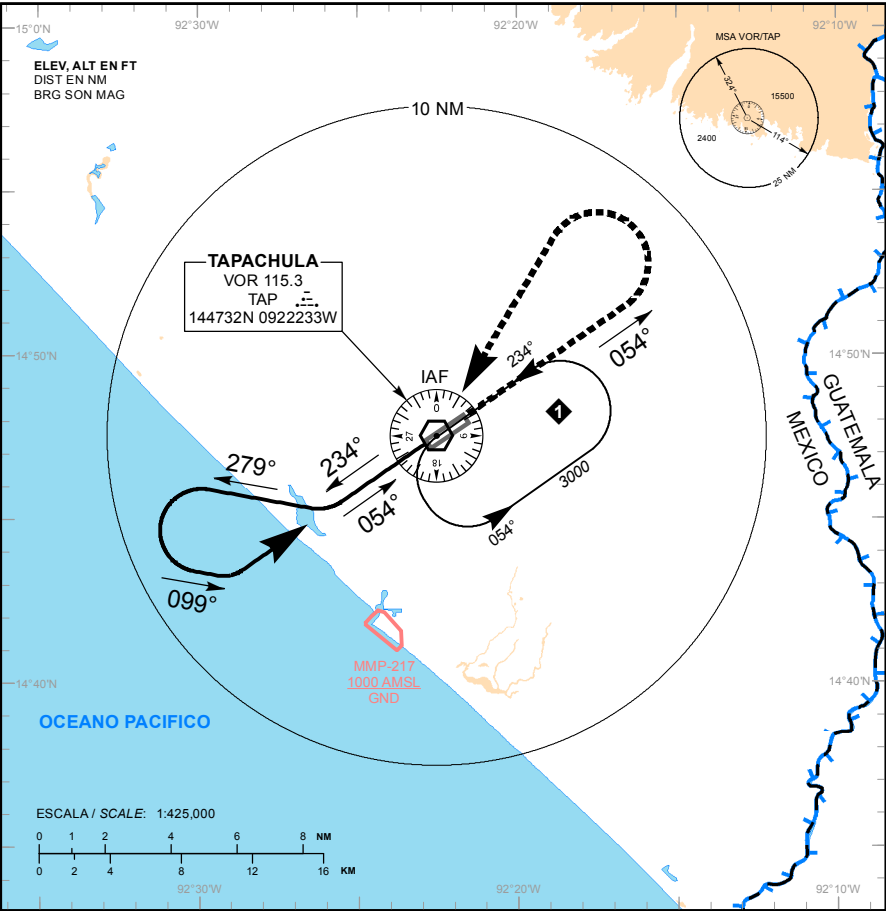
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/TAP /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/TAP

NM	5	4	3	2
FT	1600 (1528)	1290 (1218)	980 (908)	680 (608)

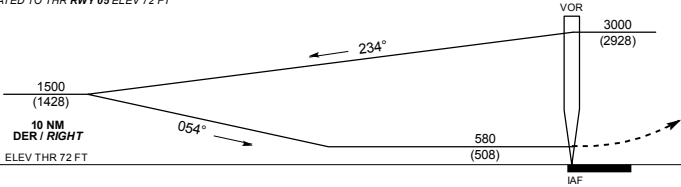
CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO/DIRECT OCA(OCH)/MDA(MDH)	520 (448) - 1 (1600 M)	-	520 (448) - 1 1/4 (2000 M)	520 (448) - 1 1/2 (2400 M)
CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH)/MDA(MDH)	580 (485) - 1 (1600 M)	-	580 (485) - 1 1/2 (2400 M)	680 (585) - 2 (3200 M)

TA: 18500 FT

VOR X RWY 05



ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY 05 ELEV 72 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05 ELEV 72 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 054°. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA
IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/TAP HASTA LA
ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-054°, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO
VOR/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

DISTANCIA MAXIMA DE ALEJAMIENTO 7 NM DESDE MAP1.
MAXIMUM DISTANCE TO TURN 7 NM FROM MAP1.

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

CAT	A	B	C	D
-				
DIRECTO/DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH)	580 (508) - 1 (1600 M)		580 (508) - 1 1/2 (2400 M)	
CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH)	580 (508) - 1 (1600 M)		580 (508) - 1 1/2 (2400 M)	680 (608) - 2 (3200 M)

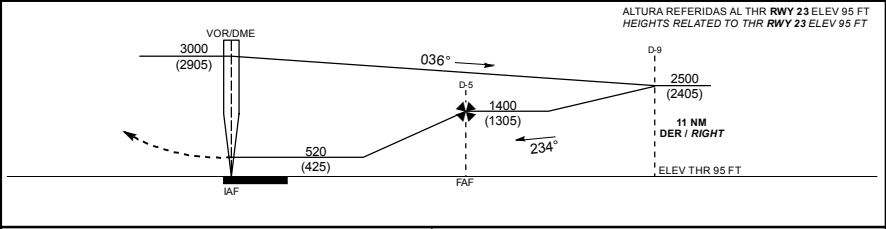
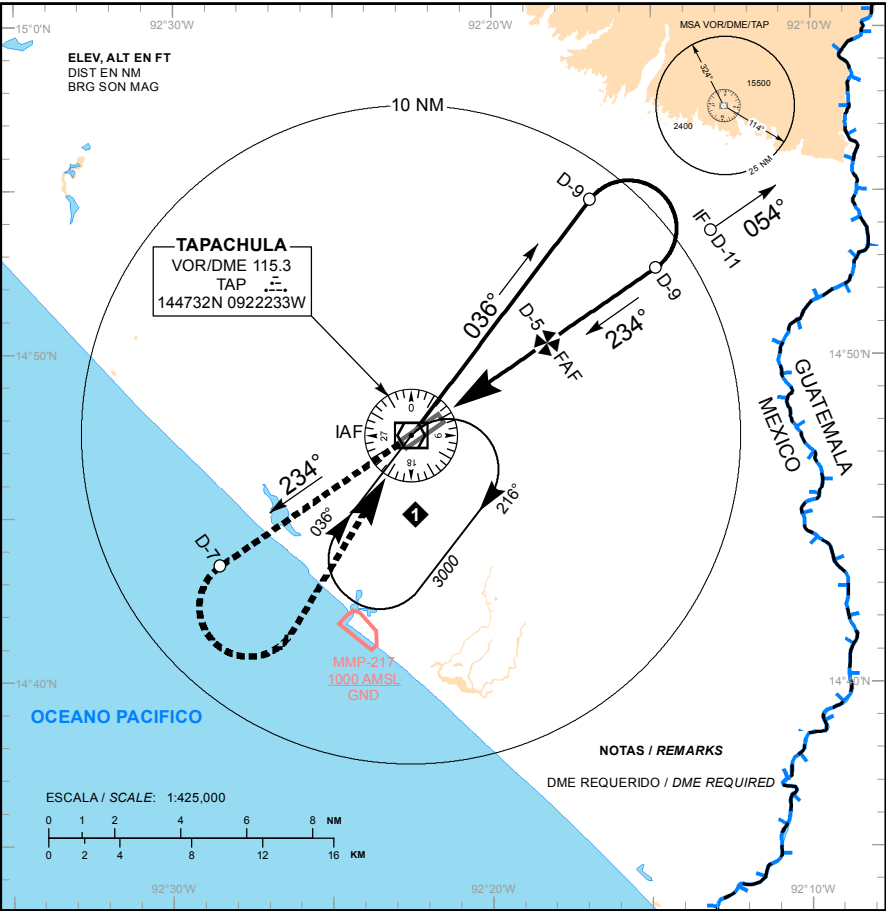
TWR/ADA 118.85
ATIS 127.8

ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

TAPACHULA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

TA: 18500 FT

VOR Z RWY 23



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 234° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-234° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT								
FAF - THR 4.1 NM 5.0%	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
	FT / MIN	408	510	612	714	816	918	1020
	MIN : SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA DME/TAP / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE DME/TAP								
		NM	5	4	3			
		FT	1400 (1305)	1090 (995)	790 (695)			

CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO / DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH)	520 (425) - 1 (1600 M)	-	520 (425) - 1 1/4 (2000 M)	-
CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH)	580 (485) - 1 (1600 M)	-	580 (485) - 1 1/2 (2400 M)	680 (585) - 2 (3200 M)

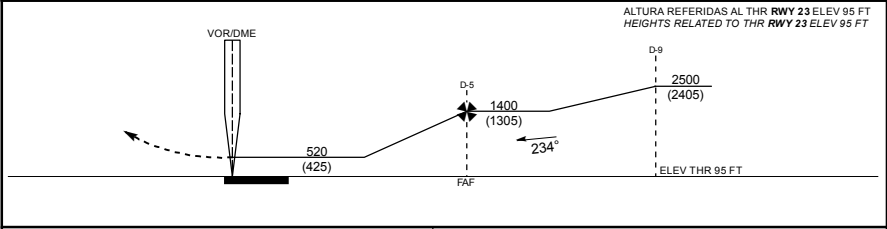
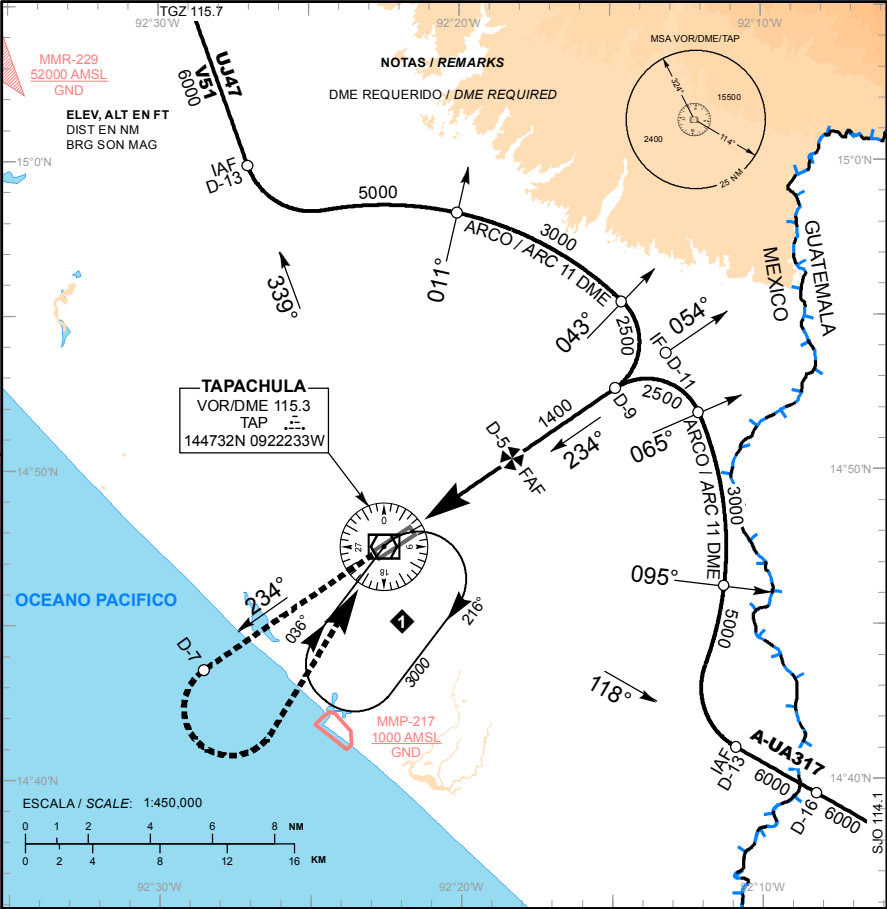
TWR/ADA 118.85
ATIS 127.8

ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

TAPACHULA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT

VOR Y RWY 23

TA: 18500 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RADIAL 234° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/TAP HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB VIA TAP VOR R-234° TO D-7 TAP, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/TAP AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT									
FAF - THR	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200	
4.1 NM	FT / MIN	408	510	612	714	816	918	1020	
5.0%	MIN : SEC	3:45	3:00	2:30	2:09	1:52	1:40	1:30	

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

NM	5	4	3
FT	1400 (1305)	1090 (995)	790 (695)

CAT	A	B	C	D
-	-	-	-	-
DIRECTO / DIRECT OCA(OCH) / MDA(MDH)	520 (425) - 1 (1600 M)	-	520 (425) - 1 1/4 (2000 M)	-
CIRCULANDO/CIRCLING OCA(OCH) / MDA(MDH)	580 (485) - 1 (1600 M)	-	580 (485) - 1 1/2 (2400 M)	680 (585) - 2 (3200 M)

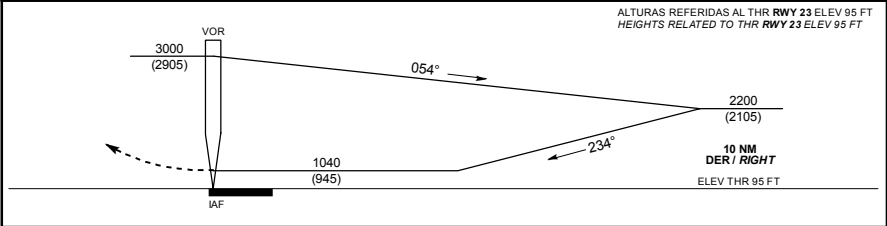
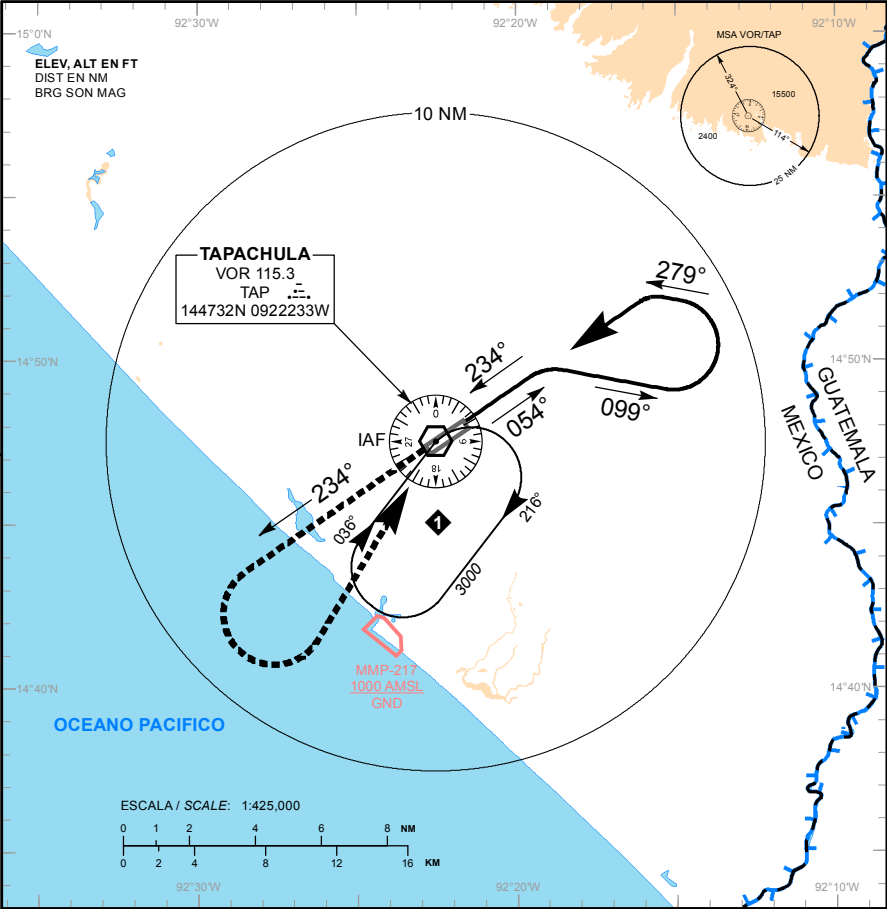
CAMBIO: FREQUATIS

TWR/ADA 118.85
ATIS 127.8

ELEV AD 95 FT
VAR 2° E

TA: 18500 FT

VOR X RWY 23



A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	
C		D	
A		B	