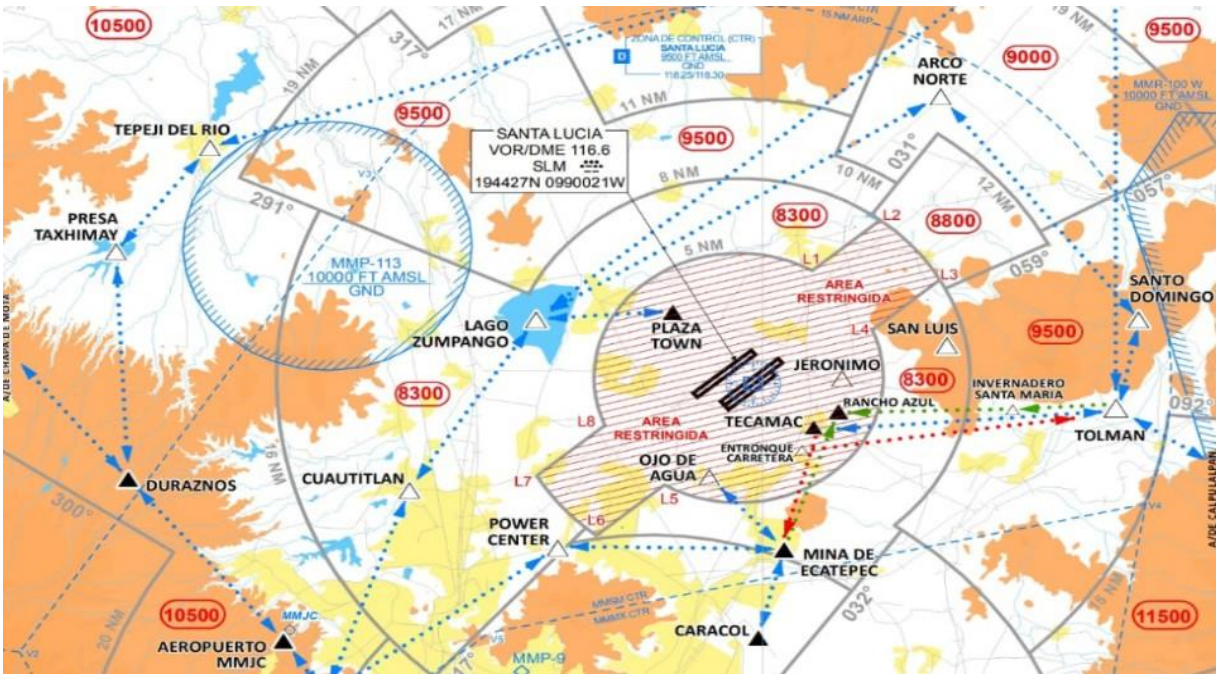


Guide du pilote

FAMEX
FERIA AEROESPACIAL MÉXICO
2023

Publication officielle

Gestion d'opérations

Section des opérations aériennes

Cette

page

est

laissée

vide

intentionnellement

G u i d e d u p i l o t e

<u>M e s s i e u r e s l e s p i l o t e s ,</u>

Ce document s'adresse principalement aux pilotes d'avions civils et militaires, ainsi qu'aux responsables des compagnies qui participeront et effectueront des vols à l'aéroport international Felipe Ángeles (Base aérienne militaire n° 1, Santa Lucia, Edo. Mex.), dans le cadre de l'événement intitulé : « Foire aérospatiale du Mexique 2023 » (FAMEX-2023), contenant les informations essentielles pour effectuer des opérations aériennes selon les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I./I.C.A.O.), de l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis (F.A.A.), de l'Agence fédérale de l'aviation civile (A.F.A.C.) et de l'A.I.F.A. lui-même, afin d'atteindre la discipline et la sécurité inhérentes à l'environnement aéronautique.

Les pilotes aviateurs et le personnel technique de l'armée de l'air mexicaine continueront à mener leurs opérations conformément aux directives émises par le commandement de l'Armée de l'air mexicaine (A-3, Ops. E.M.F.A.) et aux procédures de l'aéroport international Felipe Ángeles, mais ils doivent connaître le présent guide pour appliquer les procédures auxquelles seront soumis les équipages de vol et de soutien au sol (civils et militaires) participant au « FAMEX-2023 ».

Il est impératif que chaque pilote se familiarise avec les informations et instructions détaillées contenues dans ce document.

« ... Les grands pilotes ne naissent pas, ils sont formés… »

Cette

page

est

laissée

vide

intentionnellement

I n d e x.

I. Qu'est-ce que la FAMEX ?

II. Organisation.

A. Le comité d'organisation.

B. Gestion des opérations.

III. Définitions.

A. Vols à vide.

B. Vols d'exposition.

C. Vols de démonstration.

D. Vols de liaison.

E. Zone de vols de l'exposition.

F. Zone de vols de démonstration.

G. Catégorie d'aéronef.

a. Avions à basse performance.

b. Avions à haute performance.

H. Routine de vol.

IV. L'aéroport international Felipe Ángeles et ses environs.

A. Description générale.

B. Informations aéronautiques.

C. Installations pour les équipages de conduite.

D. Services de contrôle du trafic aérien (ATC).

E. Service médical et de secours.

F. Service de secours et de lutte contre l'incendie (S.S.E.I.).

G. Procédures d'exploitation.

a. Procédure d'entrée sur le territoire mexicain pour les aéronefs étrangers.

1. Avion d'État.

2. Avions civils.

b. Protocole d'arrivée et d'accueil des équipages.

c. Procédure de programmation des activités aériennes quotidiennes.

d. Briefings obligatoires avant et après le vol pour les pilotes et/ou l'équipage (le cas échéant).

e. Procédure pour le déplacement des aéronefs sur l'aire de trafic.

f. Procédure d'opérations au sol.

g. Procédure d'essai des moteurs et autres équipements.

h. Procédures d'opération de vol.

H. Zones de vol.

a. Zones de vols de démonstration.

1. Vols de démonstration à voilure fixe.
2. Vols de démonstration aérogire.
3. Vols de drones.

b. Circuit de secours VFR.

I. Dispositions relatives aux sauts en parachute.

J. Procédures d'urgence.

a. Général.

b. Phases d'urgence.

c. Signaux de détresse et d'urgence.

d. En cas d'urgence.

1. Rapport d'urgence.
2. Échec des communications.
3. Le carburant.
4. Procédure pour les freins à chaud.

e. Procédures d'urgence en coordination avec l'ACC Mexique.

Cette

page

est

laissée

vide

intentionnellement

<u>Annexes</u>.

A. Zones de travail de B.A.M. No. 1.

B. Procédures de l'aéroport international Felipe Ángeles (IAC, SID et STAR).

C. Extrait de la Publication d'information aéronautique (P.I.A.) Gen. 1.2.

D. Zone de lancement des troupes d'aviation.

Cette

page

est

laissée

vide

intentionnellement

Qu'est-ce que la FAMEX ?

La Foire aérospatiale du Mexique est un événement international organisé par le ministère de la Défense nationale par l'intermédiaire de l'Armée de l'air mexicaine, qui a surgi en 2014 avec une large vision de l'État mexicain pour soutenir le développement économique du pays à travers les expressions croissantes de l'industrie aéronautique mexicaine, dans lequel le commandement de l'Armée de l'air mexicaine a chargé le Comité FAMEX de mener à bien cet événement, en utilisant l'infrastructure, l'expérience et la capacité de convocation des Forces armées mexicaines, présentant sa première édition en avril 2015.

Cette

page

est

laissée

vide

intentionnellement

Organisation.

A. Le comité d'organisation.

Le comité d'organisation est composé de militaires professionnels qui constituent une équipe hautement spécialisée dans les domaines de l'administration et des opérations aériennes.

Sous la direction de son président, le général de corps d'aviation Javier Sandoval Dueñas, et la coordination du général de corps d'aviation Gabriel García Jiménez, ce comité est organisé en cinq divisions : Opérations, Relations publiques, Logistique, Commercial et Finances.

B. Gestion des opérations.

La direction des opérations est responsable de la planification, de la supervision et de l'organisation des opérations aériennes et des activités connexes, ainsi que du respect des normes de sécurité liées à l'exploitation des aéronefs, tant en vol qu'au sol, et de la mise en œuvre de toutes les activités de prévention des accidents aériens dans les zones où se déroulera l'exposition aérospatiale Mexico 2023.

I. **Définitions**.

A. Vols à vide.

Par définition, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), un vol de convoyage est « un vol

effectué sans passagers ni marchandises enregistrées d'un point à un autre à des fins d'entretien » ; il s'agit des arrivées ou des départs d'aéronefs depuis ou vers l'aéroport international Felipe Ángeles, tant étrangers que nationaux, qui sont liés à « FAMEX-2023 » ou à son soutien logistique.

B. Vols d'exposition.

Il s'agit de vols au cours desquels les aviateurs démontrent leurs compétences de pilotes et les capacités de leur aéronef dans un espace aérien donné afin de présenter au public les caractéristiques et les performances de vol établies par le constructeur, le manuel de vol de l'aéronef et la routine de vol approuvée par la direction des opérations.

C. Vols de démonstration.

Un aéronef est un appareil qui évolue dans des zones spécialement établies et réservées où il peut démontrer d'un aéronef particulier ou d'un équipement aéronautique spécialisé associé à cet aéronef.

D. Vols de liaison.

Opérations aériennes effectuées par des avions et/ou des hélicoptères au départ ou à destination de l'aéroport international Felipe Ángeles et ayant pour objet le transfert d'exposants, d'invités ou d'autres personnalités vers la zone « FAMEX-2023 », avant, pendant et après l'événement.

E. Zone des vols d'exposition.

Espace aérien dûment délimité dans l'espace aérien de l'aéroport international Felipe Ángeles, pour les vols d'exposition, tant sur le plan géographique qu'en termes de niveaux de vol.

F. Zone de vol de démonstration.

Espace aérien dûment délimité tant géographiquement qu'en termes de niveaux de vol et de période de temps, situé dans l'espace aérien de l'aéroport international Felipe Ángeles, qui sera parfaitement défini et assigné pour chaque opération dans l'autorisation reçue par la direction des opérations aériennes par le biais de la sous-section de la programmation et des services aéronautiques.

G. Zone de sécurité.

Zone comprenant un demi-cercle de 10 M.N. avec centre de la V.O.R. "MMSM", pour assurer le survol des aéronefs extérieurs au "FAMEX 2023".

H. Catégorie d'aéronef.

Les aéronefs participant au « FAMEX-2023 » seront répartis en deux catégories, comme suit :

a. Avions à basse performance.

Tout aéronef dont la vitesse d'approche finale est inférieure ou égale à 115 KIAS.

b. Avions à haute performance.

Tout aéronef dont la vitesse d'approche finale est supérieure à 115 KIAS.

I. Routine de vol.

Série de manœuvres prédéterminées effectuées par un aéronef pendant son vol de démonstration, conformément aux limitations du manuel de vol ou du permis provisoire de l'aéronef.

II. L'aéroport international Felipe Ángeles (MMSM) et ses environs.

A. Description générale.

L'aéroport international Felipe Ángeles est situé au centre du pays, à 37 kilomètres au nord-est de la capitale ;

a. Coordonnées ARP 19°44'40.7''N et 99°00'53.2''W, relèvement 04-22.

b. Altitude de 2244 mètres (7362') au-dessus du niveau de la mer.

c. Données géographiques et administratives de l'aérodrome.

1	Coordonnées de l'ARP et localisation dans le AD :	194440.7N, 0990053.2W TWR
	Adresse et distance de la ville :	37 KM au nord-est de Mexico
	Altitude/température de référence :	2244 M (7362 FT) / 18 °C
	Ondulation du géoïde dans AD PSN ELEV :	-5 M
5	Variation magnétique/changement annuel :	4°E 2021 / NIL

	Administration : Adresse : Téléphone : Fax : Web / email :	Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V. Edificio Terminal AIFA, Circuito Exterior Mexiquense KM 33 Santa Lucía Municipalité de Zumpango, Edo. 55 25 83 64 32 NIL http://transparencia.sedena.gob.mx/AIFA/index.html ofcaaifa.dn3@sedena.gob.mx
	Type de trafic autorisé :	IFR / VFR
8	Remarques :	NIL

d. Deux pistes hydrauliques en béton de 4 500 m (11 482 ft) sur 45 m (147 ft).

RWY	DIRECCIÓN/ DIRECTION	THR	RESISTENCIA/ RÉSISTENCE	TIPO/TYPE
04L	044.95°	19°44'02.69" N 099°02'22.91 "W	98/R/A/W/T	
		19°45'38.34" N		

22R	224.98°	099°00'26.01 W		CONCRETO HIDRAULICO/ BÉTON HYDRAULIQUE
04C	044.97°	19°43'42.82" N 099°01'23.18" W	101/R/A/W/T	
22C	224.98°	19°45'18,46'' N 098°59'26.27'' W		
04R	044.97°	19°43'32.96'' N 099 °01'14.26''W	93/R/B/B/W/T	
22L	244.98°	19°44'47.40''N 098°59'43.26''W		

e. Une voie hydraulique en béton (04 R,22 L) de 3 500 m (11 482 ft) de long et 45 m (147 ft) de large.

f. Système d'éclairage d'approche PAPI-VASIS (MEHT).

g. VOR/DME « **SLM** », fréquence **116.60 Mhz** (**19° 44'27 "N - 99° 00'21 "W).**

h. Heures d'ouverture : 24 heures sur 24.

B. Informations aéronautiques.

a. L'aéroport international Felipe Ángeles dispose de procédures de départ et d'arrivée certifiées par l'Agence fédérale de l'aviation civile, publiées dans la « **Publication d'information aéronautique » (P.I.A.)**, émise par le ministère des communications et des transports, afin de couvrir les besoins d'information nécessaires pour garantir la sécurité des opérations aériennes.

Voir l'annexe « B » Procédures de l'aéroport international Felipe Ángeles (IAC, SID et STAR).

b. **Les informations suivantes ne figurent pas dans les publications d'information aéronautique** Jeppesen **(PIA/AIP)**, ni dans celles éditées et publiées par les Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SE.N.E.A.M.).

1. Zone de travail du MMR-100
2. Zone de travail du MMR-102

C. Installations pour le personnel navigant.

a. Salle de briefing.
b. Informations aéronautiques et météorologiques.
c. Salon avec accès à Internet.

D. Services de contrôle du trafic aérien.

a. Fréquence de la tour "Lucia" : 118,25 et 118,30 Mhz.
b. Fréquence du contrôle au sol "Lucia" : 121.80 Mhz.

c. Fréquence "Terrestre militar" : 118,45 Mhz.
d. VOR/DME : 116.60 Mhz.

E. Service médical et de secours.

a. Fournit une assistance en matière de premiers secours.

b. Tous les équipages doivent avoir une assurance médicale majeure.

c. Service d'ambulance aérienne.

F. Service de secours et de lutte contre l'incendie (S.S.E.I.).

a. Capacité de protection de l'aérodrome pour l'événement, niveau 9.

b. Heures d'ouverture : 09:00 à 17:00 Hs.

G. Procédures d'opération.

a. Procédure d'entrée sur le territoire mexicain pour les aéronefs étrangers.

1. Avion d'État.

Les aéronefs d'État doivent demander l'entrée sur le territoire mexicain par l'intermédiaire du bureau de l'attaché de leur pays au Mexique ; s'il n'existe pas de bureau d'attaché, la demande doit être adressée au ministère des Affaires étrangères des États-Unis du Mexique.

2. Avions civils.

Ce type d'aéronef doit se conformer à l'extrait de l'annexe "C" de la publication d'information aéronautique (P.I.A.) Gen. 1.2 lorsqu'il demande l'autorisation d'entrer sur le territoire mexicain.

b. Protocole d'arrivée et accueil des équipages.

1. A votre arrivée au B.A.M. No.1, vous devez vous rendre aux bureaux d'information de vol, d'immigration, de douane et des services terrestres, pour les procédures nécessaires à l'internement temporaire des équipages et des avions.

2. Une fois les formalités ci-dessus accomplies, la direction des relations publiques acheminera chaque équipage vers l'entité appropriée en coordination avec l'entité correspondante.

c. Procédure de programmation des activités aériennes quotidiennes.

1. Les exposants doivent désigner à la direction des opérations un point de contact habilité à coordonner la programmation ou la reprogrammation d'un vol d'exposition ou de démonstration, ainsi que les mouvements au sol et les équipements de soutien.

2. Les exposants qui effectueront des vols d'exposition et/ou de démonstration doivent soumettre à la

direction des opérations, dix jours à l'avance, le schéma et le temps de vol auxquels l'aéronef sera soumis pendant ledit vol, pour l'approbation correspondante.

3. Le non-respect des schémas et manœuvres proposés entraînera des sanctions administratives et financières.

4. Tout vol doit être accompagné d'un plan de vol et d'un examen médical.

5. Les vols d'exposition et/ou de démonstration doivent être programmés ou annulés avant 17h00 la veille de l'opération.

6. Un vol d'exposition et/ou de démonstration peut être inclus dans les opérations de la journée en cours jusqu'à trois heures à l'avance, sous réserve de la disponibilité des horaires et sans garantie d'inclusion dans les opérations de la journée en cours.

d. Réunions obligatoires pour les pilotes et/ou le personnel navigant.

1. A l'arrivée, chaque équipage participant aux vols d'exposition et/ou de démonstration recevra un briefing de familiarisation de la part du bureau d'information de vol.

2. Chaque équipage doit tenir sa propre réunion pré-vol pour l'opération aérienne prévue, en présence d'un représentant de la direction des opérations, au moins 01(une) heure à l'avance, afin de recueillir des informations sur la météorologie, l'opération (secteur, zone ou route à suivre), les altitudes, les notam's, etc.

e. Procédure pour le remorquage et le stationnement des aéronefs de la catégorie lourde.

1. L'avion atterrira et effectuera le dégagement de la piste, l'instruction préalable de la tour de contrôle de Lucia (118.25 MHz.) et sera transféré sur la fréquence du contrôle au sol (121.80 MHz.).

2. Après avoir dégagé la piste, il s'arrêtera et coupera les moteurs, selon les instructions du contrôle au sol (121.80 MHz.), pour être ensuite remorqué par le véhicule correspondant.

3. Pour le départ, les avions seront remorqués de l'aire de stationnement jusqu'aux voies de circulation "L1, L2", avant la piste active, après autorisation du contrôle au sol Lucia (121.80 MHz.).

f. Procédure pour le déplacement des aéronefs sur l'aire de trafic.

1. Les propriétaires d'aéronefs stationnés sur les aires de trafic des opérations et des expositions doivent fournir à la direction des opérations un contact pour répondre aux besoins urgents de déplacement de leurs aéronefs en cas de force majeure.

2. Le non-respect de la disposition ci-dessus exonère le Comité d'organisation du « FAMEX-2023 » de touteresponsabilité pour les dommages qui pourraient être causés à votre avion.

3. Le propriétaire de l'aéronef est également responsable de tout dommage causé à des tiers.

4. Avant tout mouvement d'aéronef sur l'aire de trafic ou dans la zone d'exposition statique, une autorisation doit être demandée à la direction des opérations.

5. Pendant l'exposition statique et le déplacement des aéronefs sur l'aire de service, les exposants doivent maintenir un représentant responsable sur chaque aéronef à tout moment.

6. Les mouvements d'aéronefs sur la plate-forme d'exposition statique doivent être effectués par un véhicule de remorquage équipé d'une barre de remorquage, accompagné de personnel de sécurité aux extrémités des ailes, au cône de queue (avions), aux pales du rotor principal et du rotor de queue (hélicoptères).

g. Procédure d'opérations au sol.

1. Les exposants doivent coordonner les mouvements au sol avec la direction des opérations 24 heures à l'avance, afin de ne pas causer de retard dans l'horaire des vols.

2. En exposition statique, les avions ayant un vol régulier seront établis à proximité des voies de circulation.

3. Les aéronefs de l'exposition statique nécessitant des vols de démonstration peuvent s'adresser à la direction des opérations et ne seront autorisés que s'ils n'affectent pas le dispositif et les autres aéronefs.

4. Le démarrage a lieu sur les sites de décollage désignés et est subordonné à la confirmation de l'heure de décollage. Cette procédure doit être effectuée suffisamment à l'avance pour que l'aéronef soit prêt à décoller à l'heure prévue.

5. Les moteurs doivent être démarrés en dirigeant le flux d'air à l'écart du public, en vérifiant qu'il n'y a pas de personnes ou d'équipements derrière l'appareil et en utilisant des équipements de sécurité appuyés par des extincteurs.

6. Le roulage doit être effectué conformément aux instructions du contrôle au sol.

7. La vitesse de roulage doit être conforme aux manuels respectifs et doit permettre d'éviter à tout moment un accident ou un incident.

8. Le décollage et l'atterrissage de l'avion seront effectués conformément aux instructions de la tour de contrôle de Santa Lucia, et devront respecter les consignes prévues pour la sécurité de l'opération.

9. Il doit rester en permanence à l'écoute de la fréquence de la tour de contrôle pour recevoir les instructions correspondantes.

h. Procédure pour les vols d'essai des moteurs et autres équipements.

1. Dans le cas où un vol d'essai est nécessaire, il doit être coordonné avec la direction des opérations afin d'obtenir l'autorisation correspondante.

2. Les essais moteurs doivent être effectués avant l'entrée sur la piste et après coordination avec le terrain militaire pour l'autorisation correspondante.

3. Dans le cas où un essai du moteur aligné sur l'axe de la piste est nécessaire avant le début de la course au décollage, la piste doit être accélérée afin de ne pas provoquer de congestion du trafic.

4. Les autres essais fonctionnels statiques des moteurs à des fins de maintenance doivent être coordonnés avec le terrain militaire pour désigner la zone appropriée.

i. Procédures d'opération de vol.

1. Minima météorologiques.

i. Distance des nuages.

(A) 16 000 M (1 SM) horizontalement.
(B) 305 M (1 000 FT) verticalement.

ii. Visibilité.

(A) 8 KM (5 SM) a/o au-dessus de 3 050 M (10 000 FT) AMLS.
(B) 5 KM (3SM) en dessous de 3 050 M (10 000 FT) AMLS.

iii. À proximité de l'aéroport.

(A) Plafond nuageux : 457 M (1 500 FT).
(B) Visibilité : 5 KM (3 SM).

iv. Les hélicoptères, en plus de se conformer au plafond nuageux ci-dessus, doivent, avant le début du vol et à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé, opérer à 457 M (1500 FT) ou moins au-dessus du sol ou de l'eau :

(A) Avoir une visibilité de jour d'au moins 1600 M (1 MN).
(B) Avoir une visibilité d'au moins 3500 M (2 MN), de nuit.
(C) Soyez hors des nuages et avec une référence visuelle au terrain.

2. Les vols d'exposition et/ou de démonstration doivent conserver un caractère professionnel et une présentation technique de l'aéronef, en évitant tout risque inutile, et doivent être strictement régis par les conditions et restrictions stipulées dans le certificat de vol, le manuel de vol et/ou le manuel de procédures de la compagnie ou de l'entreprise présentant l'aéronef.

3. Les manœuvres pour les vols de présentation et de démonstration sont effectuées sous la responsabilité du pilote commandant de bord.

4. Le programme de manœuvres de vol doit être autorisé par le régulateur de vol B.A.M. n° 1 et supervisé par la direction des opérations.

5. Toute modification en vol est interdite.

6. Tout aéronef effectuant un vol individuel ou collectif (équipes de voltige) ou un largage de parachute, doit se conformer aux instructions de la tour de contrôle et rester à l'écoute sur la fréquence 126.20 MHz.

7. Les manœuvres doivent être effectuées dans l'aire ou la zone préalablement attribuée, en respectant l'espace géographique délimité, les hauteurs minimales et maximales, ainsi que la vitesse maximale établie dans chacune d'elles.

8. Aucun virage vers le public ne doit être effectué et le survol de la zone d'exposition statique est strictement interdit.

9. En vol, il est interdit d'arrêter volontairement un ou plusieurs moteurs ou d'effectuer toute manœuvre d'urgence sans être dans cette situation.

10. Le temps alloué pour réaliser l'exposition/démonstration sera strict, demandé et approuvé, il doit être respecté, il ne signifie pas ou ne motive pas à accélérer votre vol dans une course contre la montre pour le pilote et que donc l'opération peut être mise en danger.

11. L'autonomie de l'aéronef doit être suffisante pour permettre au vol prévu de se rendre à un aérodrome de dégagement désigné par les autorités et de rester en vol pendant le temps supplémentaire nécessaire.

H. Zones de vol.

Pour le déroulement des opérations aériennes qui seront effectuées pendant la FAMEX- 2023, les zones et aires de travail du B.A.M. No. 1 seront utilisées sous la supervision de la tour de contrôle et avec la connaissance de la direction des opérations aériennes, comme suit :

a. Zones de vol de démonstration.

1. Vols de démonstration à voilure fixe.

   Ils disposeront de la zone de travail MMR-102 pour leurs vols, et devront obtenir l'autorisation de leur utilisation auprès de la direction des opérations aériennes, qui les affectera après avoir analysé les caractéristiques de l'aéronef et de l'opération à réaliser.

2. Vols de démonstration de Rotary Wing.

   Ils disposeront de la zone de travail MMR-100 pour leurs vols, et devront obtenir l'autorisation de les utiliser auprès de la direction des opérations aériennes, qui les affectera après avoir analysé les caractéristiques de l'aéronef et de l'opération à effectuer.

3. Vols de drones.

   i. Le MMR-102 sera utilisé pour effectuer ses vols, et l'autorisation doit être obtenue auprès de la direction des opérations aériennes.

   ii. La zone de vol des UAV à voilure fixe sera traitée comme celle des aéronefs pilotés et la zone sera la même pour les deux aéronefs et sera conforme aux instructions de la tour de contrôle de Lucia.

   iii. Les aéronefs UAV'S à voilure tournante (Vtol), la zone d'opérations pour ces aéronefs est située dans la zone verte devant le champ de foire, délimitée par les voies de circulation "N6", "M" et "N7", ayant comme limite de terrain verticale jusqu'à 10.000 pieds d'altitude.

   iv. Le pilote ou l'exploitant de l'aéronef télépiloté doit connaître la phraséologie aéronautique, la zone d'opérations et les informations météorologiques, et doit se conformer aux instructions de la tour de contrôle de Lucia.

Voir annexe "A" Zones de travail de la B.A.M. n° 1.

b. Circuit de secours VFR. Les aéronefs qui, pour des raisons particulières, sont dirigés vers les circuits d'attente VFR le feront sur instructions détaillées de la tour de contrôle de Lucia, en fonction de l'emplacement du point d'appui du circuit assigné et avec des virages standard.

I. Dispositions relatives au saut en parachute.

a. Ces activités doivent être coordonnées avec la gestion des opérations pour la programmation.

b. Tous les sauteurs doivent être en possession d'une licence valide et d'un examen médical.

c. Les parachutes doivent être conformes aux caractéristiques de conception du fabricant et être certifiés par le chef sauteur responsable de l'événement pour cette activité.

d. La défaillance de composants ou d'éléments de l'équipement sera classée comme une urgence et les procédures seront appliquées par les parachutistes conformément à leur réglementation.

e. Le chef des sauteurs est chargé de veiller à ce que les participants à ces activités soient formés à l'exécution des procédures d'urgence.

f. Si un parachutiste atterrit en dehors des limites du B.A.M. No. 1, un véhicule et du personnel seront envoyés pour le récupérer.

g. Les avions ou hélicoptères utilisés pour le largage de parachutes doivent monter jusqu'à l'altitude de largage conformément aux instructions de la tour de contrôle et au plan de largage autorisé.

h. Toute modification de la routine ou de l'exercice de saut, ainsi que des procédures établies, ne peut être autorisée que par la direction des opérations, à la demande du chef de saut, avec une justification complète et sans compromettre les opérations.

i. Les opérations de largage de parachutes ne doivent pas être effectuées lorsque la force du vent dépasse 12 Kts.

Voir annexe "D" Aire de lancement des troupes aériennes.

J. Procédures d'urgence.

a. Général.

Urgence aérienne. État dans lequel un aéronef est menacé par un danger grave et/ou imminent et nécessite une assistance immédiate.

b. Phases d'urgence.

1. INCERFA (Phase d'incertitude)

Lorsque la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants est préoccupante, cette phase s'applique lorsque : aucune communication n'a été reçue de l'aéronef dans les **30 minutes suivant l'heure à laquelle il aurait dû être contacté** ou aucune réponse n'a été reçue en cas de tentative de contact avec l'aéronef.

2. ALERT (Phase d'alerte)

   Il y a une réelle inquiétude pour la sécurité de l'avion et de ses occupants, cette phase, étant postérieure à INCERFA, consiste en : **60 minutes à partir du moment où il aurait dû être communiqué, ou dans le cas d'une tentative de communication avec lui et que la réponse est négative.**

3. DETRESFA (Phase d'accident)

   Indique que l'avion et ses composants sont dans une situation de danger réel, cette dernière phase correspond si : Lorsque le carburant à l'intérieur de l'aéronef est insuffisant pour sa sécurité, si en recevant des informations de l'aéronef, celui-ci indique que son efficacité opérationnelle est suffisamment altérée pour un atterrissage forcé.

c. Signaux de détresse et d'urgence.

1. Aide.

   Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'une menace grave et imminente existe et qu'une assistance immédiate est requise.

   i. Le groupe S.O.S. (... - - - - - ...) du code Morse, transmis par radiotélégraphie ou tout autre moyen de signalisation.
   ii. Le mot **"MAYDAY"** transmis trois fois par radiotéléphone.
   iii. Fusées ou bombes projetant des lumières rouges, lancées une par une à de courts intervalles.
   iv. Une fusée rouge avec parachute.

2. Urgence.

   Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef souhaite signaler qu'il rencontre des difficultés qui l'obligent à atterrir, mais qu'il n'a pas besoin d'une assistance immédiate.

   i. Groupe "**XXX**" du code Morse, transmis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation.
   ii. Le mot **"PAN"** transmis trois fois par radiotéléphonie.

d. En cas d'urgence.

1. Rapport d'urgence.

   Les pilotes doivent informer dès que possible ACC/MEX et la tour de contrôle de Lucia du type d'urgence qu'ils ont rencontré afin de faciliter la priorité et l'assistance possible, et doivent notifier l'urgence de la manière suivante :

   i. Identification de l'avion.

ii. Poste.

iii. Nature de l'urgence.

iv. En double commande ou seul.

v. Le carburant.

vi. Les intentions du pilote.

2. Échec des communications :

i. Pendant le décollage, en coordination avec la tour de contrôle de Lucia, si l'avion subit une perte de communication après le décollage ou en route vers la zone de travail, il retournera à MMSM pour s'adapter au code lumineux de la tour de contrôle et activera le code 7600.

ii. Air/Terre.

(A). Avion de départ.

(a). Si la communication avec le contrôle de la TMA/MEX n'est pas établie une fois que la TMA/MEX a quitté la zone de contrôle de la MMSM, elle doit procéder conformément aux instructions précédemment émises par le contrôleur de la circulation et à celles qu'elle a reçues, et se conformer aux dispositions des règlements de la circulation aérienne dans la partie correspondant aux "Procédures en cas d'échec de la communication".

(b). Tout aéronef évoluant dans la zone de contrôle de MMSM et subissant une panne de communication air/sol ne doit pas pénétrer dans l'espace aérien contrôlé par ACC/MEX.

(B). Avion d'arrivée.

Ne pas établir de communication avec les secteurs et/ou TMA/MEX avant de quitter les zones d'opération :

(a). Activez le code transpondeur 7600 ou effectuez un schéma de vol d'urgence en cas d'échec de la communication.

(b). Ils doivent se diriger vers le VOR/Lucia en suivant la trajectoire et l'altitude établies.

(c). Ils doivent descendre sur le VOR/Lucia, selon la procédure établie pour la piste en service.

3. Le carburant.

i. Si, au cours d'un vol dans la zone de travail, tout aéronef signalant un "minimum de carburant" est considéré comme devant être prioritaire par le contrôleur du trafic.

ii. Si l'on estime qu'il est peu probable que l'avion atteigne MMSM ou Mexique, il réglera l'équipement transpondeur sur le code 7700, après quoi il sera déclaré en situation d'urgence, devant atterrir sur la piste la plus proche adaptée au type de matériel.

iii. En cas de besoin d'une zone pour le ravitaillement en vol, en raison d'une situation d'urgence, les pilotes, après coordination avec la tour de contrôle de Lucia, se déplaceront à 10 DME au-dessus du VOR SLM 040° radial et resteront à 10 000 pieds dans un circuit d'attente entre 10 et 15 DME avec des virages à gauche ; si une altitude plus élevée est nécessaire, le contact avec APP/MEX sera établi après coordination avec la tour de contrôle de Lucia.

4. Procédure de freinage à chaud.

   i. Lorsqu'un avion signale une urgence de freinage à chaud à la tour de contrôle, ceci active le S.S.E.I., qui à son tour apporte son soutien avec du personnel et un véhicule de lutte contre l'incendie.

   ii. Le S.S.E.I. se rend à l'avion, vérifie et, si nécessaire, éteint l'incendie du train d'atterrissage.

   iii. Dans le cas où l'avion est capable de continuer à rouler par ses propres moyens, par mesure de précaution, le S.S.E.I. accompagne l'avion jusqu'à sa position de stationnement.

   iv. Dans le cas contraire, l'aéronef doit être remorqué jusqu'au point de chute de sécurité ou jusqu'à sa position de stationnement.

5. Procédures d'urgence en coordination avec ACC/MEX.

   i. Général

      (A). L'ACC/MEX signale immédiatement la situation d'urgence, tant à la tour de contrôle Lucia qu'à la tour de contrôle Mex., lorsqu'il n'y a pas d'information sur les intentions du pilote, sinon il ne signale l'urgence qu'à la tour de contrôle de l'aéroport que le pilote lui signale vouloir utiliser.

      (B) L'ACC/MEX doit agir conformément aux procédures d'urgence établies.

      (C) La tour de contrôle de Lucia informe la tour de contrôle de Mex. de toute situation d'urgence et des intentions du pilote, lorsqu'une telle situation affecte l'espace aérien sous juridiction ACC/MEX.

   ii. Rapport d'urgence.

      Les pilotes doivent informer dès que possible ACC/MEX et la tour de contrôle de Lucia du type d'urgence rencontré afin de faciliter la priorité et l'assistance éventuelle, et doivent notifier l'urgence de la manière suivante :

      (A) Identification de l'aéronef.
      (B) Poste.
      (C) Nature de l'urgence.
      (D) En double commande ou seul.
      (E) Le carburant.
      (F) Les intentions du pilote.

iii. Échec de communication pendant le décollage en coordination avec la tour de contrôle de Lucia. Si l'avion subit une perte de communication après le décollage ou en route vers la zone de travail, il retournera à MMSM pour se conformer au code lumineux de la tour de contrôle et activera le code 7600.

iv. Échec des communications entre unités.

En cas d'échec des communications d'unité à unité par la liaison orale directe, la coordination entre la tour de contrôle de Lucia et l'ACC/MEX sera assurée par un officier de liaison à l'ACC/MEX, si cela n'est pas possible, des téléphones commerciaux seront utilisés.

v. Échec des communications air/sol.

(A) Avion de départ.

(a) Si la communication avec le contrôle TMA/MEX n'est pas établie une fois que vous avez quitté la zone de contrôle MMSM, vous devez procéder conformément aux instructions précédemment émises par le contrôleur de la circulation et à celles que vous avez reçues, en respectant les dispositions des règlements de la circulation aérienne dans la partie correspondant aux "Procédures en cas d'échec de la communication".

(b) Tout aéronef évoluant dans la zone de contrôle MMSM et subissant une panne de communication air/sol **NE** doit **PAS** entrer dans l'espace aérien contrôlé par l'ACC/MEX.

(c) En cas d'échec de la communication d'unité à unité ; pour demander une autorisation, pour un vol en route, l'aéronef doit établir la communication sur la fréquence 121.2 Mhz de la TMA/MEX avant de quitter la zone de contrôle MMSM.

(B) Avion d'arrivée.

Ne pas établir de communication avec les secteurs et/ou TMA/MEX avant de quitter les zones d'opération :

(a) Activez le code transpondeur 7600 ou effectuez un schéma de vol d'urgence en cas d'échec de la communication.

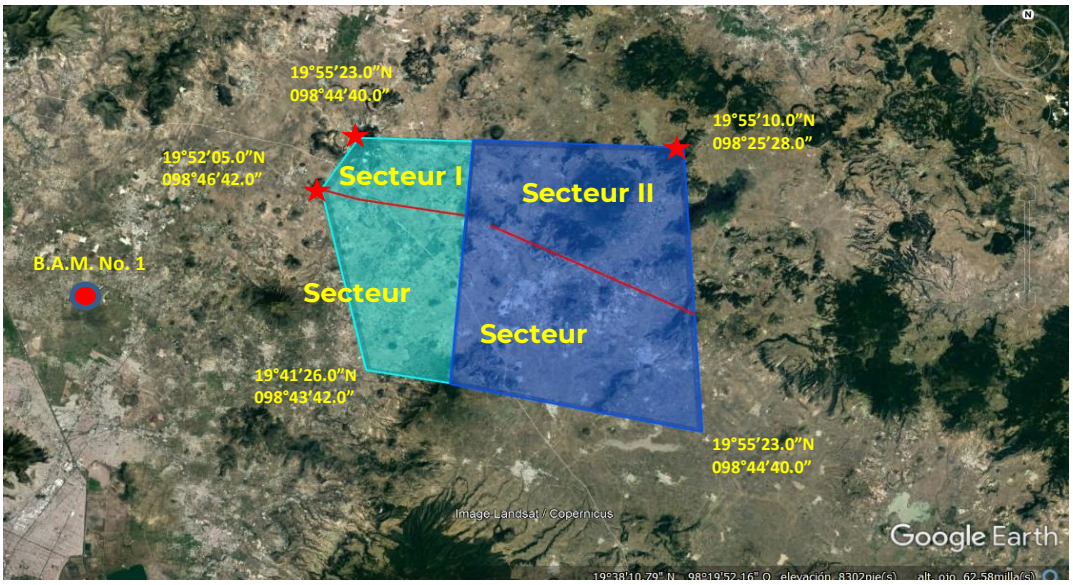
(b) Ils se dirigent vers le VOR/MMSM en suivant la trajectoire établie et à l'altitude établie.

(c) Ils doivent descendre conformément à la procédure établie et aux instructions du contrôleur de la circulation aérienne.

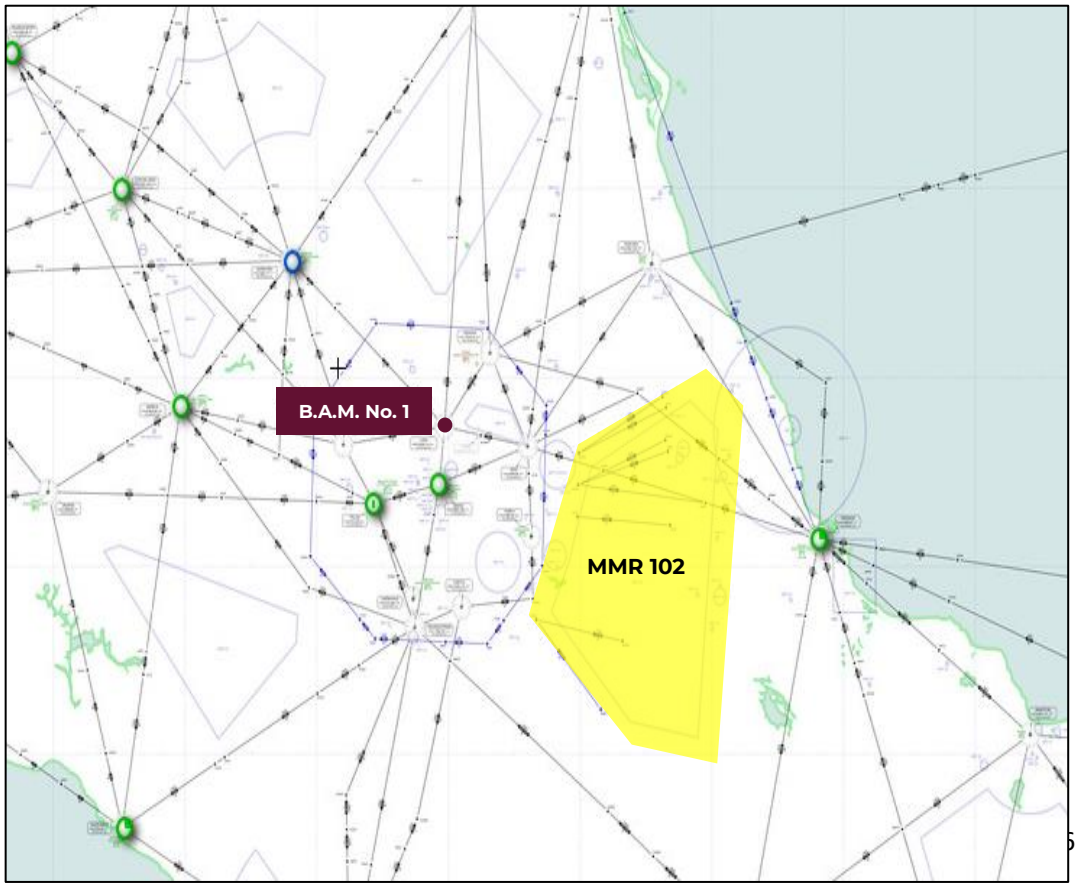
Annexe « A »

Zones de travail de la B.A.M. No. 1.

Zone MMR-100

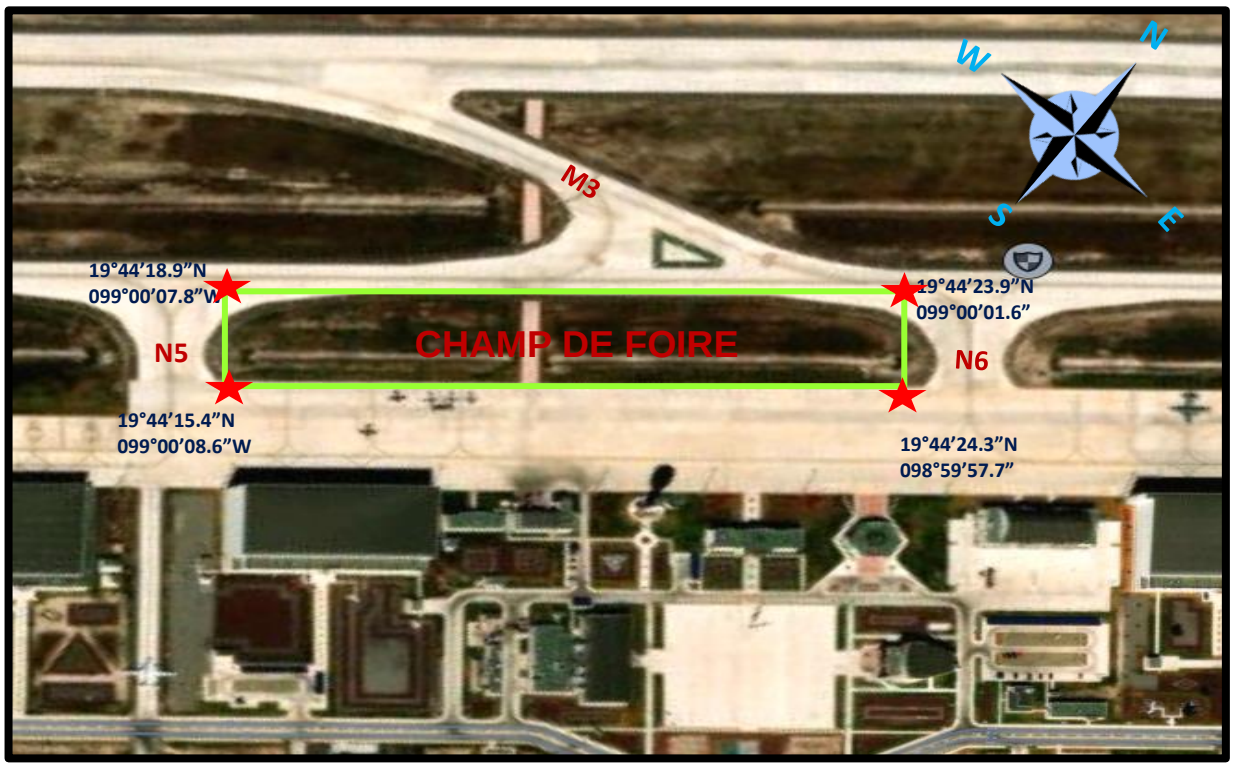


Zone MMR-102



Zone de sécurité

Zone de vol pour des aéronefs à vide à voilure tournante



Cette

page

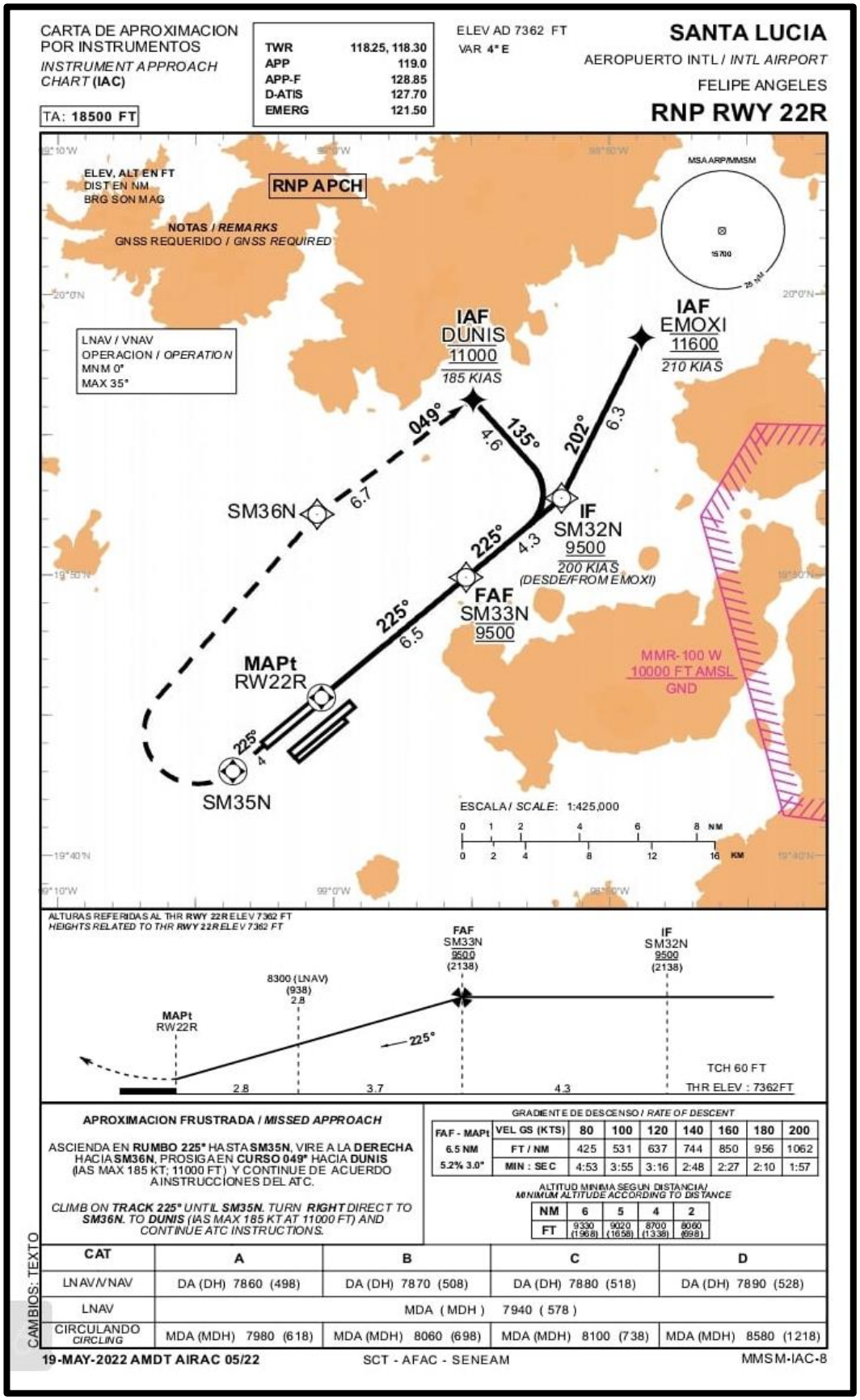
est

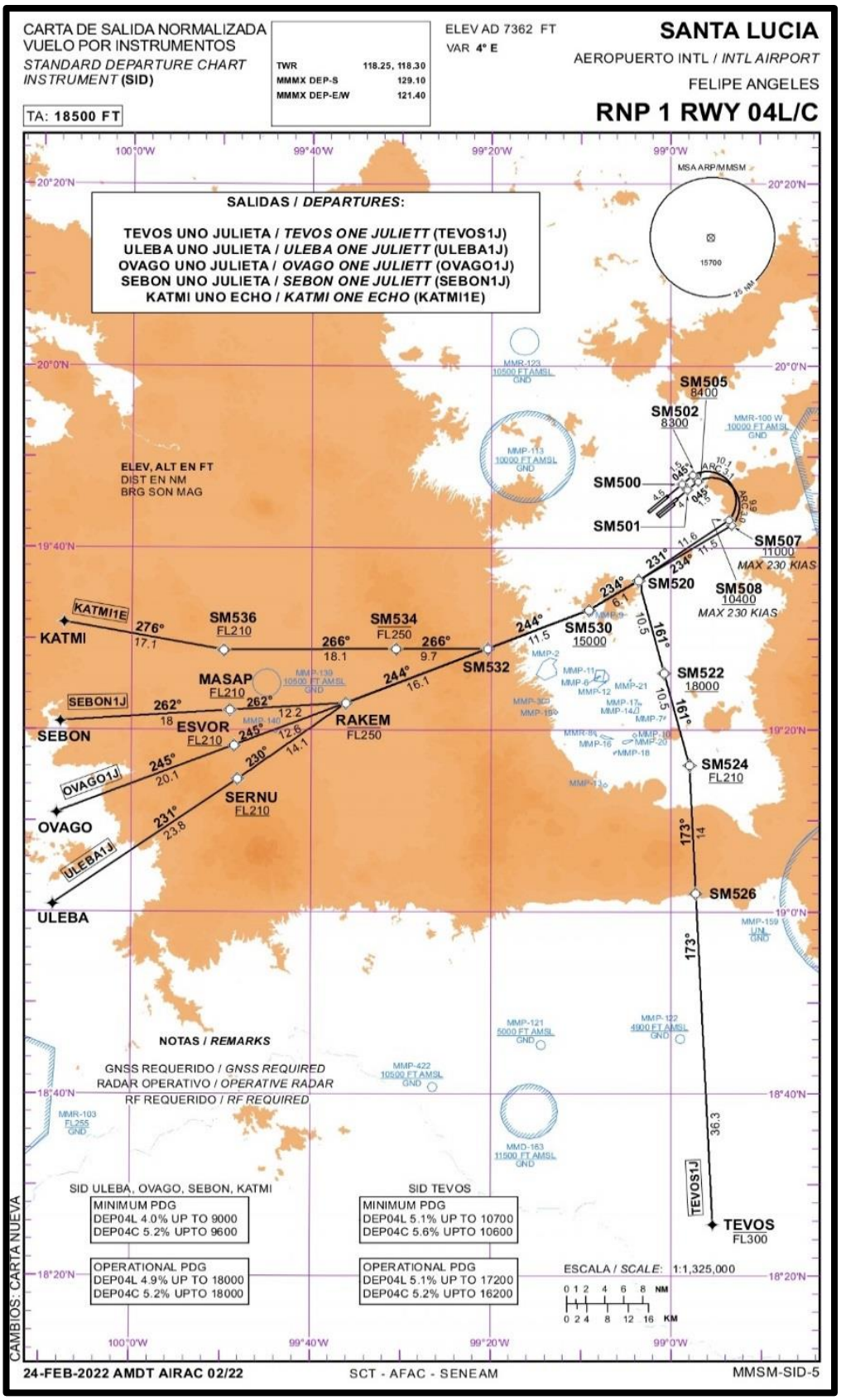
laissée

vide

intentionnellement

Annexe « B »
Procédures pour L'aéroport international Felipe Ángeles (IAC, SID ET STAR).




CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
MMMX DEP-S 129.10
MMMX DEP-E/W 121.40
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNP 1 RWY 04L/C
SALIDAS / DEPARTURES:
TEVOS UNO JULIETA / TEVOS ONE JULIETT (TEVOS1J)
ULEBA UNO JULIETA / ULEBA ONE JULIETT (ULEBA1J)
OVAGO UNO JULIETA / OVAGO ONE JULIETT (OVAGO1J)
SEBON UNO JULIETA / SEBON ONE JULIETT (SEBON1J)
KATMI UNO ECHO / KATMI ONE ECHO (KATMI1E)
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
KATMI
SEBON
OVAGO
ULEBA
TEVOS
FL300
SM536
FL210
SM534
FL250
MASAP
FL210
ESVOR
FL210
RAKEM
FL250
SM532
SM530
15000
SM520
SM522
18000
SM524
FL210
SM526
SERNU
FL210
SM500
SM501
SM502
8300
SM505
8400
SM507
11000
MAX 230 KIAS
SM508
10400
MAX 230 KIAS
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
RADAR OPERATIVO / OPERATIVE RADAR
RF REQUERIDO / RF REQUIRED
SID ULEBA, OVAGO, SEBON, KATMI
MINIMUM PDG
DEP04L 4.0% UP TO 9000
DEP04C 5.2% UPTO 9600
OPERATIONAL PDG
DEP04L 4.9% UP TO 18000
DEP04C 5.2% UPTO 18000
SID TEVOS
MINIMUM PDG
DEP04L 5.1% UP TO 10700
DEP04C 5.6% UPTO 10600
OPERATIONAL PDG
DEP04L 5.1% UP TO 17200
DEP04C 5.2% UPTO 16200
ESCALA / SCALE: 1:1,325,000
CAMBIOS: CARTA NUEVA
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-SID-5

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

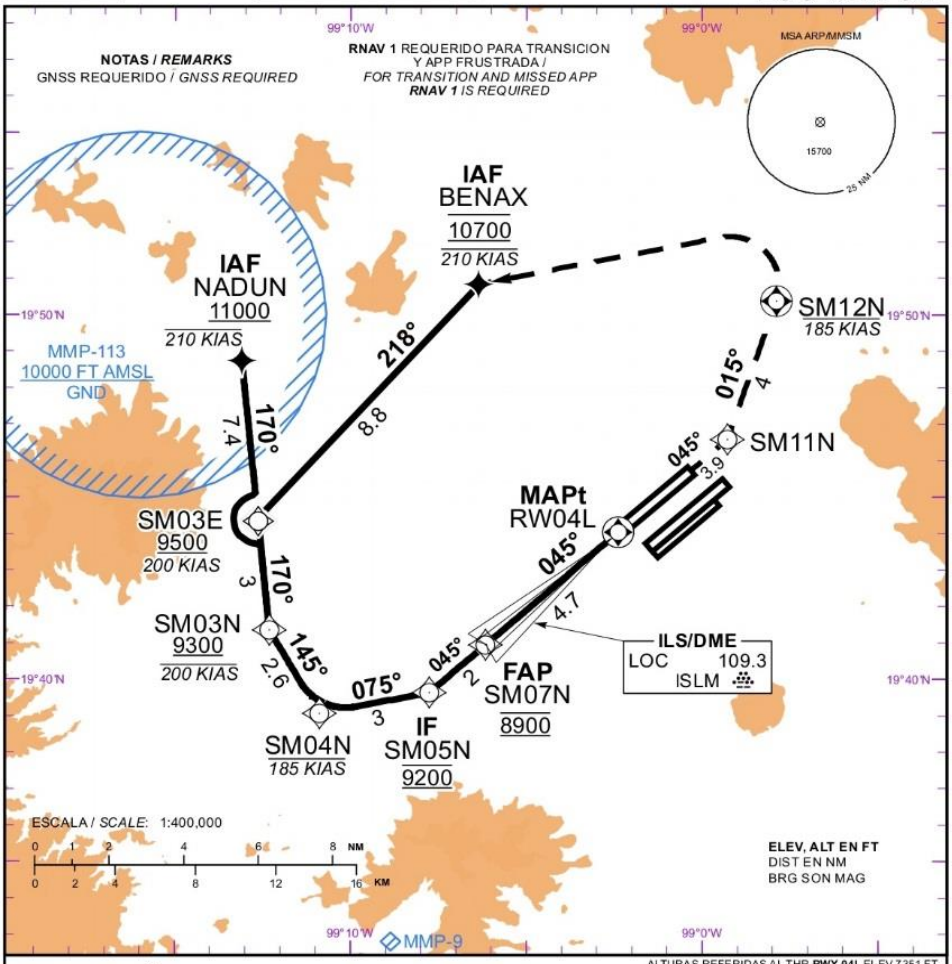
TWR	118.25, 118.30
APP	119.0
APP-F	128.85
D-ATIS	127.70
EMERG	121.50

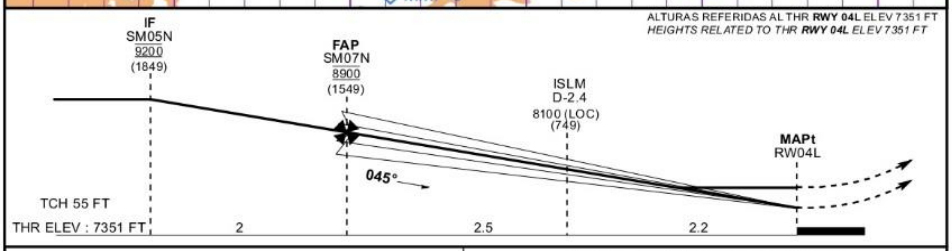
ELEV AD 7362 FT
VAR **4° E**

SANTA LUCIA

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
FELIPE ANGELES

ILS RWY 04L
LOC RWY 04L





APROXIMACION FRUSTRADA / *MISSED APPROACH*

ASCIENDA EN **RUMBO 045°** HASTA **SM11N**, CONTINUE EN **CURSO 015°** HASTA **SM12N** (IAS MAX 185 KT), VIRE A LA **IZQUIERDA** HACIA **BENAX** (IAS MAX 210 KT; 10700 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

CLIMB ON ***TRACK 045°*** *UNTIL* ***SM11N****. TO* ***SM12N*** *(IAS MAX 185 KT). TURN* ***LEFT*** *DIRECT TO* ***BENAX*** *(IAS MAX 210 KT; AT 10700 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAP - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
4.7 NM	FT / NM	425	532	638	744	850	957	1063
5.2% 3.0°	MIN : SEC	3:32	2:49	2:21	2:01	1:46	1:34	1:25

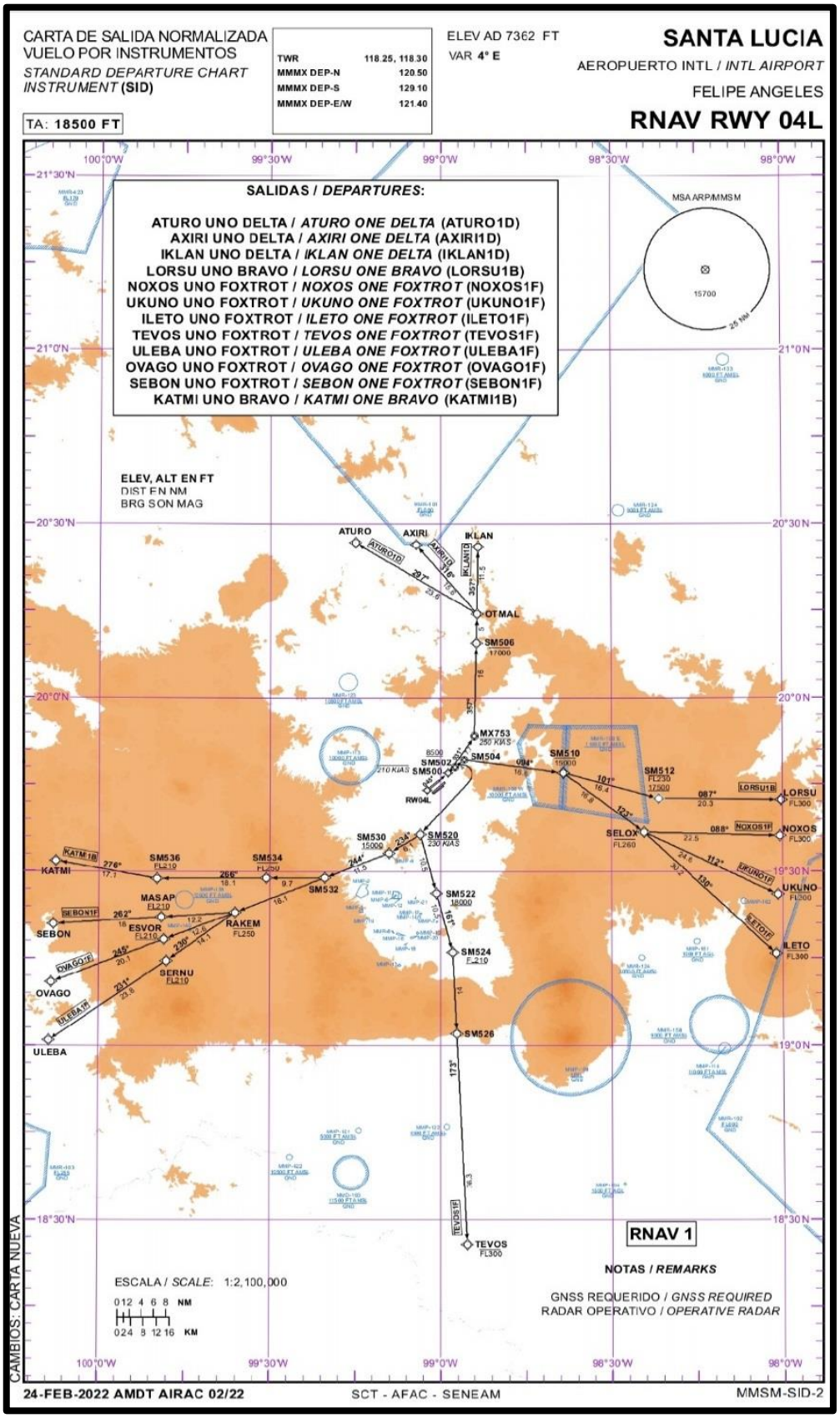
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*

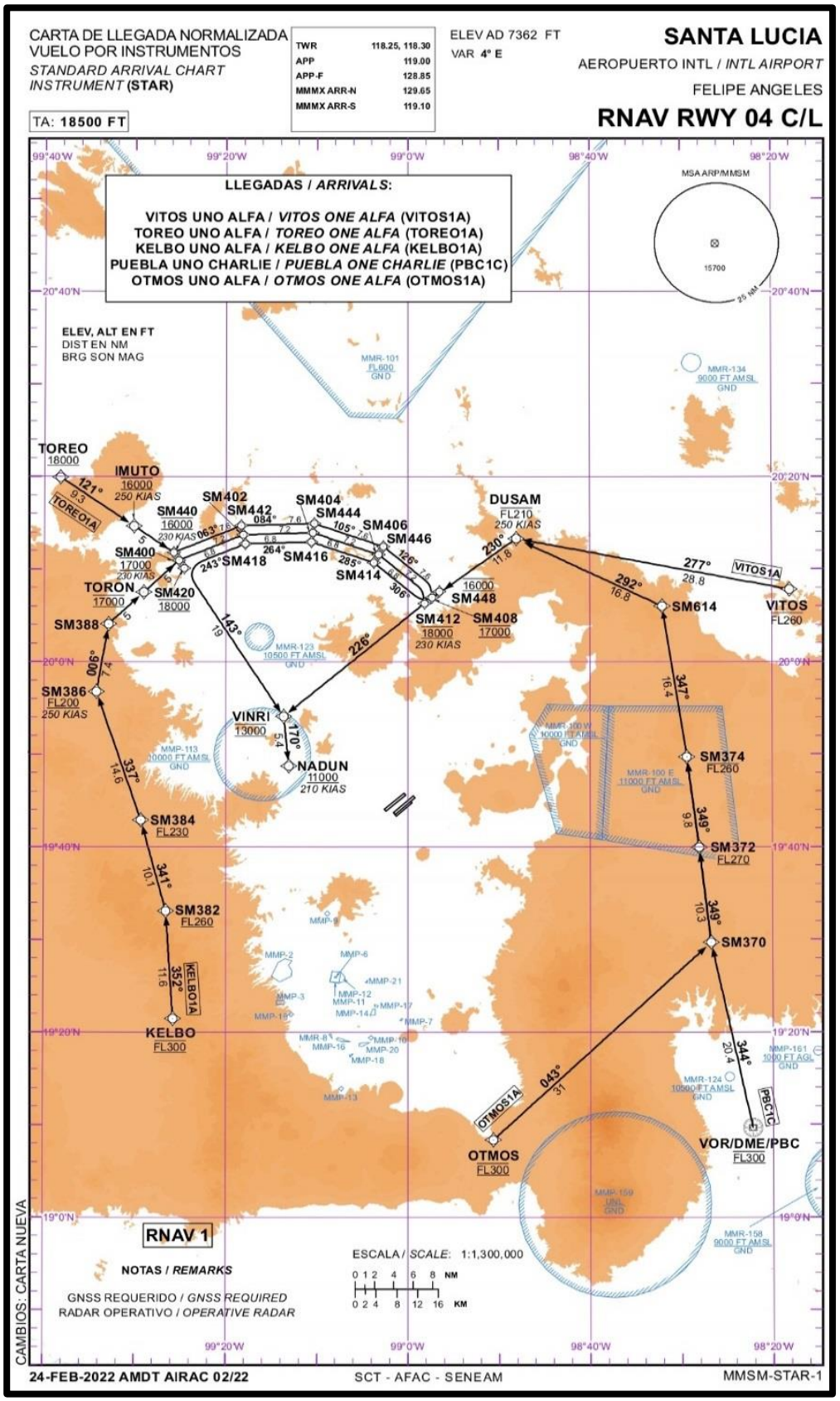
NM	4	3	2
FT	8680 (1329)	8360 (1009)	8040 (689)

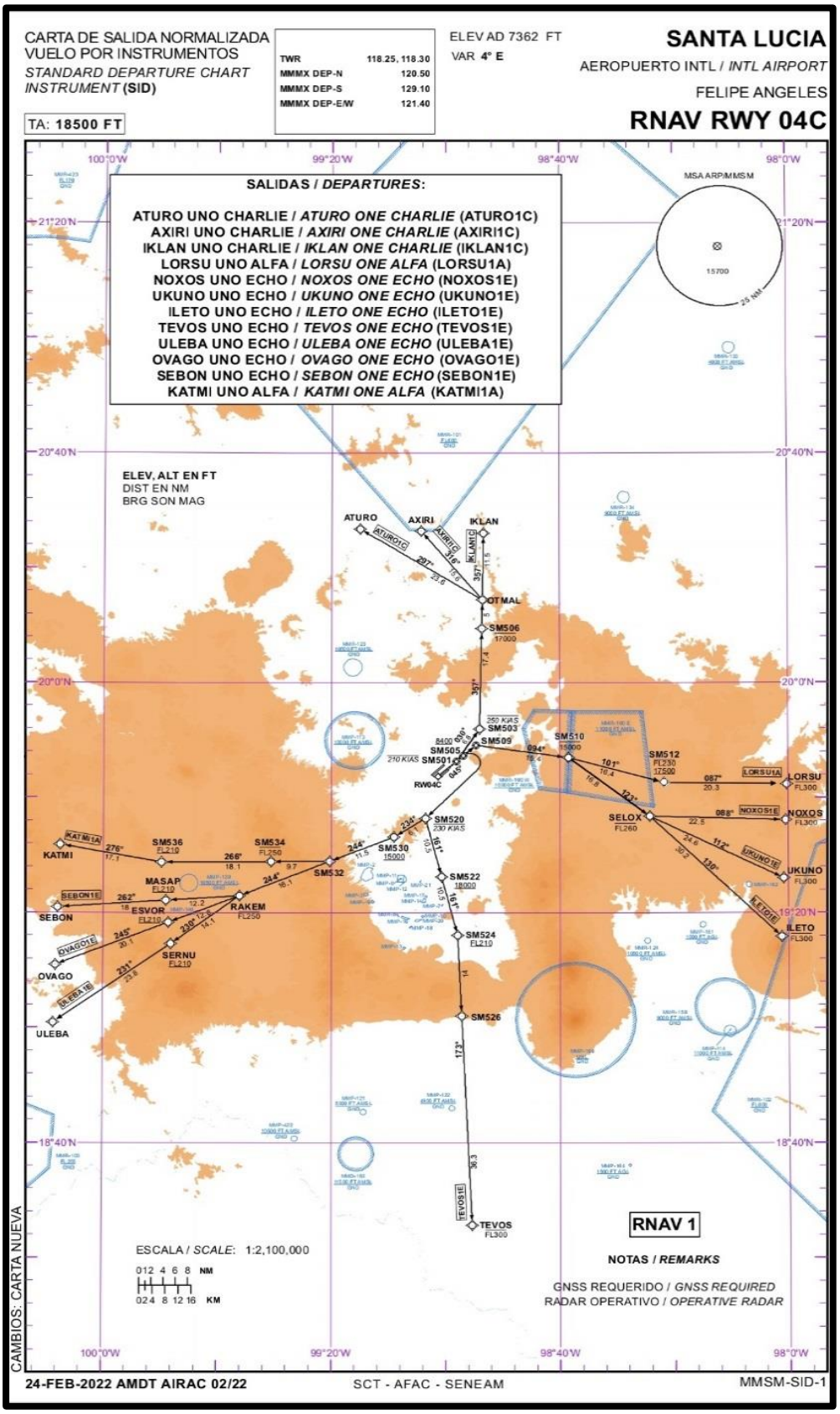
	A	B	C	D
ILS CAT I 2.5%	DA (DH) 7594 (243)	DA (DH) 7609 (258)	DA (DH) 7619 (268)	DA (DH) 7631 (280)
LOC 2.5%	MDA (MDH) 7730 (379)			
CIRCULANDO *CIRCLING*	MDA (MDH) 7980 (618)	MDA (MDH) 8060 (698)	MDA (MDH) 8100 (738)	MDA (MDH) 8580 (1218)

CAMBIOS: CARTA NUEVA

24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22 SCT - AFAC - SENEAM MMSM-IAC-2


CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
MMMX DEP-N 120.50
MMMX DEP-S 129.10
MMMX DEP-E/W 121.40
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNAV RWY 04L
SALIDAS / DEPARTURES:
ATURO UNO DELTA / ATURO ONE DELTA (ATURO1D)
AXIRI UNO DELTA / AXIRI ONE DELTA (AXIRI1D)
IKLAN UNO DELTA / IKLAN ONE DELTA (IKLAN1D)
LORSU UNO BRAVO / LORSU ONE BRAVO (LORSU1B)
NOXOS UNO FOXTROT / NOXOS ONE FOXTROT (NOXOS1F)
UKUNO UNO FOXTROT / UKUNO ONE FOXTROT (UKUNO1F)
ILETO UNO FOXTROT / ILETO ONE FOXTROT (ILETO1F)
TEVOS UNO FOXTROT / TEVOS ONE FOXTROT (TEVOS1F)
ULEBA UNO FOXTROT / ULEBA ONE FOXTROT (ULEBA1F)
OVAGO UNO FOXTROT / OVAGO ONE FOXTROT (OVAGO1F)
SEBON UNO FOXTROT / SEBON ONE FOXTROT (SEBON1F)
KATMI UNO BRAVO / KATMI ONE BRAVO (KATMI1B)
MSA ARP/MMSM
15700
25 NM
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
ATURO
AXIRI
IKLAN
OTMAL
SM506
MX753
SM504
SM510
SM512
LORSU
NOXOS
SELOX
UKUNO
ILETO
SM502
SM500
RW04L
SM520
SM530
SM534
SM536
KATMI
SM532
SM522
SM524
SM526
MASAP
RAKEM
SEBON
ESVOR
SERNU
OVAGO
ULEBA
TEVOS
RNAV 1
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
RADAR OPERATIVO / OPERATIVE RADAR
ESCALA / SCALE: 1:2,100,000
NM
KM
CAMBIOS: CARTA NUEVA
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-SID-2


CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
APP 119.00
APP-F 128.85
MMMX ARR-N 129.65
MMMX ARR-S 119.10
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNAV RWY 04 C/L
LLEGADAS / ARRIVALS:
VITOS UNO ALFA / VITOS ONE ALFA (VITOS1A)
TOREO UNO ALFA / TOREO ONE ALFA (TOREO1A)
KELBO UNO ALFA / KELBO ONE ALFA (KELBO1A)
PUEBLA UNO CHARLIE / PUEBLA ONE CHARLIE (PBC1C)
OTMOS UNO ALFA / OTMOS ONE ALFA (OTMOS1A)
MSA ARP/MMSM
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
TOREO 18000
IMUTO 16000 250 KIAS
SM440 16000 230 KIAS
SM400 17000 230 KIAS
TORON 17000
SM420 18000
SM388
SM386 FL200 250 KIAS
SM384 FL230
SM382 FL260
KELBO FL300
SM402
SM442
SM404
SM444
SM406
SM446
SM418
SM416
SM414
SM448
SM412 18000 230 KIAS
SM408 17000
DUSAM FL210 250 KIAS
VINRI 13000
NADUN 11000 210 KIAS
SM614
VITOS FL260
SM374 FL260
SM372 FL270
SM370
VOR/DME/PBC FL300
OTMOS FL300
TOREO1A
KELBO1A
VITOS1A
OTMOS1A
PBC1C
RNAV 1
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
RADAR OPERATIVO / OPERATIVE RADAR
ESCALA / SCALE: 1:1,300,000
CAMBIOS: CARTA NUEVA
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-STAR-1


CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
MMMX DEP-N 120.50
MMMX DEP-S 129.10
MMMX DEP-E/W 121.40
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNAV RWY 04C
SALIDAS / DEPARTURES:
ATURO UNO CHARLIE / ATURO ONE CHARLIE (ATURO1C)
AXIRI UNO CHARLIE / AXIRI ONE CHARLIE (AXIRI1C)
IKLAN UNO CHARLIE / IKLAN ONE CHARLIE (IKLAN1C)
LORSU UNO ALFA / LORSU ONE ALFA (LORSU1A)
NOXOS UNO ECHO / NOXOS ONE ECHO (NOXOS1E)
UKUNO UNO ECHO / UKUNO ONE ECHO (UKUNO1E)
ILETO UNO ECHO / ILETO ONE ECHO (ILETO1E)
TEVOS UNO ECHO / TEVOS ONE ECHO (TEVOS1E)
ULEBA UNO ECHO / ULEBA ONE ECHO (ULEBA1E)
OVAGO UNO ECHO / OVAGO ONE ECHO (OVAGO1E)
SEBON UNO ECHO / SEBON ONE ECHO (SEBON1E)
KATMI UNO ALFA / KATMI ONE ALFA (KATMI1A)
MSA ARP/MMSM
15700
25 NM
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
ATURO
AXIRI
IKLAN
OTMAL
SM506
17000
SM503
SM509
SM505
SM501
RW04C
SM510
SM512
FL230
17500
LORSU
FL300
NOXOS
FL300
SELOX
FL260
UKUNO
FL300
ILETO
FL300
SM520
SM530
15000
SM522
18000
SM524
FL210
SM526
TEVOS
FL300
KATMI
SM536
FL210
SM534
FL250
SM532
MASAP
FL210
RAKEM
FL250
SEBON
ESVOR
FL210
SERNU
FL210
OVAGO
ULEBA
RNAV 1
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
RADAR OPERATIVO / OPERATIVE RADAR
ESCALA / SCALE: 1:2,100,000
012 4 6 8 NM
024 8 12 16 KM
CAMBIOS: CARTA NUEVA
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-SID-1

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

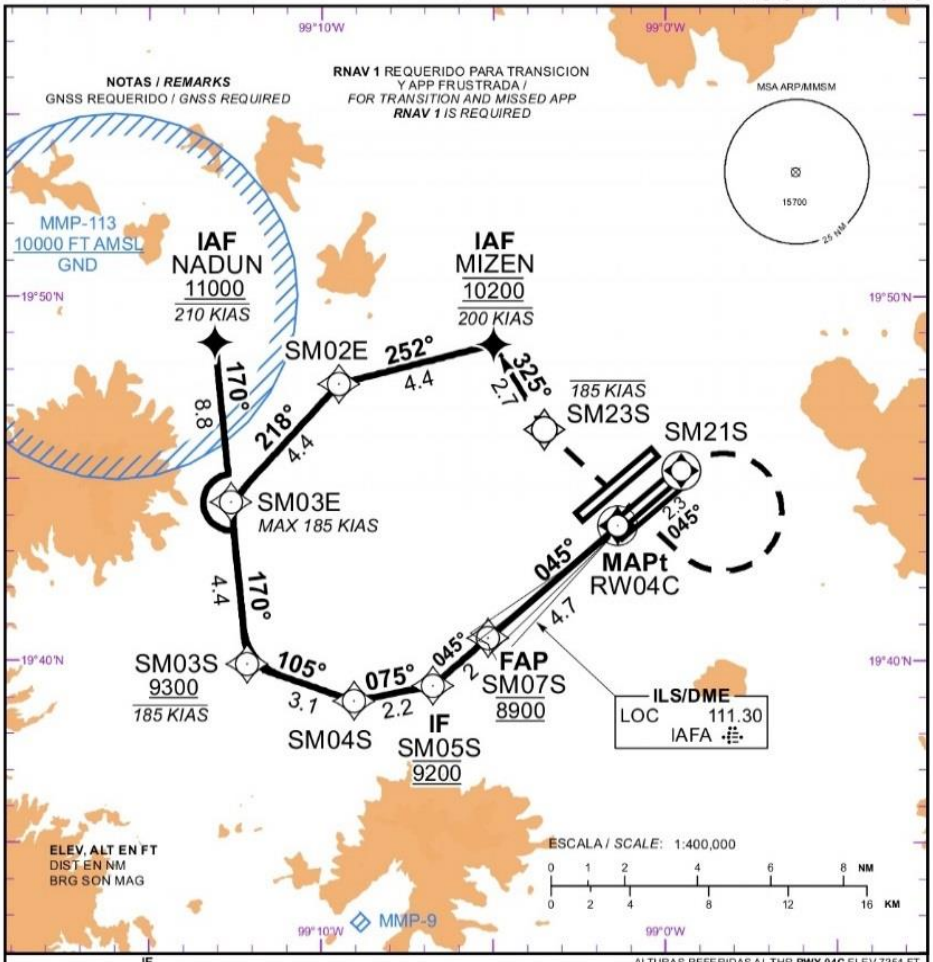
TWR	**118.25, 118.30**
APP	**119.0**
APP-F	**128.85**
D-ATIS	**127.70**
EMERG	**121.50**

ELEV AD 7362 FT
VAR **4° E**

SANTA LUCIA

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
FELIPE ANGELES

ILS RWY 04C
LOC RWY 04C



APROXIMACION FRUSTRADA / *MISSED APPROACH*

ASCIENDA EN RUMBO **045°** HASTA **SM21S**, VIRE A LA DERECHA DIRECTO A **SM23S** (IAS MAX 185 KT), Y PROSIGA HASTA **MIZEN** (IAS MAX 200 KT; A 10200 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

*CLIMB ON TRACK **045°** TO **SM21S**.TURN RIGHT DIRECT TO **SM23S** (IAS MAX 185 KT). TO **MIZEN** (IAS MAX 200 KT; AT 10200 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAP - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
4.7 NM	FT / NM	422	527	633	738	844	949	1055
5.2% 3.0°	MIN : SEC	3:32	2:49	2:21	2:01	1:46	1:34	1:25

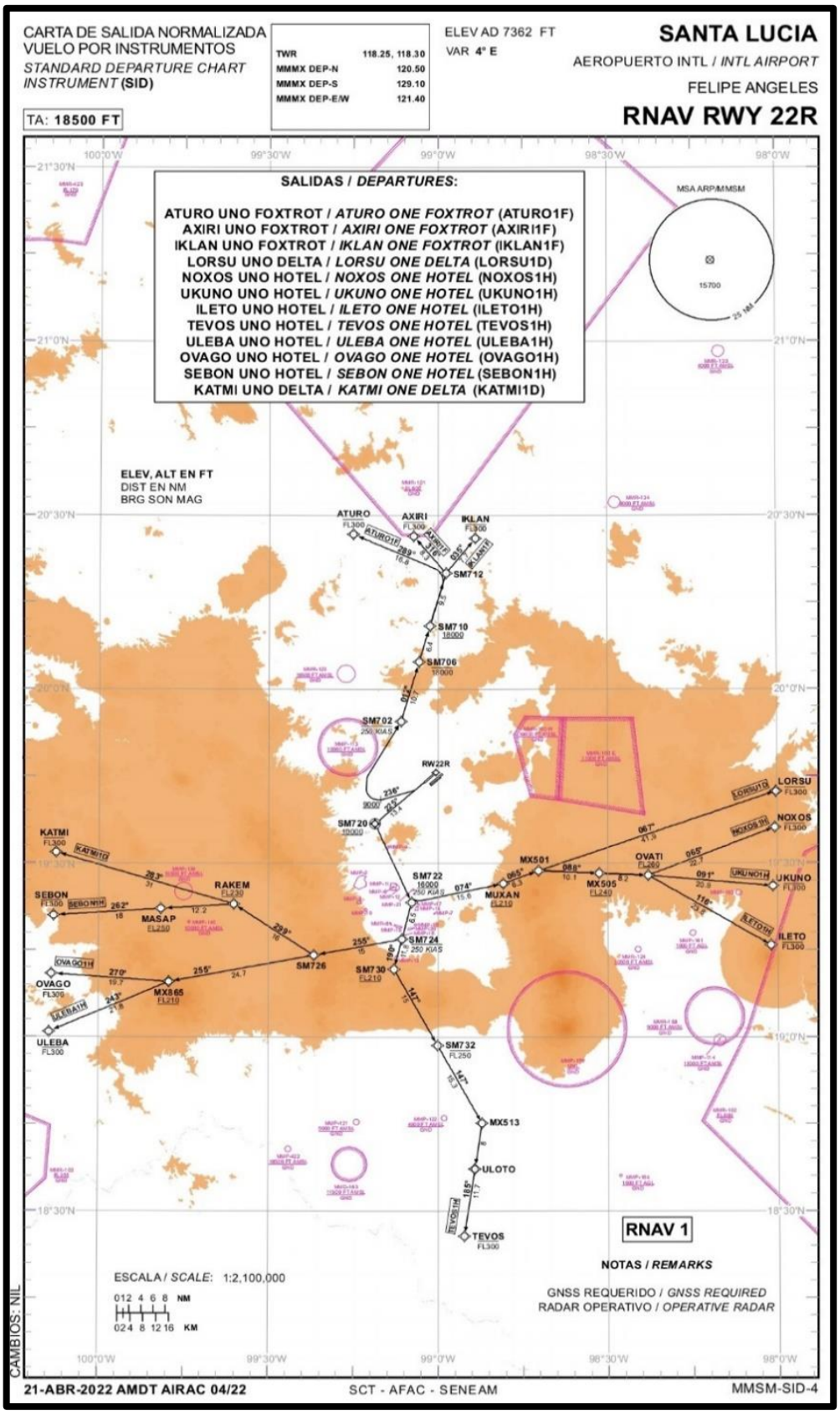
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*

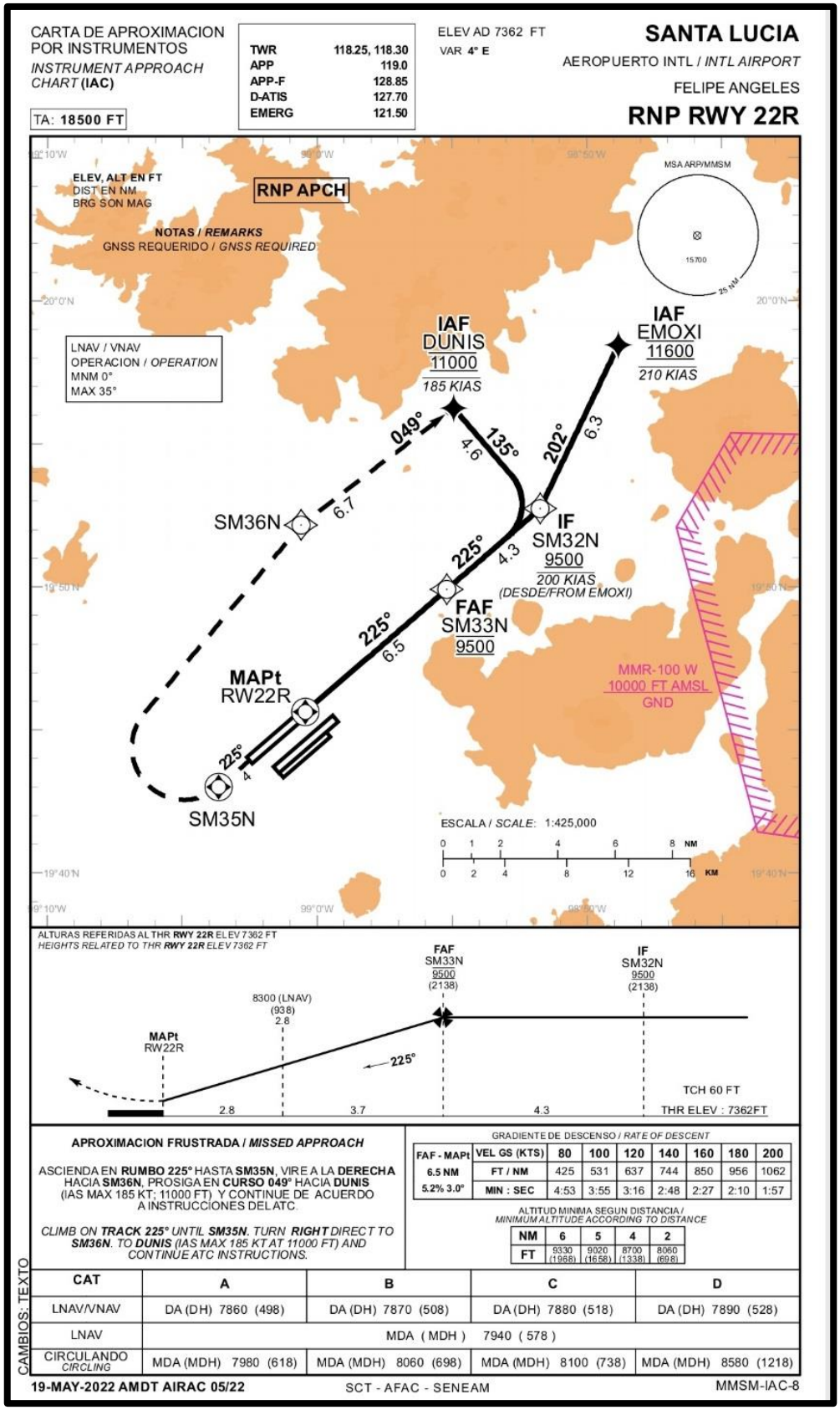
NM	4	3	2
FT	8620 (1266)	8300 (946)	7980 (626)

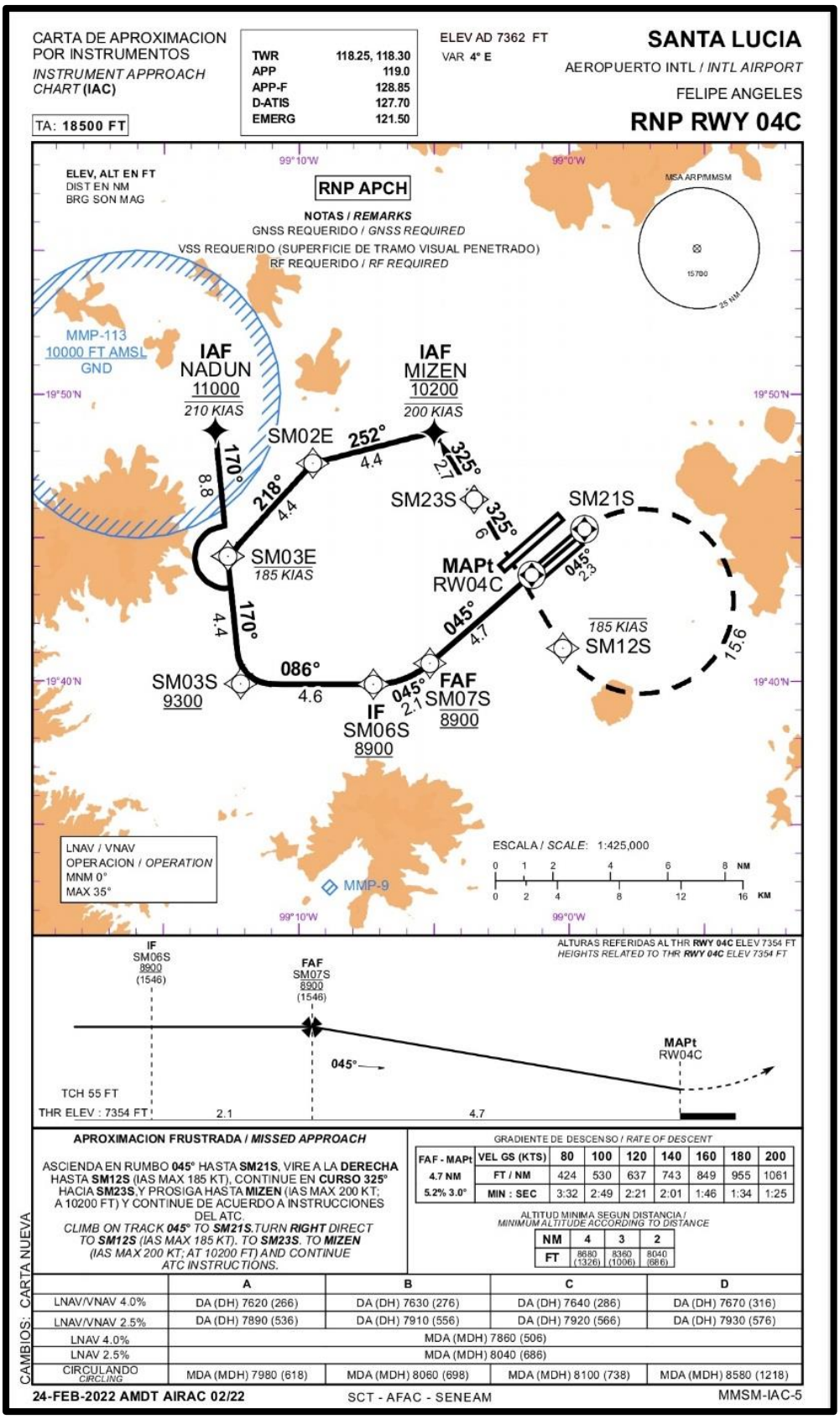
	A	B	C	D
ILS CAT I 4.0%	DA (DH) 7545 (191)	DA (DH) 7561 (207)	DA (DH) 7571 (217)	DA (DH) 7583 (229)
ILS CAT I 2.5%	DA (DH) 7818 (464)	DA (DH) 7834 (480)	DA (DH) 7844 (490)	DA (DH) 7856 (502)
LOC 4.0%	MDA (MDH) 7670 (316)			
LOC 2.5%	MDA (MDH) 7940 (586)			
CIRCULANDO *CIRCLING*	MDA (MDH) 7980 (618)	MDA (MDH) 8060 (698)	MDA (MDH) 8100 (738)	MDA (MDH) 8580 (1218)

CAMBIOS: CARTA NUEVA

24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22 SCT - AFAC - SENEAM MMSM-IAC-1


CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
MMMX DEP-N 120.50
MMMX DEP-S 129.10
MMMX DEP-E/W 121.40
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNAV RWY 22R
SALIDAS / DEPARTURES:
ATURO UNO FOXTROT / ATURO ONE FOXTROT (ATURO1F)
AXIRI UNO FOXTROT / AXIRI ONE FOXTROT (AXIRI1F)
IKLAN UNO FOXTROT / IKLAN ONE FOXTROT (IKLAN1F)
LORSU UNO DELTA / LORSU ONE DELTA (LORSU1D)
NOXOS UNO HOTEL / NOXOS ONE HOTEL (NOXOS1H)
UKUNO UNO HOTEL / UKUNO ONE HOTEL (UKUNO1H)
ILETO UNO HOTEL / ILETO ONE HOTEL (ILETO1H)
TEVOS UNO HOTEL / TEVOS ONE HOTEL (TEVOS1H)
ULEBA UNO HOTEL / ULEBA ONE HOTEL (ULEBA1H)
OVAGO UNO HOTEL / OVAGO ONE HOTEL (OVAGO1H)
SEBON UNO HOTEL / SEBON ONE HOTEL (SEBON1H)
KATMI UNO DELTA / KATMI ONE DELTA (KATMI1D)
MSA ARP/MMSM
15700
25 NM
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
ATURO
AXIRI
IKLAN
SM712
SM710
SM706
SM702
RW22R
SM720
SM722
SM724
SM726
SM730
SM732
MX513
ULOTO
TEVOS
KATMI
SEBON
RAKEM
MASAP
OVAGO
MX865
ULEBA
MUXAN
MX501
MX505
OVATI
LORSU
NOXOS
UKUNO
ILETO
RNAV 1
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
RADAR OPERATIVO / OPERATIVE RADAR
ESCALA / SCALE: 1:2,100,000
012 4 6 8 NM
024 8 12 16 KM
CAMBIOS: NIL
21-ABR-2022 AMDT AIRAC 04/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-SID-4


CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
APP 119.0
APP-F 128.85
D-ATIS 127.70
EMERG 121.50
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNP RWY 22R
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
RNP APCH
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
MSA ARP/MMSM
15700
25 NM
LNAV / VNAV
OPERACION / OPERATION
MNM 0°
MAX 35°
IAF
DUNIS
11000
185 KIAS
IAF
EMOXI
11600
210 KIAS
049°
4.6
135°
202°
6.3
SM36N
6.7
IF
SM32N
9500
200 KIAS
(DESDE/FROM EMOXI)
225°
4.3
FAF
SM33N
9500
225°
6.5
MAPt
RW22R
225°
4
SM35N
MMR-100 W
10000 FT AMSL
GND
ESCALA / SCALE: 1:425,000
NM
KM
ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY 22R ELEV 7362 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 22R ELEV 7362 FT
FAF
SM33N
9500
(2138)
IF
SM32N
9500
(2138)
8300 (LNAV)
(938)
2.8
MAPt
RW22R
225°
TCH 60 FT
THR ELEV : 7362FT
2.8
3.7
4.3
APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH
ASCIENDA EN RUMBO 225° HASTA SM35N, VIRE A LA DERECHA HACIA SM36N, PROSIGA EN CURSO 049° HACIA DUNIS (IAS MAX 185 KT; 11000 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
CLIMB ON TRACK 225° UNTIL SM35N. TURN RIGHT DIRECT TO SM36N. TO DUNIS (IAS MAX 185 KT AT 11000 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.
GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT
FAF - MAPt 6.5 NM 5.2% 3.0°
VEL GS (KTS) 80 100 120 140 160 180 200
FT / NM 425 531 637 744 850 956 1062
MIN : SEC 4:53 3:55 3:16 2:48 2:27 2:10 1:57
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE
NM 6 5 4 2
FT 9330 (1968) 9020 (1658) 8700 (1338) 8060 (698)
CAT A B C D
LNAV/VNAV DA (DH) 7860 (498) DA (DH) 7870 (508) DA (DH) 7880 (518) DA (DH) 7890 (528)
LNAV MDA (MDH) 7940 (578)
CIRCULANDO CIRCLING MDA (MDH) 7980 (618) MDA (MDH) 8060 (698) MDA (MDH) 8100 (738) MDA (MDH) 8580 (1218)
CAMBIOS: TEXTO
19-MAY-2022 AMDT AIRAC 05/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-IAC-8


CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
APP 119.0
APP-F 128.85
D-ATIS 127.70
EMERG 121.50
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNP RWY 04C
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
RNP APCH
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
VSS REQUERIDO (SUPERFICIE DE TRAMO VISUAL PENETRADO)
RF REQUERIDO / RF REQUIRED
MSA ARP/MMSM
15700
25 NM
MMP-113
10000 FT AMSL
GND
IAF
NADUN
11000
210 KIAS
IAF
MIZEN
10200
200 KIAS
SM02E
SM03E
185 KIAS
SM23S
SM21S
MAPt
RW04C
185 KIAS
SM12S
SM03S
9300
IF
SM06S
8900
FAF
SM07S
8900
170°
8.8
218°
4.4
252°
4.4
325°
2.7
325°
6
045°
2.3
045°
4.7
170°
4.4
086°
4.6
045°
2.1
15.6
19°50'N
19°40'N
99°10'W
99°0'W
LNAV / VNAV
OPERACION / OPERATION
MNM 0°
MAX 35°
MMP-9
ESCALA / SCALE: 1:425,000
NM
KM
ALTURAS REFERIDAS AL THR RWY 04C ELEV 7354 FT
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 04C ELEV 7354 FT
IF
SM06S
8900
(1546)
FAF
SM07S
8900
(1546)
045°
MAPt
RW04C
TCH 55 FT
THR ELEV : 7354 FT
2.1
4.7
APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH
ASCIENDA EN RUMBO 045° HASTA SM21S, VIRE A LA DERECHA HASTA SM12S (IAS MAX 185 KT), CONTINUE EN CURSO 325° HACIA SM23S, Y PROSIGA HASTA MIZEN (IAS MAX 200 KT; A 10200 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
CLIMB ON TRACK 045° TO SM21S. TURN RIGHT DIRECT TO SM12S (IAS MAX 185 KT). TO SM23S. TO MIZEN (IAS MAX 200 KT; AT 10200 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.
GRADIENTE DE DESCENSO / RATE OF DESCENT
FAF - MAPt 4.7 NM 5.2% 3.0°
VEL GS (KTS) 80 100 120 140 160 180 200
FT / NM 424 530 637 743 849 955 1061
MIN : SEC 3:32 2:49 2:21 2:01 1:46 1:34 1:25
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE
NM 4 3 2
FT 8680 (1326) 8360 (1006) 8040 (686)
A B C D
LNAV/VNAV 4.0% DA (DH) 7620 (266) DA (DH) 7630 (276) DA (DH) 7640 (286) DA (DH) 7670 (316)
LNAV/VNAV 2.5% DA (DH) 7890 (536) DA (DH) 7910 (556) DA (DH) 7920 (566) DA (DH) 7930 (576)
LNAV 4.0% MDA (MDH) 7860 (506)
LNAV 2.5% MDA (MDH) 8040 (686)
CIRCULANDO CIRCLING MDA (MDH) 7980 (618) MDA (MDH) 8060 (698) MDA (MDH) 8100 (738) MDA (MDH) 8580 (1218)
CAMBIOS: CARTA NUEVA
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-IAC-5

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

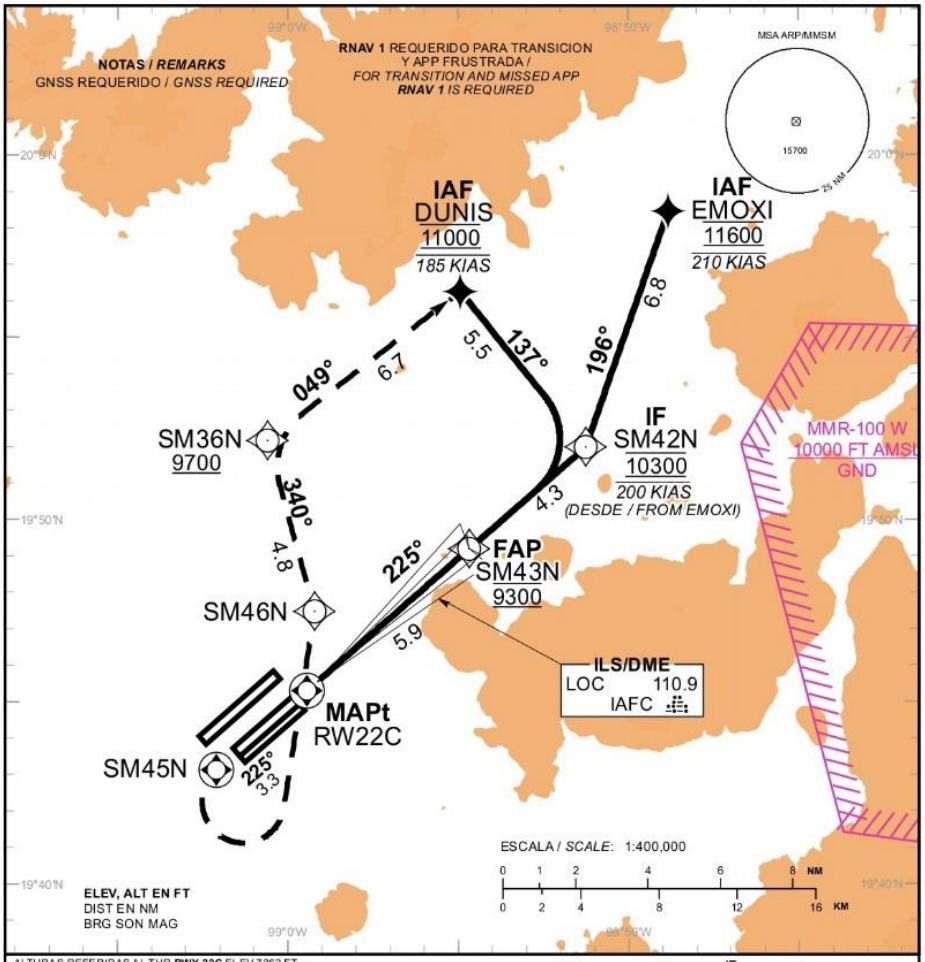
TWR	118.25, 118.30
APP	119.0
APP-F	128.85
D-ATIS	127.70
EMERG	121.50

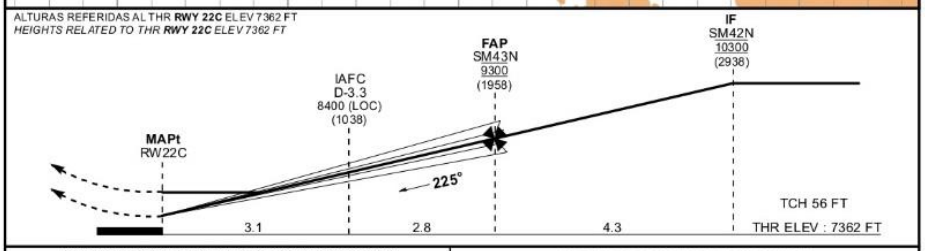
ELEV AD 7362 FT
VAR **4° E**

SANTA LUCIA

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
FELIPE ANGELES

ILS RWY 22C
LOC RWY 22C





APROXIMACION FRUSTRADA / *MISSED APPROACH*

ASCIENDA EN **RUMBO 225°** HASTA **SM45N**, VIRE A LA **IZQUIERDA** HACIA **SM46N**, CONTINUE EN **CURSO 340°** HACIA **SM36N** (A O POR ENCIMA DE 9700 FT), VIRE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **CURSO 049°** HACIA **DUNIS** (IAS MAX 185 KT; 11000 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
*CLIMB ON **TRACK 225°** UNTIL **SM45N**. TURN **LEFT** DIRECT TO **SM46N**. TO **SM36N** (AT OR ABOVE 9700 FT). TURN **RIGHT** TO **DUNIS** (IAS MAX 185 KT; AT 11000 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAP - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5.9NM	FT / NM	424	531	637	743	849	955	1061
5.2% 3.0°	MIN : SEC	4:26	3:32	2:57	2:32	2:13	1:58	1:46

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA / *MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE*

NM	5	4	3	2
FT	9010 (1648)	8700 (1338)	8380 (1018)	8060 (698)

	A	B	C	D
ILS CAT I 4.0%	DA (DH) 7622 (260)	DA (DH) 7637 (275)	DA (DH) 7647 (285)	DA (DH) 7659 (297)
ILS CAT I 2.5%	DA (DH) 7784 (422)	DA (DH) 7800 (438)	DA (DH) 7810 (448)	DA (DH) 7822 (460)
LOC 2.5%	MDA (MDH) 8000 (638)			
CIRCULANDO *CIRCLING*	MDA (MDH) 7980 (618)	MDA (MDH) 8060 (698)	MDA (MDH) 8100 (738)	MDA (DH) 8580 (1218)

CAMBIOS: TEXTO

19-MAY-2022 AMDT AIRAC 05/22 SCT - AFAC - SENEAM MMSM-IAC-3

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

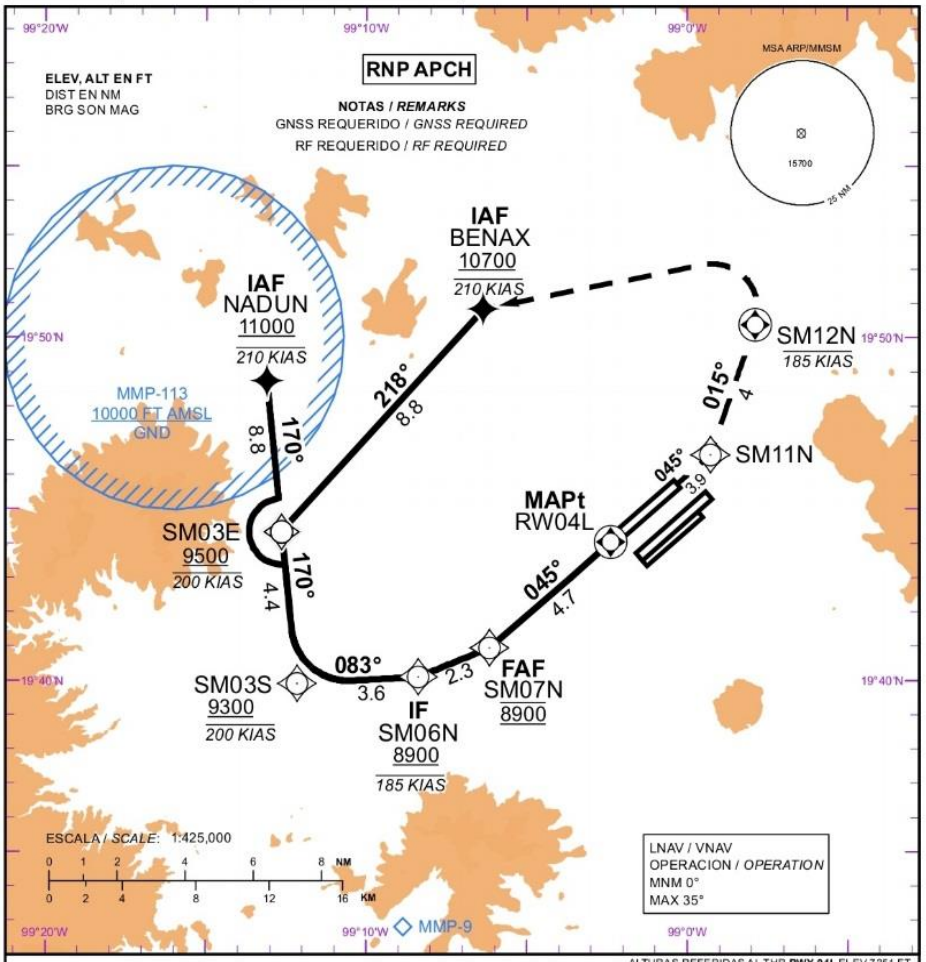
TWR	118.25, 118.30
APP	119.0
APP-F	128.85
D-ATIS	127.70
EMERG	121.50

ELEV AD 7362 FT
VAR **4° E**

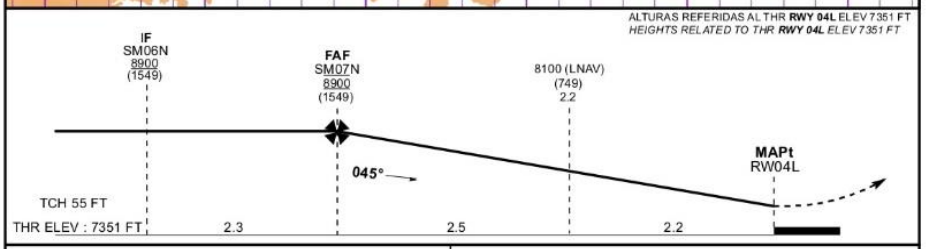
SANTA LUCIA

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
FELIPE ANGELES

RNP RWY 04L



ALTURAS REFERIDAS AL THR **RWY 04L** ELEV 7351 FT
*HEIGHTS RELATED TO THR **RWY 04L** ELEV 7351 FT*



APROXIMACION FRUSTRADA / *MISSED APPROACH*

ASCIENDA EN **RUMBO 045°** HASTA **SM11N**, CONTINUE EN **CURSO 015°** HASTA **SM12N** (IAS MAX 185 KT), VIRE A LA **IZQUIERDA** HACIA **BENAX** (IAS MAX 210 KT; 10700 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

*CLIMB ON **TRACK 045°** UNTIL **SM11N**. TO **SM12N** (IAS MAX 185 KT). TURN **LEFT** DIRECT TO **BENAX** (IAS MAX 210 KT; AT 10700 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAF - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
4.7 NM	FT / NM	425	532	638	744	850	957	1063
5.25% 3.0°	MIN : SEC	3:32	2:49	2:21	2:01	1:46	1:34	1:25

ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE

NM	4	3	2
FT	8680 (1329)	8360 (1009)	8040 (689)

CAT	A	B	C	D
LNAV/VNAV	DA (DH) 7620 (269)	DA (DH) 7630 (279)	DA (DH) 7640 (289)	DA (DH) 7660 (309)
LNAV	MDA (MDH) 7750 (399)			
CIRCULANDO *CIRCLING*	MDA (MDH) 7980 (618)	MDA (MDH) 8060 (698)	MDA (MDH) 8100 (738)	MDA (MDH) 8580 (1218)

CAMBIOS: CARTA NUEVA

24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22 SCT - AFAC - SENEAM MMSM-IAC-6

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

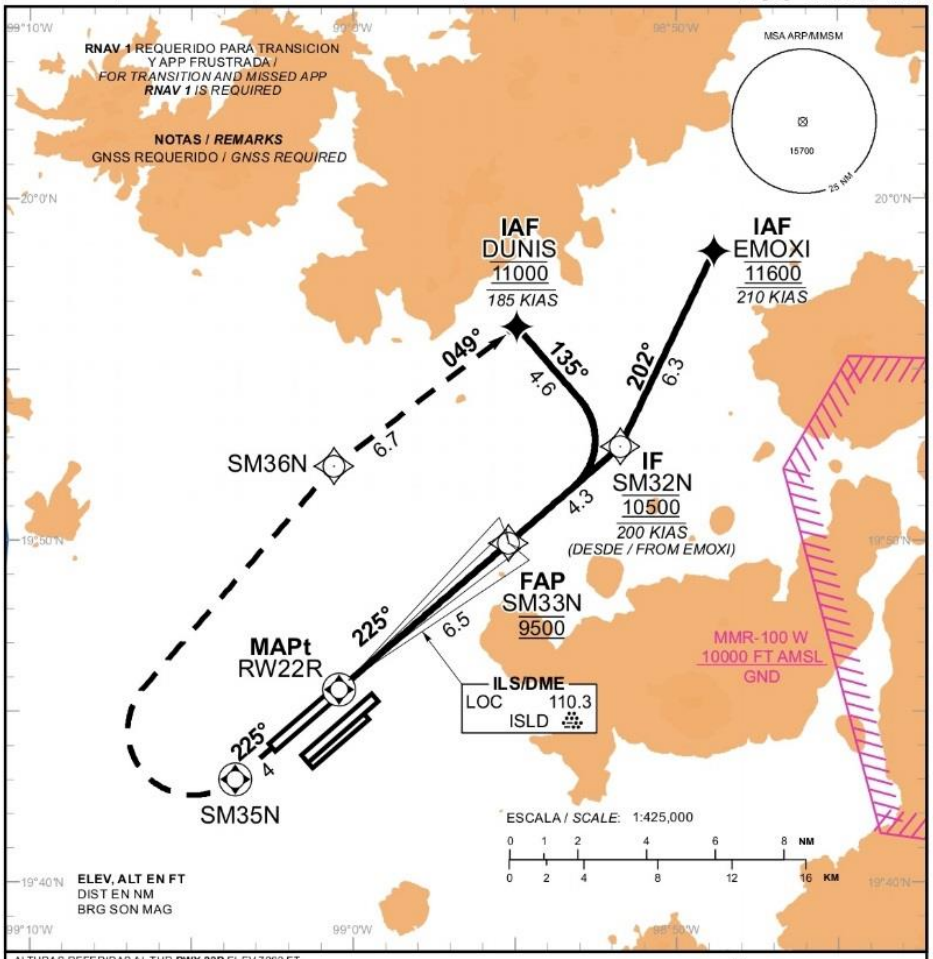
TWR	118.25, 118.30
APP	119.0
APP-F	128.85
D-ATIS	127.70
EMERG	121.50

ELEV AD 7362 FT
VAR **4° E**

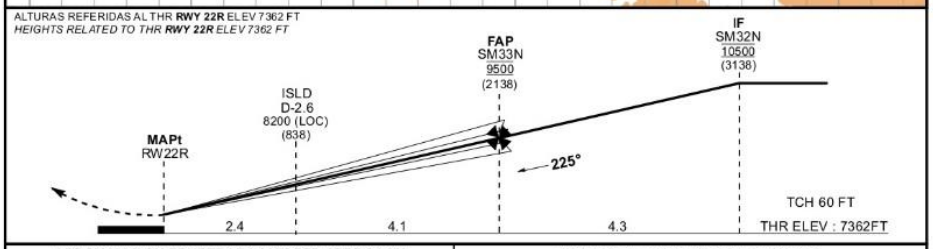
SANTA LUCIA

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
FELIPE ANGELES

ILS RWY 22R
LOC RWY 22R



ALTURAS REFERIDAS AL THR **RWY 22R** ELEV 7362 FT
HEIGHTS RELATED TO THR ***RWY 22R*** *ELEV 7362 FT*



APROXIMACION FRUSTRADA / *MISSED APPROACH*

ASCIENDA EN **RUMBO 225°** HASTA **SM35N**, VIRE A LA **DERECHA** HACIA **SM36N**, PROSIGA EN **CURSO 049°** HACIA **DUNIS** (IAS MAX 185 KT; 11000 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.

CLIMB ON ***TRACK 225°*** *UNTIL* ***SM35N****. TURN* ***RIGHT*** *DIRECT TO* ***SM36N****. TO* ***DUNIS*** *(IAS MAX 185 KT; AT 11000 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAP - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
6.5 NM	FT / NM	425	531	637	744	850	956	1062
5.2% 3.0°	MIN : SEC	4:53	3:55	3:16	2:48	2:27	2:10	1:57

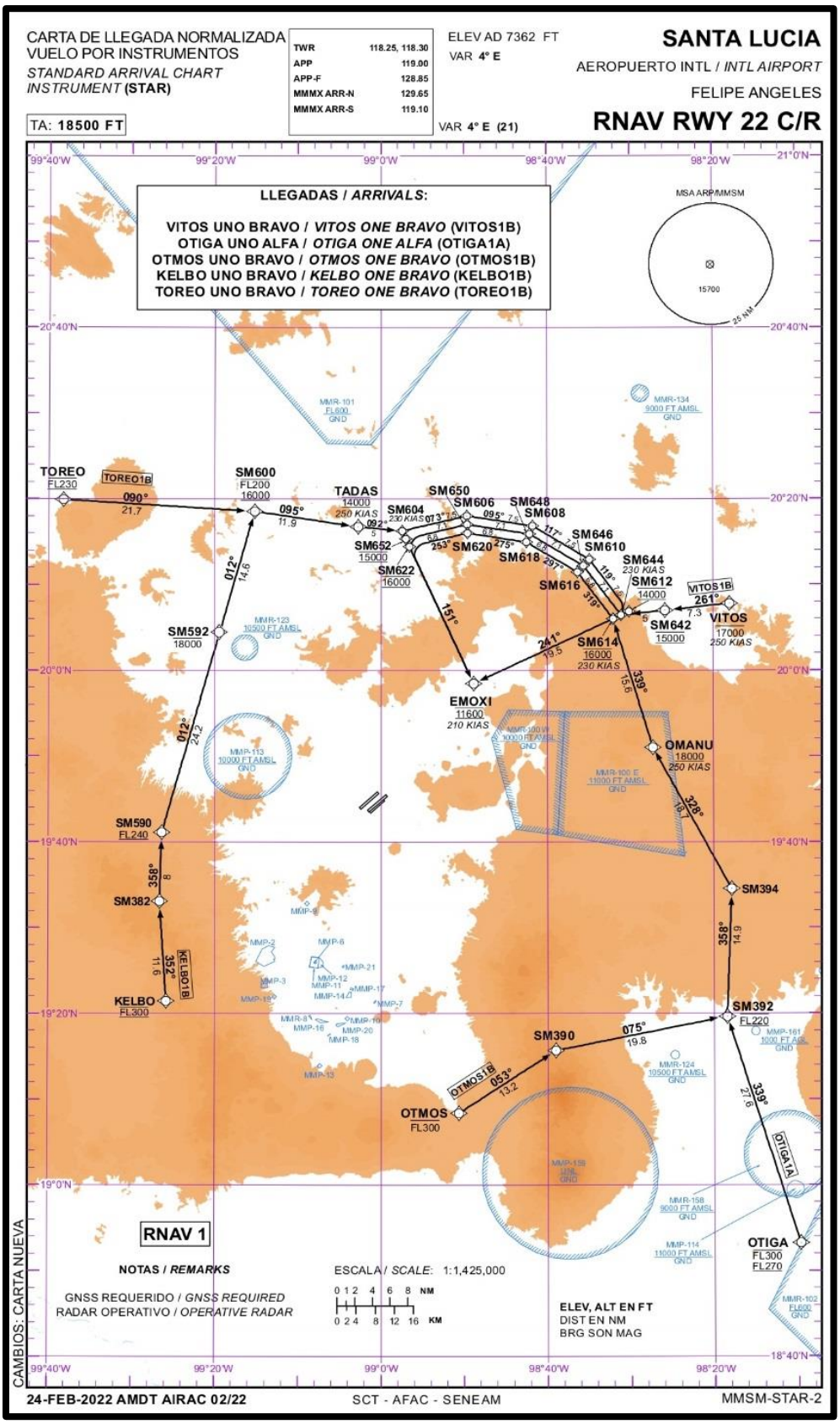
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE

NM	6	5	4	3	2	1
FT	9280 (1918)	8960 (1598)	8640 (1278)	8320 (958)	8000 (638)	7680 (318)

CAT	A	B	C	D
ILS CAT I	DA (DH) 7528 (166)	DA (DH) 7543 (181)	DA (DH) 7553 (191)	DA (DH) 7566 (204)
LOC	MDA (MDH) 7840 (478)			
CIRCULANDO *CIRCLING*	MDA (MDH) 7980 (618)	MDA (MDH) 8060 (698)	MDA (MDH) 8100 (738)	MDA (MDH) 8580 (1218)

CAMBIOS: TEXTO

19-MAY-2022 AMDT AIRAC 05/22 SCT - AFAC - SENEAM MMSM-IAC-4


CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR)
TA: 18500 FT
TWR 118.25, 118.30
APP 119.00
APP-F 128.85
MMMX ARR-N 129.65
MMMX ARR-S 119.10
ELEV AD 7362 FT
VAR 4° E
VAR 4° E (21)
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
RNAV RWY 22 C/R
LLEGADAS / ARRIVALS:
VITOS UNO BRAVO / VITOS ONE BRAVO (VITOS1B)
OTIGA UNO ALFA / OTIGA ONE ALFA (OTIGA1A)
OTMOS UNO BRAVO / OTMOS ONE BRAVO (OTMOS1B)
KELBO UNO BRAVO / KELBO ONE BRAVO (KELBO1B)
TOREO UNO BRAVO / TOREO ONE BRAVO (TOREO1B)
MSA ARP/MMSM
15700
25 NM
TOREO
FL230
TOREO1B
SM600
FL200
16000
TADAS
14000
250 KIAS
SM604
230 KIAS
SM650
SM606
SM648
SM608
SM646
SM610
SM652
15000
SM620
SM618
SM644
230 KIAS
SM622
16000
SM616
SM612
14000
VITOS1B
VITOS
17000
250 KIAS
SM642
15000
SM614
16000
230 KIAS
EMOXI
11600
210 KIAS
OMANU
18000
250 KIAS
SM592
18000
SM590
FL240
SM382
KELBO1B
KELBO
FL300
SM394
SM392
FL220
SM390
OTMOS1B
OTMOS
FL300
OTIGA1A
OTIGA
FL300
FL270
RNAV 1
NOTAS / REMARKS
GNSS REQUERIDO / GNSS REQUIRED
RADAR OPERATIVO / OPERATIVE RADAR
ESCALA / SCALE: 1:1,425,000
0 1 2 4 6 8 NM
0 2 4 8 12 16 KM
ELEV, ALT EN FT
DIST EN NM
BRG SON MAG
CAMBIOS: CARTA NUEVA
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT - AFAC - SENEAM
MMSM-STAR-2

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH CHART **(IAC)**

TA: **18500 FT**

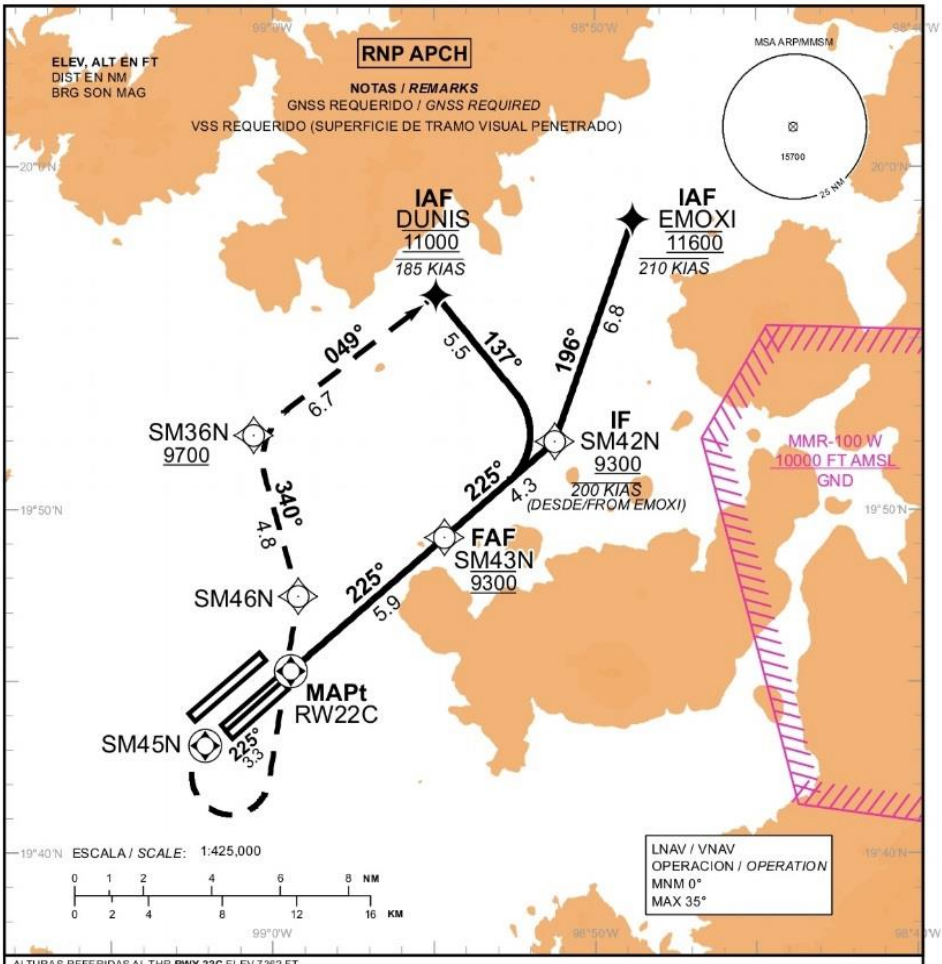
TWR	118.25, 118.30
APP	119.0
APP-F	128.85
D-ATIS	127.70
EMERG	121.50

ELEV AD 7362 FT
VAR **4° E**

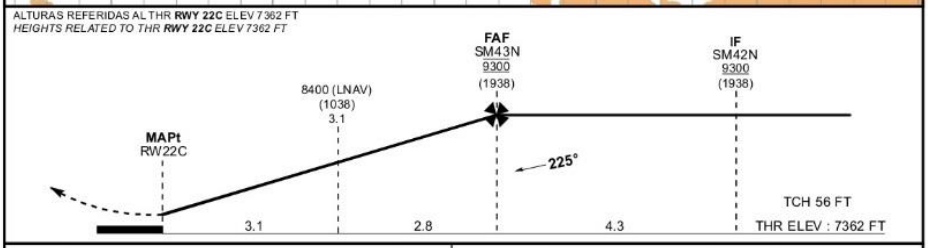
SANTA LUCIA

AEROPUERTO INTL / *INTL AIRPORT*
FELIPE ANGELES

RNP RWY 22C



ALTURAS REFERIDAS AL THR **RWY 22C** ELEV 7362 FT
*HEIGHTS RELATED TO THR **RWY 22C** ELEV 7362 FT*



APROXIMACION FRUSTRADA / *MISSED APPROACH*

ASCIENDA EN **RUMBO 225°** HASTA **SM45N**, VIRE A LA **IZQUIERDA** HACIA **SM46N**, CONTINUE EN **CURSO 340°** HACIA **SM36N** (A O POR ENCIMA DE 9700 FT), VIRE A LA **DERECHA** Y PROSIGA EN **CURSO 049°** HACIA **DUNIS** (IAS MAX 185 KT; 11000 FT) Y CONTINUE DE ACUERDO A INSTRUCCIONES DEL ATC.
*CLIMB ON **TRACK 225°** UNTIL **SM45N**. TURN **LEFT** DIRECT TO **SM46N**. TO **SM36N** (AT OR ABOVE 9700 FT). TURN **RIGHT** TO **DUNIS** (IAS MAX 185 KT; AT 11000 FT) AND CONTINUE ATC INSTRUCTIONS.*

GRADIENTE DE DESCENSO / *RATE OF DESCENT*

FAF - MAPt	VEL GS (KTS)	80	100	120	140	160	180	200
5.9 NM	FT / NM	427	533	640	747	853	960	1067
5.3% 3.0°	MIN : SEC	4:26	3:32	2:57	2:32	2:13	1:58	1:46

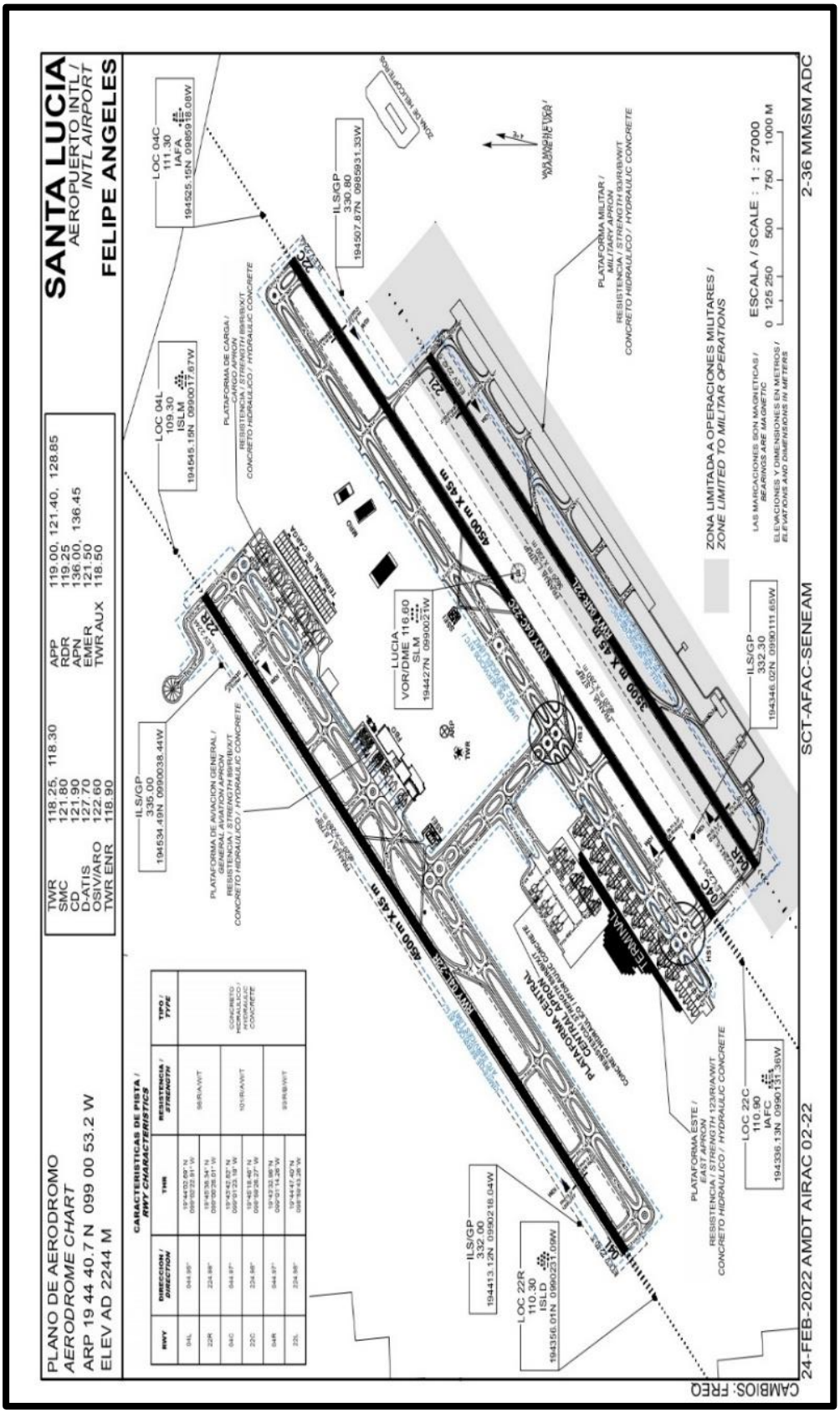
ALTITUD MINIMA SEGUN DISTANCIA /
MINIMUM ALTITUDE ACCORDING TO DISTANCE

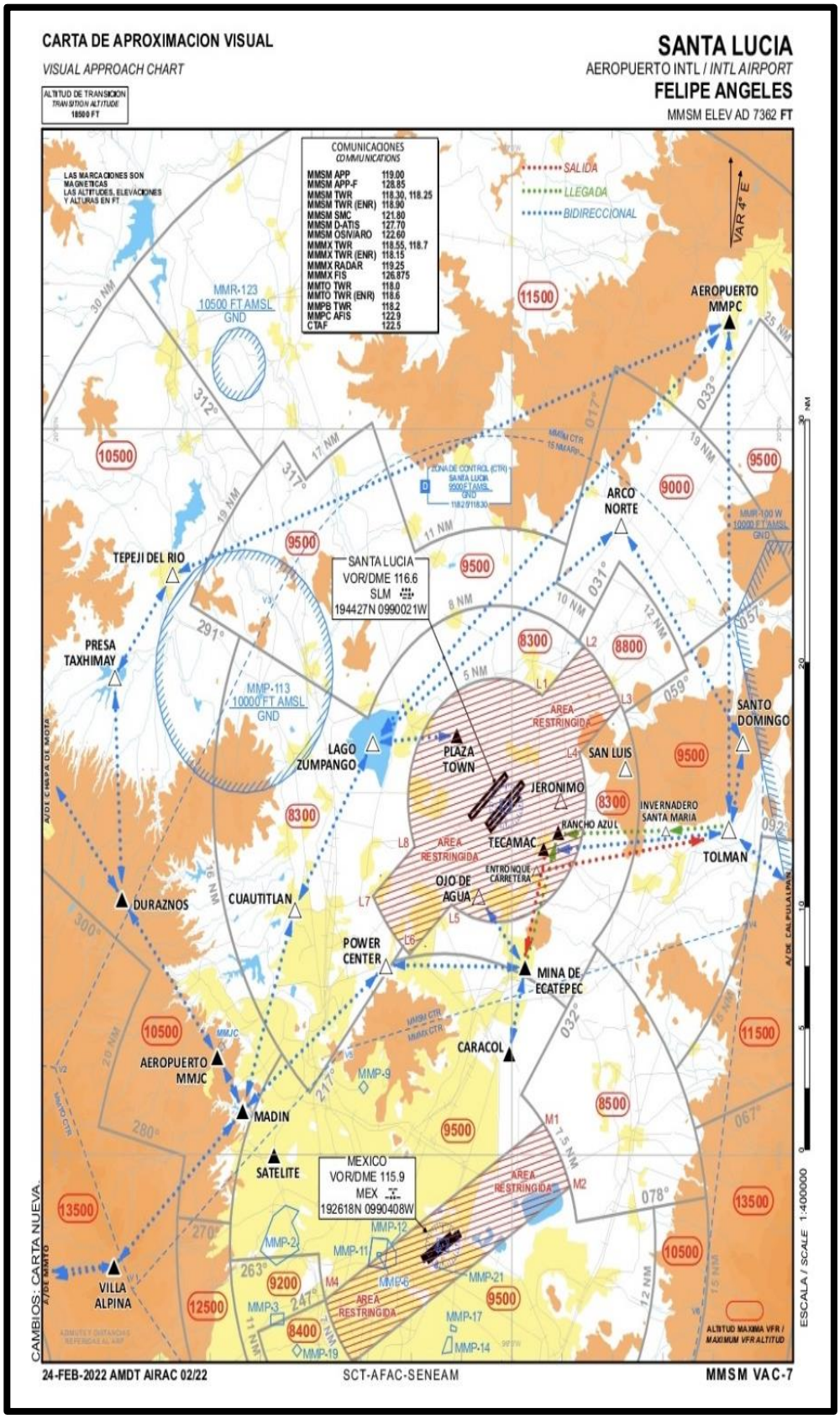
NM	5	4	3	2
FT	9010 (1648)	8690 (1328)	8370 (1008)	8050 (688)

CAT	A	B	C	D
LNAV/VNAV	DA (DH) 7870 (508)	DA (DH) 7890 (530)	DA (DH) 7900 (538)	DA (DH) 7910 (548)
LNAV	MDA (MDH) 8000 (638)			
CIRCULANDO *CIRCLING*	MDA (MDH) 7980 (618)	MDA (MDH) 8060 (698)	MDA (MDH) 8100 (738)	MDA (MDH) 8580 (1218)

CAMBIOS: TEXTO

19-MAY-2022 AMDT AIRAC 05/22 SCT - AFAC - SENEAM MMSM-IAC-7


PLANO DE AERODROMO
AERODROME CHART
ARP 19 44 40.7 N 099 00 53.2 W
ELEV AD 2244 M
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL /
INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
TWR 118.25, 118.30
SMC 121.80
CD 121.90
D-ATIS 127.70
OSIV/ARO 122.60
TWR ENR 119.90
APP 119.00, 121.40, 128.85
RDR 119.25
APN 136.00, 136.45
EMER 121.50
TWR AUX 118.50
CARACTERISTICAS DE PISTA /
RWY CHARACTERISTICS
RWY
DIRECCION / DIRECTION
TWR
RESISTENCIA / STRENGTH
TIPO / TYPE
04L
044.95°
19°44'03.69" N
099°00'23.81" W
56R/A/W/T
22R
224.98°
19°45'35.34" N
099°00'25.01" W
04C
044.97°
19°44'42.61" N
099°01'53.18" W
101R/A/W/T
CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
22C
224.98°
19°43'18.40" N
099°00'26.27" W
04R
044.97°
19°43'33.88" N
099°01'14.26" W
93R/B/W/T
22L
224.98°
19°44'47.40" N
099°00'53.26" W
LOC 04C
111.30
IAFA
194525.15N 0985916.08W
ILS/GP
330.80
194507.87N 0985931.33W
LOC 04L
109.30
ISLM
194545.15N 0990017.87W
PLATAFORMA DE CARGA /
CARGO APRON
RESISTENCIA / STRENGTH 89R/B/W/T
CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
ILS/GP
335.00
194534.49N 0990038.44W
PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL /
GENERAL AVIATION APRON
RESISTENCIA / STREKOTH 89R/B/W/T
CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
LUCIA
VOR/DME 116.00
SLM
194427N 0990021W
4500 m X 45 m
RWY 04C/22C
RWY 04R/22L
RWY 04L/22R
PLATAFORMA CENTRAL
CENTRAL APRON
CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
TERMINAL
PLATAFORMA MILITAR /
MILITARY APRON
RESISTENCIA / STRENGTH 93R/B/W/T
CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
ZONA LIMITADA A OPERACIONES MILITARES /
ZONE LIMITED TO MILITAR OPERATIONS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS
ESCALA / SCALE : 1 : 27000
0 125 250 500 750 1000 M
ILS/GP
332.30
194346.02N 0990111.65W
LOC 22C
110.90
IAFC
194336.13N 0990131.36W
PLATAFORMA ESTE /
EAST APRON
RESISTENCIA / STRENGTH 123R/A/W/T
CONCRETO HIDRAULICO / HYDRAULIC CONCRETE
ILS/GP
332.00
194413.12N 0990218.04W
LOC 22R
110.30
ISLD
194356.01N 0990231.09W
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02-22
SCT-AFAC-SENEAM
2-36 MMSM ADC
CAMBIOS: FREQ


CARTA DE APROXIMACION VISUAL
VISUAL APPROACH CHART
SANTA LUCIA
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
FELIPE ANGELES
MMSM ELEV AD 7362 FT
ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18000 FT
COMUNICACIONES
COMMUNICATIONS
MMSM APP 119.00
MMSM APP-F 128.85
MMSM TWR 118.30, 118.25
MMSM TWR (ENR) 118.90
MMSM SMC 121.80
MMSM D-ATIS 127.70
MMSM OSIVIARO 122.60
MMMX TWR 118.55, 118.7
MMMX TWR (ENR) 118.15
MMMX RADAR 119.25
MMMX FIS 126.875
MMTO TWR 118.0
MMTO TWR (ENR) 118.6
MMPB TWR 118.2
MMPC AFIS 122.9
CTAF 122.5
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS
LAS ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN FT
SALIDA
LLEGADA
BIDIRECCIONAL
VAR 4° E
AEROPUERTO MMPC
ARCO NORTE
TEPEJI DEL RIO
PRESA TAXHIMAY
SANTA LUCIA VOR/DME 116.6 SLM 194427N 0990021W
LAGO ZUMPANGO
PLAZA TOWN
SAN LUIS
JERONIMO
SANTO DOMINGO
INVERNADERO SANTA MARIA
RANCHO AZUL
TECAMAC
TOLMAN
OJO DE AGUA
ENTRONQUE CARRETERA
DURAZNOS
CUAUTITLAN
POWER CENTER
MINA DE ECATEPEC
CARACOL
AEROPUERTO MMJC
MADIN
SATELITE
MEXICO VOR/DME 115.9 MEX 192618N 0990408W
VILLA ALPINA
AREA RESTRINGIDA
ZONA DE CONTROL (CTR) SANTA LUCIA
MMR-123 10500 FT AMSL GND
MMP-113 10000 FT AMSL GND
MMR-100 W 10000 FT AMSL GND
A/DE CHIPA DE MOTA
A/DE CALPULALPAN
A/DE SANTO
CAMBIOS: CARTA NUEVA
ESCALA / SCALE 1:400000
ALTITUD MAXIMA VFR / MAXIMUM VFR ALTITUD
24-FEB-2022 AMDT AIRAC 02/22
SCT-AFAC-SENEAM
MMSM VAC-7

Cette

page

est

laissée

vide

intentionnellement

Annexe « C »
Extrait de la Publication d'information aéronautique (P.I.A.) GEN 1.2

ANEXO I

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

INTERNACION DE AERONAVES
AIRCRAFT ENTRANCE

1089

FECHA - DATE		VIGENCIA PERMISO EXPIRATION DATE
ENTRADA - ARRIVAL	SALIDA - DEPARTURE	

MARCA Y TIPO DE AERONAVE TRADEMARK AND TYPE OF AIRCRAFT	PROPIETARIO - OWNER	BASE - BASE

MATRICULA REGISTRATION	COLOR - COLOR	No. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD AIRWORTHINESS CERTIFICATE NUMBER	No. DE LICENCIA LICENCE No.	NACIONALIDAD NATIONALITY

NOMBRE DEL PILOTO - PILOT'S NAME	DOMICILIO - ADDRESS

AEROPUERTO AIRPORTS		
DE ORIGEN - ORIGIN	DE ENTRADA - ARRIVAL	DE SALIDA - DEPARTURE

No. DE PERSONAS A BORDO - No. PERSONS ABOARD	
A LA ENTRADA ENTRANCE	A LA SALIDA DEPARTURE

SHCP FOR OFFICIAL USE ONLY	SCT FOR OFFICIAL USE ONLY	SG FOR OFFICIAL USE ONLY
[illegible] (Temporary import permit)	(Permiso operar la aeronave en territorio mexicano) (Permit to operate the aircraft in mexican territory)	

FIRMA DEL PILOTO - SIGNATURE OF PILOT

T.S.N.

FORMA G - H - C -001

AIP DU MEXIQUE

Indications pour l'entrée des aéronefs privés dans le territoir mexicain

DIRECTEUR DU TRANSPORT ET DU CONTRÔL AÉRONAUTIQUE
Mexico

Numéro de FAX à Mexico : 55-23-34-19. (Le FAX est éteint les nuits et les week-ends.)

Ce document n'autorise que le vol solicité. Si vous souhaitez obtenir une autorisation annuelle, veuillez l'indiquer et ne remplissez pas les points 1 et 2.

Autorisation annuelle OUI_____ NON_____

Données requises pour entrer au Mexique

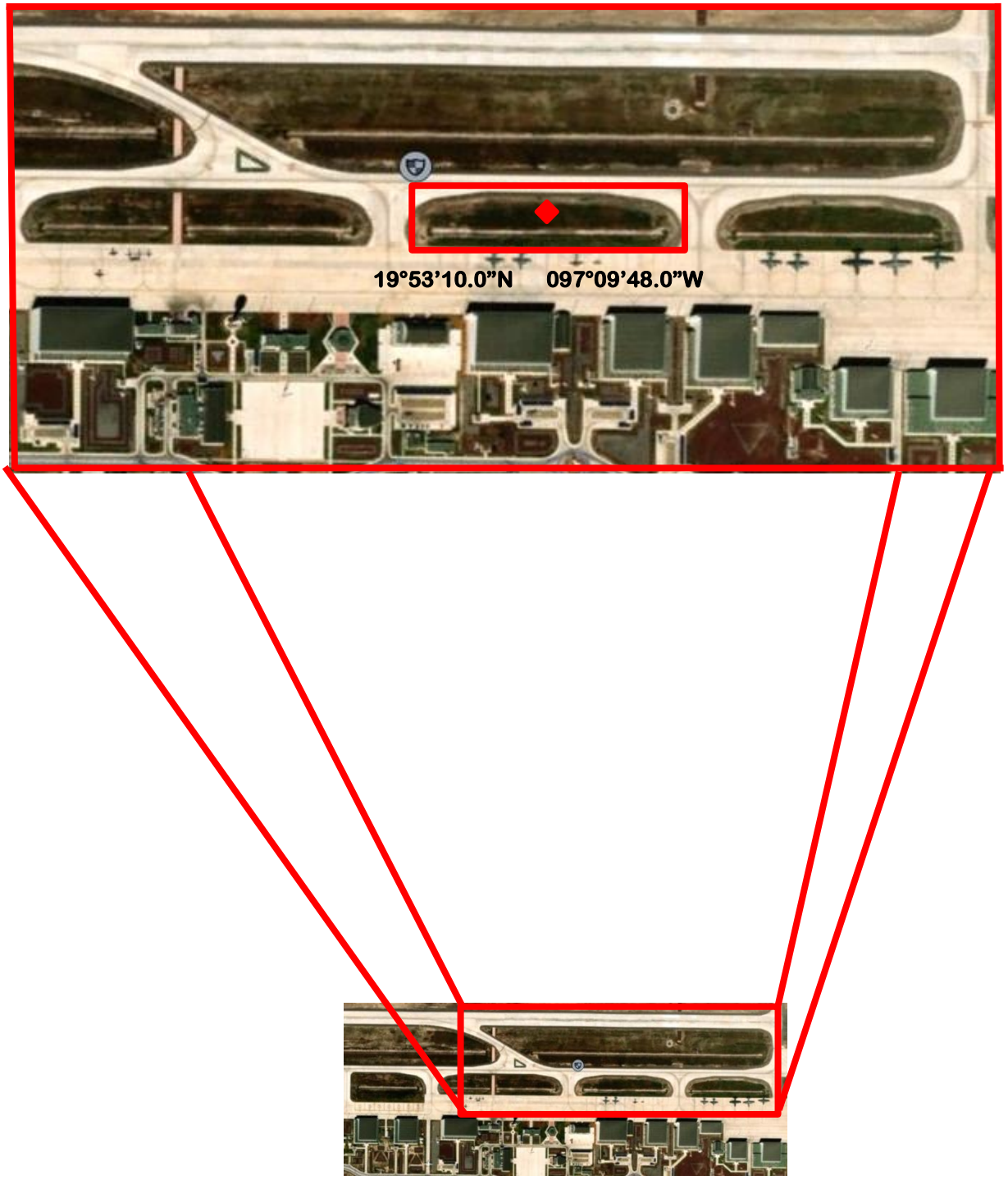
1. Date d'arrivée et de sortie : _____
2. Route : _____
3. Registre :
4. Caractéristiques de l'aéronef : _____
5. Marque : _____
6. Modèle : _____
7. Couleur : _____
8. Propriétaire : _____
9. Téléphone : _____
10. Numéro de FAX : _____
11. Agence d'assurance : _____
12. Numéro de police : _____
13. Validité : _____

Nom et prénom : _____

Signature : _____ Date : _____

Annexe « D »

Zone de lancement des troupes d'aviation.



Note : La zone pour le lancement des troupes d'aviation sont sous réserve de changements issus des réunions avant les vols sous les ordres des groupes aériens et le lancement de vols de la B.A.M. No. 1.