

AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR -
NOMBRE DEL AERÓDROMOMMPQ – PALENQUE
AEROPUERTO DE PALENQUE

MMPQ AD 2.2 - DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD: | 173158.8556 N 0920056.1249 W al centro de la pista. |
| 2 | Dirección y distancia desde la ciudad: | NW / 4 KM |
| 3 | Elevación/temperatura de referencia: | 50.29M (165 FT) |
| 4 | Ondulación Geoidal en AD PSN ELEV: | NIL |
| 5 | Variación magnética/Cambio anual: | 2° E 2017 / - 0.1054° |
| 6 | Administración: Dirección: Teléfono: Web / email: | Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca – Maya – Mexica, S.A. de C.V. Carretera Federal Catazajá-Rancho Nuevo Km. 24.5, C.P. 29960, Palenque, Chis. 5966890108 Ext 52800 arpto.palenque@gafsacomm.com |
| 7 | Tipo de tránsito permitido: | IFR/VFR |
| 8 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.3 - HORAS DE FUNCIONAMIENTO

| | | |
|----|------------------------------------|-----------|
| 1 | AD: | 1300/0100 |
| 2 | Aduanas e inmigración: | 1300/0100 |
| 3 | Dependencias de Sanidad: | 1300/0100 |
| 4 | Oficina de notificación AIS: | NIL |
| 5 | Oficina de notificación ATS (ARO): | NIL |
| 6 | Oficina de notificación MET: | 1300/0100 |
| 7 | ATS: | 1300/0100 |
| 8 | Abastecimiento de combustible: | 1300/0100 |
| 9 | Servicios de escala: | 1300/0100 |
| 10 | Seguridad: | H24 |
| 11 | Descongelamiento: | NIL |
| 12 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.4 -SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Instalaciones de manipulación de la carga: | NIL |
| 2 | Tipos de combustible/lubricante: | TURBOSINA JET A-1 |
| 3 | Instalaciones/capacidad de abastecimiento: | JET A-1, 1 camión cisterna de 12,000 L y otro de 20,000 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 |

MMPQ AD 2.5 - INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

| | | |
|---|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | Hoteles: | En la ciudad |
| 2 | Restaurantes: | En la ciudad |
| 3 | Transporte: | A solicitud |
| 4 | Instalaciones y servicios médicos: | Clínicas y Hospitales en la Ciudad |
| 5 | Oficinas Bancarias y de correos: | En la ciudad |
| 6 | Oficina de turismo: | En la ciudad |
| 7 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.6 - SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Categoría del AD para la extinción de incendios: | 6 |
| 2 | Equipo de salvamento: | 2 unidades doble agente (R-83 y R-38) 2 unidades de extinción (VREI-14 y VREI-17) |
| 3 | Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas: | NIL |
| 4 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.7 – DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACION DEL AÑO - REMOCION DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE

| | | |
|---|------------------------------|---|
| 1 | Tipos de equipo de limpieza: | Desbrozadoras para trabajos en franja |
| 2 | Prioridades de limpieza: | Área de movimiento |
| 3 | Observaciones: | Aeropuerto disponible todo el año Trabajos de deshierbe (eventuales) en franjas de seguridad del área de movimiento |

MMPQ AD 2.8 – DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTO/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

| | | |
|---|---|--------------------------------------|
| 1 | Superficie y resistencia de la plataforma: | ASPH / PCN / 80/F/B/X/T |
| 2 | Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje | TWY C: 23M / ASPH / PCN / 80/F/B/X/T |
| 3 | Emplazamiento y elevación ACL: | NIL |
| 4 | Puntos de verificación VOR/INS: | NIL |
| 5 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.9 - SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves | Señalamiento horizontal en las superficies de TWY y plataforma. |
| 2 | Señales y LGT de RWY y TWY: | Señalamiento y letreros en RWY, TWY y APRON |
| 3 | Barras de parada: | NIL |
| 4 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.10 – OBSTACULOS DEL AERÓDROMO

| En las áreas de aproximación/TKOF | | | En el área de circuito y en el AD | | Observaciones |
|-----------------------------------|---|-------------|---|-------------|---------------|
| 1 | | | 2 | | 3 |
| RWY/área afectada | Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT | Coordenadas | Tipo de obstáculo Elevación Señales y LGT | Coordenadas | |
| a | b | c | d | e | f |
| NIL | | | | | |

MMPQ AD 2.11 – INFORMACION METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

| | | |
|----|---|--|
| 1 | Oficina MET asociada: | TWR |
| 2 | Horas de servicio: Oficina MET fuera de horario: | 1300/0100 CAPMA |
| 3 | Oficina responsable de la preparación TAF: Periodos de validez: | CAPMA H24 |
| 4 | Tipo de pronóstico de aterrizaje: Intervalo de emisión: | NIL |
| 5 | Aleccionamiento/consulta proporcionados: | 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 |

MMPQ AD 2.12 – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS

| Designadores NR RWY | BRG GEO y MAG | Dimensiones de RWY (M) | Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY | Coordenadas THR | Elevación THR y elevación máxima de TDZ de RWY APP precisión |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---|---------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 105.094 GEO 103.094 MAG | 2500 x 45 | ASPH PCN / 79/F/B/X/T | 173209.5668 N 0920136.8800 W | 38.5456 M |
| 28 | 285.10 GEO 283.10 MAG | 2500 x 45 | ASPH PCN / 79/F/B/X/T | 173148.3809 N 0920015.0221 W | 50.2915 M |
| Pendiente de RWY-SWY | Dimensiones SWY (M) | Dimensiones CWY (M) | Dimensiones de franja (M) | OFZ | Observaciones |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 0.47 % | NIL | NIL | 2620 x 150 | NIL | NIL |

MMPQ AD 2.13 - DISTANCIAS DECLARADAS

| Designador RWY | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Observaciones |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | NIL |
| 28 | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | NIL |

MMPQ 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 |
| 10 | NIL | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2500 M 58 M Blanca LIH | Roja | NIL | LGT Borde RWY Últimos 600 M ámbar |
| 28 | NIL | Verde | PAPI 3.0° IZQ | NIL | NIL | 2500 M 58 M Blanca LIH | Roja | NIL | LGT Borde RWY Últimos 600 M ámbar |

MMPQ AD 2.15 – OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN: | NIL |
| 2 | Emplazamiento WDI y LGT: | 1 cerca de THR 10 iluminado 1 cerca de THR 28 iluminado 1 cerca de Calle de Rodaje "C" |
| 3 | Luces de borde y de eje de TWY: | Luces de borde azules / No disponible para eje de rodajes |
| 4 | Fuente auxiliar de energía Tiempo de conmutación: | Sí 15 SEC |
| 5 | Observaciones: | NIL |

MMPQ AD 2.16 - ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

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

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

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Designación y límites laterales: | CTR Palenque 17 36 43 N 091 59 12 W Arco horario de 5 NM con centro en 17 31 59 N 092 00 56 W 17 32 14 N 091 55 43 W 17 32 13 N 091 51 26 W Arco horario de 10 NM con centro en el VOR/DME/PQE 17 29 38 N 091 51 47 W Arco horario de 10 NM con centro en el VOR/DME/PQE 17 26 54 N 091 53 01 W 17 29 05 N 091 56 40 W Arco horario de 5 NM con centro en 17 31 59 N 092 00 56 W 17 32 09 N 092 06 10 W 17 32 03 N 092 12 21 W Arco horario de 10 NM con centro en el VOR/DME/PQE 17 37 15 N 092 10 58 W 17 34 16 N 092 05 35 W Arco horario de 5 NM con centro en 17 31 59 N 092 00 56 W 17 36 42 N 092 02 43 W Arco horario de 5 NM con centro en 17 31 59 N 092 00 56 W 17 36 43 N 091 59 12 W |
| 2 | Límites verticales: | GND / 5500 FT AMSL |
| 3 | Clasificación del espacio aéreo: | D |
| 4 | Distintivo de llamada de la dependencia ATS. Idioma(s): | Palenque Torre Español / Ingles |
| 5 | Altitud de transición: | 18500 FT AMSL |
| 6 | Observaciones: | NIL |

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

| Designación del servicio | Distintivo de llamada | Frecuencia | Horas de funcionamiento | Observaciones |
|--------------------------|-----------------------|------------|-------------------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| TWR | Torre Palenque | 118.75 MHZ | 1300/0100 | NIL |

MMPQ AD 2.19 – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

| Tipo de ayuda, CAT de ILS (Para VOR/ILS, 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 2017 | PQE | 115.0 MHZ | H24 | 173213.6995N 0920153.6222W | NIL | NIL |

TWR 118.75
 VOR/DME 115.0

**CARACTERISTICAS DE PISTA /
 RWY CHARACTERISTICS**

| RWY | DIRECCION / DIRECTION | THR | RESISTENCIA / STRENGTH | TIPO / TYPE |
|-----|--------------------------|---------------------------------------|---------------------------|----------------------|
| 10 | 103.094° | 17°32'09.5668" N 092°01'36.6900" W | 79/F/B/X/T | ASFALTO / ASPHALT |
| 28 | 283.10° | 17°31'48.3809" N 092°00'15.0221" W | | |

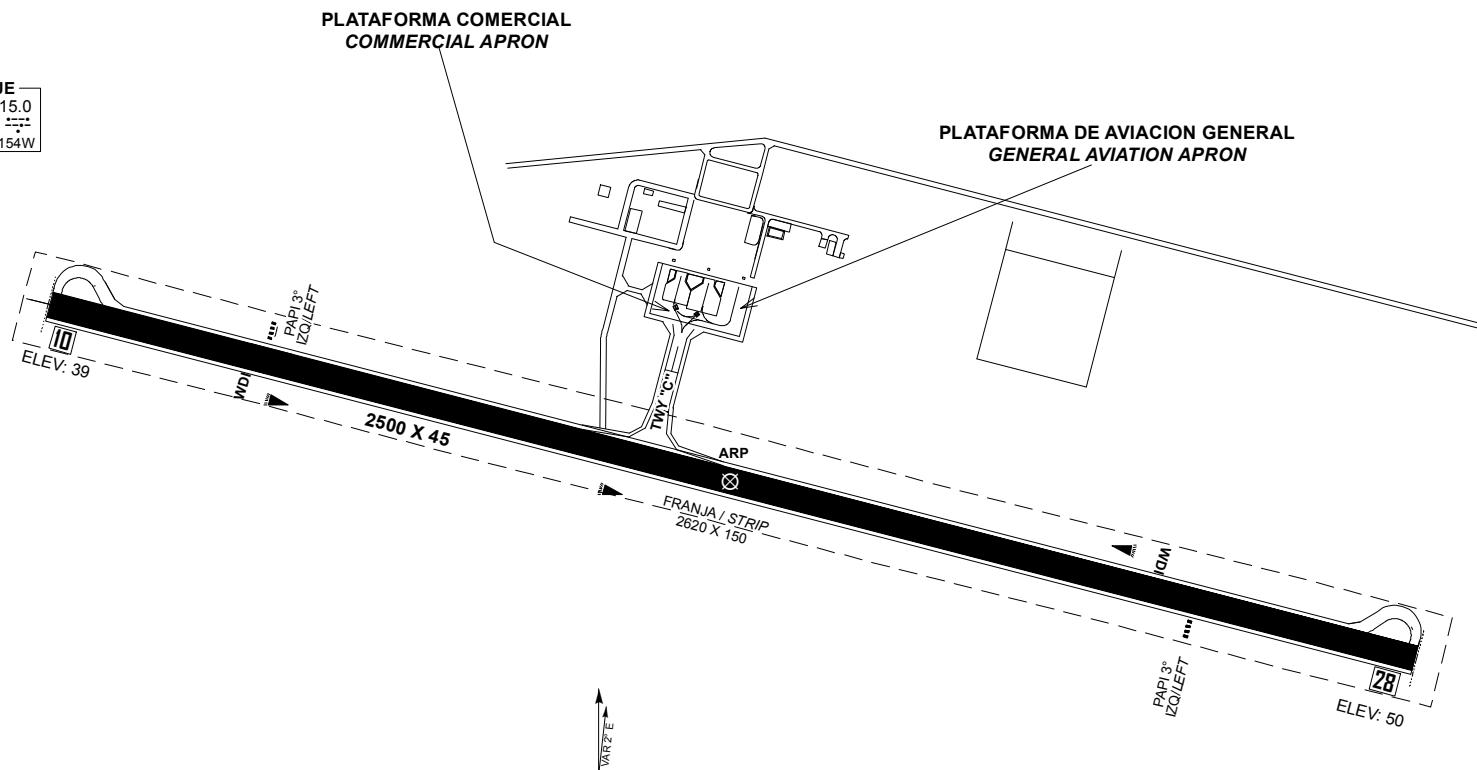
**PLATAFORMA, RESISTENCIA/
 APRON, STRENGTH**

| PLATAFORMA / APRON | RESISTENCIA / STRENGTH | TIPO / TYPE |
|-----------------------|---------------------------|----------------------|
| PLATAFORMA / APRON | 80 F/B/X/T | ASFALTO / ASPHALT |

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

| TWY | ANCHO / WIDE | RESISTENCIA / STRENGTH | TIPO / TYPE |
|----------|-----------------|---------------------------|----------------------|
| C | 23 M | 80 F/B/X/T | ASFALTO / ASPHALT |

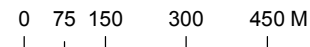
PALENQUE
 VOR/DME 115.0
 PQE
 173214N 0920154W



ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
 ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
 BEARINGS ARE MAGNETIC

ESCALA / SCALE : 1 : 14000

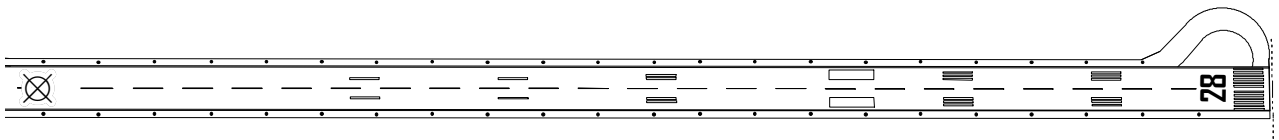
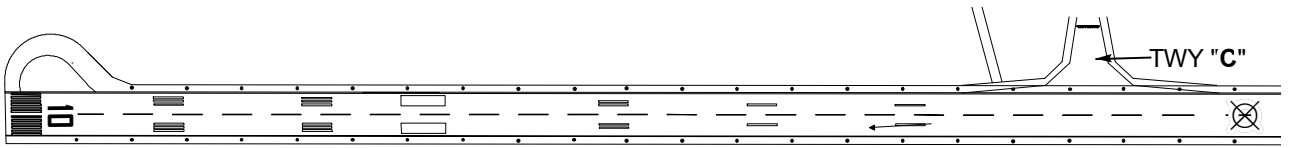


PLANO DE AERODROMO /
AERODROME CHART
17 31 58.8556N 092 00 56.1249W
ELEV AD 50 M

| | |
|---------|--------|
| TWR | 118.75 |
| VOR/DME | 115.0 |

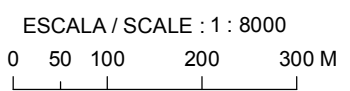
PALENQUE
AEROPUERTO DE PALENQUE
PALENQUE AIRPORT

SEÑALES Y LUCES DE PISTA RWY 10/28 Y TWY DE SALIDA
MARKING AND LIGHTING AIDS RWY 10/28 AND EXIT TWY



ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS /
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METERS

LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS /
BEARINGS ARE MAGNETIC



CAMBIO: NIL

| | |
|---|---|
| MINIMOS METEOROLÓGICOS | |
| *VER NOTA 1 | |
| MINIMOS DE DESPEGUE | |
| INSTALACIONES | RVR/VIS¹ |
| REFERENCIA VISUAL ADECUADA ² (DIURNA ÚNICAMENTE) | 500 M/1 600 FT |
| LUCES DE BORDE DE PISTA O SEÑALES DE EJE DE PISTA ³ | 400 M/1 200 FT |
| LUCES DE BORDE DE PISTA Y SEÑALES DE EJE DE PISTA ³ | 300 M/1 000 FT |
| LUCES DE BORDE DE PISTA Y LUCES DE EJE DE PISTA | 200 M/600 FT |
| LUCES DE BORDE DE PISTA Y LUCES DE EJE DE PISTA E INFORMACIÓN PERTINENTE DE RVR ⁴ | TDZ 150 M/500 FT MID 150 M/500 FT EXTREMO DE PARADA 150 M/500 FT |
| LUCES DE BORDE DE PISTA Y LUCES DE EJE DE PISTA DE ALTA INTENSIDAD (A NO MÁS DE 15 M DE DISTANCIA ENTRE SÍ) E INFORMACIÓN PERTINENTE DE RVR ⁴ | TDZ 125 M/400 FT MID 125 M/400 FT EXTREMO DE PARADA 125 M/400 FT |
| LUCES DE BORDE DE PISTA Y LUCES DE EJE DE PISTA DE ALTA INTENSIDAD (A NO MÁS DE 15 M DE DISTANCIA ENTRE SÍ), SISTEMA APROBADO DE GUÍA LATERAL E INFORMACIÓN PERTINENTE DE RVR ⁴ | TDZ 75 M/300 FT MID 75 M/300 FT EXTREMO DE PARADA 75 M/300 FT |

1. El piloto podrá 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 o luces de eje 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.

NOTAS / REMARKS:

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

EVENTUAL WEEDING AT SAFETY STRIPS OF THE MOVEMENT AREA

PRECAUCION: CRUCE DE AVES POR LAS TRAYECTORIAS DE LAS PISTAS

CAUTION: FLOCK OF BIRDS CROSSING THE RUNWAYS TRACKS

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA VUELOS VFR EN LA MMPQ CTR

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

1. Espacio aéreo.

- 1.1 Zona de Control Palenque (MMPQ CTR). - Clase D

2. Área Restringida del Aeropuerto de Palenque

- 2.1 Se restringe el vuelo VFR dentro de la MMPQ CTR, salvo que exista autorización expresa de MMPQ TWR para ingresar a este espacio.
- 2.2 Las dimensiones de la MMPQ 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 helicópteros además de cumplir con el techo de nubes señalado anteriormente, antes de iniciar el vuelo y dentro de espacios aéreos controlados, operado a/o por debajo de 457 M (1500 FT), de altura sobre tierra o agua, deben:

3.3.1 Tener una visibilidad no menor a 1600 M (1 SM), durante el día.

3.3.2 Tener una visibilidad no menor a 3200 M (2SM), durante la noche.

3.3.3 Estar libre de nubes y con referencia visual al terreno.

4. Separación proporcionada

- 4.1 La separación proporcionada a los vuelos VFR es acorde a lo establecido en ENR 1.4 numeral 9.6 TABLA DE CLASIFICACIÓN y TABLA 1 Clasificación del Espacio ATS 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 visual MMPQ VAC-6.

- 6.2 Se requiere autorización previa de MMPQ TWR para volar en la zona de control / área restringida señalada en la carta visual
- 6.3 A excepción de las maniobras de adiestramiento en el aeródromo previamente autorizadas por la Comandancia AFAC, los vuelos locales de las aeronaves se efectuarán dentro de las rutas visuales publicadas para tales efectos, de requerir algún área específica deberá notificarlo a MMPQ TWR en la frecuencia 118.75 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 MMPQ.
- 6.6 Los vuelos sin radiocomunicación (NORDOS) que operen dentro de las 5 NM del ARP de MMPQ, 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.
- 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 Y NOTAMs vigentes.
- 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 los aeropuertos, debiendo sujetarse a los ATS suministrados en los espacios aéreos Clase "D" y los procedimientos locales de operación del aeródromo Clase "D"; las dimensiones de la MMPQ CTR están descritas en la sección AD 2.17 Datos relacionados al Aeropuerto MMPQ
- 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 AD-MMPQ-VAC-6 dentro de las 20 NM, respetando las altitudes máximas VFR.
- 8.2 Los vuelos que no tengan como destino el aeródromo MMPQ y deseen mantener una altitud mayor a las descritas en la carta, deberán circunnavegar el aeropuerto cuando menos a 20 NM del ARP MMPQ, notificando su posición y altitud en la frecuencia de MMPQ TWR en 118.75 MHZ, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.3 Los vuelos que requieran penetrar dentro de 20NM la MMPQ CTR manteniendo altitudes mayores a las especificadas en la carta, deberán notificar su posición y recabar autorización en la frecuencia de MMPQ TWR) en 118.75 MHZ antes de penetrar el espacio o altitud solicitada, así como contar con el equipo de radionavegación apropiado para el área.
- 8.4 Todas las aeronaves con Plan de Vuelo VFR que requieran sobrevolar o cruzar las rutas publicadas dentro de la AD-MMPQ-VAC-6, deberán establecer contacto con MMPQ TWR en 118.75 MHZ.

- 8.5 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 10 NM del MMPQ ARP.
- 8.6 Para realizar vuelos locales, de práctica, de prueba o adiestramiento, el Concesionario, Permisario u Operador Aéreo según sea el caso, presentará un Plan de Vuelo, debiendo notificar el inicio y el término de la operación final a los ATS correspondientes, así mismo, evitarán volar y/o cruzar las rutas visuales publicadas, a menos que cuenten con la autorización expresa de MMPQ TWR.
- 8.7 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 MMPQ TWR.

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.
- 9.2 Todas las aeronaves de ala rotativa deberán contar con equipo Transpondedor en modo 3 A/C o modo S a bordo y activar código en 1500 o el asignado por el ATC durante todo el tiempo de vuelo.

10. Comunicaciones.

- 10.1 Todas las aeronaves que vuelen dentro de la MMPQ CTR a/o por debajo de las altitudes máximas VFR o en las rutas visuales publicadas en la Carta de Aproximación Visual AD-MMPQ-VAC-6, deberán mantener comunicación con MMPQ TWR en 118.75 MHZ durante el horario establecido, hasta recibir autorización para abandonar la frecuencia.
- 10.2 Los vuelos con destino a MMPQ que cuenten con autorización previa de la autoridad aeronáutica, notificarán su posición e intenciones a Torre de Control MMPQ TWR, por lo menos 20NM del ARP MMPQ
- 10.3 Utilizarán la frecuencia CTAF 122.5 MHZ para monitoreo e intercambio de información entre pilotos en vuelo en el Área de Control Terminal.
- 10.4 Las aeronaves en vuelo que operen sin radiocomunicación en las inmediaciones de MMPQ, pero que no vayan a aterrizar en este aeropuerto, deberán circunnavegar el aeropuerto afuera de 20NM del ARP MMPQ y activar el Transponder el código 7600 (RCF)

11. Puntos de notificación VFR.

| DENOMINACIÓN | RADIAL VOR/DME/PQE | DISTANCIA (NM) | COORDENADAS | |
|-------------------------------|-----------------------|-------------------|-------------|--------------|
| | | | LATITUD (N) | LONGITUD (W) |
| CAMPESTRE | 327° | 11.3 | 17 41 56 | 092 07 56 |
| CATAZAJA | 355° | 13.5 | 17 45 49 | 092 02 34 |
| CERRO NORTE | 263° | 5.9 | 17 31 44 | 092 08 02 |
| ENTRONQUE | 122° | 23.3 | 17 19 14 | 091 41 39 |
| GUADALUPE | 075° | 6.5 | 17 33 42 | 091 55 17 |
| LACANDONES | 089° | 12.1 | 17 32 06 | 091 49 16 |
| PAKALNA | 060° | 2.8 | 17 33 32 | 091 59 19 |
| PALENQUE | 124° | 3.0 | 17 30 30 | 091 59 23 |
| PALMERAS | 359° | 2.2 | 17 34 23 | 092 01 51 |
| PLAYAS | 004° | 10.5 | 17 42 42 | 092 00 46 |
| POMONA | 095° | 26.6 | 17 29 05 | 091 34 12 |
| ROBERTO BARRIOS | 152° | 13.7 | 17 19 50 | 091 55 34 |
| SALTO DEL AGUA | 270° | 9.5 | 17 32 32 | 092 11 47 |
| SAQUILA | 053° | 17.8 | 17 42 24 | 091 46 31 |
| TULIJA | 267° | 16.0 | 17 32 04 | 092 18 38 |
| ZONA ARQUEOLÓGICA PALENQUE | 193° | 3.3 | 17 29 03 | 092 02 46 |

12. Rutas VFR.

12.1 Llegadas a MMPQ.

12.1.1 Las aeronaves con plan de vuelo VFR notificarán su posición e intenciones a MMPQ TWR en la frecuencia 118.75 MHZ, antes de penetrar la MMPQ CTR.

12.2 MMPQ TWR podrá instruir a las aeronaves VFR para que procedan hacia el aeródromo por vías diferentes a las Rutas Visuales publicadas, cuando lo considere un beneficio operacional y el tránsito aéreo lo permita. 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 MMPQ TWR en 118.75 MHZ para asignación de Código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).

12.2.3 Mantener comunicación con MMPQ TWR en 118.75 MHZ.

12.2.4 Antes del último aterrizaje notificar a MMPQ TWR el término del vuelo.

12.3 Salidas de MMPQ 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 MMPQ TWR en 118.75 MHZ para asignación de Código transponder y activación del mismo (en todo momento deberán activar el código asignado y el repetidor de altitud).

12.3.3 Mantener comunicación con MMPQ TWR en 118.75 MHZ.

12.3.4 Establecer comunicación con MMPQ TWR en 118.75 MHZ para identificación e instrucciones.

12.3.5 Al abandonar la frecuencia de MMPQ TWR y de conformidad con las instrucciones del ATC, se mantendrán a la escucha de la frecuencia designada por MMPQ TWR, hasta encontrarse a 20 NM del aeropuerto o en el límite 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 MMPQ CTR deberán:

a) Notificar su posición e intenciones en la frecuencia MMPQ TWR en 118.75 MHZ.

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

c) Para efectos de identificación, deberán mantener el transpondedor encendido en modo C durante todo el tiempo de operación desde el encendido hasta el corte del motor.

13. Rutas VFR de salida y de llegada

13.1 Para indicar cada una de las Rutas VFR se deberá referir, en radiotelefonía, por su identificador. Ejemplo: Ruta Visual TULIJA, etc.

13.2 Rutas Bidireccionales aeronaves ALA FIJA y ROTATIVA.

| IDENTIFICADOR | RUTA |
|---------------|--|
| CAMPESTRE | CAMPESTRE – CATAZAJA – PLAYAS – PALMERAS – PAKALNA |
| POMONA | PAKALNA – GUADALUPE – LACANDONES – POMONA |
| SAQUILA | PAKALNA – GUADALUPE – LACANDONES – SAQUILA |
| TULIJA | TULIJA – SALTO DE AGUA – CERRO NORTE – ZONA ARQUEOLÓGICA PALENQUE |
| CHANCALÁ | ZONA ARQUEOLÓGICA PALENQUE – PALENQUE – ROBERTO BARRIOS – CHANCALÁ |

14. Operación en el Aeropuerto Internacional de Palenque (MMPQ).

14.1 MMPQ 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 MMPQ TWR para integrarse a ellos y efectuando las piernas acordes a lo siguiente:

- a) RWY 10: Circuito de tránsito por la izquierda/derecha.
- b) RWY 28: Circuito de tránsito por la derecha/izquierda.

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

15.1 Cuando una aeronave experimente falla de comunicación en las inmediaciones del aeropuerto MMPQ 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 despegará hasta que cuente con el 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 Tratará de establecer comunicación vía telefonía celular con la torre de control al teléfono 916 345 8077, de no ser posible:

15.3.3 Esperar señales luminosas de MMPQ TWR.

15.3.4 Al recibir la señal luminosa para incorporarse al circuito (verde de destellos), deberá establecerse en circuito de tránsito por la izquierda a la pista 10, observar el tránsito del aeródromo y una última señal luminosa de la Torre de Control para aterrizar (verde fija).

15.3.5 La aproximación y el aterrizaje, solo será posible en la pista 10/28 acorde al punto 14.2 del presente procedimiento a menos que la aeronave haya recibido instrucciones para esperar otro sentido.

15.3.6 Después del aterrizaje, desalojar completamente la pista.

15.3.7 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 916 345 8077, de no ser posible:

15.4.4 Los helicópteros de llegada volarán fuera de las rutas establecidas hacia el punto de reporte visual ZONA ARQUEOLÓGICA PALENQUE y efectuarán un vuelo circular sobre el mismo, en espera de señales de luces de MMPQ 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. Procedimiento para aeronaves en asistencia de emergencias.

16.1 Se define como Área de Emergencia aquella porción del espacio aéreo establecido por la Autoridad Aeronáutica, en la cual participan aeronaves en operaciones de rescate, búsqueda y salvamento. Esta área tiene como dimensiones desde la superficie del terreno hasta 500 FT y 2 NM de radio en la horizontal desde el punto en el que se desarrolla la emergencia. No se permite el vuelo dentro de esta área a operaciones de helicópteros con fines diferentes.

- 16.2 Las autorizaciones para entrar en apoyo a un Área de Emergencia, se coordinan a través de la Autoridad Aeronáutica en la frecuencia CTAF 122.5 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 MMPQ TWR, el cambio deberá notificarse 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 zona de control, deberá solicitar autorización en la frecuencia de MMPQ TWR. Fuera de la CTR de MMPQ deberá notificar dicha modificación en la frecuencia ATS en la que se encuentre siendo controlado.

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

TWR 118.75
ACC/MMID SEC 1 128.3

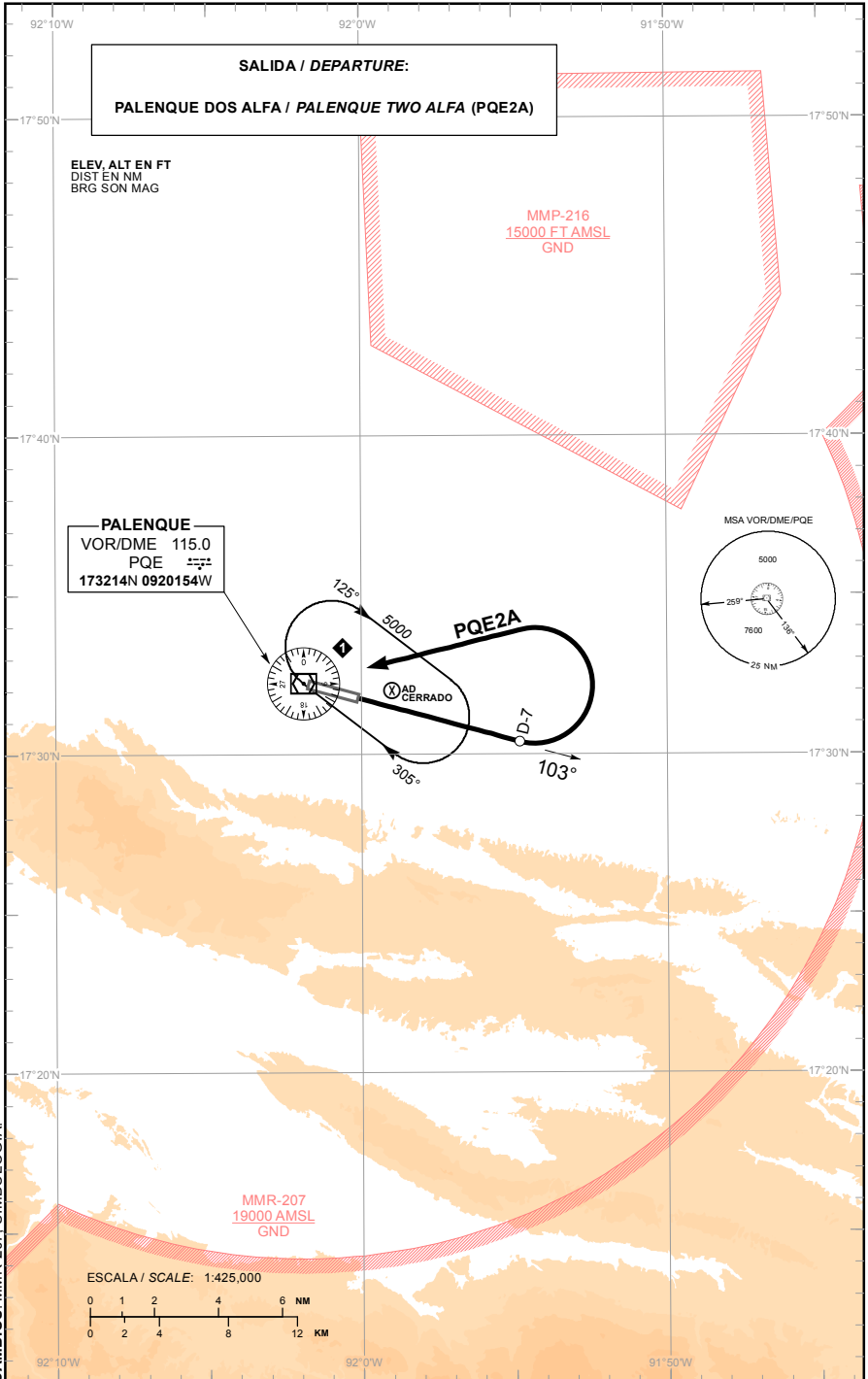
AD ELEV : 165 FT
VAR 2° E

PALENQUE

AEROPUERTO DE PALENQUE
PALENQUE AIRPORT

TA: 18500 FT

RWY 10



CAMBIO: MMR-207, SIMBOLOGIA

SALIDA PISTA 10:**SALIDA: PALENQUE DOS ALFA (PQE2A)**

ASCIENDA POR RADIAL **103°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 1300 FT)** EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **IZQUIERDA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/PQE** Y ABANDONELO DE ACUERDO CON LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURE RWY 10:**DEPARTURE: PALENQUE TWO (PQE2A) ALFA**

*CLIMB VIA **PQE R-103°** TO **D-7 PQE (OR 1300 FT IN CASE OF DME FAILURE)** THEN TURN **LEFT WITHIN 10 NM** TO **VOR/DME/PQE**. AND CROSS IT ACCORDING TO THE **(1)** MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS*

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

| | | | |
|------|-----|------|------|
| A/TO | CMT | V-1 | 5200 |
| A/TO | TGZ | V-51 | 7000 |
| A/TO | VSA | V-51 | 5800 |
| A/TO | CME | V-1 | 5100 |

SALIDA PISTA 28:

DEPARTURE RWY 28:

SALIDA: PALENQUE DOS BRAVO (PQE2B)

**DEPARTURE: PALENQUE TWO (PQE2B)
BRAVO**

ASCIENDA POR RADIAL **283°** HASTA **D-7 (EN CASO DE FALLA DEL DME HASTA ALCANZAR 1700 FT)** EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA **DERECHA** DENTRO DE **10 NM** HACIA EL **VOR/DME/PQE** Y ABANDONELO DE ACUERDO CON LA **(1)** ALTITUD MINIMA DE LA RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

CLIMB ON PQE R-283° TO D-7 PQE (OR 1700 FT IN CASE OF DME FAILURE) TURN RIGHT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/PQE AND CROSS IT ACCORDING TO THE (1) MINIMUM CROSSING ALTITUDE OR ATC INSTRUCTIONS

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

| | | | |
|------|-----|------|------|
| A/TO | CMT | V-1 | 5200 |
| A/TO | TGZ | V-51 | 7000 |
| A/TO | VSA | V-51 | 5800 |
| A/TO | CME | V-1 | 5100 |

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

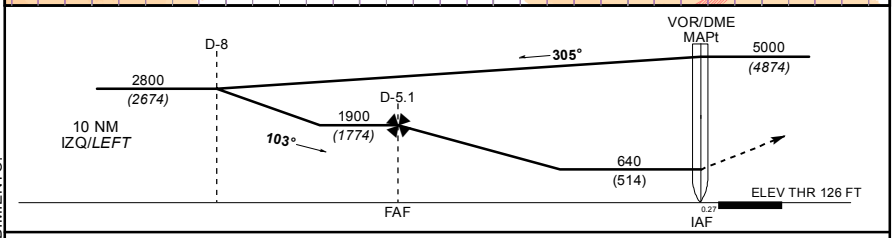
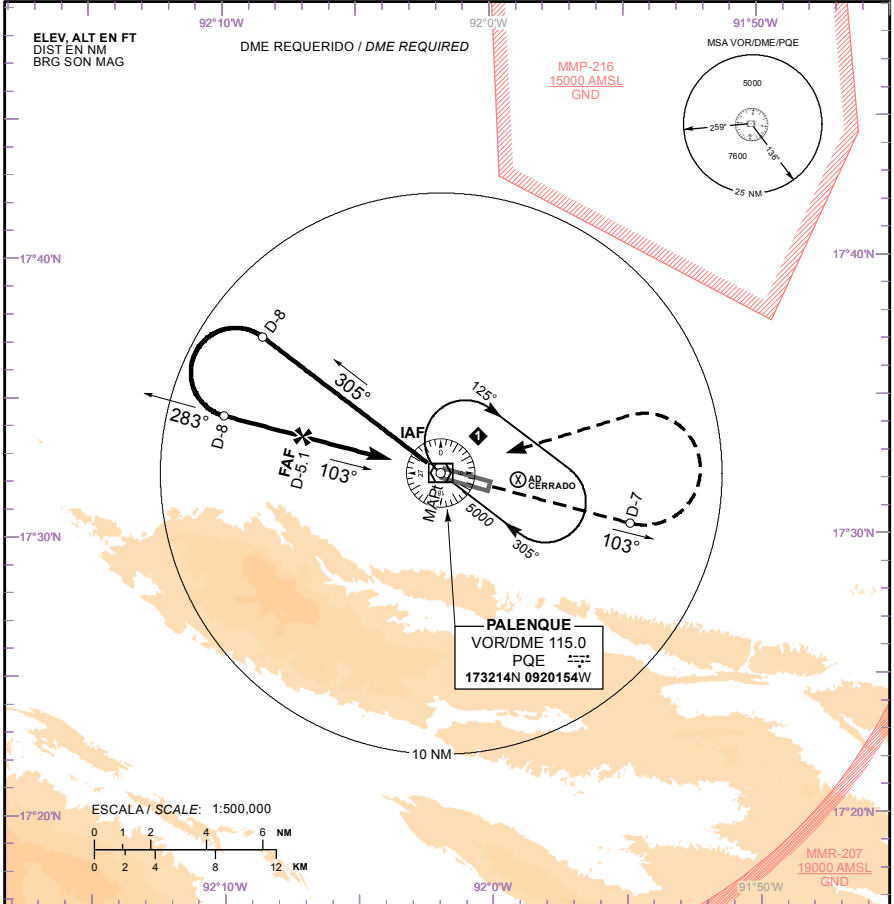
TWR 118.75
ACC/MMID SEC 1 128.3

AD ELEV : 165 FT
VAR 2° E

PALENQUE
AEROPUERTO DE PALENQUE
PALENQUE AIRPORT

TA: 18500 FT

VOR RWY 10



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH
 ASCIENDA EN RADIAL 103° HASTA D-7, EFECTUE VIRAJE DE GOTAA LA IZQUIERDA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/PQE HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.
 CLIMB VIA PQE VOR R-103° TO D-7, THEN TURN LEFT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/PQE AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

| CAT | A | B | C | D |
|---|--|----------------------------|----------------------------|---|
| DIRECTO/DIRECT | OCA (OCH) / MDA (MDH) 640 (514) - 1 (1600 M) | 640 (514) - 1 1/2 (2400 M) | 640 (514) - 1 3/4 (2800 M) | |
| CIRCULANDO CIRCLING CNL SEC *S* RWY 10/28 | OCA (OCH) / MDA (MDH) 700 (535) - 1 (1600 M) | 700 (535) - 1 1/2 (2400 M) | 740 (575) - 2 (3200 M) | |

CAMBIOS: DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.

CARTA DE APROXIMACION
POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH
CHART (IAC)

TWR 118.75
ACC/MMID SEC 1 128.3

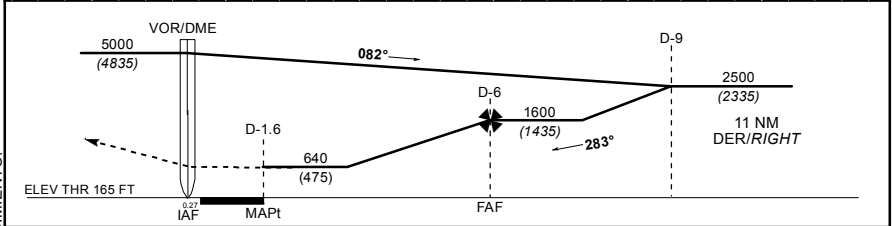
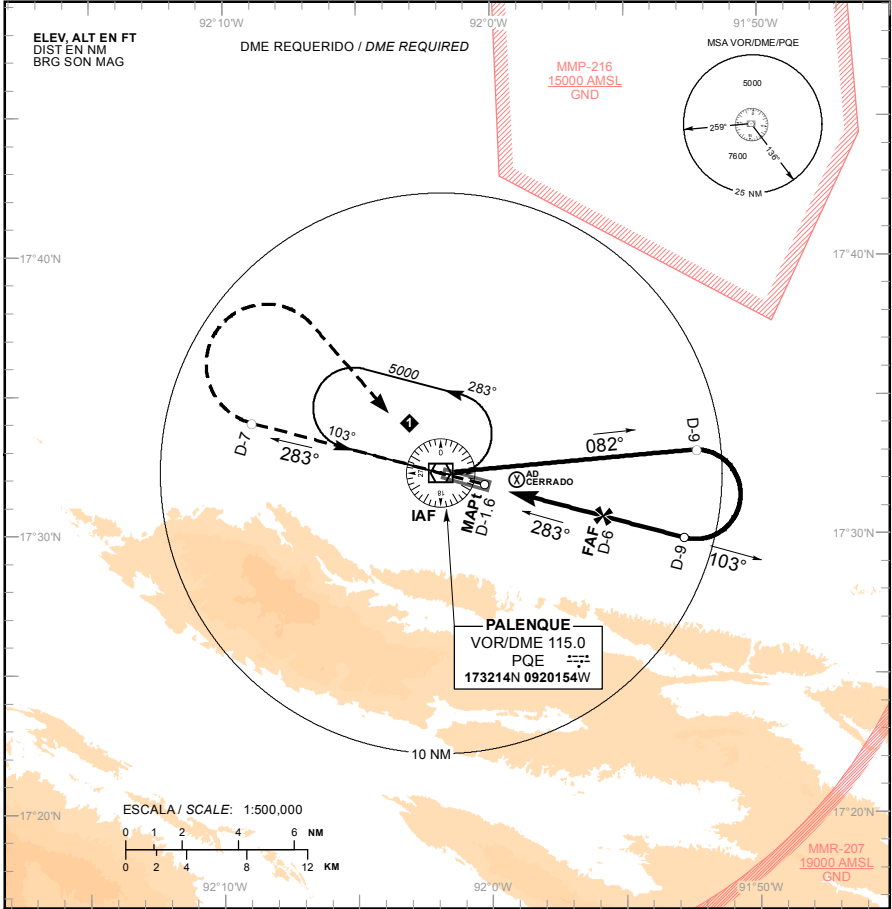
AD ELEV : 165 FT
VAR 2° E

AEROPUERTO DE PALENQUE
PALENQUE AIRPORT

PALENQUE

VOR RWY 28

TA: 18500 FT



APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH

ASCIENDA EN RUMBO DE PISTA HASTA EL VOR/DME/PQE Y CONTINUE EN ASCENSO EN RADIAL 283° HASTA D-7. EFECTUE VIRAJE DE GOTA A LA DERECHA DENTRO DE 10 NM HACIA EL VOR/DME/PQE HASTA LA ALTITUD MINIMA DE ESPERA.

CLIMB ON RUNWAY TRACK TO VOR/DME/PQE AND CONTINUE CLIMBING ON PQE VOR R-283° TO D-7, THEN TURN RIGHT WITHIN 10 NM TO VOR/DME/PQE AT THE MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

| CAT | A | B | C | D |
|---|--|----------------------------|----------------------------|---|
| DIRECTO/DIRECT | OCA (OCH) / MDA (MDH) 640 (475) - 1 (1600 M) | 640 (475) - 1 1/2 (2400 M) | 640 (475) - 1 3/4 (2800 M) | |
| CIRCULANDO CIRCLING CNL SEC *S* RWY 10/28 | OCA (OCH) / MDA (MDH) 700 (535) - 1 (1600 M) | 700 (535) - 1 1/2 (2400 M) | 740 (575) - 2 (3200 M) | |

CAMBIOS: DESIGNADOR DE PROCEDIMIENTO.