

ESPAÑA

AIP-ESPAÑA

AIS-ESPAÑA
Dirección AFTN: LEANZXTA
Teléfono: +34 913 213 363
E-mail: ais@enaire.es
Web: enaire.es

ENAIRE
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Avda. Aragón, 330. EDIFICIO 2
P.E. Las Mercedes - 28022 MADRID

AMDT 01/23
AIRAC 12-JAN-23

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 23-FEB-23
EFFECTIVE DATE WEF 23-FEB-23

Esta enmienda **NO DEBE** introducirse en AIP hasta el **23-FEB-23**.

This amendment **SHALL NOT** be inserted into the AIP until **23-FEB-23**.

Contenido:

Contents:

1.- ENR 1.3.-

- Procedimientos de los Servicios de Enlace de Datos (DLS).
 - 1) Conexión ATN/FANS (LOG-ON).
 - 2) Desconexión ATN/FANS (LOG-OFF).
- Corrección editorial.

1.- ENR 1.3.-

- Data Link Services (DLS) procedures.
 - 1) ATN/FANS (LOG-ON).
 - 2) ATN/FANS (LOG-OFF).
- Formal editing.

2.- ENR 3.5.-

- Incompatibilidades en circuitos de espera en áreas terminales.
 - 1) CTA SAN SEBASTIAN.
 - 2) TMA CANARIAS.
 - 3) TMA GALICIA.

2.- ENR 3.5.-

- Holding pattern incompatibilities in terminal areas.
 - 1) CTA SAN SEBASTIAN.
 - 2) TMA CANARIAS.
 - 3) TMA GALICIA.

3.- ENR 4.1.-

- Observaciones al DME DGO.

3.- ENR 4.1.-

- Remarks to DME DGO.

4.- ENR 4.4.-

- Punto MAVOS: relevancia FRA y observaciones.

4.- ENR 4.4.-

- Point MAVOS: FRA relevance and remarks.

5.- ENR 5.4.-

- Obstáculos para la navegación aérea.

5.- ENR 5.4.-

- Air navigation obstacles.

6.- ENR 5.5.-

- Nuevo centro de paramotor "ParamotorMadrid".
- Nuevo centro de aeromodelismo "Club de Aeromodelismo Narón".
- Horario de centro de aeromodelismo "Asociación de Aeromodelismo Nordes".

6.- ENR 5.5.-

- New paramotor center "ParamotorMadrid".
- New model flying field "Club de Aeromodelismo Narón".
- Hours of model flying field "Asociación de Aeromodelismo Nordes".

7.- ENR 6.14.-

- Carta FRA.

7.- ENR 6.14.-

- FRA chart.

8.- ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD.-

- Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento: contacto.
- Sistema Visual de Guía para el Atrque (SVGA).
- Distancias declaradas.
- Reglamentación local:
 - 1) Procedimientos para abandonar la pista.
 - 2) Tiempo mínimo de ocupación de la pista.
 - 3) Procedimientos generales de rodaje: movimiento en superficie.
- Plano PDC 1: actualización de nota SVGA en PRKG.

8.- ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD.-

- Handling services and facilities: contact.
- Visual Docking Guidance System (SVGA).
- Declared distances.
- Local regulations:
 - 1) Procedures to vacate the runway.
 - 2) Minimum runway occupancy time.
 - 3) General taxiing procedures: ground movement.
- PDC 1 chart: update of SVGA at PRKG note.

9.- BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD.-

- Servicios de salvamento y extinción de incendios: observaciones.
- Radioayudas para la navegación y el aterrizaje: observaciones a GP 02 BLT, ILS 24R BCA e ILS 24L BLW.
- Procedimientos generales de rodaje, movimiento en superficie:
 - 1) Generalidades.
 - 2) Limitaciones de rodaje.
- Circuito de tránsito de AD para helicópteros.
- Carta VAC: nota.

10.- GIRONA AD.-

- Cartas IAC/2 e IAC/3: altitud en OKETA en frustrada.

11.- GRAN CANARIA AD.-

- Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento:
 - 1) Capacidad de reabastecimiento.
 - 2) Agentes de rampa, aviación general, combustible y de mantenimiento de aeronaves.
- Instalaciones para los pasajeros.
- Retirada de aeronaves inutilizadas.
- Servicio meteorológico prestado.
- Reglamentación local:
 - 1) Movimiento en superficie.
 - 2) Rutas de rodaje normalizadas.
 - 3) Punto de entrada de viajeros con animales de compañía procedentes de terceros países.
- Información suplementaria:
 - 1) Operación de aeronaves militares.
 - 2) Nueva casilla 24: cartas relativas al aeródromo.
 - 3) Nueva casilla 25: penetración de la superficie (VSS).
- Señalización en TWY R1, Z1 y Z8, en todos los planos afectados.
- Cartas IAC: coordenadas de DVOR en lugar del DME.

12.- GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD.-

- Zona de aterrizaje para helicópteros.
- Reglamentación local:
 - 1) Instrucciones operativas.
 - 2) Restricciones a puestos de estacionamientos.
 - 3) Operación de helicópteros.
 - 4) Realización de arranque cruzado.
- Plano PDC:
 - 1) Nuevos PRKG 3H y 6H.
 - 2) Eliminación PRKG 6A y 6B.

9.- BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD.-

- Rescue and fire fighting services: remarks.
- Radio navigation and landing facilities: remarks to GP 02 BLT, ILS 24R BCA and ILS 24L BLW.
- Standard taxiing procedures, ground movement:
 - 1) General.
 - 2) Restriction on taxiing.
- AD traffic circuit for helicopters.
- VAC chart: note.

10.- GIRONA AD.-

- IAC/2 and IAC/3 charts: altitude over OKETA in missed approach.

11.- GRAN CANARIA AD.-

- Handling services and facilities:
 - 1) Refuelling capacity.
 - 2) Ramp, general aviation, fuelling and aircraft maintenance agents.
- Passenger facilities.
- Removal of disabled aircraft.
- Meteorological service provided.
- Local regulations:
 - 1) Ground movement.
 - 2) Standard taxiing routes.
 - 3) Point of entry for passengers with pet animals from third countries.
- Additional information:
 - 1) Military aircraft operation.
 - 2) New item 24: charts related to the aerodrome.
 - 3) New item 25: visual segment surface (VSS) penetration.
- TWY R1, Z1 and Z8 markings in all charts affected.
- IAC charts: DVOR coordinates instead of DME.

12.- GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD.-

- Helicopter landing area.
- Local regulations:
 - 1) Operating instructions.
 - 2) Restrictions on aircraft stands.
 - 3) Helicopter operation.
 - 4) Carrying out cross-bledd start.
- PDC chart:
 - 1) New PRKG 3H and 6H.
 - 2) Withdrawal PRKG 6A and 6B.

13.- IBIZA AD.-

- Características de los puestos de estacionamiento: observaciones al PRKG 27.

14.- LLEIDA/Alguaire AD.-

- Características de los puestos de estacionamientos.

15.- LOGROÑO AD.-

- Obstáculos que penetran la superficie del tramo visual (VSS).
- Cartas SID: obstáculos cercanos que penetran la OIS.

16.- MÁLAGA/Costa del Sol AD.-

- Observaciones al tránsito autorizado.
- Servicio e instalaciones para carga y mantenimiento:
 - 1) Datos de contacto base fija de operaciones (FBO).
 - 2) Datos de contacto de agentes handling de aviación general.
- Retirada de aeronaves inutilizadas.
- Observaciones al DVOR MGA.
- Corrección editorial.
- Características de los puestos de estacionamiento: observaciones.
- Planos ADC, PDC y GMC:
 - 1) Iluminación de los puntos de espera intermedios.
 - 2) Nueva zona no visible desde la torre en AGN APN.

17.- MELILLA AD.-

- Resistencia de calles de rodaje MIL.
- Características físicas de la pista: franja.
- Zona de aterrizaje de helicópteros: PRKG H5.
- Reglamentación local:
 - 1) Operaciones de helicópteros.
 - 2) Estacionamiento y rodaje de aeronaves con envergadura mayor que AT76.
- Procedimientos de atenuación de ruidos.
- Plano ADC: franja.
- Plano PDC: características de los puestos de estacionamiento.

18.- MURCIA/Alcantarilla AD.-

- Plano ADC:
 - 1) Edificios.
 - 2) Nuevas áreas de aterrizaje de helicópteros.

19.- SAN SEBASTIÁN AD.-

- Procedimiento de salidas visuales para vuelos IFR.
- Notificación de cizalladura en aproximación o despegue.

20.- VALENCIA AD.-

- Reglamentación local: punto de entrada de viajeros con animales de compañía procedentes de terceros países.

13.- IBIZA AD.-

- Aircraft stands characteristics: remarks to PRKG 27.

14.- LLEIDA/Alguaire AD.-

- Aircraft stands characteristics.

15.- LOGROÑO AD.-

- Obstacles penetrating the visual segment surface (VSS).
- Cartas SID: close-in obstacles which penetrate the OIS.

16.- MÁLAGA/Costa del Sol AD.-

- Remarks to approved traffic.
- Handling services and facilities:
 - 1) Fixed base operator (FBO) contact details.
 - 2) General aviation handling agents contact details.
- Removal of disabled aircraft.
- Remarks to DVOR MGA.
- Formal editing.
- Aircraft stands characteristics: remarks.
- ADC, PDC and GMC charts:
 - 1) Intermediate holding positions lighting.
 - 2) New area not visible from TWR on AGN APN.

17.- MELILLA AD.-

- Strength of MIL taxiways.
- Runway physical characteristics: strip.
- Helicopter landing area: PRKG H5.
- Local regulations:
 - 1) Helicopter operations.
 - 2) Parking and taxiing of aircraft with a wingspan higher than AT76.
- Noise abatement procedures.
- ADC chart: strip.
- PDC chart: aircraft stand characteristics.

18.- MURCIA/Alcantarilla AD.-

- ADC chart:
 - 1) Buildings.
 - 2) New helicopter landing areas.

19.- SAN SEBASTIÁN AD.-

- Visual departure procedures for IFR flights.
- Reporting wind shear on approach or take-off.

20.- VALENCIA AD.-

- Local regulations: point of entry for passengers with pet animals from third countries.

- Plano ADC: PAPI RWY 12.
- Planos PDC: límites de plataformas y puntos de traspaso.
- Plano GCM:
 - 1) Elevación de plataforma.
 - 2) Punto de espera intermedio en TWY M1.

21.- VALLADOLID/Villanubla AD.-

- Cartas IAC: frecuencia APP/TWR.
- Carta IAC/1: Cuadro MSA.

22.- ZARAGOZA AD.-

- Cartas VAC:
 - 1) Altitud ruta VFR.
 - 2) Obstáculos.

23.- Datos digitales.-

- Nuevo conjunto de datos completos sobre ruta.

- ADC chart: PAPI RWY 12.
- PDC charts: aprons limits and handover points.
- GMC chart:
 - 1) Apron elevation.
 - 2) Intermediate holding position at TWY M1.

21.- VALLADOLID/Villanubla AD.-

- IAC charts: frequency APP/TWR.
- Carta IAC/1: MSA box.

22.- ZARAGOZA AD.-

- VAC charts:
 - 1) VFR route altitude.
 - 2) Obstacles.

23.- Digital dataset.-

- New complete en-route dataset.

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
ENR		ENR	
1.3-3	WEF 23-FEB-23	1.3-3	17-JUN-21
1.3-6	WEF 23-FEB-23	1.3-6	21-APR-22
1.3-7	WEF 23-FEB-23	1.3-7	21-APR-22
1.3-8	WEF 23-FEB-23	1.3-8	16-JUN-22
1.3-9	WEF 23-FEB-23	1.3-9	21-APR-22
1.3-10	WEF 23-FEB-23	1.3-10	21-APR-22
1.3-11	WEF 23-FEB-23	1.3-11	21-APR-22
1.3-12	WEF 23-FEB-23	1.3-12	21-APR-22
1.3-13	WEF 23-FEB-23	1.3-13	21-APR-22
3.5-6	WEF 23-FEB-23	3.5-6	01-DEC-22
3.5-7	WEF 23-FEB-23	3.5-7	01-DEC-22
3.5-9	WEF 23-FEB-23	3.5-9	01-DEC-22
4.1-1 a // to 4.1-11	WEF 23-FEB-23	4.1-1 a // to 4.1-11	26-JAN-23
4.4-1 a // to 4.4-64 (*)	WEF 23-FEB-23	4.4-1 a // to 4.4-64	WEF 23-FEB-23
5.5-4	WEF 23-FEB-23	5.5-4	08-SEP-22
5.5-5	WEF 23-FEB-23	5.5-5	08-SEP-22
5.5-19	WEF 23-FEB-23	5.5-19	14-JUL-22
5.5-20	WEF 23-FEB-23	5.5-20	26-JAN-23
5.5-21	WEF 23-FEB-23	5.5-21	26-JAN-23
5.5-22	WEF 23-FEB-23	5.5-22	26-JAN-23
5.5-23	WEF 23-FEB-23	5.5-23	26-JAN-23
5.5-24	WEF 23-FEB-23	5.5-24	26-JAN-23
5.5-25	WEF 23-FEB-23	5.5-25	26-JAN-23
5.5-26	WEF 23-FEB-23	5.5-26	26-JAN-23
6.14-1	WEF 23-FEB-23	6.14-1	26-JAN-23
AD		AD	
AD 2-LEAL 1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 1	03-NOV-22
AD 2-LEAL 3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 3	01-DEC-22
AD 2-LEAL 4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 4	21-APR-22
AD 2-LEAL 5	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 5	21-APR-22
AD 2-LEAL 6	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 6	21-APR-22
AD 2-LEAL 7	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 7	14-JUL-22
AD 2-LEAL 8	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 8	14-JUL-22
AD 2-LEAL 9	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 9	01-DEC-22
AD 2-LEAL 10	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 10	01-DEC-22
AD 2-LEAL 11	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 11	14-JUL-22
AD 2-LEAL 12	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 12	14-JUL-22
AD 2-LEAL 13	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 13	14-JUL-22
AD 2-LEAL 14	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL 14	14-JUL-22
AD 2-LEAL 15	WEF 23-FEB-23		
AD 2-LEAL PDC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEAL PDC 1.1	29-DEC-22
AD 2-LEBL 2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 2	01-DEC-22
AD 2-LEBL 3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 3	29-DEC-22
AD 2-LEBL 4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 4	08-SEP-22
AD 2-LEBL 5	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 5	08-SEP-22
AD 2-LEBL 6	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 6	29-DEC-22
AD 2-LEBL 7	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 7	01-DEC-22

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEBL 8	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 8	01-DEC-22
AD 2-LEBL 9	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 9	01-DEC-22
AD 2-LEBL 10	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 10	01-DEC-22
AD 2-LEBL 11	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 11	01-DEC-22
AD 2-LEBL 12	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 12	01-DEC-22
AD 2-LEBL 13	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 13	01-DEC-22
AD 2-LEBL 14	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 14	01-DEC-22
AD 2-LEBL 15	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 15	01-DEC-22
AD 2-LEBL 16	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 16	01-DEC-22
AD 2-LEBL 17	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 17	01-DEC-22
AD 2-LEBL 18	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 18	01-DEC-22
AD 2-LEBL 19	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 19	01-DEC-22
AD 2-LEBL 20	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 20	01-DEC-22
AD 2-LEBL 21	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 21	01-DEC-22
AD 2-LEBL 22	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 22	01-DEC-22
AD 2-LEBL 23	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 23	01-DEC-22
AD 2-LEBL 24	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 24	01-DEC-22
AD 2-LEBL 25	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 25	01-DEC-22
AD 2-LEBL 26	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 26	01-DEC-22
AD 2-LEBL 27	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 27	01-DEC-22
AD 2-LEBL 28	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 28	01-DEC-22
AD 2-LEBL 29	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 29	01-DEC-22
AD 2-LEBL 30	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 30	01-DEC-22
AD 2-LEBL 31	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL 31	01-DEC-22
AD 2-LEBL VAC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEBL VAC 1.1	01-DEC-22
AD 2-LEGE IAC/2.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGE IAC/2.1	29-DEC-22
AD 2-LEGE IAC/2.2	WEF 23-FEB-23		
AD 2-LEGE IAC/2.3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGE IAC/2.3	24-MAR-22
		AD 2-LEGE IAC/2.4	24-MAR-22
AD 2-LEGE IAC/3.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGE IAC/3.1	29-DEC-22
AD 2-LEGE IAC/3.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGE IAC/3.2	08-SEP-22
AD 2-GCLP 1	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 1	03-NOV-22
AD 2-GCLP 2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 2	16-JUN-22
AD 2-GCLP 3	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 3	16-JUN-22
AD 2-GCLP 4	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 4	16-JUN-22
AD 2-GCLP 10	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 10	24-MAR-22
AD 2-GCLP 11	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 11	08-SEP-22
AD 2-GCLP 12	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 12	08-SEP-22
AD 2-GCLP 13	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 13	16-JUN-22
AD 2-GCLP 14	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 14	16-JUN-22
AD 2-GCLP 15	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 15	24-MAR-22
AD 2-GCLP 16	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 16	24-MAR-22
AD 2-GCLP 17	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 17	24-MAR-22
AD 2-GCLP 18	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 18	24-MAR-22
AD 2-GCLP 19	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 19	26-JAN-23
AD 2-GCLP 20	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 20	26-JAN-23
AD 2-GCLP 21	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 21	26-JAN-23
AD 2-GCLP 22	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP 22	26-JAN-23
AD 2-GCLP 23	WEF 23-FEB-23		
AD 2-GCLP 24	WEF 23-FEB-23		
AD 2-GCLP 25	WEF 23-FEB-23		

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-GCLP ADC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP ADC 1.1	16-JUN-22
AD 2-GCLP PDC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP PDC 1.1	16-JUN-22
AD 2-GCLP GMC	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP GMC	14-JUL-22
AD 2-GCLP IAC/1.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/1.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/2.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/2.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/3.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/3.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/4.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/4.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/5.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/5.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/6.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/6.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/7.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/7.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/8.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/8.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/9.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/9.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/11.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/11.2	20-MAY-21
AD 2-GCLP IAC/12.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GCLP IAC/12.2	20-MAY-21
AD 2-LEGR 1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 1	03-NOV-22
AD 2-LEGR 2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 2	16-JUN-22
AD 2-LEGR 4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 4	03-NOV-22
AD 2-LEGR 5	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 5	03-NOV-22
AD 2-LEGR 6	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 6	29-DEC-22
AD 2-LEGR 7	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 7	03-NOV-22
AD 2-LEGR 8	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 8	03-NOV-22
AD 2-LEGR 9	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 9	03-NOV-22
AD 2-LEGR 10	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR 10	03-NOV-22
AD 2-LEGR PDC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR PDC 1.1	28-JAN-21
AD 2-LEGR PDC 1.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEGR PDC 1.2	03-NOV-22
AD 2-LEIB PDC 1.3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEIB PDC 1.3	29-DEC-22
AD 2-LEIB PDC 1.4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEIB PDC 1.4	29-DEC-22
AD 2-LEIB PDC 1.5	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEIB PDC 1.5	29-DEC-22
AD 2-LEDA PDC 1.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEDA PDC 1.2	19-MAY-22
AD 2-LERJ 9	WEF 23-FEB-23	AD 2-LERJ 9	19-MAY-22
AD 2-LERJ SID 1.3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LERJ SID 1.3	14-JUL-22
AD 2-LERJ SID 1.4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LERJ SID 1.4	16-JUN-22
AD 2-LERJ SID 2.3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LERJ SID 2.3	16-JUN-22
AD 2-LERJ SID 2.4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LERJ SID 2.4	16-JUN-22
AD 2-LEMG 1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG 1	03-NOV-22
AD 2-LEMG 2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG 2	14-JUL-22
AD 2-LEMG 3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG 3	14-JUL-22
AD 2-LEMG 8	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG 8	19-MAY-22
AD 2-LEMG 9	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG 9	11-AUG-22
AD 2-LEMG ADC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG ADC 1.1	21-APR-22
AD 2-LEMG PDC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG PDC 1.1	11-AUG-22
AD 2-LEMG PDC 1.3	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG PDC 1.3	19-MAY-22
AD 2-LEMG PDC 1.4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG PDC 1.4	19-MAY-22
AD 2-LEMG PDC 1.5	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG PDC 1.5	19-MAY-22
AD 2-LEMG PDC 1.6	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG PDC 1.6	19-MAY-22
AD 2-LEMG GMC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG GMC 1.1	19-MAY-22
AD 2-LEMG GMC 1.4	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEMG GMC 1.4	19-MAY-22
AD 2-GEML 2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML 2	24-FEB-22
AD 2-GEML 3	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML 3	29-DEC-22
AD 2-GEML 4	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML 4	10-SEP-20
AD 2-GEML 5	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML 5	17-JUN-21

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-GEML 6	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML 6	17-JUN-21
AD 2-GEML ADC	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML ADC	25-FEB-21
AD 2-GEML PDC 1.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-GEML PDC 1.2	05-NOV-20
AD 2-LERI ADC	WEF 23-FEB-23	AD 2-LERI ADC	25-MAY-17
AD 2-LESO 8	WEF 23-FEB-23	AD 2-LESO 8	01-DEC-22
AD 2-LESO 9	WEF 23-FEB-23	AD 2-LESO 9	01-DEC-22
AD 2-LESO 10	WEF 23-FEB-23	AD 2-LESO 10	14-JUL-22
AD 2-LESO 11	WEF 23-FEB-23		
AD 2-LEVC 13	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 13	16-JUN-22
AD 2-LEVC 14	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 14	16-JUN-22
AD 2-LEVC 15	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 15	16-JUN-22
AD 2-LEVC 16	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 16	08-SEP-22
AD 2-LEVC 17	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 17	08-SEP-22
AD 2-LEVC 18	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 18	08-SEP-22
AD 2-LEVC 19	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC 19	08-SEP-22
AD 2-LEVC 20	WEF 23-FEB-23		
AD 2-LEVC ADC	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC ADC	04-NOV-21
AD 2-LEVC PDC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC PDC 1.1	16-JUN-22
AD 2-LEVC PDC 2.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC PDC 2.1	03-DEC-20
AD 2-LEVC GMC	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVC GMC	25-FEB-21
AD 2-LEVD IAC/1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVD IAC/1.1	03-NOV-22
AD 2-LEVD IAC/2.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVD IAC/2.1	03-NOV-22
AD 2-LEVD IAC/3.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVD IAC/3.1	03-NOV-22
AD 2-LEVD IAC/4.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEVD IAC/4.1	03-NOV-22
AD 2-LEZG VAC 1.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEZG VAC 1.1	30-DEC-21
AD 2-LEZG VAC 1.2	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEZG VAC 1.2	15-JUL-21
AD 2-LEZG VAC 2.1	WEF 23-FEB-23	AD 2-LEZG VAC 2.1	30-DEC-21

(*) **AVISO IMPORTANTE:** obsérvese que estas páginas deben sustituir a las distribuidas con la AMDT AIRAC 16/22, de igual fecha de efectividad (WEF 23-FEB-23).

En la presente enmienda se incluye o cancela la información contenida en los NOTAM, SUP y AIC siguientes:

NOTAM A: 6817/22.
 NOTAM B: 8207/22.
 NOTAM D: NIL.
 NOTAM E: NIL.
 SUP: 50/21, 87/21, 179/21, 208/21, 209/21, 105/22, 112/22, 113/22, 122/22, 146/22, 155/22, 165/22.
 AIC: NIL.
 AIC NTL: NIL.

Las flechas que aparecen en las hojas de enmienda indican un cambio en la información.

Una hoja de la enmienda que no tenga flecha indica que los cambios son solamente editoriales.

En la **fecha de efectividad**, tras incluir esta enmienda en el AIP, registrarla en la hoja de registro de enmiendas.

(*) **IMPORTANT NOTICE:** please note that these pages are to replace the ones distributed with AIRAC AMDT 16/22, of the same effective date (WEF 23-FEB-23).

The information contained in the following NOTAM, SUP and AIC is included in or cancelled by this amendment:

NOTAM A: 6817/22.
 NOTAM B: 8207/22.
 NOTAM D: NIL.
 NOTAM E: NIL.
 SUP: 50/21, 87/21, 179/21, 208/21, 209/21, 105/22, 112/22, 113/22, 122/22, 146/22, 155/22, 165/22.
 AIC: NIL.
 AIC NTL: NIL.

An arrow is inserted on reprinted pages to indicate a change in the information.

An amendment page without an arrow indicates that there are only editorial changes.

After amending the AIP on the **effective date**, annotate it in the record of amendments.

El uso del control de velocidad en función del número de Mach exige que:

- a) Las aeronaves mantengan el último número de Mach asignado;
- b) Si llega a ser necesaria una desviación de $\pm M 0.01$ o más, debe notificarse al ATC antes de proceder al cambio de velocidad. Si no es posible la notificación previa (por ejemplo, debido a turbulencia), debe notificarse a la dependencia ATC apropiada lo antes posible; y
- c) Cuando lo exija la dependencia ATC apropiada, debe incluirse el verdadero número de Mach actual en los informes de posición ordinarios.

En espacio aéreo por debajo de FL100, el piloto al mando se asegurará de que la aeronave no opera en vuelos OIFR a velocidades superiores a 250 KIAS excepto:

- a) para separación de tránsito, según las indicaciones de las dependencias ATS;
- b) que las especificaciones técnicas de las aeronaves requieren una velocidad mayor por seguridad en su funcionamiento;
- c) que sea imprescindible para el cumplimiento de la misión o las necesidades del vuelo en formación requieren una velocidad alta por motivos de seguridad;
- d) que haya una velocidad más alta permitida por la clase de espacio aéreo que corresponde;
- e) previa coordinación con la dependencia ATS civil/militar; o
- f) cuando se tiene permiso específico de la Autoridad Aeronáutica Militar Competente para un vuelo concreto.

7. COMUNICACIONES

Un vuelo IFR que se realice fuera del espacio aéreo controlado pero dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad competente de acuerdo con SERA.4001 b) 3) ó 4), mantendrá comunicaciones aeroterrestres por voz por el canal apropiado y establecerá, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo.

8. INFORMES DE POSICIÓN

Un vuelo IFR que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad competente exija que se mantenga a la escucha de la comunicación aeroterrestre por voz por el canal apropiado y que establezca comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio de información de vuelo, notificará la posición de acuerdo con lo especificado para vuelos controlados.

Los informes de posición contendrán los elementos de información indicados a continuación, salvo que en los informes de posición transmitidos por radiotelefonía pueden omitirse los elementos d), e) y f) cuando así se prescriba por acuerdo regional de navegación aérea:

- a) Identificación de la aeronave.
- b) Posición.
- c) Hora.
- d) Nivel de vuelo o altitud.
- e) Posición siguiente o altitud.
- f) Punto significativo siguiente.

En las FIR/UIR Madrid y Barcelona los informes de posición contendrán solamente la identificación, posición, hora y nivel de vuelo de la aeronave, salvo que el proveedor de servicios de tránsito aéreo solicite información adicional.

The use of speed control by Mach number requires that:

- a) Aircraft shall maintain the last assigned Mach number;
- b) If a deviation of $\pm 0.01 M$ or more becomes necessary, ATC shall be notified prior to the change in speed. If prior notification is not possible (e.g. due to turbulence), it shall be reported to the appropriate ATC unit as soon as possible; and
- c) When required by the appropriate ATC unit, the actual current Mach number shall be included in routine position reports.

In airspace below FL100, pilot in command shall ensure that the aircraft does not conduct OIFR flights at speeds above 250 KIAS except:

- a) for traffic separation, following instructions from ATS units;
- b) if the aircraft technical specifications require greater speed for safe operation;
- c) if it is essential for the accomplishment of the mission or if the formation flight requires a high speed for safety reasons;
- d) if a higher speed is allowed according to the relevant airspace class;
- e) subject to prior coordination with the civil/militar ATS unit; or
- f) when the Autoridad Aeronáutica Militar Competente has specifically given permission for a particular flight.

7. COMMUNICATIONS

An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the competent authority in accordance with SERA.4001 b) 3) or 4) shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

8. POSITION REPORTS

An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the competent authority to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service, shall report position, as specified for controlled flights.

Position reports shall contain the information items listed below, except for position reports transmitted by radio which may omit items d), e) and f) when so prescribed by regional air navigation agreement:

- a) Aircraft identification.
- b) Position.
- c) Time.
- d) Flight level or altitude.
- e) Next position or altitude.
- f) Next significant point.

In FIR/UIR Madrid and Barcelona position reports shall only contain aircraft identification, position, time and flight level, unless the air transit services provider requires additional information.

9. CAMBIOS DE REGLAS DE VUELO

Una aeronave que decida cambiar el modo en que efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual:

- 1) Notificará específicamente a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo que se cancela el vuelo instrumental, y le comunicará los cambios que haya que hacer en su plan de vuelo vigente.
- 2) Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con estas, no cancelará su vuelo instrumental, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.
- 3) El cambio de vuelo IFR a VFR solamente será aceptable cuando una dependencia ATS reciba un mensaje transmitido por el piloto al mando que contenga la expresión específica «CANCELLING MY IFR FLIGHT» (cancelo mi vuelo IFR) junto con los cambios, en caso de haberlos, que deban hacerse en su plan de vuelo actualizado. Las dependencias ATS no deben sugerir el cambio de vuelo IFR a VFR ni directa ni implícitamente.

10. AUTORIZACIONES PARA VOLAR MANTENIENDO PROPIA SEPARACIÓN EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES

Las autorizaciones otorgadas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

- (1) entre todos los vuelos en los espacios aéreos de clase A y B;
- (2) entre vuelos IFR en los espacios aéreos de clase C, D y E;
- (3) entre vuelos IFR y vuelos VFR en el espacio aéreo de clase C;
- (4) entre vuelos IFR y vuelos VFR especiales;
- (5) entre vuelos VFR especiales, a menos que la autoridad competente indique lo contrario;

con la salvedad de que, cuando lo solicite el piloto de una aeronave y lo acepte el piloto de la otra aeronave y si así lo prescribe la autoridad competente para los casos incluidos en la letra b) anterior en los espacios aéreos de clase D y E, se puede autorizar un vuelo con sujeción al mantenimiento de su propia separación con respecto a una parte concreta del vuelo por debajo de los 3050 m (10000 ft) durante el ascenso o descenso, durante el día y en condiciones meteorológicas visuales.

→ 11. PROCEDIMIENTOS GENERALES DEL ESPACIO AÉREO DE ENCAMINAMIENTO LIBRE

A fin de cumplir con los requisitos del Reglamento (UE) nº 116/2021 (Proyecto Común Uno), que requiere la implantación inicial del Espacio Aéreo de encaminamiento libre (FRA) para el 31 de diciembre de 2022, al igual que en seguimiento del Plan de Mejora de la Red de Rutas Europea (ERNIP), ENAIRE facilita Operaciones de encaminamiento libre en el área HISPAFRA, tal y como se publica en el AIP-ESPAÑA.

El principal objetivo de HISPAFRA es aportar mejores soluciones de diseño del espacio aéreo, nuevos conceptos operacionales de espacio aéreo y un rendimiento operacional mejorado desde un punto de vista global europeo y no tan solo desde una perspectiva regional.

9. CHANGE OF FLIGHT RULES

An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules:

- 1) Shall notify the appropriate air traffic services unit specifically that the instrument flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.
- 2) When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions, it shall not cancel its instrument flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.
- 3) Change from IFR to VFR flight shall only be acceptable when an ATS unit receives a message transmitted by the pilot in command containing the specific expression «CANCELLING MY IFR FLIGHT» along with any changes, if any, to be made in your updated flight plan. ATS units shall not suggest the change from IFR to VFR flight whether directly or by implication.

10. CLEARANCES TO FLY MAINTAINING OWN SEPARATION WHILE IN VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS

Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

- (1) between all flights in airspace Classes A and B;
- (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
- (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
- (4) between IFR flights and special VFR flights;
- (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3050 m (10000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

11. FREE ROUTE AIRSPACE GENERAL PROCEDURES

In order to meet the requirements of the Regulation (EU) No 116/2021 (Common Project One), which requires the initial implementation of Free Route Airspace (FRA) by 31 December 2022, as well as following the European Route Network Improvement Plan (ERNIP), ENAIRE is facilitating Free Route Operations in the HISPAFRA area as published in AIP-ESPAÑA.

The main aim of HISPAFRA is to provide better solutions for airspace design, new airspace operating concepts and enhanced operational performance from a pan-European view, not just from a regional perspective.

Para más información relativa a las fases de implantación de HISPAFRA consultar AIC "IMPLANTACIÓN DE OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO DE ENCAMINAMIENTO LIBRE ESPAÑOL (HISPAFRA)"

11.1 Área de aplicación

La disponibilidad operacional de HISPAFRA es H24. Los límites horizontales y verticales del área HISPAFRA se encuentran recogidos en ENR 2.2.

11.2 Procedimientos FRA

11.2.1 Generalidades

En HISPAFRA, los explotadores podrán planificar libremente una ruta entre un punto:

- de entrada al área FRA:
 - ya sea de entrada horizontal (E);
 - o de salida de aeródromo (D).
- y un punto de salida del área FRA:
 - ya sea de salida horizontal (X);
 - o de arribada a aeródromo (A).
- con la posibilidad de encaminar a través de puntos intermedios FRA (I), sin referencia a la red de rutas ATS, sujeto a la disponibilidad del espacio aéreo.

Únicamente los nombres clave de 5 letras (5LNC) publicados en la sección ENR 4.4 del AIP-ESPAÑA (DESIGNADORES NOMBRES EN CLAVE PARA LOS PUNTOS SIGNIFICATIVOS) o una radioayuda publicada en la sección ENR 4.1 (RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN - EN RUTA), definidos dentro de HISPAFRA, se emplearán en la planificación de los vuelos.

Los vuelos susceptibles para operaciones FRA son aquellos que planifican al menos un tramo de su ruta dentro de los límites del área HISPAFRA (límites laterales y verticales) recogidos en ENR 2.2.

Las restricciones sobre la disponibilidad para la planificación del vuelo de acuerdo con el ENR 1.10.

La red de rutas ATS Madrid, Barcelona y Canarias UIR permanece disponible.

En el espacio aéreo oceánico de Canarias no se permiten los DCTs entre puntos conectados directamente por rutas ATS. El uso de designadores de ruta ATS es obligatorio en estos casos.

En caso de interrupciones importantes de los Servicios de Tránsito Aéreo y/o servicios de apoyo relacionados, las operaciones de encaminamiento libre en HISPAFRA serán suspendidas vía NOTAM y entonces sólo se aplicará la red de rutas ATS publicada.

11.2.1.1 Definiciones

Espacio de encaminamiento libre (FRA) es:

Espacio aéreo específico en el que los usuarios pueden planificar libremente una ruta entre puntos definidos como de entrada y de salida, con la posibilidad de elegir una ruta a través de puntos significativos intermedios publicados, sin referencia a la red de rutas ATS, sujeta a la disponibilidad del espacio aéreo. Dentro de este espacio aéreo, los vuelos siguen estando sujetos al control del tránsito aéreo.

Punto horizontal de entrada FRA (E):

Un Punto Significativo publicado en el límite horizontal del Espacio Aéreo de Encaminamiento Libre desde el cual se permiten las operaciones FRA.

Punto horizontal de salida FRA (X):

Un Punto Significativo publicado en el límite horizontal del Espacio Aéreo de Encaminamiento Libre hacia el cual se permiten las operaciones FRA.

For more information regarding HISPAFRA implementation phases see AIC "IMPLEMENTATION OF SPANISH FREE ROUTE AIRSPACE OPERATIONS (HISPAFRA)"

11.1 Area of applicability

The HISPAFRA operational availability is H24. The lateral and vertical limits of the HISPAFRA area are published in ENR 2.2.

11.2 FRA Procedures

11.2.1 General

In HISPAFRA, operators will be able to freely plan a route between:

- an FRA area entry point:
 - either a horizontal entry (E);
 - or an aerodrome exit (D).
- and an FRA area exit point:
 - either a horizontal exit (X);
 - or an aerodrome arrival (A).
- with the possibility of routing via FRA intermediate points (I), without a reference to the ATS route network, subject to airspace availability.

Only 5-letters name codes (5LNC) as published in AIP-ESPAÑA section ENR 4.4 (NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS) or an en-route radio navigation aid as published in section ENR 4.1 (RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE), defined within HISPAFRA, shall be used for flight planning.

Eligible for FRA operations are all flights that plan at least a portion of their route within the limits of the HISPAFRA area (lateral and vertical limits) published in ENR 2.2.

Restrictions on the availability for flight planning are in accordance with ENR 1.10.

The ATS route network within Madrid, Barcelona and Canarias UIR remains available.

In Canarias oceanic airspace DCTs are not permitted between points that are directly connected by ATS routes. The use of ATS route designators is mandatory in these cases.

In the event of major disruptions of Air Traffic Services and/or related supporting services, free route operations in HISPAFRA will be suspended by NOTAM and in this case only the published ATS route network will apply.

11.2.1.1 Definitions

Free Route Airspace (FRA) is:

A specified airspace within which users may freely plan a route between a defined entry point and a defined exit point, with the possibility of routing via published intermediate significant points, without reference to the ATS route network, subject to airspace availability. Within this airspace, flights remain subject to air traffic control.

FRA Horizontal Entry Point (E):

A published Significant Point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace from which FRA operations are permitted.

FRA Horizontal Exit Point (X):

A published Significant Point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace to which FRA operations are permitted.

Punto Intermedio FRA (I):

Un Punto Significativo publicado (radioayudas para la navegación en ruta o 5LNC publicado en AIP-España, en ENR 4.1 y ENR 4.4. respectivamente) a través del cual se permiten las operaciones de FRA.

Punto de conectividad de llegada FRA (A):

Un Punto Significativo publicado hacia el cual se permiten las operaciones FRA para el tráfico de llegada a aeródromos específicos.

Punto de conectividad de salida FRA (D):

Un Punto Significativo publicado desde el que se permiten las operaciones FRA para el tráfico de salida desde aeródromos específicos.

DCT o Directo:

El término “Directo” abreviado como “DCT” se refiere a una conexión directa de dos puntos significativos utilizados para los propósitos de la planificación de vuelos de acuerdo con las disposiciones del Doc 4444 PANS-ATM de la OACI.

Área especial:

“Reserva de espacio aéreo”/“Restricción de espacio aéreo” se refiere al espacio aéreo de dimensiones definidas para uso exclusivo de usuarios específicos. Esta es un área especial diseñada dentro de la cual podrían tener lugar actividades tanto civiles como militares, incluidas CBA, TRA, TSA, D, R, P y cualquier área especialmente activada.

FBZ:

Volumen de espacio aéreo, que puede establecerse en asociación con un área reservada/restringida. La zona FBZ define límites laterales, verticales y temporales con el propósito de validar los planes de vuelo IFR remitidos, cuando el área asociada esté activa o esté planeado que vaya a estar activada

FRA Intermediate Point (I):

A published Significant Point (en route radio navigation aid or 5LNC published in AIP-España, in ENR 4.1 and ENR 4.4. respectively) via which FRA operations are permitted.

FRA Arrival Connecting Point (A):

A published Significant Point to which FRA operations are permitted for traffic arriving at specific aerodromes.

FRA Departure Connecting Point (D):

A published Significant Point from which FRA operations are allowed for traffic departing from specific aerodromes.

DCT or Direct:

The term “Direct”, abbreviated as “DCT”, refers to a direct connection between two significant points used for flight planning purposes in accordance with the provisions of ICAO Doc 4444 PANS-ATM.

Special area:

“Airspace reservation”/“Airspace restriction” refers to airspace of defined dimensions for the exclusive use of specific users. This is a specially designed area within which either civil and military activities could take place, including CBA, TRA, TSA, D, R, P and any specially activated area.

FBZ:

An airspace volume, which may be established in association with a reserved/restricted area. The FBZ defines the lateral, vertical and time limits for the purpose of validating submitted IFR FPLs when the associated area is activated or planned to be activated.

11.2.2. Tránsito en sobrevuelo

Puntos de entrada horizontal FRA (E) y de salida horizontal FRA (X) - Procedimientos

La entrada y salida horizontal hacia y desde el área HISPAFRA se realizará únicamente a través de los puntos definidos como entrada horizontal FRA, salida horizontal FRA o puntos de entrada/salida horizontal FRA.

Todos los puntos significativos FRA de Entrada Horizontal y Salida Horizontal se publican en AIP-España, ENR 4.1/ENR 4.4.

Puntos intermedios FRA (I) - Procedimientos

Los usuarios del espacio aéreo pueden presentar su FPL con puntos intermedios FRA entre los puntos de entrada horizontal FRA, salida horizontal FRA y puntos de entrada/salida horizontal FRA con el objetivo de optimizar su perfil, i.e. posicionándose en un viento favorable, circunnavegar un área en particular, indicar un cambio de nivel de vuelo, reglas de vuelo o de velocidad, o seguir cumpliendo con las reglas del borde UIR (ver aplicaciones transfronterizas).

El punto significativo designado como punto Intermedio FRA (I) se publica en ENR 4.1 y ENR 4.4.

11.2.2. Overflying traffic

FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points Procedures

Horizontal entry and exit to and from the HISPAFRA area shall be performed only via the points defined as an FRA Horizontal Entry, FRA Horizontal Exit or FRA Horizontal Entry/Exit point.

All FRA Horizontal Entry and FRA Horizontal Exit significant points are published in AIP-España, ENR 4.1/ENR 4.4.

FRA Intermediate Points (I) Procedures

Airspace users may file their FPL with FRA Intermediate points between FRA Horizontal Entry, FRA Horizontal Exit and FRA Horizontal Entry/Exit points in order to optimise their profile i.e. by positioning into a favourable wind, circumnavigating a particular area, indicating a change in flight level, flight rules or speed, or remaining compliant with UIR boundary rules (see Cross-border applicability).

The significant points designated as FRA Intermediate (I) points are published in ENR 4.1 and ENR 4.4.

11.2.3 Acceso hacia/desde aeropuertos y espacio aéreo terminal

Puntos de conectividad de llegada (A) y salida (D) FRA - Procedimientos

Los vuelos que lleguen a aeródromos ubicados dentro de los límites de la FIR de Madrid, Barcelona o Canarias podrán planificar sus vuelos de acuerdo con los procedimientos FRA hasta un punto de conectividad de llegada FRA publicado. Luego, pueden continuar a través de la red ATS pre-existente, o una ruta de conexión FRA

11.2.3 Access to/from airports and terminal airspace

FRA Arrival (A) and Departure (D) Connecting Points - Procedures

Flights arriving at aerodromes located within the limits of FIR Madrid, Barcelona or Canarias may plan their flights according to FRA procedures up to a published FRA Arrival connecting point. They may then continue via the legacy ATS network, or a specifically defined FRA connecting routes (if published in ENR 3.3) up to the

(si está publicada en ENR 3.3) específicamente definida hasta el punto de inicio del procedimiento de llegada. El punto de conectividad de llegada FRA puede coincidir con un punto de entrada a TMA (o CTR).

Los vuelos que salen de aeródromos ubicados dentro de los límites de las FIR de Madrid, Barcelona y Canarias pueden planificar sus vuelos a través de la red ATS heredada, o mediante una ruta de conexión FRA (si está publicada en ENR 3.3) específicamente definida desde el punto final de salida del procedimiento de salida hasta un punto de conectividad de salida FRA publicado. Después de ese punto, pueden planificar de acuerdo con los procedimientos FRA. Un punto de conectividad de salida FRA puede coincidir con un punto de salida de TMA (o CTR).

La relevancia FRA de los puntos de conectividad de Llegada FRA y Salida FRA se publican en ENR 4.1/ENR 4.4.

11.2.4 Aplicaciones transfronterizas

Los segmentos entre los puntos significativos FRA ubicados dentro o en los límites de HISPAFRA permanecerán completamente contenidos dentro de HISPAFRA. No se aceptarán planes de vuelo con segmentos que crucen parcialmente los límites laterales del área HISPAFRA.

La planificación de tramos DCT que crucen la frontera HISPAFRA (DCT transfronterizo) no está permitida.

11.3 Reservas de Espacio Aéreo-Áreas Especiales

Los vuelos no se podrán planificar a través de Reservas de Espacio Aéreo (ARES) a no ser que se publique lo contrario en el Plan Europeo de Utilización de Espacio Aéreo/Plan Europeo de Utilización Actualizado de Espacio Aéreo (eAUP/eUUP) aplicando las restricciones definidas en el ENR1.10 "Adhesión al Documento para disponibilidad de Rutas (RAD)".

La información del EAUP/EUUP publicada en el NOP Portal debe considerarse para la planificación de los vuelos.

11.3.1 Áreas Especiales de Reencaminamiento

Los vuelos deben planificarse alrededor de las áreas especiales activas utilizando puntos intermedios FRA válidos.

Cuando no se puedan aplicar procedimientos de reencaminamiento alrededor de áreas especiales activas, los ATCO proporcionarán tácticamente vectores radar.

11.4 Procedimientos FRA adicionales

Los tramos entre puntos significativos FRA se indicarán mediante el acrónimo "DCT" en el Ítem 15 del plan de vuelo, de acuerdo con el Doc 4444, y estarán totalmente contenidos dentro del área HISPAFRA publicada.

Ejemplo: [Punto de Entrada] DCT [Punto Intermedio] DCT [Punto Intermedio] DCT [Punto de Salida].

La planificación de tramos DCT que se encuentren parcialmente fuera de los límites laterales de HISPAFRA y que no empleen los puntos de Salida/Entrada adecuados (tramos de reentrada múltiples) está prohibido.

Los vuelos podrán transitar hacia/desde espacio aéreo de encaminamiento libre a través de una estructura de rutas, hacia/desde un punto intermedio FRA.

El empleo de puntos intermedios FRA no publicados, definidos por coordenadas geográficas o por rumbo y distancia en el FPL ÍTEM 15, está prohibido.

Para expresar el sentido del nivel de crucero se emplearán los términos IMPAR o PAR. La regla de paridad esta publicada en la sección ENR 1.7 del AIP. La paridad apropiada de Nivel de Vuelo en puntos significativos se indicará en las secciones ENR 4.1 y ENR 4.4, a fin de

starting point of the arrival procedure. An FRA arrival connecting point may coincide with a TMA (or CTR) entry point.

Flights departing from aerodromes located within the limits of the FIR Madrid, Barcelona and Canarias may plan their flights via the ATS legacy network, or via a specifically defined FRA connecting route (if published in ENR 3.3) from the final exit point of the departure procedure up to a published FRA departure connecting point. From there, they may plan according to FRA procedures. An FRA departure connecting point may coincide with a TMA (or CTR) exit point.

The FRA significance of FRA Arrival and FRA departure connecting points is published in ENR 4.1/ENR 4.4.

11.2.4 Cross-Border Applicability

Segments between FRA significant points located inside or on the boundary of HISPAFRA shall remain fully contained within HISPAFRA. Flight plans with segments that partially cross the lateral limits of the HISPAFRA area will not be accepted.

The planning of DCT segments across the HISPAFRA border (cross border DCT) is not permitted.

11.3 Airspace Reservation - Special Areas

Flight planning is not permitted through active reserved airspace (ARES) unless otherwise stated in the European Airspace Use Plan/Updated Use Plan (EAUP/EUUP) through the application of restrictions in accordance with ENR 1.10 "Adherence to the Route Availability Document (RAD)".

EAUP/EUUP information in the NOP Portal shall be considered for flight planning.

11.3.1 Re-routing Special Areas

Flights must be planned around active special areas using valid FRA Intermediate points.

When re-routing procedures around active special areas cannot be applied, radar vectors will be provided by ATCOs tactically.

11.4 Additional FRA procedures

Segments between FRA significant points will be indicated by the "DCT" acronym in Item 15 of the flight plan, in accordance with ICAO Doc 4444, and shall remain fully contained within the published HISPAFRA area.

Example: [Entry Point] DCT [Intermediate point] DCT [Intermediate point] DCT [Exit Point].

The planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of HISPAFRA without using the proper Entry/Exit points (multiple re-entry segments) is forbidden.

Flights may transit to/from free route airspace via a route structure to/from a FRA intermediate point.

The use of unpublished FRA Intermediate points defined by geographical coordinates or by bearing and distance in the FPL ITEM 15 is forbidden.

To the expression of the direction of the cruising level the terms ODD or EVEN will be used. The parity rule is published in AIP ENR 1.7. The appropriate Flight Level parity at significant points will be set out in sections ENR 4.1 and ENR 4.4, so as to harmonise with the parity of adjacent FRA areas

adecuarla a la paridad de áreas FRA adyacentes y a los procedimientos de coordinación generales entre los ACC involucrados.

parity and general coordination procedures between the ACCs involved.

11.4.1 Planificación de vuelos en tránsito hacia/desde aeródromos ubicados dentro de la FIR Madrid-Barcelona y la FIR Canarias.

11.4.1 Flight planning when transiting to/from aerodromes located within FIR Madrid-Barcelona and FIR Canarias.

Los vuelos que lleguen o salgan de aeródromos locales transitarán hacia y desde FRA solo a través de los puntos publicados intermedios o de Llegada/Salida (A/D) FRA.

Flights arriving to or departing from local aerodromes will transit to and from FRA only via the published FRA Intermediate or Arrival/Departure Connecting (A/D) points.

Para garantizar la eficiente conectividad de los vuelos hacia y desde los aeródromos locales, una excepción se debe hacer para el recorte corto del espacio aéreo por debajo del límite inferior del FRA cerca de los límites de TMA. En este sentido, los vuelos hacia/desde aeródromos locales deberán poder planificar sus vuelos utilizando DCT a pesar de que una pequeña parte de su trayectoria está por debajo del límite inferior del FRA siempre que sigan una Ruta de Conectividad FRA obligatoria.

In order to ensure efficient connectivity of flights to and from local aerodromes, an exception shall be made to allow minor clipping of the airspace below the FRA lower limit near TMA boundaries. In this regard, flights to/from local aerodromes shall be able to plan their flights using DCT even if a small portion of their trajectory is below the lower limit of the FRA, provided they are following a mandatory FRA Connecting Route.

Los vuelos elegibles que realicen un cambio en el nivel de vuelo de crucero que resulte en una transición hacia/desde el área de HISPAFRA deberán presentar la parte del vuelo fuera del área HISPAFRA a lo largo de la red fija de rutas ATS. La parte del vuelo dentro del área HISPAFRA puede presentarse de acuerdo con las reglas de encaminamiento libre. El punto de transición entre el área HISPAFRA y la red de rutas ATS debe ser el punto intermedio FRA publicado en AIP-España, ENR 4.1. y ENR 4.4.

Eligible flights that make a change in cruising flight level resulting in a transition to/from the HISPAFRA area shall file the portion of the flight outside the HISPAFRA area along the fixed ATS route network. The portion of the flight inside the HISPAFRA area may be filed according to the free route rules. The transition point between the HISPAFRA area and the ATS route network should be an FRA Intermediate point published in AIP-España, ENR 4.1. and ENR 4.4.

11.5 Documento de Disponibilidad de Rutas

11.5 Route Availability Document.

Todas las limitaciones, excepciones y restricciones de HISPAFRA se publican vía RAD y se promulgan de acuerdo con ENR 1.10 "Adhesión al Documento para disponibilidad de Rutas (RAD)".

All HISPAFRA limitations, exceptions and restrictions, are published in the RAD and promulgated in accordance with ENR 1.10 "Adherence to the Route Availability Document (RAD)".

11.6 Información adicional/datos de contacto

11.6 Further information/Contact details

Puede obtenerse información adicional en la página web de HISPAFRA:

Further information can be found on the HISPAFRA "website":

https://www.enaire.es/servicios/gestion_de_transito_aereo/free_route

https://www.enaire.es/services/atm/free_route

Para más información sobre HISPAFRA contactar con:
Email: free-route-support@enaire.es

For further information concerning HISPAFRA you may contact:
Email: free-route-support@enaire.es

12. REQUISITOS EN EQUIPOS DE RADIO

12. RADIO EQUIPMENT REQUIREMENTS

Los requisitos para los vuelos IFR relacionados con el equipo de radio VHF de espaciado de canales a 8.33 kHz se indican en GEN 1.5.

Requirements for IFR flights related to VHF 8.33 kHz channel spacing radio equipment are stated in GEN 1.5.

13. PROCEDIMIENTOS DE LOS SERVICIOS DE ENLACE DE DATOS (DLS)

13. DATA LINK SERVICES (DLS) PROCEDURES

13.1 Conexión (LOG-ON)

13.1 LOG-ON

Una dirección de registro (LOG-ON) hace referencia al designador OACI (facility) de una Autoridad DLS (Data Link Authority).

A LOG-ON address refers to the ICAO designator (facility) for a given Data Authority.

La dirección de registro (LOG-ON) CPDLC para la Autoridad DLS de la FIR/UIR Canarias es GCCC.

The CPDLC LOG-ON address for FIR/UIR Canarias Data Authority is GCCC.

Las direcciones de registro (LOG-ON) CPDLC para las Autoridades DLS de la FIR/UIR Madrid y de la FIR/UIR Barcelona son las siguientes:

The CPDLC LOG-ON addresses for FIR/UIR Madrid and FIR/UIR Barcelona Data Authorities are:

- **LECM:** Autoridad DLS de la FIR/UIR Madrid para la prestación de servicios DLS por parte de las unidades ATS pertenecientes a la FIR/UIR Madrid (Madrid ACC y Sevilla ACC).
- **LECB:** Autoridad DLS de la FIR/UIR Barcelona para la prestación de servicios DLS por parte de las unidades ATS pertenecientes a la FIR/UIR Barcelona (Barcelona ACC y Palma TACC).

- **LECM:** FIR/UIR Madrid Data Authority for DLS provided by ATS units within FIR/UIR Madrid (Madrid ACC and Sevilla ACC).
- **LECB:** FIR/UIR Barcelona Data Authority for DLS provided by ATS units within FIR/UIR Barcelona (Barcelona ACC and Palma TACC).

Nota:

Dado que el designador OACI hace referencia a la instalación de la Autoridad DLS, en los mensajes CPDLC CONTACT (UM117) de transferencia a unidades ATS bajo una misma Autoridad DLS, se indicará expresamente la unidad ATS destinataria de la transferencia.

Ejemplo:

CONTACT LECM /ATC UNIT SEVILLA CONTROL 118.450
CONTACT LECB /ATC UNIT PALMA CONTROL 119.150

En el mensaje estandarizado uplink que contiene el texto CURRENT ATC UNIT, el designador OACI hará referencia a la instalación de la Autoridad DLS (LECM o LECB), mientras que el nombre de la instalación hará referencia a la unidad ATS responsable del vuelo.

Ejemplo:

CURRENT ATC UNIT LECM, /ATC UNIT SEVILLA, CONTROL

La identificación de aeronave utilizada para la conexión deberá ser exactamente igual a la indicada en la casilla 7 del plan de vuelo OACI. No debe utilizarse la identificación IATA del vuelo o insertarse ceros o espacios en la parte numérica del indicativo del vuelo ya que provocarían un fallo en la conexión.

La conexión CPDLC sólo deberá efectuarse a la entrada a la correspondiente FIR/UIR. Para la transferencia entre sectores o dependencias ATS de una misma Autoridad DLS no es necesario hacer una nueva conexión.

Aunque una aeronave pueda estar registrada a una Autoridad DLS, no se dispondrá de servicio CPDLC hasta que se establezca la conexión CPDLC completa mediante la confirmación de la autoridad actual CDA (Current Data Authority). Para una conexión ATN la confirmación CDA es automática mientras que para una conexión FANS la tripulación debe recibir y responder ROGER al mensaje de confirmación CDA "CURRENT ATC UNIT GCCC".

13.1.1 Conexión ATN

13.1.1.1 FIR/UIR Madrid/Barcelona

→ Los tráficos con origen FIR Madrid o FIR Barcelona con cualquier destino y nivel de crucero requerido superior a FL285 podrán conectarse al servicio CPDLC ATN durante la fase de ascenso, tan pronto como sea posible después de cruzar FL145, con las siguientes excepciones:

- Salidas de LEVC vía MANDY, CENTA, ASTRO y NARGO, y salidas de LEAL vía CATON, ASTRO, YES y RESTU, que no deberán conectarse a LECB, sino directamente a LECM.

Los tráficos de sobrevuelo de la UIR Madrid y/o de la UIR Barcelona con nivel de crucero requerido superior a FL285 podrán conectarse al servicio CPDLC ATN en cualquier momento antes de la entrada a la correspondiente UIR, preferiblemente 10 minutos antes, excepto que estén ya conectados CPDLC a otra Autoridad DLS.

13.1.1.2 FIR/UIR Canarias

→ Los siguientes tráficos con origen FIR Canarias con nivel de crucero requerido superior a FL285 podrán conectarse al servicio CPDLC ATN durante la fase de ascenso, tan pronto como sea posible después de cruzar FL145:

- Tráfico con origen GC** saliendo de la FIR/UIR Canarias vía FIR Lisboa o FIR/UIR Casablanca.
- Tráfico sin equipamiento FANS con origen GC** saliendo de la FIR/UIR Canarias vía FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic o FIR/UIR Dakar.

Los siguientes tráficos con destino FIR Canarias podrán conectarse al servicio CPDLC ATN en cualquier momento antes de la entrada a la UIR Canarias, preferiblemente 15 minutos antes, excepto que estén conectados CPDLC a otra autoridad DLS:

Note:

Since ICAO designator refers to the Data Authority facility, the receiving ATS unit of the CPDLC transfer will be specifically referred in the CPDLC CONTACT (UM117) message.

Example:

CONTACT LECM /ATC UNIT SEVILLA CONTROL 118.450
CONTACT LECB /ATC UNIT PALMA CONTROL 119.150

In the standardized uplink message containing the text CURRENT ATC UNIT, the ICAO designator will refer to the Data Authority facility (LECM or LECB) while the facility name will refer to the ATS unit responsible for the flight.

Example:

CURRENT ATC UNIT LECM, /ATC UNIT SEVILLA, CONTROL

Aircraft identification for log-on shall be exactly the same as the one indicated in item 7 of the ICAO flight plan. IATA identification or inserting zeros or spaces in the numeric part of identification shall be avoided in order to prevent log-on failure.

CPDLC log-on shall be made only when entering the corresponding FIR/UIR. For transference between sectors or ATS units belonging to the same Data Authority a new log-on is not necessary.

Although an aircraft may be logged to a Data Authority, CPDLC services will not be available until CPDLC connection is completed with CDA (current data authority) confirmation. For ATN connections CDA is automatically confirmed while in FANS connections crews shall respond ROGER to the CDA message "CURRENT ATC UNIT GCCC".

13.1.1 ATN Log-on

13.1.1.1 FIR/UIR Madrid/Barcelona

Traffic flows with origin FIR Madrid and FIR Barcelona with any destination and requested en-cruise level above FL285 may log-on to the ATN CPDLC service during the climbing phase, as soon as possible after crossing FL145, except:

- LEVC departures via MANDY, CENTA, ASTRO and NARGO, and LEAL departures via CATON, ASTRO, YES and RESTU, which shall not log-on to LECB, but directly to LECM.

Traffic flows overflying UIR Madrid and/or UIR Barcelona with requested en-cruise level above FL285 may log-on to the ATN CPDLC service any time before entering the corresponding UIR, preferably 10 minutes before, except when already logged to another Data Authority.

13.1.1.2 FIR/UIR Canarias

The following traffic flows with origin FIR Canarias with requested en-cruise level above FL285 may log-on to the ATN CPDLC service during the climbing phase, as soon as possible after crossing FL145:

- Traffic with origin GC** exiting FIR/UIR Canarias via FIR Lisboa or FIR/UIR Casablanca.
- Traffic without FANS equipment with origin GC** exiting FIR/UIR Canarias via FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar.

The following traffic flows with destination FIR Canarias may log-on to the ATN CPDLC service any time before entering UIR Canarias, preferably 15 minutes before, except already logged to another Data Authority:

- Tráfico con destino GC** entrando a la FIR/UIR Canarias vía FIR Lisboa o FIR/UIR Casablanca.
- Tráfico sin equipamiento FANS con destino GC** entrando a la FIR/UIR Canarias vía FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic o FIR/UIR Dakar.

Los tráficos con equipamiento FANS con origen o destino GC saliendo o entrando a la FIR/UIR Canarias vía FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic o FIR/UIR Dakar no se conectarán ATN a GCCC.**

La prestación del servicio CPDLC ATN a las aeronaves procediendo a/desde FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic o FIR/UIR Dakar estará limitado por la cobertura de las estaciones VDL2.

Notas:

Para aeronaves bilingües con funcionalidad FANS y ATN independiente, la tripulación deberá seleccionar manualmente la funcionalidad CPDLC en modo ATN.

Para aeronaves con funcionalidad integrada FANS y ATN, el sistema de abordaje debería conmutar automáticamente a modo ATN. En caso de conectarse modo FANS por ausencia de cobertura VDL2, la tripulación deberá forzar una desconexión y conectarse ATN tan pronto como sea posible.

13.1.2 Conexión FANS

→ Los siguientes tráficos, de estar equipados FANS, **deberán** conectarse al servicio CPDLC FANS durante la fase de ascenso, tan pronto como sea posible después de cruzar FL145:

- Tráfico con origen GC** saliendo de la FIR/UIR Canarias vía FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic o FIR/UIR Dakar.

Los siguientes tráficos, de estar equipados FANS, **deberán** conectarse al servicio CPDLC FANS al menos 30 minutos antes de la entrada a la UIR Canarias, excepto que estén conectados CPDLC a otra autoridad DLS:

- Tráfico con destino GC** entrando a la FIR/UIR Canarias vía FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic o FIR/UIR Dakar.
- Tráfico de sobrevuelo de la UIR Canarias.

Notas:

Para aeronaves bilingües con funcionalidad FANS y ATN independiente, la tripulación deberá seleccionar manualmente la funcionalidad CPDLC en modo FANS.

→ Se bloqueará la conexión prioritaria ATN de aeronaves con funcionalidad integrada FANS y ATN (COM/INTEGRATED en casilla 18) con origen GC** o de sobrevuelo sentido norte-sur para proteger la conexión FANS.

13.2 Procedimientos CPDLC

La aplicación de Comunicaciones Controlador Piloto por Enlace de Datos (CPDLC) es un medio de comunicación entre controlador y piloto que utiliza un conjunto predefinido de mensajes de enlace de datos que se corresponden con la fraseología utilizada en las autorizaciones, solicitudes o información de las comunicaciones voz.

La aplicación CPDLC mejora la capacidad de comunicación de las operaciones en ruta cuando las comunicaciones voz están congestionadas y en entornos oceánicos donde las comunicaciones voz son ineficientes.

El uso de comunicaciones vía enlace de datos o vía voz será a discreción del piloto o del controlador, teniendo en consideración los posibles tiempos de retardo en las comunicaciones por CPDLC, y particularmente en el espacio aéreo oceánico, la imposibilidad de establecer comunicaciones VHF y la inadecuada o deficiente comunicación vía HF.

La conexión CPDLC no exime a los pilotos de la obligación de establecer, mantener y monitorizar las comunicaciones voz.

- Traffic with destination GC** entering FIR/UIR Canarias via FIR Lisboa or FIR/UIR Casablanca.
- Traffic without FANS equipment with destination GC** entering FIR/UIR Canarias via FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar.

Traffic flows with FANS equipment with origin or destination GC entering or exiting FIR/UIR Canarias via FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar will not log-on ATN to GCCC.**

ATN CPDLC service provision to aircraft proceeding to/from FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar will be limited by VDL2 ground stations coverage.

Notes:

For bilingual aircraft with independent FANS and ATN functionality, crews shall select manually ATN Mode in CPDLC function.

For aircraft with FANS and ATN integrated functionality, onboard equipment should automatically switch to ATN mode. In case of automatic logging in FANS mode due to lack of VDL2 coverage, crews shall force log-off and log-on to ATN as soon as possible.

13.1.2 FANS Log-on

The following traffic flows, if FANS equipped, **shall** log-on to FANS CPDLC during the climbing phase, as soon as possible after crossing FL145:

- Traffic with origin GC** exiting FIR/UIR Canarias via FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar.

The following traffic flows, if FANS equipped, **shall** log-on to FANS CPDLC at least 30 minutes before entering UIR Canarias, except for those CPDLC connected to another Data Authority:

- Traffic with destination GC** entering FIR/UIR Canarias via FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar.
- Traffic overflying UIR Canarias.

Notes:

For bilingual aircraft with independent FANS and ATN functionality, crews shall select manually FANS Mode in CPDLC function.

ATN priority connection of aircraft with integrated FANS and ATN equipment (COM/INTEGRATED in item 18) with origin in GC** or southbound overflight, will be blocked to protect FANS connection.

13.2 CPDLC Procedures

Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC) application provides a means of communication between the controller and the pilot using a predefined data link message set which corresponds with the phraseology used for clearances, requests and instructions used in voice communications.

CPDLC application improves communication capabilities of en-route operations when voice communications are congested and in oceanic environments where voice communications are inefficient.

The use of data link or voice communication will be at pilot or controller discretion, considering the latency of CPDLC, and particularly in oceanic airspace, the unavailability of VHF communications and the inadequate or deficient HF communication.

CPDLC logging does not exempt pilots from the obligation to establish, maintain and monitor voice communication.

Como norma general, se responderá a un mensaje por la misma vía por la que se inició el diálogo, respondiendo vía CPDLC a una instrucción o petición vía CPDLC y vía voz a una instrucción o petición vía voz.

Si existen dudas interpretativas respecto a un mensaje CPDLC, deberá usarse la voz.

En el caso particular de aeronave con fallo de radio, la existencia de conexión CPDLC entre piloto y controlador no exime a piloto y controlador de aplicar las disposiciones reglamentarias para el caso de fallo de comunicaciones, excepto que se desarrollen procedimientos específicos y estén recogidos como tales en AIP.

13.3 Interrupción del diálogo CPDLC

Ante la necesidad de enmendar o anular vía voz una autorización ATC comunicada previamente por CPDLC, el controlador instruirá al piloto para que desestime la autorización CPDLC recibida y así evitar la ambigüedad creada por la posible recepción de mensajes CPDLC y voz contradictorios. La fraseología que se utilizará para corregir las autorizaciones, instrucciones, información o solicitudes de CPDLC será la siguiente:

IGNORE EL MENSAJE CPDLC [tipo de mensaje],
[RESPONDA UNABLE], INTERRUPCIÓN, [autorización,
instrucción, información o solicitud correctas].

Cuando un diálogo CPDLC sea interrumpido vía voz, el piloto o el controlador cerrarán el diálogo respondiendo UNABLE.

13.4. Fallo de CPDLC

Cuando se tenga conocimiento del fallo del servicio CPDLC el controlador informará a todas las aeronaves bajo su jurisdicción mediante la siguiente fraseología:

A TODAS LAS ESTACIONES, FALLA CPDLC

Cuando se recupere el servicio CPDLC el controlador informará a todas las aeronaves bajo su jurisdicción mediante la siguiente fraseología:

**A TODAS LAS ESTACIONES, REANUDEN LAS
OPERACIONES CPDLC NORMALES**

13.5 Procedimientos específicos CPDLC ATN

El uso de CPDLC ATN no es obligatorio en entorno continental, aunque la conexión de aeronaves está recomendada por la mejora en la seguridad operacional en caso de interferencias en la frecuencia VHF, meteorología adversa y congestión de tráfico.

Las comunicaciones vía voz serán prioritarias a las comunicaciones CPDLC.

Es obligatorio establecer el primer contacto vía voz antes de poder hacer uso del CPDLC ATN. Esta comunicación inicial vía voz deberá llevarse a cabo con cada cambio de frecuencia.

Para mejorar la aceptación y el uso del CPDLC ATN es muy importante confirmar y ejecutar los mensajes CPDLC ascendentes con agilidad. No se ejecutarán las autorizaciones CPDLC hasta que se haya enviado el mensaje WILCO.

Las instrucciones vía CPDLC no requerirán de colación vía voz, salvo que lo requiera expresamente el controlador.

La concatenación de mensajes REQUEST no está permitida.

13.5.1 Inhibición de solicitudes CPDLC

Con el objetivo de reducir la carga del sector, el controlador podrá inhibir los mensajes REQUEST de uno o de todos los vuelos.

Para informar de la inhibición de las solicitudes CPDLC y/o en caso de recibirse un mensaje REQUEST estando inhibidas

As a general rule, a message will be responded using the same communication means of the initial message, responding via CPDLC to a CPDLC request or instruction and via voice to a voice request or instruction.

If any doubt regarding a CPDLC message arises, voice shall be used.

In case of an aircraft radio failure, the existence of a CPDLC connection between the pilot and the controller does not exempt pilot or controller from complying with communication failure procedures, except if specific procedures to be applied are published in the AIP.

13.3 PDLC dialogue interruption

If it becomes necessary to amend or cancel by voice an ATC clearance previously issued by CPDLC, the controller will instruct the pilot to disregard the CPDLC clearance received in order to avoid ambiguity due to the possible reception of contradictory voice and CPDLC messages. Phraseology to be used to amend any clearance, instruction, information or request will be the following:

DISREGARD CPDLC [message type] **MESSAGE,**
[RESPOND WITH UNABLE], BREAK [correct clearance,
instruction, information or request].

Whenever a CPDLC dialogue is interrupted by a voice communication, the pilot or the controller shall close the dialogue responding UNABLE.

13.4 CPDLC Failure

When alerted that CPDLC service has failed, the controller will inform all stations under sector jurisdiction using the following phraseology:

ALL STATIONS, CPDLC FAILURE

Controller will inform all stations under sector jurisdiction of CPDLC service recovery using the following phraseology:

**ALL STATIONS, RESUME NORMAL CPDLC
OPERATIONS**

13.5 ATN CPDLC specific procedures

Although ATN CPDLC use is not compulsory in continental environment, aircraft log-on is highly recommended due to the improvement in safety in case of VHF communication failure or interference, adverse weather and traffic congestion.

Voice communications will remain as priority means of communication over CPDLC.

Initial contact by voice is compulsory before ATN CPDLC use. This initial contact by voice shall be accomplished with every frequency change.

In order to improve the acceptance and use of ATN CPDLC it is very important to confirm and execute uplink CPDLC messages promptly. CPDLC clearances will not be executed until WILCO message has been sent.

CPDLC instructions do not require voice read back, unless expressly required by the controller.

REQUEST messages concatenation is not allowed.

13.5.1 CPDLC requests inhibition

In order to reduce sector workload, controller may inhibit REQUEST messages of one or all the stations.

In order to inform of CPDLC requests inhibition and/or in case of receiving a REQUEST message when requests are

las solicitudes, se enviará automáticamente a la/s aeronave/s el siguiente mensaje CPDLC:

CPDLC REQUESTS NOT AVAILABLE – USE VOICE

Adicionalmente, podrá informarse a una o a todas las aeronaves vía voz haciendo uso de la siguiente fraseología:

A TODAS LAS ESTACIONES (o [indicativo]), **DEJEN DE ENVIAR SOLICITUDES CPDLC [HASTA RECIBIR AVISO]**[motivo]

Cuando se reanuden las solicitudes CPDLC, se enviará automáticamente a la/s aeronave/s el siguiente mensaje CPDLC:

CPDLC REQUESTS AVAILABLE

Adicionalmente, podrá informarse a una o a todas las aeronaves vía voz haciendo uso de la siguiente fraseología:

A TODAS LAS ESTACIONES (o [indicativo]), **REANUDEN LAS OPERACIONES CPDLC NORMALES**

13.5.2 Mensajería CPDLC ATN

El piloto y el controlador deberán construir los mensajes CPDLC usando el conjunto de mensajes predefinidos. El uso de “texto libre” está restringido a situaciones de emergencia y deberá utilizarse junto con el ajuste del transpondedor a la clave correspondiente (ver ENR 1.6-7).

Las siguientes tablas recogen los mensajes CPDLC estándar disponibles para el intercambio CPDLC ATN entre los pilotos y controladores, así como las posibles respuestas operacionales correspondientes.

Mensajes ACM

inhibited, the following CPDLC message will be automatically sent to the aircraft:

CPDLC REQUESTS NOT AVAILABLE – USE VOICE

Additionally, one or all the aircraft may be informed by voice by using the following phraseology:

ALL STATIONS (or [callsign]), **STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED]**[reason]

When CPDLC requests are resumed, the following CPDLC message will be automatically sent to the aircraft:

CPDLC REQUESTS AVAILABLE

Additionally, one or all the aircraft may be informed by voice by using the following phraseology:

ALL STATIONS (or [callsign]), **RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS**

13.5.2 ATN CPDLC messaging

Pilot and controller shall construct CPDLC messages making use of the predefined set of messages. Free text use is restricted to emergency situations and it must be used together with the transponder selected to the corresponding code (see ENR 1.6-7).

Standard CPDLC available messages and the possible responses for ATN CPDLC dialogue between pilot and controller are shown in tables below.

ACM Messages

Elemento del Mensaje ATC // ATC Message Element	Respuesta del Piloto // Pilot's Response
CONTACT [unidad ats // unit name][frecuencia // frequency]	WILCO, o // or UNABLE [+ DUE TO WEATHER], o // or UNABLE [+ DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE], o // or STANDBY

Mensajes ACL**ACL Messages**

Elemento del Mensaje ATC // ATC Message Element	Respuesta del Piloto // Pilot's Response
MAINTAIN [nivel // level] [+ CROSS (posición // position) AT (nivel // level)]	WILCO, o // or UNABLE [+ DUE TO WEATHER], o // or UNABLE [+ DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE], o // or STANDBY
CLIMB TO [nivel // level] [+ CROSS (posición // position) AT OR ABOVE (nivel // level)]	
DESCEND TO [nivel // level] [+ CROSS (posición // position) AT OR BELOW (nivel // level)]	
PROCEED DIRECT TO [posición // position]	
FLY HEADING [grados // degrees]	
MAINTAIN [velocidad // speed]	
MAINTAIN [velocidad // speed] OR GREATER	
MAINTAIN [velocidad // speed] OR LESS	
SQUAWK [código // code]	

Elemento del Mensaje del Piloto // Pilot Message Element		Respuesta ATC // ATC Response
REQUEST [nivel // level]	[+ DUE TO WEATHER], o // or [+ DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE]	[autorización o instrucciones // clearance or instructions], o // or UNABLE [+DUE TO motivo // reason], or STANDBY
REQUEST CLIMB TO [nivel // level]		
REQUEST DESCEND TO [nivel // level]		
REQUEST DIRECT TO [posición // position]		
REQUEST [velocidad // speed]		

Mensajes AMC

AMC Messages

Elemento del Mensaje ATC // ATC Message Element	Respuesta del Piloto // Pilot's Response
CHECK STUCK MICROPHONE	Ninguna // None

13.6 Procedimientos específicos CPDLC FANS

El uso de CPDLC FANS es obligatorio en entorno oceánico para aeronaves equipadas debido a las limitaciones técnicas de las comunicaciones vía voz VHF o HF.

En caso de que el piloto o el controlador no puedan establecer contacto radio (VHF o HF), el piloto y/o el controlador deberán establecer comunicación vía CPDLC como canal alternativo de comunicación (ver ENR 1.8, apartado 8.2 sobre Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres).

Por motivos de seguridad, se recomienda la no concatenación de mensajes REQUEST por parte del piloto dada la posible ambigüedad existente para su correcta respuesta.

13.7 Transferencia CPDLC entre Autoridades ATS adyacentes

Cuando sea posible, el sistema ATM nominará automáticamente la siguiente Autoridad DLS (NDA - Next Data Authority) para dar continuidad al servicio CPDLC. Las tripulaciones deben ser conscientes de que este procedimiento automatizado puede no completarse correctamente y que puede ser necesaria una conexión manual con la siguiente Autoridad DLS.

13.8 Desconexión (LOG-OFF)**13.8.1 Desconexión ATN**

La desconexión del servicio CPDLC ATN se producirá automáticamente al producirse la transferencia de comunicaciones CPDLC a otra unidad ATS dependiente de otra Autoridad DLS.

- Los tráficos con destino FIR Madrid, FIR Barcelona o FIR Canarias podrán desconectarse del servicio CPDLC ATN durante la fase de descenso, entre FL285 y FL145.

La desconexión de las aeronaves con origen GC** saliendo de la UIR Canarias vía FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal

- Oceanic o FIR/UIR Dakar se producirá automáticamente, por interrupción del servicio ATN, 6 minutos después de abandonar el área de cobertura VDL2.

13.8.2 Desconexión FANS

La desconexión del servicio CPDLC FANS se producirá automáticamente al producirse la transferencia CPDLC a la siguiente unidad ATS.

- Los tráficos con destino FIR Canarias podrán desconectarse del servicio CPDLC FANS durante la fase de descenso, entre FL285 y FL145.

No obstante, para asegurar la terminación de la transmisión ADS, el piloto se desconectará (LOG-OFF) del enlace de datos 10 minutos después de salir de la FIR/UIR Canarias.

13.6 FANS CPDLC specific procedures

FANS CPDLC use is compulsory in oceanic environment for equipped aircraft due to technical limitations of VHF or HF voice communication.

In case that pilot or controller is not able to contact by voice (VHF or HF), the pilot and/or the controller shall establish CPDLC communication as alternative channel of communication (see ENR 1.8, section 8.2 on Air-ground Communication Failure).

Due to the possible ambiguity of the response, the concatenation of REQUEST messages by the pilot is not recommended due to safety reasons.

13.7 CPDLC Transfer between adjacent Data Authorities

Whenever possible, ATM system will automatically nominate NDA (Next Data Authority) for CPDLC service continuity. Crews shall be aware that this automated procedure may not succeed and that a manual log-on with Next Data Authority may be necessary.

13.8 LOG-OFF**13.8.1 ATN log-off**

ATN CPDLC service log-off will be automatically executed with the CPDLC transfer to another ATS unit under a different Data Authority.

Traffic with destination FIR Madrid, FIR Barcelona or FIR Canarias may log-off from ATN CPDLC service during the descent phase, between FL285 and FL145.

For aircraft with origin GC** exiting UIR Canarias via FIR Santa Maria Oceanic, FIR/UIR Sal Oceanic or FIR/UIR Dakar LOG-OFF will be automatically executed, due to the ATN service disruption, 6 minutes after exiting VDL2 coverage area.

13.8.2 FANS log-off

FANS CPDLC service LOG-OFF will be automatically completed with the CPDLC transfer to the next ATS unit.

Traffic with destination FIR Canarias may log-off from FANS CPDLC service during the descent phase, between FL285 and FL145.

Nevertheless, and in order to ensure ADS transmission termination, pilot shall LOG-OFF 10 minutes after exiting FIR/UIR Canarias.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA TMA: CONFIGURACIÓN OESTE // WEST CONFIGURATION

CIRCUITO DE ESPERA EN HOLDING PATTERN ON				BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat														GIRONA						REUS				LLEIDA/Alguaire			ANDORRA- LA SEU D'URGELL		
				CONFIGURACIÓN OESTE WEST CONFIGURATION														RWY						RWY				RWY			RWY		
																		01	01	01	19	19	19	07	07	25	25	13	31	31	03		
				DVOR BGR	DVOR CLE 009°	DVOR CLE 009/30	DVOR CLE 326/35	DVOR SLL 280°	TIRGO	PEKIS	SADEM	LESBA 096°	LESBA 092°	OSTUR	RULOS	NEPAL 209°	TUNDI	DVOR VLA 265°	DVOR CLE 251°	OKETA	DVOR GIR 015°	DVOR GIR 195°	BANOL	NDB GRN	KERIP	DISET	VOR RES 068°	DVOR VLA 032°	VOR LLE	NDB LRD	ROVAP	UPISA	
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	CONFIGURACIÓN OESTE WEST CONFIGURATION	DVOR BGR		–	FL120	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL200	NC	NC	NC	FL080	NC	–	–	–	–	–	–	–	–		
		DVOR CLE 009°	–		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC	NC	–	NC	–	–	–	–	–	–	–		
		DVOR CLE 009/30	FL120	–		FL200	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL210	NC	NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	
		DVOR CLE 326/35	–	–	FL200		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL220	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		
		DVOR SLL 280°	–	–	–	–		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL100	6000	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	–	–	–	
		TIRGO	–	–	–	–	–		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	FL200	–	–	–	–	–	–	–	FL210	–	FL220	–	–	–	NC	
		PEKIS	–	–	–	–	–	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	FL140	–	–	–	–	–	–	–	FL140	FL210	FL200	–	–	–	NC	
		SADEM	–	–	–	–	–	–	–		–	–	–	–	FL200	–	–	–	–	FL150	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
		LESBA 096°	–	–	–	–	–	–	–	–		–	–	–	FL100	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
		LESBA 092°	–	–	–	–	–	–	–	–	–		–	–	FL100	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
		OSTUR	–	–	–	–	–	–	–	–	FL200	–	–		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
		RULOS	–	–	–	–	–	FL200	–	–	–	FL100	FL100	–		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
		NEPAL 209°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
		TUNDI	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	FL200	–	FL170	–	–	–	–
		DVOR VLA 265°	–	–	–	–	–	FL100	FL200	FL140	–	–	–	–	–	–	–		FL220	–	–	–	–	–	–	–	FL210	FL150	NC	NC	–	–	–
GIRONA	RWY	01	DVOR CLE 251°	FL200	NC	–	FL220	6000	–	–	–	FL100	FL100	–	–	–	–	FL220		FL100	FL090	NC	FL210	FL160	–	–	–	FL180	–	–	–	–	
		01	OKETA	NC	NC	FL210	–	–	–	–	–	FL150	–	–	–	–	–	–	FL100		6000	NC	FL200	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	
		01	DVOR GIR 015°	NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL090	6000		NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	
		19	DVOR GIR 195°	NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC		NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	
		19	BANOL	FL080	–	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL210	FL200	NC	NC		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	
		19	NDB GRN	NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL160	FL130	NC	NC	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	
REUS	RWY	07	KERIP	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL200	FL210	–	–	–	–	–	–		FL170	FL130	–	–	FL130	–	–	
		07	DISET	–	–	–	–	–	FL210	FL140	–	–	–	–	–	–	–	FL150	–	–	–	–	–	–	FL170		FL130	–	FL100	NC	FL080	–	
		25	VOR RES 068°	–	–	–	–	–	–	FL210	–	–	–	–	–	–	–	FL170	NC	–	–	–	–	–	FL130	FL130		NC	–	–	FL170	–	
		25	DVOR VLA 032°	–	–	–	–	–	NC	FL220	FL200	–	–	–	–	–	–	–	NC	FL180	–	–	–	–	–	–	–	NC		–	FL240	FL180	FL170
LLEIDA/Alguaire	RWY	13	VOR LLE	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL100	–	–		NC	NC	FL180		
		31	NDB LRD	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	NC	–	FL240	NC		NC	FL210		
		31	ROVAP	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL080	FL170	FL180	NC	NC		NC	
ANDORRA- LA SEU D'URGELL	RWY	03	UPISA	–	–	–	–	–	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL170	FL180	FL210	NC		

TMA BILBAO, CTA LOGROÑO, CTA PAMPLONA, CTA SAN SEBASTIÁN, TMA SANTANDER, CTA VITORIA

CIRCUITOS DE ESPERA EN HOLDING PATTERN ON		TMA BILBAO					CTA LOGROÑO			CTA PAMPLONA			CTA SAN SEBASTIÁN							TMA SANTANDER						CTA VITORIA							
		SARRA	ALBIZ	DVOR/DME BLV 324°	ROSTO	SUNIR	DVOR/DME LPA 072°	VABUS	NDB EAG 096°	DVOR/DME PPN R-201	DVOR/DME PPN R-026	L PP 356° (1)	DVOR/DME SSN 034°	NDB HIG 133°	NDB HIG 019°	OSGOT	OSGOT (RNAV)	YESYO	YESYO (RNAV)	RESVA	SORPO	DVOR/DME SNR 112°	NORAY	NDB SA 111°	NDB SA 291°	VOR/DME VRA 036°	ARBIN	LOPNA	L VT 036°	L VTA 036°	DVOR/DME VFD 036°	VOR/DME BUR 219°	
TMA BILBAO	SARRA		NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	–	–	NC	FL075	–	
	ALBIZ	NC		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL060	FL115	–	
	DVOR/DME BLV 324°	NC	NC		NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL140	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	FL070	FL080	–	
	ROSTO	–	–	NC		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	SUNIR	–	–	NC	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
CTA LOGROÑO	DVOR/DME LPA 072°	–	–	–	–	–		NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	FL070	–	FL130	–	FL140	–	
	VABUS	–	–	–	–	–	NC		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC	NC	FL130	FL070	–	
	NDB EAG 096°	–	–	–	–	–	NC	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	FL080	FL140	FL130	–	FL140	–	
CTA PAMPLONA	DVOR/DME PPN R-201	–	–	–	–	–	–	–		NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	DVOR/DME PPN R-026	–	–	–	–	–	–	–	–	NC		NC	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	L PP 356° (1)	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC		FL120	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
CTA SAN SEBASTIÁN	DVOR/DME SSN 034°	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	FL120		NC	NC	–	FL100	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	NDB HIG 133°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC		NC	NC	NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	NDB HIG 019°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC		NC	NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	OSGOT	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC		NC	FL080	FL080	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	OSGOT (RNAV)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL100	NC	NC	NC		FL070	FL070	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	YESYO	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC	FL080	FL070		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	YESYO (RNAV)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC	FL080	FL070	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
TMA SANTANDER	RESVA	–	–	FL140	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		NC	NC	–	–	NC	–	–	–	–	–	–	–	
	SORPO	–	–	FL130	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC		FL090	–	–	NC	–	–	–	–	–	–	–	
	DVOR/DME SNR 112°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	FL090		NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	
	NORAY	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC		–	NC	–	–	–	–	–	–	–	
	NDB SA 111°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	–		NC	–	–	–	–	–	–	–	
	NDB SA 291°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC	NC	NC		–	–	–	–	–	–	
CTA VITORIA	VOR/DME VRA 036°	–	–	–	–	–	FL130	NC	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		NC	NC	NC	NC	NC	FL140	
	ARBIN	FL130	–	–	–	–	FL070	NC	FL080	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC		FL110	NC	NC	NC	–	
	LOPNA	–	–	–	–	–	–	NC	FL140	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	FL110		NC	FL065	NC	FL120		
	L VT 036°	–	–	–	–	–	FL130	NC	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC		NC	NC	NC	FL140	
	L VTA 036°	NC	FL060	FL070	–	–	–	FL130	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	FL065	NC		NC	–	
	DVOR/DME VFD 036°	FL075	FL115	FL080	–	–	FL140	FL070	FL140	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	NC	NC	NC	NC		–	
	VOR/DME BUR 219°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL140	–	FL120	FL140	–	–			

NOTA // NOTE: La incompatibilidad se ha considerado hasta FL145 (inclusive). // Incompatibility has been considered up to FL145 (inclusive).
(1) El circuito de espera en frustrada sobre L PP 355º tiene las mismas incompatibilidades que las del IAF L PP 356º. // The go-around holding pattern over L PP 355º has the same incompatibilities as for IAF L PP 356º.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TMA GALICIA																				
CIRCUITO DE ESPERA EN // HOLDING PATTERN ON		A CORUÑA								SANTIAGO					VIGO					
		NDB COA 032°	DVOR/DME LRA 211°	DVOR/DME LRA 218°	MISTE	BERAX	ENONU	GALZO	IDOTU	L SO 168°	DVOR/DME STG 169°	DVOR/DME STG 348°	NOLMU	XEBIK	NDB VON 015°	DVOR/DME VGO 194°	GESPU	BEKIN	OBOTI	PIVON
A CORUÑA	NDB COA 032°		NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	FL090	–	–	–	–	–	–	–	–
	DVOR/DME LRA 211°	NC		NC	NC	NC	NC	NC	NC	FL080	FL110	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	DVOR/DME LRA 218°	NC	NC		NC	NC	NC	NC	NC	FL080	FL110	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	MISTE	NC	NC	NC		NC	NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	BERAX	NC	NC	NC	NC		–	NC	FL110	NC	NC	FL070	–	–	–	–	–	–	–	–
	ENONU	NC	NC	NC	NC	–		NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	GALZO	NC	NC	NC	NC	NC	NC		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	IDOTU	NC	NC	NC	–	FL110	–	–		NC	NC	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SANTIAGO	L SO 168°	NC	FL080	FL080	–	NC	–	–	NC		NC	NC	FL140	–	–	–	–	–	–	FL070
	DVOR/DME STG 168°	NC	FL110	FL110	–	NC	–	–	NC	NC		NC	FL110	FL140	–	FL140	–	–	–	NC
	DVOR/DME STG 348°	FL090	–	–	–	FL070	–	–	–	NC	NC		NC	NC	–	FL110	–	FL130	–	NC
	NOLMU	–	–	–	–	–	–	–	–	FL140	FL110	NC		NC	–	NC	–	NC	FL120	NC
	XEBIK	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL140	NC	NC		–	–	–	–	–	–
VIGO	NDB VON 015°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		NC	NC	NC	NC	NC
	DVOR/DME VGO 194°	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL140	FL110	NC	–	NC		5000 ft	NC	NC	NC
	GESPU	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	NC	5000 ft		–	NC	–
	BEKIN	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL130	NC	–	NC	NC	–		6000 ft	NC
	OBOTI	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	FL120	–	NC	NC	NC	6000 ft		6000 ft
	PIVON	–	–	–	–	–	–	–	–	FL070	NC	NC	NC	–	NC	NC	–	NC	6000 ft	

NOTAS: La incompatibilidad se ha considerado hasta FL150 (inclusive).
En el caso que existan esperas RNAV y convencionales, se ha considerado la más restrictiva entre las dos.

NOTES: Incompatibility has been considered up to FL150 (inclusive).
If there are RNAV and conventional holding patterns, it is considered the most restricted holding pattern of both.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN - EN RUTA RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE

La cobertura nominal de cada radioayuda está de acuerdo con lo indicado en el Anexo 10 (VOL 1) de OACI cubriendo los niveles y distancias requeridos operacionalmente. Se indica en el apartado de observaciones cualquier diferencia con respecto al valor nominal.

The nominal coverage of each radio aid is consistent with the indications of ICAO Annex 10 (VOL 1), covering the levels and distance required operationally. Any difference with respect to the nominal value is indicated in the remarks section.

Se pueden consultar las coordenadas de todas las radioayudas, sin redondear incluyendo las de los componentes/equipos, accediendo a <https://insignia.enaire.es/> en las tablas «Radioayudas» y «Equipos».

The coordinates of all radio navigation aids, without zeroing and including the component/equipment, can be checked at <https://insignia.enaire.es/> on the «Radioayudas» and «Equipos» tables.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
ALBACETE TACAN (0° 2020)	TAB	CH 17X	H24	385644.6N 0015148.4W (690 m)		TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LEAB.
ALBACETE DVOR/DME (0° 2020)	VAB	115.80 MHz CH 105X	H24	385649.6N 0015133.5W (690 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEAB.
ALCANTARILLA TACAN (0° 2020)	TRL	CH 113X	H24	375701.1N 0011348.2W (90 m)		TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LERI.
ALMERÍA L (0° 2020)	AM	284.00 kHz	H24	365233.0N 0021423.6W		L: Ver // See AD 2-LEAM.
ALMERÍA NDB (0° 2020)	AMN	310.00 kHz	H24	365054.1N 0022241.5W		NDB: Ver // See AD 2-LEAM.
ALMERÍA VOR/DME (0° 2020)	AMR	114.10 MHz CH 88X	H24	364959.4N 0021533.9W (90 m)	(IAD)	(AD): LEMI, LELC VOR/DME: Ver // See AD 2-LEAM.
ALTET VOR/DME (1°E 2020)	ALT	113.80 MHz CH 85X	H24	381605.8N 0003412.4W (60 m)	(IAD)	(AD): LEVC (A): LELC, LEMI VOR/DME: Ver // See AD 2-LEAL.
ANDRAITX NDB (1°E 2020)	ADX	384.00 kHz	H24	393258.0N 0022345.1E	(I)	NDB: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.
ASTURIAS NDB (1°W 2020)	AST	325.00 kHz	H24	433328.2N 0060142.2W		NDB: Ver // See AD 2-LEAS.
ASTURIAS NDB (1°W 2020)	AV	387.00 kHz	H24	433220.7N 0055549.9W		NDB: Ver // See AD 2-LEAS.
ASTURIAS DVOR/DME (1°W 2020)	VES	112.40 MHz CH 71X	H24	433325.4N 0060025.5W (120 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEAS.
BADAJOS DVOR/DME (1°W 2020)	VBZ	116.80 MHz CH 115X	H24	385323.5N 0064856.8W (180 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBZ.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
BAGUR DVOR/DME (1°E 2020)	BGR	112.20 MHz CH 59X	H24	415651.7N 0031231.9E (330 m)	(I)	DVOR/DME: COV 40 NM AVBL BTN: - R-070/R-220 a // at 2500 ft AMSL o // or ABV; - R-220/R-250 a // at 3400 ft AMSL o // or ABV; - R-250/R-300 a // at 6600 ft AMSL o // or ABV. DVOR: R-341 posibles oscilaciones a // possible oscillations at FL100 or BLW BTN 31 NM & KANIG.
BAILÉN VOR/DME (0° 2020)	BLN	116.20 MHz CH 109X	H24	380909.2N 0033729.0W (540 m)	(IAD)	(AD): LEGR, LEMG (A): LEZL, LEMO VOR: COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-080 a // at 6000 ft AMSL, - R-080/R-150 a // at 8000 ft AMSL, - R-150/R-180 a // at 9000 ft AMSL, - R-180/R-330 a // at 6000 ft AMSL, - R-330/R-020 a // at 8000 ft AMSL, - R-197 posibles oscilaciones de más de // possible oscillations more than 3° BTN 30-33 NM. R-005: error de marcación superior a 2° FM 29 NM a FL100 (solape con VTB AVBL). // azimuth error greater than 2° FM 29 NM at FL100 (AVBL VTB overlap). DME: COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-080 a // at 7000 ft AMSL, - R-080/R-150 a // at 8000 ft AMSL, - R-150/R-180 a // at 10000 ft AMSL, - R-180/R-330 a // at 6000 ft AMSL, - R-330/R-020 a // at 8500 ft AMSL.
BARAHONA DVOR/DME (0° 2020)	BAN	112.80 MHz CH 75X	H24	411924.8N 0023747.2W (1140 m)	(IA)	(A): LETO DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
BARAJAS DVOR/DME (0° 2020)	BRA	116.45 MHz CH 111Y	H24	402808.9N 0033327.1W (600 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
BARCELONA DVOR/DME (1°E 2020)	BCN	116.70 MHz CH 114X	H24	411825.6N 0020628.1E (0 m)	(ID)	(D): LERS DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBL.
BÁRDENAS REALES TACAN (0° 2020)	TBR	CH 23X	H24	421148.8N 0012832.7W (300 m)		TACAN: Ministerio de Defensa.
BÉTERA NDB (1°E 2020)	EBT	362.00 kHz	H24	393731.9N 0002819.4W		NDB: Ver // See AD 3-LEBT.
BIARRITZ BAYONNE ANGLET VOR/DME (0° 2020)	BTZ	114.15 MHz CH 88Y		432800.0N 0013037.0W (300 ft)		VOR/DME: Ver // See AIP Francia.
BILBAO DVOR/DME (0° 2020)	BLV	115.90 MHz CH 106X	H24	431815.8N 0025609.2W (30 m)	(IAD)	(AD): LEXJ, LEVT, LESO, LEPP, LERJ DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBB.
BURGOS VOR/DME (1°W 2020)	BUR	111.40 MHz CH 51X	H24	422117.9N 0033648.9W (900 m)		VOR/DME: Ver // See AD 2-LEBG.
CÁCERES DVOR/DME (1°W 2020)	CCS	114.20 MHz CH 89X	H24	393128.2N 0062605.0W (420 m)	(EXA)	(E): EVEN FL (X): ODD FL (A): LEBZ DVOR/DME: COV 40 NM AVBL BTN: - R-010/R-160 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV, - R-160/R-010 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV. R-065 COV 113 NM a // at 9000 ft AMSL o // or ABV.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
CALAMOCHA VOR/DME (0° 2020)	CMA	116.00 MHz CH 107X	H24	405202.3N 0011753.0W (960 m)	(ID)	(D): LEZG VOR/DME: COV 40 NM NO AVBL BTN: - R-350/R-040 BLW 6000 ft AMSL. - R-040/R-100 BLW 9000 ft AMSL, - R-100/R-350 BLW 10000 ft AMSL. R-089 COV a // at: FL100 52 NM, FL120 70 NM.
CALELLA DVOR/DME (1°E 2020)	CLE	115.35 MHz CH 100Y	H24	413824.1N 0023804.8E (420 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBL.
CALLES DVOR/DME (0° 2020)	CLS	117.55 MHz CH 122Y	H24	394225.8N 0005910.8W (570 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEVC.
CAPDEPERA DVOR/DME (2°E 2020)	CDP	112.90 MHz CH 76X	H24	394151.7N 0032603.7E (240 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.
CASTEJÓN DVOR/DME (0° 2020)	CJN	115.60 MHz CH 103X	H24	402219.1N 0023240.6W (1080 m)	(IA)	(A): LEGT DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
CASTELLÓN DVOR/DME (1°E 2020)	CTN	117.05 MHz CH 117Y	DVOR: HR ATS DME: H24	401307.7N 0000521.1E (360 m)		DVOR/DME: SAERCO. Ver // See AD 2-LECH.
CEUTA DME	CEU	CH 124Y	H24	355333.0N 0051819.0W (0 m)		DME: Ver // See AD 3-GECE.
COLMENAR VIEJO DVOR/DME (0° 2020)	CNR	117.30 MHz CH 120X	H24	403845.5N 0034409.0W (810 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
COLMENAR VIEJO NDB (0° 2020)	ECV	319.00 kHz	H24	404158.8N 0034546.1W		NDB: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 3-LECV.
CÓRDOBA DVOR/DME (1°W 2020)	CDB	112.40 MHz CH 71X	H24	375049.8N 0045053.3W (90 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBA.
COSTIX NDB (1°E 2020)	CST	351.00 kHz	H24	393829.0N 0025456.2E		NDB: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
DAKHLA VOR/DME (5°W 2020)	DKH	115.80 MHz CH 105X		234441.4N 0155511.4W	(I)	VOR/DME: Ver // See AIP Marruecos.
→ DOMINGO DVOR/DME (0° 2020)	DGO	112.60 MHz CH 73X	H24	422711.9N 0025250.5W (660 m)	(IAD)	(AD): LEPP (D): LERJ, LEBG (A): LEBB, LEZG, LESO DME: R-190: FL100 COV 27 NM; FL120 COV 34 NM (solape con // overlap with RBO)
EL HIERRO NDB (5°W 2020)	HIE	376.00 kHz	H24	274858.2N 0175311.0W	(IAD)	(AD): GCXO, GCTS, GCLP, GCLA NDB: Ver // See AD 2-GCHI.
EL HIERRO DME	HR	113.20 MHz CH 79X	H24	274857.8N 0175311.2W (30 m)		DME: Ver // See AD 2-GCHI.
EL PRAT DVOR/DME (1°E 2020)	PRA	114.30 MHz CH 90X	H24	411659.2N 0020454.7E (0 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBL.
FUERTEVENTURA DVOR/DME (4°W 2020)	FTV	114.10 MHz CH 88X	H24	282550.8N 0135152.2W (0 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCFV.
FUERTEVENTURA DME	FUE	108.00 MHz CH 17X	H24	282256.9N 0135158.2W (30 m)		DME: Ver // See AD 2-GCFV.
GERONA NDB (1°E 2020)	G	330.00 kHz	H24	415535.0N 0024612.6E		NDB: Ver // See AD 2-LEGE.
GERONA DVOR/DME (1°E 2020)	GIR	114.10 MHz CH 88X	H24	415552.5N 0024618.7E (150 m)	(IA)	(A): LERS DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEGE.
GERONA NDB (1°E 2020)	GRN	412.00 kHz	H24	420129.9N 0024826.0E		NDB: Ver // See AD 2-LEGE.
GETAFE NDB (0° 2020)	GE	421.00 kHz	H24	401159.2N 0035039.4W		NDB: Ver // See AD 2-LEGT.
GETAFE DVOR/TACAN (0° 2020)	VGE	112.05 MHz CH 57Y	H24	401723.3N 0034334.4W (630 m)		DVOR/TACAN: Ver // See AD 2-LEGT.
GIBRALTAR TACAN (1°W 2020)	GBR	CH 83X		360834.0N 0052033.0W		
GRAN CANARIA DVOR/DME (4°W 2020)	GDV	112.90 MHz CH 76X	H24	280437.5N 0152544.4W (240 m)	(IAD)	(AD): GCRR, GCFV, GCXO DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCLP.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
GRAN CANARIA SUR DVOR/DME (4°W 2020)	LPC	115.00 MHz CH 97X	H24	274942.7N 0152556.1W (60 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCLP.
GRANADA DVOR/DME (1°W 2020)	GDA	113.40 MHz CH 81X	H24	371059.4N 0035927.3W (600 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEGR.
GRANADA L (0° 2020)	GRA	412.00 kHz	HR AD	371121.7N 0034039.8W		L: Ver // See AD 2-LEGR.
GRANADA OESTE L (0° 2020)	GR	285.00 kHz	H24	371117.7N 0035027.6W		L: Ver // See AD 2-LEGR.
HINOJOSA DEL DUQUE VOR/DME (1°W 2020)	HIJ	114.70 MHz CH 94X	H24	383029.3N 0050558.9W (570 m)	(IAD)	(AD): LEJR, LEZL, LEBZ, LEMO (D): LERT VOR: R-027 COV 50 NM a // at 7500 ft AMSL.
HUESCA DVOR/DME (1°E 2020)	HUE	114.55 MHz CH 92Y	H24	420424.1N 0001907.7W (540 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEHC.
IBIZA VOR/DME (1°E 2020)	IBA	117.80 MHz CH 125X	H24	385206.0N 0012157.4E (0 m)	(I)	VOR/DME: Ver // See AD 2-LEIB.
IBIZA NDB (1°E 2020)	IZA	394.00 kHz	H24	385455.7N 0012813.5E	(I)	NDB: Ver // See AD 2-LEIB.
ILERDA DVOR/DME (1°E 2020)	LLE	113.60 MHz CH 83X	H24	414347.2N 0003138.6E (360 m)		DVOR/DME: FERRONATS. Ver // See AD 2-LEDA.
JEREZ NDB (1°W 2020)	JER	433.00 kHz	H24	365004.1N 0060058.4W		NDB: Ver // See AD 2-LEJR.
JEREZ DVOR/DME (1°W 2020)	JRZ	113.00 MHz CH 77X	H24	364854.7N 0060135.5W (90 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEJR.
LA AYOUNE VOR/DME (4°W 2020)	LAY	112.10 MHz CH 58X		270834.3N 0131304.6W	(IA)	(A): GCLP, GCTS VOR/DME: Ver // See AIP Marruecos.
LA CORUÑA L (2°W 2020)	C	410.00 kHz	H24	431925.1N 0082139.0W		L: Ver // See AD 2-LECO.
LA CORUÑA NDB (2°W 2020)	COA	401.00 kHz	H24	432156.0N 0081942.3W		NDB: Ver // See AD 2-LECO.
LA CORUÑA DVOR/DME (2°W 2020)	LRA	115.10 MHz CH 98X	H24	432346.2N 0081824.6W (120 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LECO.
LA GOMERA DVOR/DME (5°W 2020)	LGM	116.00 MHz CH 107X	H24	280143.5N 0171253.6W (210 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCGM.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
LA PALMA DME	BV	112.40 MHz CH 71X	H24	283606.2N 0174524.3W (60 m)		DME: Ver // See AD 2-GCLA.
LA PALMA NDB (5°W 2020)	BX	389.00 kHz	H24	283606.1N 0174524.6W		NDB: Ver // See AD 2-GCLA.
LANZAROTE DVOR/DME (4°W 2020)	LZR	115.20 MHz CH 99X	H24	290957.6N 0133038.6W (540 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCRR.
LANZAROTE AEROPUERTO DVOR/DME (4°W 2020)	LTE	114.40 MHz CH 91X	H24	285653.4N 0133604.8W (0 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCRR.
LEÓN DVOR/DME (1°W 2020)	EON	112.00 MHz CH 57X	H24	423537.6N 0053846.1W (930 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LELN.
LÉRIDA NDB (1°E 2020)	LRD	404.00 kHz	H24	413310.5N 0003852.9E	(I)	NDB: Ver // See AD 2-LEDA.
LOGROÑO NDB (0° 2020)	EAG	399.00 kHz	HR AD	422705.0N 0021852.9W		NDB: Ver // See AD 2-LERJ & AD 3-LELO.
LOGROÑO DVOR/DME (0° 2020)	LPA	115.45 MHz CH 101Y	H24	422737.9N 0021936.9W (360 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LERJ & AD 3-LELO.
MAELLA DVOR/DME (1°E 2020)	MLA	112.10 MHz CH 58X	H24	410746.5N 0000954.9E (360 m)	(IA)	(A): LEZG
MÁLAGA L (1°W 2020)	GM	350.00 kHz	H24	364335.4N 0043417.2W		L: Ver // See AD 2-LEMG.
MÁLAGA DVOR/DME (1°W 2020)	MGA	112.00 MHz CH 57X	H24	364851.5N 0042210.5W (1020 m)	(IAD)	(AD): LEJR, LEGR, LEMO, LERT DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMG.
MÁLAGA NDB (1°W 2020)	RMA	330.00 kHz	H24	363932.1N 0042836.3W		NDB: Ver // See AD 2-LEMG.
MÁLAGA AEROPUERTO SUR DVOR/DME (1°W 2020)	MLG	113.55 MHz CH 82Y	H24	364043.5N 0043023.9W (30 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMG.
MALLORCA DVOR/DME (1°E 2020)	MJV	113.30 MHz CH 80X	H24	392606.7N 0024529.9E (150 m)	(ID)	(D): LEMH DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.
MARTÍN DVOR/DME (1°W 2020)	MAR	112.60 MHz CH 73X	H24	370319.1N 0045623.6W (690 m)	(IAD)	(AD): LEGR, LEZL (A): LEJR, LEMO DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMG.
MELILLA DVOR/DME (0° 2020)	MEL	114.25 MHz CH 89Y	H24	351649.6N 0025729.4W (60 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-GEML.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
MELILLA DME	MLL	117.40 MHz CH 121X	H24	351826.6N 0025719.5W (120 m)		DME: Ver // See AD 2-GEML & AD 3- GEHM.
MENORCA DVOR/DME (2°E 2020)	MHN	112.60 MHz CH 73X	H24	395149.0N 0041258.7E (90 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMH.
MENORCA NDB (2°E 2020)	MN	344.00 kHz	H24	395011.3N 0041247.8E		NDB: Ver // See AD 2-LEMH.
MORÓN VOR/DME (1°W 2020)	MRN	115.50 MHz CH 102X	H24	371030.2N 0053708.0W (90 m)		VOR/DME: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LEMO.
MORÓN TACAN (1°W 2020)	MRN	CH 100X	H24	371024.1N 0053714.1W (90 m)		TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LEMO.
MURCIA DVOR/DME (0° 2020)	MUR	114.85 MHz CH 95Y	H24	374806.5N 0010715.4W (210 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMI.
NAVAS DEL REY DVOR/DME (1°W 2020)	NVS	114.95 MHz CH 96Y	H24	402207.2N 0041457.9W (780 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
PALMA DE MALLORCA NDB (1°E 2020)	PA	307.50 kHz	H24	393557.7N 0024916.2E		NDB: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.
PALMA-SON SANT JOAN DVOR/DME (1°E 2020)	JOA	117.70 MHz CH 124X	H24	393352.8N 0024447.9E (0 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.
PAMPLONA DVOR/DME (0° 2020)	PPN	112.30 MHz CH 70X	H24	424401.5N 0014207.2W (1050 m)	(IAD)	(AD): LEVT, LEBB (A): LEBG (D): LESO DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEPP.
PAMPLONA SUR DVOR/DME (0° 2020)	PAP	113.55 MHz CH 82Y	H24	424118.2N 0013938.8W (570 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEPP.
PÉRALES DE TAJUÑA DVOR/DME (0° 2020)	PDT	116.95 MHz CH 116Y	H24	401510.5N 0032052.9W (780 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
POLLENSA DVOR/DME (1°E 2020)	POS	116.40 MHz CH 111X	H24	395538.8N 0030652.5E (360 m)	(IA)	(A): LEIB DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ & AD 2-LEPO.
PORTO COLOM NDB (2°E 2020)	PTC	401.00 kHz	H24	392538.4N 0031524.2E	(I)	NDB: Ver // See AD 2-LEPA/LESJ.
REUS DVOR/DME (1°E 2020)	RES	116.85 MHz CH 115Y	H24	410837.7N 0010943.1E (60 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LERS.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
REUS NDB (1°E 2020)	RUS	424.00 kHz	H24	410852.2N 0010846.1E		NDB: Ver // See AD 2-LERS.
ROBLEDILLO DVOR/DME (0° 2020)	RBO	113.95 MHz CH 86Y	H24	405113.9N 0031447.9W (960 m)	(ID)	(D): LEMD, LETO, LEGT DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
ROTA TACAN (1°W 2020)	AOG	CH 23X	H24	363852.3N 0062056.6W (30 m)		TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LERT.
SABADELL DVOR/DME (1°E 2020)	SLL	112.00 MHz CH 57X	H24	413111.5N 0020635.1E (150 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBL & AD 2-LELL.
SAGUNTO NDB (1°E 2020)	SGO	356.00 kHz	H24	394027.1N 0001228.1W		NDB: Ver // See AD 2-LEVC & AD 3-LEBT.
SALAMANCA VOR/DME (1°W 2020)	BBI	112.20 MHz CH 59X	H24	410100.1N 0052724.6W (900 m)		VOR/DME: Ver // See AD 2-LESA.
SAN JAVIER VOR/TACAN (1°E 2020)	VSJ	113.00 MHz CH 77X	H24	374647.1N 0004845.9W (30 m)	(I)	VOR/TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LELC.
SAN SEBASTIÁN DVOR/DME (0° 2020)	SSN	117.90 MHz CH 126X	H24	431840.3N 0014949.4W (240 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LESO.
SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES DVOR/DME (0° 2020)	SSY	117.85 MHz CH 125Y	H24	403247.1N 0033430.7W (600 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
SANTANDER NDB (1°W 2020)	SA	416.00 kHz	H24	432606.2N 0035059.7W		NDB: Ver // See AD 2-LEXJ.
SANTANDER DVOR/DME (1°W 2020)	SNR	115.30 MHz CH 100X	H24	432659.2N 0035408.7W (60 m)	(IAD)	(AD): LEBB DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEXJ.
SANTIAGO L (2°W 2020)	SO	390.00 kHz	H24	425808.8N 0082622.8W		L: Ver // See AD 2-LEST.
SANTIAGO DVOR/DME (2°W 2020)	STG	116.40 MHz CH 111X	H24	425536.7N 0082531.4W (390 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEST.
SEVILLA NDB (1°W 2020)	SPP	420.00 kHz	H24	372505.0N 0054743.9W		NDB: Ver // See AD 2-LEZL.
SEVILLA DVOR/DME (1°W 2020)	SVL	113.70 MHz CH 84X	H24	372539.3N 0054544.0W (120 m)	(IAD)	(AD): LEMG (A): LEJR, LERT, LEBZ (D): LEGR DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEZL.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
SOMOSIERRA DVOR/DME (0° 2020)	SIE	115.40 MHz CH 101X	H24	410906.1N 0033616.8W (1680 m)	(ID)	(D): LEGT DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
TABANERA DEL CERRATO VOR/DME (1°W 2020)	NEA	116.75 MHz CH 114Y	H24	420139.4N 0040632.9W (900 m)	(IAD)	(AD): LEBG, LEVT, LEVD (A): LERJ VOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
TENERIFE - LOS RODEOS DVOR/DME (5°W 2020)	LRO	116.20 MHz CH 109X	H24	282905.7N 0162105.6W (630 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCXO & AD 3- GCXM.
TENERIFE NORTE DVOR/DME (5°W 2020)	TFN	117.70 MHz CH 124X	H24	283212.6N 0161607.6W (1020 m)	(IAD)	(AD): GCLA DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCXO & AD 3- GCXM.
TENERIFE SUR NDB (5°W 2020)	TES	317.00 kHz	H24	280317.0N 0163346.0W		NDB: Ver // See AD 2-GCTS.
TENERIFE SUR DVOR/DME (5°W 2020)	TFS	116.40 MHz CH 111X	H24	280008.8N 0164116.5W (30 m)	(I)	DVOR/DME: Ver // See AD 2-GCTS.
TOLEDO DVOR/DME (1°W 2020)	TLD	113.20 MHz CH 79X	H24	395810.1N 0042014.6W (600 m)	(IA)	(A): LETO DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEMD.
TORRALBA DE ARAGÓN NDB (0° 2020)	TON	335.00 kHz	H24	415540.4N 0003049.8W		NDB: COV 50 NM.
TORREJÓN TACAN (0° 2020)	TJZ	CH 72X	H24	402956.0N 0032643.8W (600 m)		TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LETO.
TORREJÓN DVOR/DME (0° 2020)	VTZ	115.10 MHz CH 98X	H24	402832.2N 0032819.3W (660 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LETO.
VALENCIA DVOR/DME (1°E 2020)	VLC	116.10 MHz CH 108X	H24	392908.3N 0002859.0W (60 m)	(IA)	(A): LEAL DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEVC.
VEJER DE LA FRONTERA DVOR/DME (1°W 2020)	VJF	117.80 MHz CH 125X	H24	361421.6N 0055831.8W (210 m)	(IAD)	(AD): LEZL, LEMO (A): LEMG (D): LERT DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEJR.
VIGO DVOR/DME (2°W 2020)	VGO	113.60 MHz CH 83X	H24	421916.7N 0083605.9W (270 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEVX.
VIGO NDB (2°W 2020)	VON	433.00 kHz	H24	421109.8N 0083820.4W		NDB: Ver // See AD 2-LEVX.

ESTACIÓN (VAR/AÑO) STATION (VAR/YEAR)	ID	FREQ CH	HR	COORD (ELEV)	FRA relevance	OBSERVACIONES REMARKS
VILLAFRANCA DVOR/DME (1°E 2020)	VLA	113.15 MHz CH 78Y	H24	412033.5N 0013251.7E (660 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEBL.
VILLANUEVA NDB (1°E 2020)	VNV	380.00 kHz	H24	411238.3N 0014221.0E	(I)	NDB: Ver // See AD 2-LEBL.
VILLATOBAS DVOR/DME (0° 2020)	VTB	112.70 MHz CH 74X	H24	394650.7N 0032750.5W (720 m)	(ID)	(D): LEMD, LETO, LEGT DVOR: COV 60 NM.
VITORIA VOR/DME (0° 2020)	VRA	116.60 MHz CH 113X	H24	424354.8N 0025156.1W (570 m)	(ID)	(D): LEPP VOR/DME: Ver // See AD 2-LEVT.
VITORIA NDB (0° 2020)	VT	308.00 kHz	H24	424807.0N 0024814.7W		NDB: Ver // See AD 2-LEVT.
VITORIA NDB (0° 2020)	VTa	345.00 kHz	H24	425541.1N 0024046.6W		NDB: Ver // See AD 2-LEVT.
VITORIA FORONDA DVOR/DME (0° 2020)	VFD	112.90 MHz CH 76X	H24	425250.3N 0024327.7W (510 m)		DVOR/DME: Ver // See AD 2-LEVT.
YESTE DVOR/DME (0° 2020)	YES	115.20 MHz CH 99X	H24	382138.8N 0022110.0W (1440 m)	(ID)	(D): LEAL DVOR: R-053: pueden aparecer oscilaciones de aguja // needle oscillations may appear BTN 9 NM- 13 NM DME a // at FL90. DME: R-227: COV 68 NM a // at FL100.
ZAMORA DVOR/DME (1°W 2020)	ZMR	117.10 MHz CH 118X	H24	413148.6N 0053822.9W (630 m)	(IAD)	(AD): LEMD, LELN, LETO, LESA, LEVD
ZARAGOZA VOR/DME (0° 2020)	ZAR	113.00 MHz CH 77X	H24	413928.4N 0010151.1W (270 m)	(I)	VOR/DME: Ver // See AD 2-LEZG.
ZARAGOZA NDB (0° 2020)	ZRZ	389.00 kHz	H24	414349.9N 0011136.0W		NDB: Ver // See AD 2-LEZG.
ZARAGOZA TACAN (0° 2020)	ZZA	CH 64X	H24	414037.6N 0010330.6W (240 m)		TACAN: Ministerio de Defensa. Ver // See AD 2-LEZG.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

DESIGNADORES-NOMBRES EN CLAVE PARA LOS PUNTOS SIGNIFICATIVOS
NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

Nota sobre el tipo de punto (columna TIPO de la tabla):

ICAO Punto significativo cuyo designador cumple la especificación OACI.

5ANNC Punto cuyo designador de 5 caracteres está compuesto por letras y números.

OTHER Punto cuyo designador es texto libre

Remark on the point type (TYPE column on the table):

ICAO Significant point which designator complies with ICAO specification.

5ANNC Point which designator is 5 characters long and based on letters and numbers.

OTHER Point which designator is free text.

Se pueden consultar las coordenadas de todas los puntos significativos, sin redondear, en <https://insignia.enaire.es/>The coordinates of all significant points, without zeroing, can be checked at <https://insignia.enaire.es/>

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
A1	OTHER	355352.2N 0064304.2W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
A2	OTHER	355407.8N 0053752.8W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
A3	OTHER	360304.8N 0051743.2W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
A4	OTHER	355618.0N 0044718.0W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ABOSI	ICAO	394645.3N 0011704.5W	(IA)	TMA VALENCIA, UM871	(A): LEVC
ABRIX	ICAO	433846.7N 0015745.4W	(X)	UN858	(X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
ABUPI	ICAO	414503.9N 0071410.1W	(X)		(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
ADINO	ICAO	400103.6N 0062225.1W	(X)	UL14	(X): ODD FL
ADKIM	ICAO	355000.0N 0060142.0W		H53, UZ53	BDRY FIR MADRID / CASABLANCA
ADORO	ICAO	412858.8N 0061648.0W	(EX)	A43, UL155	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
ADOVO	ICAO	283405.4N 0134741.6W		TMA CANARIAS	
ADRAS	ICAO	364955.8N 0024339.1W		TMA ALMERÍA	
ADROL	ICAO	391137.1N 0025030.5E		TMA PALMA	
ADROX	ICAO	442047.9N 0084852.0W	(I)		

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ADUBI	ICAO	355000.0N 0061926.0W	(E)	UN871	(E): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
ADUXO	ICAO	403044.4N 0020351.4W	(IA)	TMA MADRID, A869, A975, UN869, UN975	(A): LEMD, LETO
ADVAT	ICAO	450000.0N 0092811.0W	(X)		(X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / SHANWICK OCA/FIR SHANWICK
AGADO	ICAO	415222.4N 0085536.1W	(EX)		(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
AGENA	ICAO	413241.3N 0032919.0E	(IAD)	TMA BARCELONA, A67, G25, UL16, UM985	(AD): LEGE (D): LEBL
AGIDO	ICAO	371144.5N 0023737.0W	(I)	TMA ALMERÍA, H372, UM192	
AKAMU	ICAO	393928.5N 0022817.0E	(I)	TMA PALMA, A33, UN733, UZ237	
AKOKI	ICAO	401328.1N 0031307.0W	(I)	A975, UM871, UN975	
AKOPA	ICAO	414052.1N 0014729.6E		TMA BARCELONA	
AL001	5ANNC	383747.0N 0002426.6W		TMA VALENCIA	
ALAOS	ICAO	371244.0N 0063305.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ALBER	ICAO	422705.4N 0024955.6E	(E)	TMA BARCELONA, B384, UP84	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
ALBIZ	ICAO	431327.0N 0023809.5W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
ALCAL	ICAO	371500.0N 0054500.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ALCOL	ICAO	375121.3N 0043107.8W	(IAD)	TMA SEVILLA, A871, R47, UN747, UN871	(D): LEMO (AD): LERT
ALEDU	ICAO	285407.0N 0132041.1W		TMA CANARIAS	
ALEPO	ICAO	422037.2N 0015748.0W	(ID)	TMA ZARAGOZA, R10, UN10, UN857	(D): LEZG
ALIZA	ICAO	363336.0N 0050112.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ALORA	ICAO	364903.5N 0051242.8W		TMA SEVILLA	
ALOSU	ICAO	415558.7N 0002954.7E	(I)	TMA BARCELONA, G23, UM601	
ALUGO	ICAO	292808.3N 0130038.3W		TMA CANARIAS	
ALZUP	ICAO	370922.8N 0014622.8W	(I)	W810, UY810	BDRY FIR/UIR MADRID / BARCELONA

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
AM07W	5ANNC	364829.1N 0023056.7W		TMA ALMERÍA, FAP/FAF LEAM	
AM08E	5ANNC	365312.0N 0021143.3W		TMA ALMERÍA, FAP/FAF LEAM	
AM11W	5ANNC	364710.6N 0023614.1W		TMA ALMERÍA, IF LEAM	
AM13E	5ANNC	365440.3N 0020540.3W		TMA ALMERÍA, IF LEAM	
AM370	5ANNC	365148.6N 0021725.1W		TMA ALMERÍA	
AM371	5ANNC	364437.6N 0021441.4W		TMA ALMERÍA	
AM380	5ANNC	364930.8N 0022646.5W		TMA ALMERÍA	
AM381	5ANNC	364219.8N 0022402.9W		TMA ALMERÍA	
AM401	5ANNC	365238.9N 0021359.1W		TMA ALMERÍA	
AM402	5ANNC	365936.7N 0020918.5W		TMA ALMERÍA	
AM410	5ANNC	364510.7N 0021108.8W		TMA ALMERÍA	
AM411	5ANNC	364249.8N 0022039.7W		TMA ALMERÍA	
AM501	5ANNC	364836.9N 0023025.2W		TMA ALMERÍA	
AM502	5ANNC	364613.9N 0024002.6W		TMA ALMERÍA	
AM503	5ANNC	364410.9N 0024816.2W		TMA ALMERÍA	
AM530	5ANNC	364154.7N 0022752.5W		TMA ALMERÍA	
AM531	5ANNC	364432.3N 0021710.0W		TMA ALMERÍA	
AM532	5ANNC	370301.5N 0021717.8W		TMA ALMERÍA	
AM601	5ANNC	370734.1N 0021740.7W		TMA ALMERÍA	
AM610	5ANNC	365647.2N 0023810.9W		TMA ALMERÍA	
AM611	5ANNC	370407.4N 0022501.4W		TMA ALMERÍA	
AM620	5ANNC	364218.2N 0021949.7W		TMA ALMERÍA	
AM701	5ANNC	364117.2N 0024710.4W		TMA ALMERÍA	
AM710	5ANNC	365653.6N 0024744.7W		TMA ALMERÍA	
AM711	5ANNC	365206.4N 0024555.3W		TMA ALMERÍA	
AMAKA	ICAO	433143.8N 0051915.5W	(I)	TMA ASTURIAS, R42, UM190	
AMAPI	ICAO	290059.5N 0130504.5W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
AMBEL	ICAO	414615.0N 0014252.0W		IAF LEZG	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
AMGAR	ICAO	423318.4N 0031512.0W		CTA BURGOS, W71	
AMIBU	ICAO	384337.2N 0040257.0W		A871, UN871	Solo para uso táctico // For tactical use only
AMOTA	ICAO	373620.0N 0051506.0W	(I)	TMA SEVILLA, R47, UN747, UT312	
AMPIR	ICAO	355615.0N 0055723.0W	(I)	T100, UT100	
AMPOL	ICAO	404812.8N 0003821.4E	(I)	TMA BARCELONA, UM182	
AMPUR	ICAO	431924.2N 0032549.4W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
AMTOS	ICAO	430000.0N 0031315.7W	(ID)	TMA BILBAO/CTA VITORIA, R75, UL14	(D): LEBB
ANANA	ICAO	390000.0N 0022446.3W	(I)	G53, UM143	
ANDEV	ICAO	372338.0N 0063559.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ANEKU	ICAO	423127.6N 0015034.0W		IAF LEPP	
ANETO	ICAO	424134.8N 0003330.4E	(EX)	UN860	(E) ODD FL (X) EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
ANTON	ICAO	411535.5N 0014153.7E	(I)	UN861, UN975	
ANZAN	ICAO	390000.0N 0031317.2W	(I)	G5, J867, UL27, UN867, UN869	
APADU	ICAO	371749.0N 0051743.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
APASO	ICAO	250000.0N 0193016.7W	(I)	UN866, UN871	
ARACO	ICAO	282557.1N 0172708.4W		TMA CANARIAS, IAF GCLA	
ARBEBK	ICAO	413237.9N 0010747.2E	(I)	TMA BARCELONA, UN725, UN863, UT113, UT410	
ARBIN	ICAO	424046.5N 0023649.5W		CTA VITORIA, IAF LEVT	
ARCON	ICAO	400000.0N 0021852.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ARDID	ICAO	411023.8N 0061656.4W	(X)	UN976	(X) ODD FL
ARENA	ICAO	254341.1N 0142130.9W	(I)	A600, G851, UL660, UN728	
ARGOR	ICAO	393219.1N 0001755.4E	(ID)	TMA VALENCIA, A33, UN733	(D): LEAL

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ARGOX	ICAO	282849.0N 0135903.8W		TMA CANARIAS	
ARJON	ICAO	380241.0N 0035229.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ARLUN	ICAO	420117.6N 0033648.9W	(I)	CTA BURGOS, R753, UN865	
ARPEX	ICAO	373447.1N 0030127.1W	(ID)	TMA SEVILLA, H372, UM192, UM445, UT249	(D): LEGR
ARROS	ICAO	373542.8N 0060739.6W		TMA SEVILLA	
ARSAS	ICAO	365118.9N 0054726.4W		TMA SEVILLA, IAF LEJR	
ARTEM	ICAO	282432.5N 0160202.9W		TMA CANARIAS	
ARVEM	ICAO	292128.5N 0133508.5W		TMA CANARIAS	
ARVID	ICAO	430433.6N 0012752.9W	(E)	UT424	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
ASBIN	ICAO	401518.3N 0031034.8W		TMA MADRID, IAF LEMD, IAF LETO	
ASBUM	ICAO	374139.0N 0050221.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ASDEB	ICAO	423057.3N 0082930.8W	(D)	A5, UP600	(D): LPPR
ASDIR	ICAO	401854.6N 0002108.4E	(ID)	H412, UM445, UT412, UY90	(D): LEVC NO_ADO.
ASKEL	ICAO	372445.2N 0014228.7W	(I)		
ASMOT	ICAO	391633.3N 0024255.7E	(IA)	B46, UN851, UN861	(A): LEMH
ASNEP	ICAO	370200.8N 0023354.5W		TMA ALMERÍA	
ASPAS	ICAO	390000.0N 0030245.2W	(I)		
ASPES	ICAO	432944.6N 0030923.9W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
ASPOR	ICAO	414854.5N 0080452.3W	(X)	H3, UT3, UT326, UT328	(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
ASTAM	ICAO	285852.3N 0131852.8W		TMA CANARIAS	
ASTEK	ICAO	411231.6N 0014918.6E		IF LEBL	
ASTRO	ICAO	390127.8N 0011546.8W	(IAD)	CTA ALBACETE/TMA VALENCIA, B28, UL150, UM985, UZ224	(AD): LEAL, LEVC BDRY FIR BARCELONA/MADRID
ATLEN	ICAO	443019.3N 0045651.1W	(E)	G41, UN872	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
AVILA	ICAO	403728.6N 0043259.6W	(IAD)	TMA MADRID, A43, UL155, UZ436	(AD): LESA, LEGT
BABOV	ICAO	395235.0N 0065224.8W		UN873	Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC
BADRU	ICAO	434411.3N 0024747.6W	(IAD)	J87, J152, UP87, UP152	(AD): LEPP (A): LERJ
BAENA	ICAO	373406.4N 0041955.1W		TMA SEVILLA	
BAGAS	ICAO	430554.4N 0020541.0W	(I)	CTA PAMPLONA, B190, J152, UL176, UP152	
BAGAX	ICAO	390304.0N 0020916.0W		CTA ALBACETE, IAF LEAB	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BAKAX	ICAO	392719.6N 0023148.3E		TMA PALMA	
BAKUP	ICAO	442445.0N 0042610.0W	(E)		(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
BALDA	ICAO	443635.0N 0053311.0W	(E)	UN480	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE, NO_ADQ
BALIO	ICAO	393854.2N 0041055.7E		TMA PALMA, IAF LEMH	
BALNO	ICAO	414350.0N 0065854.2W	(E)		(E): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
BALPO	ICAO	363638.9N 0051231.4W		TMA SEVILLA	
BAMBA	ICAO	355000.0N 0062703.0W	(EX)	UN726	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
BAMEL	ICAO	280640.8N 0165238.1W		TMA CANARIAS, IAF GCTS	
BAMKU	ICAO	282246.3N 0134344.6W		TMA CANARIAS, IAWP/IAF GCFV	
BANBU	ICAO	410059.6N 0013117.6E		TMA BARCELONA	
BANEV	ICAO	413009.4N 0023052.3W	(IAD)	R10, UN10, UN857	(A): LEMD (D): LERJ
BANOL	ICAO	420736.3N 0025048.3E		TMA BARCELONA, IAF LEGE	
BANSO	ICAO	371403.1N 0013917.1W	(I)	CTA MURCIA/San Javier, W810, UY810	
BAPAL	ICAO	284116.5N 0132545.4W		TMA CANARIAS, IAF GCRR	
BAPOR	ICAO	434100.5N 0024415.0W	(I)	J152, UP152	
BARBO	ICAO	422655.8N 0005409.9E	(I)	TMA BARCELONA, UN608	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BARDENAS	OTHER	421244.0N 0012530.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BARDI	ICAO	403500.6N 0061808.8W	(EX)	TMA MADRID, B47, UM191, UN873, UZ405	(E): EVEN FL (X): ODD FL
BARKO	ICAO	421202.2N 0065640.6W	(A)	G41, G414, H733, UN733, UN872, UT5	(A): LEVX
BARPA	ICAO	355000.0N 0054000.0W	(E)	UM985	(E): EVEN FL BDRY UIR MADRID / CASABLANCA
BASIM	ICAO	413016.2N 0031600.1W	(ID)	H430, UT430	(D): LEMD, LETO
BASUK	ICAO	431909.3N 0061022.6W		TMA ASTURIAS	
BASUX	ICAO	283716.6N 0164530.7W		TMA CANARIAS, IAF GCXO	
BATAX	ICAO	414201.9N 0063718.6W	(X)		(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
BATBI	ICAO	385945.7N 0014015.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
BAVER	ICAO	385247.4N 0004030.0E	(IAD)	TMA PALMA, R59, UM603	(D): LEPA (A): LEAL
BAVUM	ICAO	394230.8N 0030514.9E		TMA PALMA, IAF PALMA	NO_ADO.
BAXIT	ICAO	404917.9N 0033339.5W			
BAZAS	ICAO	374403.9N 0031106.7W	(IAD)	B28, H372, UM192, UM985, UT312	(AD): LEGR
BEDAL	ICAO	420616.8N 0074514.2W	(D)	TMA GALICIA, H3, H406, UT3, UZ406	(D): LEVX
BEGAS	ICAO	450000.0N 0090000.0W	(E)		(E): Even FL BDRY FIR/UIR MADRID / SHANWICK OCA/FIR SHANWICK, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
BEGOX	ICAO	390409.0N 0004619.0W	(I)	TMA VALENCIA, G850, UM445, UN860	
BEGUY	ICAO	430330.0N 0012703.0W		R299, UM299	
BEKIN	ICAO	422730.0N 0084140.0W		TMA GALICIA, IAF LEVX	
BELEN	ICAO	435451.0N 0024419.1W	(X)	J87, UP87	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
BELLA	ICAO	362328.0N 0045114.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BENED	ICAO	401237.5N 0020930.0W	(I)	A33, UN733	
BENID	ICAO	411417.2N 0012851.2E		IF LERS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BEPIL	ICAO	374752.0N 0050727.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BERAX	ICAO	431507.4N 0081036.0W		TMA GALICIA, IAF LECO	
BERGA	ICAO	421017.5N 0020155.4E		TMA BARCELONA, B31, UN31	
BERUM	ICAO	355000.0N 0031409.0W	(EX)	G850, UL58, UN493, UN860	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
BERUX	ICAO	450000.0N 0110000.0W	(EX)		(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR MADRID / SHANWICK OCA, Entrada- Salida // Entry-Exit RVSM
BESOR	ICAO	382759.3N 0001344.6W		TMA VALENCIA, IAF LEAL	
BETAN	ICAO	282436.9N 0141506.8W		TMA CANARIAS	
BETIX	ICAO	373939.0N 0060120.0W		TMA SEVILLA	
BEXID	ICAO	393427.8N 0032905.4W	(IA)	J865, UN865	(A): LEGT
BEZAR	ICAO	375744.0N 0050856.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BIBEL	ICAO	424403.2N 0015257.9W		CTA PAMPLONA	
BIMBO	ICAO	312517.2N 0160158.4W	(X)	TMA CANARIAS, B18, UN729, UN981	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / FIR LISBOA
BINVA	ICAO	390000.0N 0035430.1W	(I)		
BIPET	ICAO	250000.0N 0162131.7W	(I)	UN857, UY422, UZ27	
BIRMI	ICAO	421740.0N 0081156.2W		TMA GALICIA, IAF LEVX	
BISBA	ICAO	420511.0N 0033732.9E	(IA)	TMA BARCELONA, G7, UM984, UN975	(A): LEBL
BISES	ICAO	411906.9N 0014120.8E	(I)	UN861, UN870	
BISKA	ICAO	434100.0N 0024849.6W	(I)	TMA BILBAO, J87, UP87	
BISMU	ICAO	424747.6N 0063218.8W		G41, G255, UN725, UN872	
BITLO	ICAO	390919.9N 0015611.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
BIXEL	ICAO	403347.0N 0034450.0W		TMA MADRID, IAF LECV	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL007	5ANNC	412546.5N 0021940.0E		TMA BARCELONA	
BL008	5ANNC	413925.5N 0022258.9E		TMA BARCELONA	
BL009	5ANNC	414500.3N 0014832.0E		TMA BARCELONA	
BL010	5ANNC	411143.3N 0023717.4E		TMA BARCELONA	
BL011	5ANNC	410538.4N 0023329.7E		TMA BARCELONA	
BL012	5ANNC	410051.5N 0022121.3E		TMA BARCELONA	
BL014	5ANNC	405108.4N 0011914.9E		TMA BARCELONA	
BL015	5ANNC	421237.6N 0011727.9E		TMA BARCELONA	
BL028	5ANNC	405219.2N 0013753.0E		TMA BARCELONA	
BL037	5ANNC	412103.5N 0030945.8E		TMA BARCELONA	
BL038	5ANNC	410512.6N 0030512.2E		TMA BARCELONA	
BL040	5ANNC	414220.6N 0022342.1E		TMA BARCELONA	
BL042	5ANNC	405722.0N 0021744.3E		TMA BARCELONA	
BL045	5ANNC	413915.8N 0030138.0E		TMA BARCELONA	
BL046	5ANNC	410839.3N 0014824.9E		TMA BARCELONA	
BL047	5ANNC	410548.7N 0014940.1E		TMA BARCELONA	
BL049	5ANNC	412554.4N 0023513.1E		TMA BARCELONA	
BL050	5ANNC	412200.9N 0023643.8E		TMA BARCELONA	
BL051	5ANNC	411848.3N 0023718.9E		TMA BARCELONA	
BL053	5ANNC	414114.2N 0014730.7E		TMA BARCELONA	
BL054	5ANNC	405935.0N 0011253.3E		TMA BARCELONA	
BL055	5ANNC	413125.1N 0013924.7E		TMA BARCELONA	
BL056	5ANNC	413003.5N 0013030.8E		TMA BARCELONA	
BL057	5ANNC	405138.7N 0021758.6E		TMA BARCELONA	
BL058	5ANNC	405608.2N 0021637.0E		TMA BARCELONA	
BL059	5ANNC	411337.7N 0015230.6E		TMA BARCELONA	
BL060	5ANNC	420208.8N 0011834.8E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL061	5ANNC	414118.9N 0014513.5E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL062	5ANNC	414610.0N 0014135.0E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL063	5ANNC	421026.5N 0011741.9E		TMA BARCELONA	
BL06S	5ANNC	411135.3N 0020230.3E		TMA BARCELONA	
BL400	5ANNC	411621.7N 0020026.4E		TMA BARCELONA	
BL401	5ANNC	411347.1N 0015444.0E		TMA BARCELONA	
BL402	5ANNC	411621.4N 0020245.7E		TMA BARCELONA	
BL403	5ANNC	411213.9N 0015504.9E		TMA BARCELONA	
BL404	5ANNC	410426.9N 0020134.3E		TMA BARCELONA	
BL405	5ANNC	410059.8N 0020936.7E		TMA BARCELONA	
BL415	5ANNC	412450.6N 0022519.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL419	5ANNC	412629.0N 0023011.0E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL423	5ANNC	412807.3N 0023502.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL427	5ANNC	413150.7N 0023247.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL428	5ANNC	412422.3N 0023715.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL431	5ANNC	413011.5N 0022756.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL432	5ANNC	412243.1N 0023225.5E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL435	5ANNC	412832.2N 0022306.0E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL436	5ANNC	412103.9N 0022735.2E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL439	5ANNC	412653.0N 0021815.3E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL440	5ANNC	411924.6N 0022245.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL443	5ANNC	413126.3N 0021530.4E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL444	5ANNC	411451.2N 0022529.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL500	5ANNC	411839.7N 0020709.3E		TMA BARCELONA	
BL501	5ANNC	412015.8N 0021035.5E		TMA BARCELONA	
BL502	5ANNC	411811.1N 0020804.9E		TMA BARCELONA	
BL503	5ANNC	411102.5N 0020459.6E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL504	5ANNC	410719.5N 0020502.7E		TMA BARCELONA	
BL517	5ANNC	411027.2N 0014319.3E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL521	5ANNC	410846.9N 0013830.6E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL525	5ANNC	410706.4N 0013342.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL529	5ANNC	411052.8N 0013125.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL530	5ANNC	410324.5N 0013556.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL533	5ANNC	411232.5N 0013614.3E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL534	5ANNC	410504.2N 0014044.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL537	5ANNC	411412.0N 0014103.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL538	5ANNC	410643.8N 0014533.6E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL541	5ANNC	411551.4N 0014553.4E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL542	5ANNC	410823.1N 0015022.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL545	5ANNC	412024.6N 0014308.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL546	5ANNC	410349.7N 0015306.5E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL5ES	5ANNC	411945.3N 0021242.0E		TMA BARCELONA	
BL600	5ANNC	411857.2N 0020551.6E		TMA BARCELONA	
BL601	5ANNC	412206.0N 0021424.4E		TMA BARCELONA	
BL616	5ANNC	410151.9N 0015805.8E		TMA BARCELONA	
BL620	5ANNC	405804.7N 0015623.1E		TMA BARCELONA	
BL624	5ANNC	405417.5N 0015440.6E		TMA BARCELONA	
BL627	5ANNC	405257.6N 0015947.3E		TMA BARCELONA	
BL628	5ANNC	405537.8N 0014931.8E		TMA BARCELONA	
BL631	5ANNC	405644.7N 0020130.0E		TMA BARCELONA	
BL632	5ANNC	405924.9N 0015114.6E		TMA BARCELONA	
BL635	5ANNC	410031.8N 0020313.0E		TMA BARCELONA	
BL636	5ANNC	410312.0N 0015257.6E		TMA BARCELONA	
BL639	5ANNC	410418.9N 0020456.2E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL640	5ANNC	410659.1N 0015440.8E		TMA BARCELONA	
BL6EN	5ANNC	412056.1N 0021348.8E		TMA BARCELONA	
BL7EN	5ANNC	412111.2N 0021433.3E		TMA BARCELONA	
BL8WN	5ANNC	411420.4N 0015433.9E		TMA BARCELONA	
BL8WS	5ANNC	411342.8N 0015504.4E		TMA BARCELONA	
BL9WN	5ANNC	411357.5N 0015327.4E		TMA BARCELONA	
BL9WS	5ANNC	411319.8N 0015357.8E		TMA BARCELONA	
BOLKA	ICAO	362845.2N 0023631.8W	(IA)	R24, UM744, UN860	(A): LEMG
BONIL	ICAO	385607.0N 0023015.0W		CTA ALBACETE, IAF LEAB	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BRICK	ICAO	293528.9N 0162222.4W	(II)	TMA CANARIAS, G851, UN728, UN866	
BRIKE	ICAO	363017.2N 0052459.2W	(II)	UN851	
BRITO	ICAO	410444.7N 0020440.9W	(IA)	TMA ZARAGOZA, G5, R870, UL27, UN870	(A): LEZG
BRUNO	ICAO	383629.9N 0002900.0E	(II)	B46, UN851	
BUDIT	ICAO	375821.0N 0023016.0W	(ID)	TMA SEVILLA, UM445, UT245	(D): LEZL
BUGIX	ICAO	422129.3N 0033807.4W	(IA)	R753, W71, UN865	(A): LEXJ
BUREX	ICAO	394839.8N 0035621.5W		TMA MADRID	
BUROV	ICAO	413550.0N 0005229.0W		TMA ZARAGOZA, IAF/FAF LEZG	
BUSAP	ICAO	291233.4N 0131621.9W		TMA CANARIAS	
BUYAH	ICAO	380647.0N 0030905.0E	(X)	A27, UN855	(X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Salida // Exit RVSM
CABEL	ICAO	250000.0N 0145628.1W	(II)	A600, UL660, UN729	
CABOJ	ICAO	260820.0N 0143838.0W	(II)	TMA CANARIAS, G851, UN728, UY611	
CALCE	ICAO	432145.8N 0031900.0W	(II)	TMA BILBAO/TMA SANTANTER, R42, UM190	
CAMBY	ICAO	405151.5N 0011055.9E		TMA BARCELONA	
CAMPI	ICAO	375658.0N 0045952.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
CANAL	ICAO	380847.0N 0054627.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CANDE	ICAO	281924.9N 0155305.1W		TMA CANARIAS, IAF GCXO	
CANIS	ICAO	275959.4N 0143853.4W		TMA CANARIAS	
CARBO	ICAO	361508.0N 0012942.0W	(EX)	UM744	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL
CARIM	ICAO	260000.0N 0111141.8W		UT975	BDRY FIR/UIR CANARIAS / FIR DAKAR TERRESTRE
CARLO	ICAO	410204.0N 0021009.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CARME	ICAO	394451.8N 0041152.4E		TMA PALMA	
CASIM	ICAO	401351.0N 0000834.7E	(ID)	UL34, UN608	(D): LEVC
CASPE	ICAO	411606.4N 0001157.8E	(IAD)	TMA BARCELONA, A34, UN860, UT600	(A): LEBL (D): LEDA
CATON	ICAO	394819.2N 0011242.0W	(ID)	TMA VALENCIA, A33, UN733	(D): LEAL
CAVES	ICAO	412900.2N 0013948.5E	(IA)	G23, UM601, UN861	(A): LEDA
CAZAR	ICAO	383011.0N 0051416.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CAZON	ICAO	372549.0N 0061107.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CEGAM	ICAO	425901.4N 0021410.9W	(I)	TMA BILBAO/CTA SAN SEBASTIÁN/CTA VITORIA, B190, G23, UL176, UM601	
CENTA	ICAO	395402.2N 0012555.2W	(ID)	TMA VALENCIA, A33, UN733	(D): LEVC
CH05E	5ANNC	401552.3N 0001033.4E		CTR CASTELLÓN, FAP/FAF LECH	
CH09E	5ANNC	401809.8N 0001512.8E		CTR CASTELLÓN, IF LECH	
CH410	5ANNC	401137.1N 0000155.4E		CTR CASTELLÓN	
CH415	5ANNC	401037.1N 0001101.7E		CTR CASTELLÓN	
CH420	5ANNC	400636.9N 0002002.9E		CTR CASTELLÓN	
CH425	5ANNC	400938.9N 0002422.8E		CTR CASTELLÓN	
CH430	5ANNC	401407.9N 0002452.8E		CTR CASTELLÓN	
CH435	5ANNC	401847.2N 0002522.9E		CTR CASTELLÓN	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
CHELY	ICAO	410430.1N 0043017.5E	(I)	B16, G23, UM601, UN853, UZ238	
CHENA	ICAO	372128.0N 0052853.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CLANA	ICAO	363032.0N 0064337.1W	(ID)	TMA SEVILLA, A857, UN857	(D): LEZL, LEMO
CO03W	5ANNC	431712.2N 0083011.8W		TMA GALICIA, FAF LECO	
CO05W	5ANNC	431754.9N 0083245.4W		TMA GALICIA, IF LECO	
CO401	5ANNC	431604.8N 0082609.9W		TMA GALICIA, MAPT LECO	
CO402	5ANNC	432138.2N 0082722.9W		TMA GALICIA	
CO403	5ANNC	432529.8N 0083659.8W		TMA GALICIA	
COLON	ICAO	281942.6N 0151431.3W		TMA CANARIAS	
COMPI	ICAO	392102.9N 0000028.4W	(ID)	G30, UM134, UN608, UY90	(D): LEAL
CORDA	ICAO	402456.1N 0021520.9E	(A)	TMA PALMA, UZ174	(A): LEIB
CORDU	ICAO	375109.0N 0045529.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CORIA	ICAO	370138.8N 0061049.9W		TMA SEVILLA	
CORVA	ICAO	411234.7N 0021629.0E		TMA BARCELONA	
COSTI	ICAO	272136.5N 0134208.5W	(IAD)	TMA CANARIAS, W279, UQ279	(AD): GCFV, GCLP, GCRR, GCTS
CRETA	ICAO	405220.2N 0000341.6E	(IAD)	TMA BARCELONA, A34, J596, UN860, UZ596	(D): LERS (A): LECH
CRISA	ICAO	385619.0N 0043322.6W	(I)	B42, R10, UN10, UN864	
CULNE	ICAO	280023.2N 0170617.5W		TMA CANARIAS, ARR/DEP GCGM	
DA05N	5ANNC	414720.6N 0002655.7E		TMA BARCELONA, FAF/FAP LEDA	
DA09N	5ANNC	415037.9N 0002215.0E		TMA BARCELONA, IF LEDA	
DA400	5ANNC	415421.2N 0002655.3E		TMA BARCELONA	
DA450	5ANNC	414223.0N 0003357.2E		TMA BARCELONA	
DADIV	ICAO	402335.1N 0032026.6W			
DALIN	ICAO	414401.6N 0032128.4E	(ID)	TMA BARCELONA, A67, H870, UL16, UN870	(D): LEBL
DAQSE	ICAO	402035.1N 0040848.1W		TMA MADRID	
DELAP	ICAO	281749.6N 0153351.1W		TMA CANARIAS	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
DELOG	ICAO	441944.0N 0035915.0W	(EX)	R75, R753, UN75, UN864, UN865, UN873	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
DEMEV	ICAO	384312.7N 0010014.6E		TMA PALMA, IAF LEIB	NO_ADQ.
DEMEX	ICAO	281201.8N 0135023.8W		TMA CANARIAS	
DEMOS	ICAO	415532.5N 0092143.2W	(EX)	TMA GALICIA, R1, UN728	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
DEPIS	ICAO	281116.5N 0174920.9W		IAF GCLA	
DEREV	ICAO	264323.4N 0151239.8W	(IAD)	UN729, UN857	(AD): GCLP
DESAT	ICAO	414948.5N 0061259.8W	(I)	H733, UN733	
DESIN	ICAO	405517.4N 0033437.6W			
DESUM	ICAO	302323.8N 0131906.8W	(X)		(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
DETIV	ICAO	293006.4N 0132637.1W		TMA CANARIAS	
DEVAR	ICAO	435641.2N 0053417.8W		TMA ASTURIAS, G41, UN872	
DEVLA	ICAO	291453.0N 0124306.0W		TMA CANARIAS	BDRY FIR CANARIAS / CASABLANCA
DIBER	ICAO	420447.0N 0042454.0E	(X)	H110, H870, UL110, UN870	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
DIBIB	ICAO	291620.8N 0132009.6W		TMA CANARIAS	
DIKUT	ICAO	400025.4N 0001409.9E	(IAD)	B28, UM985, UY90	(AD): LEVC NO_ADQ.
DILAV	ICAO	404104.9N 0004644.7W			
DILUM	ICAO	411939.8N 0021005.0E		TMA BARCELONA	
DIMER	ICAO	371822.4N 0011006.9W	(I)	CTA MURCIA/San Javier, B112, UL112	
DIMIB	ICAO	401949.0N 0031305.0E	(I)		LECB ruta para ARR LEIB // LECB route for ARR LEIB
DINCO	ICAO	371522.5N 0011716.0W	(I)	CTA MURCIA/San Javier, B112, UL112	
DIONY	ICAO	383550.3N 0052837.1W		UN858	Solo para uso táctico // For tactical use only
DIPEs	ICAO	410346.6N 0033224.2E	(IA)	UN725, UN727	(A): LEMH

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
DIPOL	ICAO	402459.3N 0044034.6W	(ID)	B47, UM191, UM871, UN870	(D): LEGT
DIRMU	ICAO	414707.9N 0000934.5E	(ID)	TMA BARCELONA, UN725, UN862	(D): LERS
DIRUP	ICAO	313008.9N 0165941.8W			BDRY FIR/UIR CANARIAS / FIR LISBOA
DISET	ICAO	411353.7N 0004532.5E		TMA BARCELONA, IAF LERS	
DISKO	ICAO	410054.9N 0041323.7W	(I)	TMA MADRID, B42, UN733, UN864	
DISVU	ICAO	404425.1N 0011548.2W	(IA)	A975, R29, UM176, UN975	(A): LEZG
DITOP	ICAO	430056.1N 0014551.7W		H430, R10, Y129	
DITRE	ICAO	375535.8N 0003325.8W		CTA MURCIA/San Javier, IAF LELC, IAF LEMI	
DIXIR	ICAO	380511.9N 0004545.5W		CTA MURCIA/San Javier, IAF LEMI	
DIXIS	ICAO	450000.0N 0100000.0W	(EX)		(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / SHANWICK OCA, Entrada- Salida // Entry-Exit RVSM
DONAV	ICAO	400435.2N 0041612.6E		TMA PALMA, IAF LEMH	
DONIA	ICAO	362855.0N 0060100.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
DONOS	ICAO	431701.6N 0012929.2W		R299, UM299	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
DOPEN	ICAO	394518.7N 0042300.6W	(ID)	B42, UN864	(D): LETO, LEGT
DORAR	ICAO	431734.7N 0055722.6W		TMA ASTURIAS, IAF LEAS	
DORMI	ICAO	405215.9N 0002305.7E	(IA)	TMA BARCELONA, UN608, UZ596	(A): LEDA
DOSEK	ICAO	371443.3N 0015906.3W	(IAD)	TMA ALMERÍA, G850, UN860	(AD): LEAM
DOSUL	ICAO	434050.0N 0031900.0W	(I)	TMA BILBAO, R75, UN75	
DOTIS	ICAO	411207.2N 0020129.1E		TMA BARCELONA	
DRAGO	ICAO	400028.1N 0014556.4E	(ID)	TMA PALMA, UN863	(D): LEPA
DRANO	ICAO	273920.4N 0153024.4W		TMA CANARIAS	
DUKKE	ICAO	403711.2N 0025415.0W		TMA MADRID, IAF LETO	
DUNES	ICAO	405149.5N 0030927.2E	(I)	TMA BARCELONA, A27, H70, Q700, UN855	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
DURCO	ICAO	284515.0N 0130915.9W			
EBROX	ICAO	404231.4N 0011354.4E	(I)	TMA BARCELONA, B28, R80, W111, UM985, UN856, UY80, UZ26, UZ444	
ECHED	ICAO	274000.0N 0103100.0W		UT975	BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
ECIJA	ICAO	373129.0N 0050356.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ECKOS	ICAO	280224.3N 0152022.7W		TMA CANARIAS	
EDIGO	ICAO	413015.5N 0032442.1W	(IAD)	B190, UN858	(D): LEMD, LETO (A): LEVT, LERJ
EDIMU	ICAO	404641.7N 0014942.0W	(I)	A869, J596, UN869, UZ596	
EDULI	ICAO	392421.9N 0022502.7E	(IAD)	TMA PALMA, R59, UM603, UM871	(AD): LEMH
EDUMO	ICAO	225500.0N 0233600.0W	(X)	UN741	(X): ODD AND EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR/UIR SAL OCEANIC
EDUPI	ICAO	295602.0N 0132333.0W			
EKRIS	ICAO	390000.0N 0054653.1W	(I)		
ELKEM	ICAO	380855.8N 0014617.0E	(I)	A6, UL45, UL129	
ELNAN	ICAO	290749.0N 0134033.0W		TMA CANARIAS	
ELROT	ICAO	402905.7N 0020930.0W	(I)	A975, UN975	
ELSAP	ICAO	420101.8N 0005050.1W	(I)	UN725, UN869	
ELTAN	ICAO	393658.4N 0041004.7E	(I)	TMA PALMA, B16, UN853	
ELTEP	ICAO	423659.5N 0074701.3W	(A)	H733, UN733, UT328	(A): LPPR
ELVAR	ICAO	391310.0N 0071324.0W		A975, UL14, UN975	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
ELVEX	ICAO	364524.2N 0024322.2W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	
ELVIR	ICAO	402223.0N 0031354.7W		TMA MADRID	
ELVIS	ICAO	382945.0N 0045421.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
EMANU	ICAO	425728.0N 0034651.1W		TMA SANTANDER, R753, UY753	
EMBEX	ICAO	415711.9N 0011309.9W		TMA ZARAGOZA	
ENETA	ICAO	275529.6N 0145938.4W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ENONU	ICAO	433031.0N 0081225.3W		TMA GALICIA, IAF LECO	
EPAMA	ICAO	393611.3N 0012249.4E	(ID)	TMA PALMA, A33, UN733, UN856	(D): LEPA, LEMH, LEIB
EPATA	ICAO	361713.4N 0035200.0W		TMA SEVILLA, A301	
EPIXI	ICAO	373535.7N 0060747.5W		TMA SEVILLA	
ERAKI	ICAO	425942.0N 0010301.0W	(E)	UN976	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
ERMUT	ICAO	385751.9N 0013542.4E		TMA PALMA, IF LEIB	NO_ADQ.
ESAMI	ICAO	355000.0N 0024111.0W	(EX)	H372, UM372	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
ESILA	ICAO	370305.1N 0024626.9W	(I)	TMA ALMERÍA, J865, UN865	
ESPIN	ICAO	405058.0N 0023000.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ESPOR	ICAO	401658.9N 0020544.0E	(I)	TMA PALMA, L2, W2	
ETAKA	ICAO	414721.4N 0074347.9W			BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA, Sólo para uso táctico // For tactical use only
ETANA	ICAO	393417.1N 0033454.5W	(I)	A871, UN871	
ETIBA	ICAO	212017.8N 0184043.6W	(I)	UN857	
ETROV	ICAO	362249.9N 0042103.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
ETUNI	ICAO	405012.4N 0041548.1W			
ETURA	ICAO	381229.0N 0021119.0W	(I)	TMA SEVILLA, UM445, UT252	
EVOLI	ICAO	394256.3N 0024234.6E		TMA PALMA	
EXEMU	ICAO	411620.3N 0012301.3W	(I)	A869, UM176, UN869	
FAFEQ	ICAO	401009.8N 0032738.5W		TMA MADRID	
FAYTA	ICAO	280630.9N 0140817.2W		TMA CANARIAS	
FEBRI	ICAO	431835.1N 0021626.2W		TMA BILBAO	
FENXE	ICAO	394319.7N 0013255.7W	(I)	UT257	
FERMI	ICAO	423233.0N 0014612.3W		IF LEPP	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
FERNA	ICAO	374240.0N 0043800.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
FERRO	ICAO	362800.0N 0032800.0W		CTA ALBACETE	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
FESTA	ICAO	412631.6N 0010616.0W		TMA ZARAGOZA	
FEVIK	ICAO	414046.6N 0031145.6E	(I)	TMA BARCELONA, A27, UN855, UN870	
FINAM	ICAO	422519.8N 0072318.9W		H3, H733, UN733, UT3	Sólo para uso táctico // For tactical use only
FOCCU	ICAO	285052.0N 0133942.5W		TMA CANARIAS	
FORNO	ICAO	422805.2N 0072853.3W	(AD)	TMA GALICIA, H733, UN733	(AD): LEST (D): LECO
FV04N	5ANNC	283149.4N 0135140.3W		TMA CANARIAS, FAF LNAV GCFV	
FV07S	5ANNC	281904.6N 0135205.6W		TMA CANARIAS, FAF LNAV GCFV	
FV621	5ANNC	281424.1N 0133521.1W		TMA CANARIAS	
FV622	5ANNC	280624.5N 0133630.2W		TMA CANARIAS	
FV623	5ANNC	280025.6N 0134231.8W		TMA CANARIAS	
FV626	5ANNC	281349.8N 0135220.6W		TMA CANARIAS	
FV627	5ANNC	283047.2N 0135142.4W		TMA CANARIAS	
FV672	5ANNC	284124.8N 0134358.5W		TMA CANARIAS	
FV731	5ANNC	283016.3N 0132800.8W		TMA CANARIAS	
FV732	5ANNC	282443.8N 0133444.8W		TMA CANARIAS	
FV737	5ANNC	283559.0N 0135132.2W		TMA CANARIAS	
FV738	5ANNC	281647.1N 0135210.0W		TMA CANARIAS	
FV739	5ANNC	281959.9N 0140101.6W		TMA CANARIAS	
FV740	5ANNC	282558.3N 0141049.5W		TMA CANARIAS	
FV780	5ANNC	281352.1N 0135215.8W		TMA CANARIAS	
FV781	5ANNC	281403.3N 0135940.6W		TMA CANARIAS	
GAGOS	ICAO	395237.0N 0043202.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
GAKMI	ICAO	293931.5N 0131542.0W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
GALAT	ICAO	400915.7N 0015627.1E	(ID)	TMA PALMA, UN861	(D): LEPA
GALTO	ICAO	355000.0N 0050837.0W	(X)	B11, UM143, UN869	(X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
GALZO	ICAO	431753.4N 0080719.1W		TMA GALICIA, IAF LECO	
GAMVA	ICAO	292812.3N 0130041.5W		TMA CANARIAS	
GANTA	ICAO	281629.5N 0171013.9W		TMA CANARIAS	
GAPLU	ICAO	415259.6N 0023255.4E		TMA BARCELONA	
GARBI	ICAO	404810.5N 0021712.3E	(I)	TMA BARCELONA, B31, UN859	
GARGO	ICAO	284337.7N 0133427.4W		TMA CANARIAS	
GARVU	ICAO	421015.7N 0020440.1W	(ID)	CTA LOGROÑO, H210, R10, UN10, UN857	(D): LEPP
GASMO	ICAO	414346.1N 0030255.5W	(IA)	H430, H867, UN867, UT430	(A): LEVT, LERJ
GATAS	ICAO	364135.9N 0015318.8W	(I)	A44, UM192	BDRY FIR BARCELONA/MADRID
GAVMA	ICAO	411556.6N 0015914.1E		TMA BARCELONA	
GE06S	5ANNC	414736.6N 0024311.9E		TMA BARCELONA, FAP/FAF LEGE	
GE12S	5ANNC	414225.7N 0024114.9E		TMA BARCELONA, IF LEGE	
GE405	5ANNC	414016.0N 0025211.0E		TMA BARCELONA	
GE410	5ANNC	413938.3N 0024334.7E		TMA BARCELONA	
GE415	5ANNC	415635.0N 0024635.3E		TMA BARCELONA	
GE420	5ANNC	420741.7N 0025219.2E		TMA BARCELONA	
GEANT	ICAO	422600.0N 0021259.1E	(EX)	TMA BARCELONA, UN727	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
GELPI	ICAO	263543.4N 0145115.7W			
GEMAS	ICAO	415041.9N 0004348.9E	(I)	G23, UM601, UN608	
GENIL	ICAO	373445.0N 0051800.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
GENIO	ICAO	381737.1N 0030852.1E	(I)	A27, B31, UM134, UN852, UN855, UN859	
GERVU	ICAO	384911.5N 0002900.0E	(ID)	TMA VALENCIA, R59, UM603	(D): LEIB
GESPU	ICAO	420246.0N 0084841.8W		TMA GALICIA, IAF LEVX	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
GILDI	ICAO	300820.2N 0133320.2W		TMA CANARIAS	
GILMA	ICAO	363240.8N 0063341.4W		IAF LERT	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a MORÓN TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to MORÓN TWR
GINAS	ICAO	293021.7N 0130800.3W		TMA CANARIAS	
GIROM	ICAO	424629.5N 0005950.3E	(X)	UN608, UN863	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
GISLU	ICAO	390138.8N 0014447.0E		TMA PALMA, IAF LEIB	NO_ADQ.
GOBEG	ICAO	290000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
GODIV	ICAO	414317.2N 0061925.2W	(I)	H406, UZ406	Sólo salidas LEVX // Only departures LEVX
GODOX	ICAO	392221.4N 0012438.7E	(IA)	TMA PALMA, UM871, UN856	(A): LEPA
GODPI	ICAO	414331.0N 0003544.0W		TMA ZARAGOZA, IAF LEZG	
GOLFO	ICAO	362203.9N 0020316.9W	(I)	R24, T100, UM744, UT100	
GOLFY	ICAO	284712.9N 0134149.3W		TMA CANARIAS	
GOMER	ICAO	280000.0N 0172000.0W	(I)	UN866, UN981, UY422	
GOMSO	ICAO	425942.4N 0013000.0W		CTA PAMPLONA, R299, UM299	
GOMSU	ICAO	284737.0N 0135758.0W		TMA CANARIAS	
GONZA	ICAO	361217.1N 0025237.0W	(IA)	B95, T100, UL195, UN860, UT100	(A): LEMG
GOSOS	ICAO	360512.8N 0044331.5W	(I)	T100, UT100	
GOSVI	ICAO	423700.2N 0012210.1W	(I)	G23, UM601, UT429	
GOTOR	ICAO	400638.8N 0034328.2W	(I)	A975, UN857, UN975	
GOTOX	ICAO	425146.6N 0055242.7W		R107, UM30	
GOXIP	ICAO	390000.0N 0042752.2W	(I)		
GOXOL	ICAO	402448.3N 0043855.0W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
GRAUS	ICAO	415844.5N 0002235.2E	(IAD)	TMA BARCELONA/TMA ZARAGOZA, A34, G23, UM601, UN860	(AD): LEBL, LEZG (D): LEDA
GUNET	ICAO	193542.0N 0194406.0W	(EX)	UN857	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / DAKAR TERRESTRE
GUPEL	ICAO	212000.0N 0150000.0W	(EX)	UY601	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR/UIR DAKAR TERRESTRE
GURKA	ICAO	302602.4N 0155100.9W	(I)	TMA CANARIAS, B18, UN729, UN866	
HAMRA	ICAO	365216.0N 0000125.0W	(EX)	A34, UN608, UP34	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Salida // Exit RVSM
HIDRA	ICAO	443000.0N 0130000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR SANTA MARIA OCEANIC, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
IB500	5ANNC	385430.6N 0013232.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB501	5ANNC	390015.4N 0013909.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB502	5ANNC	390546.4N 0013954.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB503	5ANNC	391139.3N 0012710.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB510	5ANNC	384436.9N 0013821.6E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB511	5ANNC	383622.9N 0013606.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB512	5ANNC	383429.9N 0012046.9E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB520	5ANNC	385350.4N 0013939.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB600	5ANNC	384932.1N 0011508.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB601	5ANNC	385544.9N 0010922.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB605	5ANNC	385008.7N 0010846.6E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB610	5ANNC	384817.9N 0011612.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB611	5ANNC	383508.2N 0011914.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB700	5ANNC	385957.5N 0011045.4E		TMA PALMA	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
IB710	5ANNC	390834.4N 0013411.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB711	5ANNC	390410.4N 0013716.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB712	5ANNC	390602.4N 0014149.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB713	5ANNC	390754.2N 0014622.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB720	5ANNC	385054.3N 0014618.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB725	5ANNC	384226.2N 0011207.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB726	5ANNC	385518.5N 0014314.6E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB727	5ANNC	385710.2N 0014747.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB728	5ANNC	385901.7N 0015220.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB730	5ANNC	390328.0N 0014921.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB800	5ANNC	384807.9N 0012551.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB810	5ANNC	394503.8N 0022536.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB900	5ANNC	385005.5N 0004942.9E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB910	5ANNC	385737.1N 0004937.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB911	5ANNC	384928.1N 0010146.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB912	5ANNC	384734.5N 0005715.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB913	5ANNC	384444.0N 0005353.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB920	5ANNC	385018.9N 0013542.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB925	5ANNC	384037.2N 0010746.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB926	5ANNC	383843.9N 0010316.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB927	5ANNC	383807.1N 0005824.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB930	5ANNC	384125.6N 0005609.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
IBEBA	ICAO	385747.1N 0005636.1E	(ID)	R59, UM603, UZ224	(D): LEVC NO_ADO.
IBIVU	ICAO	390931.1N 0023100.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IBOPE	ICAO	404820.1N 0033435.1W		TMA MADRID	
IBRAP	ICAO	422141.7N 0020330.7E	(E)	UN13	(E): ODD FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
IDEVU	ICAO	393437.0N 0032400.6W	(I)	J867, UN867	
IDKER	ICAO	433835.3N 0033946.8W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
IDOTU	ICAO	432002.7N 0084026.6W		TMA GALICIA, IAF LECO	
INDEL	ICAO	422721.2N 0024218.1W		CTA LOGROÑO	
INDIA	ICAO	412041.0N 0005453.0W		IAF LEZG	
INKAL	ICAO	363643.5N 0035200.0W	(ID)	TMA SEVILLA, B95, UL195	(D): LEMG
INPAN	ICAO	393358.1N 0034446.2W	(IA)	R10, UN10	(A): LEGT
INPUS	ICAO	400701.8N 0024217.6E		TMA PALMA	
INSAD	ICAO	280000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
INSID	ICAO	421632.3N 0070539.3W	(A)	H733, UN733, UT326	(A): LPPR
INSUB	ICAO	383313.5N 0014511.3E	(IA)	TMA PALMA, G30, UN856	(A): LEIB NO_ADQ.
INTAX	ICAO	393523.6N 0025601.5W	(I)	G5, UL27	
IPERA	ICAO	202154.0N 0204200.0W	(EX)	UN873	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / SAL OCEANIC
ISLET	ICAO	280834.0N 0151742.5W		TMA CANARIAS	
ISOKA	ICAO	220452.9N 0193524.1W	(I)	UN873	
ISORU	ICAO	283737.2N 0151410.1W		TMA CANARIAS	
ISTER	ICAO	400352.6N 0044000.0E	(EX)	TMA PALMA, UN851	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
IXIKU	ICAO	270000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
IXIRI	ICAO	352951.5N 0024923.6W			
IXUPA	ICAO	393332.1N 0003715.1E	(IA)	A33, UN733	(A): LEVC
JOCOL	ICAO	423535.8N 0051827.0W		CTA LEÓN, IAF LELN	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
JR001	5ANNC	363455.4N 0060821.2W		TMA SEVILLA	
JR002	5ANNC	364912.4N 0061403.4W		TMA SEVILLA	
JR003	5ANNC	372113.5N 0061032.9W		TMA SEVILLA	
JR05S	5ANNC	363948.8N 0060558.6W		TMA SEVILLA	
JR10S	5ANNC	363455.1N 0060821.3W		TMA SEVILLA	
JR400	5ANNC	362953.9N 0060145.6W		TMA SEVILLA	
JR405	5ANNC	363111.3N 0061009.9W		TMA SEVILLA	
JR410	5ANNC	364734.1N 0060211.8W		TMA SEVILLA	
JR415	5ANNC	364851.0N 0054749.9W		TMA SEVILLA	
JR420	5ANNC	364436.7N 0054909.4W		TMA SEVILLA	
KABRE	ICAO	390836.6N 0025723.8E	(D)	TMA PALMA	(D): LEIB
KALDO	ICAO	432624.7N 0031325.2W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
KALMA	ICAO	402441.2N 0041757.8W	(I)	A43, UL155, UM191	
KAMPO	ICAO	394400.0N 0040319.4W	(I)	TMA MADRID, UN857	
KANIG	ICAO	422849.1N 0025859.4E	(E)	TMA BARCELONA, A27, UN855	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
KARDO	ICAO	414905.8N 0013639.5E		TMA BARCELONA	
KARES	ICAO	411951.7N 0010907.8E	(I)	TMA BARCELONA, UN863, UN870	
KARMA	ICAO	430742.4N 0022636.7W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
KASAS	ICAO	295911.1N 0154607.4W	(I)	TMA CANARIAS, B18, J602, UN602, UN729	
KEKAG	ICAO	413006.7N 0003903.3W		TMA ZARAGOZA, IAF LEZG	
KEMAO	ICAO	363954.2N 0063318.1W		IAF/FAP LERT	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a MORÓN TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to MORÓN TWR
KEMEV	ICAO	283943.6N 0135826.6W		TMA CANARIAS, IAF GCFV	
KEMUL	ICAO	250130.2N 0135232.8W	(I)	UN728, UY601	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
KENAS	ICAO	403000.0N 0030826.6E	(I)	TMA PALMA, A27, UN855	
KERIP	ICAO	405615.2N 0005038.8E		TMA BARCELONA, IAF LERS	
KETID	ICAO	300000.0N 0200000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
KEXME	ICAO	401807.8N 0032327.8W		TMA MADRID	
KILVA	ICAO	390000.0N 0025454.4W	(I)		
KOLAX	ICAO	433156.6N 0041158.4W		TMA SANTANDER	
KONBA	ICAO	311803.0N 0151806.0W	(EX)	TMA CANARIAS, UN602, UN866	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
KONDA	ICAO	274441.7N 0154824.7W		TMA CANARIAS	
KONKE	ICAO	410200.0N 0014636.7W	(I)	UZ245	
KOPAS	ICAO	440000.0N 0130000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR SANTA MARIA OCEANIC, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
KOPOM	ICAO	390000.0N 0045351.9W	(I)		
KOPUD	ICAO	280823.0N 0143028.0W		TMA CANARIAS	
KORAL	ICAO	294353.1N 0123442.0W	(X)	TMA CANARIAS, G5, UN871	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
KORAV	ICAO	433911.2N 0075156.1W	(AD)	TMA GALICIA, R1, UN728	(AD): LECO, LEST, LEVX
KORIS	ICAO	355000.0N 0061421.0W	(E)	G5, UL27	(E): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
KORNO	ICAO	355000.0N 0072500.0W	(X)	A857, UN857	(X): ODD FL BDRY FIR MADRID / CASABLANCA
KORUL	ICAO	445006.8N 0065511.0W	(EX)	R1, UN728	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
KOSEL	ICAO	374516.9N 0024737.3W	(I)	TMA SEVILLA, UM445, UT312	
KOSIB	ICAO	283512.0N 0141248.0W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
KOSIT	ICAO	415606.7N 0020337.5E		TMA BARCELONA	
KOVAM	ICAO	392330.5N 0004727.6W		TMA VALENCIA	
KOXES	ICAO	384423.3N 0011648.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
KUBAS	ICAO	363052.4N 0055325.7W		TMA SEVILLA, IAF LEJR	
KUCOS	ICAO	292615.0N 0132819.0W			
KUDEX	ICAO	424403.6N 0021135.0W		CTA PAMPLONA, R299, UM299	
KUGAX	ICAO	410545.3N 0012836.4E		TMA BARCELONA	
KUKAL	ICAO	375207.3N 0042850.9W	(I)	R47, UN747, UT245	
KUNAX	ICAO	404953.1N 0025623.6W		TMA MADRID	
KUNEN	ICAO	364954.3N 0025026.7W	(IAD)	TMA ALMERÍA, A44, UL112	(AD): LEAM
KUREG	ICAO	405357.5N 0024307.8E	(I)	TMA BARCELONA, UP84	
KURET	ICAO	362909.3N 0044318.6W		TMA SEVILLA	
KURUK	ICAO	431402.8N 0035600.3W		TMA SANTANDER	
KUTEL	ICAO	432851.2N 0032127.2W		TMA SANTANDER	
KUTIX	ICAO	434920.3N 0055806.9W		TMA ASTURIAS, IAF LEAS	
KUVAN	ICAO	430639.6N 0061901.2W	(D)	TMA ASTURIAS, G41, UN872	(D): LEAS
KUXOV	ICAO	260000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
LA07S	5ANNC	283006.1N 0174511.5W		TMA CANARIAS	
LA11S	5ANNC	282542.9N 0174506.3W		TMA CANARIAS	
LA400	5ANNC	282550.4N 0173612.6W		TMA CANARIAS	
LA430	5ANNC	284017.3N 0174522.0W		TMA CANARIAS	
LA440	5ANNC	283646.2N 0173249.0W		TMA CANARIAS	
LA500	5ANNC	285023.0N 0173708.0W		TMA CANARIAS	
LA505	5ANNC	284556.0N 0173944.0W		TMA CANARIAS	
LA510	5ANNC	283940.5N 0174320.7W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
LA520	5ANNC	283527.3N 0173151.7W		TMA CANARIAS	
LABRO	ICAO	371629.0N 0010726.0E	(EX)	A6, A31, UL129, UL150	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL
LALTO	ICAO	274153.2N 0150014.3W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	
LAMAR	ICAO	372641.7N 0060431.2W		TMA SEVILLA	
LAMPA	ICAO	384806.5N 0015526.6E		TMA PALMA	
LANCE	ICAO	375559.0N 0040801.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
LANTE	ICAO	372352.0N 0051149.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
LAPIT	ICAO	405343.4N 0042741.1E	(I)	B16, UM24, UN725, UN853	
LAPTU	ICAO	250000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
LARPA	ICAO	403735.8N 0022055.1E	(I)	TMA BARCELONA, B31, UN859	
LARVO	ICAO	424601.8N 0060952.2W		G255, UN725	
LARYS	ICAO	285218.6N 0145003.4W		TMA CANARIAS	
LASIB	ICAO	380215.4N 0071322.1W	(EX)	UM744	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
LASIT	ICAO	434550.4N 0054632.1W		TMA ASTURIAS, IAF LEAS	
LASKU	ICAO	433014.9N 0045224.4W	(IAD)	R42, UM190	(D): LEAS (AD): LEXJ
LASPO	ICAO	391657.2N 0003239.8W	(I)	UM445, UM871, UT257, UZ224	
LATEK	ICAO	425230.0N 0003925.0W	(EX)	UN995	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
LATRO	ICAO	414617.9N 0013705.9E	(IA)	H110, UL110, UN861, UZ26	(A): LESU, LEGE
LEKTO	ICAO	430357.5N 0022451.0W		TMA BILBAO	
LESBA	ICAO	411517.7N 0023945.5E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
LIGUM	ICAO	355000.0N 0020000.0W	(EX)	UL195	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR BARCELONA / FIR ARGEL
LIMAL	ICAO	250000.0N 0173732.1W	(I)	TMA CANARIAS, A873, H770, UN873, UT770	
LIMTU	ICAO	380000.1N 0001304.5W	(ID)	A34, UP34	(D): LEAL
LINDE	ICAO	283943.8N 0132127.7W		TMA CANARIAS	
LINTO	ICAO	355000.0N 0055716.0W	(X)	R10, UN10	(X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
LIRBU	ICAO	281349.4N 0135215.9W		TMA CANARIAS	
LISAS	ICAO	401208.0N 0022946.6E	(I)	TMA PALMA, B31, UN859	
LOBAR	ICAO	414452.8N 0001906.4E	(IAD)	TMA BARCELONA/TMA ZARAGOZA, UN725, UN860	(A): LEZG (AD): LEBL
LOBSO	ICAO	284510.5N 0134015.0W		TMA CANARIAS	
LOBUF	ICAO	284608.7N 0132238.3W		TMA CANARIAS	
LOGRO	ICAO	390000.0N 0035357.9W	(I)	A871, UN871	
LOLOS	ICAO	215100.0N 0164000.0W	(I)	A600, UL660	
LOMAS	ICAO	274313.6N 0154127.8W	(I)	TMA CANARIAS, A873, G851, UN728, UN873, UY39	
LOMDA	ICAO	425110.1N 0071745.7W	(AD)	TMA GALICIA, G255, UN725	(AD): LEVX, LECO, LEST
LONGA	ICAO	402618.1N 0045237.6W		TMA MADRID	
LOPNA	ICAO	423819.1N 0025738.6W		CTA VITORIA, IAF LEVT	
LORES	ICAO	403000.0N 0024209.3E	(A)	TMA PALMA, UN13, UP84, UZ167	(A): LEPA
LORPO	ICAO	281257.0N 0143906.0W		TMA CANARIAS	
LORTU	ICAO	432353.9N 0034232.7W		TMA SANTANDER	
LOTEE	ICAO	443931.5N 0055011.9W	(EX)	A5, R107, UM30, UP600	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
LOTOS	ICAO	403258.9N 0010010.7E	(IAD)	TMA BARCELONA, B28, H412, UM985, UT412	(D): LEBL, LERS (A): LECH
LUCAR	ICAO	364540.0N 0062321.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
LUCY	ICAO	412833.0N 0001953.0W		IAF LEZG	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
LUKEP	ICAO	431457.5N 0024610.8W		TMA BILBAO	
LUKEV	ICAO	414558.3N 0021607.0E	(I)	UN13	
LUKIL	ICAO	380000.9N 0000616.1W	(ID)	A31, UL150	(D): LELC
LULAK	ICAO	393124.1N 0024918.1E	(I)	A6, R59, UL129, UM603	
LULER	ICAO	405450.3N 0032242.0W			
LUMAS	ICAO	414359.6N 0044000.0E	(X)	B16, G25, UM985, UN853	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
LUNIK	ICAO	402622.8N 0032332.9E	(IA)	TMA PALMA, A6, A25, Q255, UL129	(A): LEPA
LUNOB	ICAO	291048.0N 0134512.0W		TMA CANARIAS, IAF GCRR	
LUPES	ICAO	401359.6N 0043640.0W	(D)	B60, UL185	(D): LEGT
LUSEM	ICAO	432229.0N 0014650.0W	(X)	UL176	(X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
LUVIV	ICAO	362449.6N 0032251.7W	(I)	B95, UL58, UL195	
LUXUR	ICAO	381247.7N 0032519.0E	(EX)	UM134	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FIR ARGEL
MABEL	ICAO	361225.0N 0044019.7W		TMA SEVILLA	
MABUX	ICAO	393257.1N 0010859.1W	(IA)	TMA VALENCIA, UM871, UT257	(A): LEAL, LEVC
MADAS	ICAO	281315.5N 0152244.1W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	
MAGAL	ICAO	380423.9N 0001350.6W	(ID)	TMA VALENCIA, A31, A34, UL150, UP34, IAF LEAL	(D): LEMI
MALIS	ICAO	415120.1N 0073617.2W		G414, UT5	BDRY FIR MADRID / LISBOA
MALOB	ICAO	425041.8N 0015619.2W	(I)	TMA BILBAO/CTA PAMPLONA, G23, H430, UM601	
MAMEB	ICAO	394546.1N 0035931.0E		TMA PALMA	
MAMES	ICAO	421233.0N 0040001.0E	(E)	G7, UM984	(E): ODD FL BDRY FIR BARCELONA / MARSEILLE
MAMIS	ICAO	375716.7N 0025342.1W	(IA)	TMA SEVILLA, B28, UM985, UT245	(A): LEZL

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MAMOM	ICAO	391303.0N 0040527.0E	(I)	B16, T100, UN853, UT100	
MAMUK	ICAO	415012.3N 0020419.5E	(ID)	TMA BARCELONA, B31, H110, UL110, UN31	(D): LEGE
MANAS	ICAO	371901.0N 0055548.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
MANCO	ICAO	405310.6N 0033436.6W			
MANDY	ICAO	395442.4N 0010225.8W	(IAD)	TMA VALENCIA, R29, UM176	(A): LEAL (AD): LEVC BDRY FIR BARCELONA/MADRID
MANZU	ICAO	300823.0N 0133216.0W			
MAPAX	ICAO	434101.5N 0030238.7W	(I)	TMA BILBAO, H867, UN867	
MAPED	ICAO	285507.6N 0140458.8W		TMA CANARIAS, IAF GCRR	
MAPOV	ICAO	285022.4N 0133038.1W		TMA CANARIAS	
MARIO	ICAO	421236.7N 0001438.8W	(IAD)	TMA ZARAGOZA, G23, UM601	(AD): LEZG BDRY FIR BARCELONA/MADRID
MAROT	ICAO	413620.4N 0035136.9E	(I)	G25, R852, UM985, UN852	
MARTA	ICAO	402116.6N 0011647.7E	(IA)	TMA BARCELONA, UN856	(A): LEBL, LERS
MASIP	ICAO	432332.4N 0063920.5W		TMA ASTURIAS, R42, UM190	
MATEX	ICAO	403323.7N 0001555.7E	(IAD)	TMA BARCELONA, UM182, UN608, UZ475	(A): LEBL, LERS (D): LECH
MATUD	ICAO	272845.1N 0155201.9W		TMA CANARIAS	
MAURI	ICAO	212000.0N 0165200.0W	(EX)	UL660	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / DAKAR TERRESTRE
MAVOS	ICAO	440315.7N 0055604.6W	(D)	TMA ASTURIAS, R107, UM30, UN480	(D): LEAS
MAXET	ICAO	363257.8N 0021533.9W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	
MD001	5ANNC	402330.0N 0021920.0W		TMA MADRID	
MD012	5ANNC	403947.1N 0034213.9W		TMA MADRID	
MD016	5ANNC	403600.5N 0033430.8W		TMA MADRID	
MD017	5ANNC	403744.6N 0033327.1W		TMA MADRID	
MD025	5ANNC	404416.5N 0033327.4W		TMA MADRID	
MD030	5ANNC	401702.7N 0032222.2W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MD031	5ANNC	401146.7N 0032528.0W		TMA MADRID	
MD033	5ANNC	401810.6N 0040946.1W		TMA MADRID	
MD035	5ANNC	402131.0N 0031952.5W		TMA MADRID	
MD039	5ANNC	403825.6N 0034043.6W		TMA MADRID	
MD040	5ANNC	404802.5N 0033327.5W		TMA MADRID	
MD041	5ANNC	403627.7N 0034758.2W		TMA MADRID	
MD042	5ANNC	404511.6N 0034949.8W		TMA MADRID	
MD043	5ANNC	403522.9N 0034604.9W		TMA MADRID	
MD044	5ANNC	404649.4N 0033931.0W		TMA MADRID	
MD045	5ANNC	401522.7N 0035008.2W		TMA MADRID	
MD047	5ANNC	403537.1N 0033217.6W		TMA MADRID	
MD048	5ANNC	404513.2N 0032133.3W		TMA MADRID	
MD049	5ANNC	404212.4N 0031619.9W		TMA MADRID	
MD050	5ANNC	402554.0N 0032937.4W		TMA MADRID	
MD051	5ANNC	402215.5N 0031945.0W		TMA MADRID	
MD052	5ANNC	402206.2N 0043804.2W		TMA MADRID	
MD06W	5ANNC	402251.4N 0032814.3W		TMA MADRID	
MD09E	5ANNC	402059.4N 0032439.3W		TMA MADRID	
MD12E	5ANNC	404355.9N 0033337.7W		TMA MADRID	
MD13E	5ANNC	401745.0N 0032123.2W		TMA MADRID	
MD15W	5ANNC	404620.3N 0033434.4W		TMA MADRID	
MD18E	5ANNC	404956.5N 0033339.8W		TMA MADRID	
MD22W	5ANNC	405332.6N 0033437.0W		TMA MADRID	
MD400	5ANNC	410025.6N 0051656.3W			
MD405	5ANNC	394737.1N 0042551.5W			
MD410	5ANNC	393327.7N 0035946.8W			
MD430	5ANNC	403130.6N 0041424.3W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MD435	5ANNC	405206.1N 0041310.1W		TMA MADRID	
MD440	5ANNC	395518.5N 0034732.0W		TMA MADRID	
MD445	5ANNC	395005.4N 0040719.4W		TMA MADRID	
MD450	5ANNC	394113.7N 0040610.9W		TMA MADRID	
MD455	5ANNC	401108.7N 0045327.7W		TMA MADRID	
MD460	5ANNC	393107.9N 0041926.3W		TMA MADRID	
MD465	5ANNC	392520.8N 0035307.4W		TMA MADRID	
MD470	5ANNC	401232.0N 0032450.9W		TMA MADRID	
MD475	5ANNC	401509.3N 0032256.3W		TMA MADRID	
MD480	5ANNC	401445.6N 0032213.3W		TMA MADRID	
MD484	5ANNC	403023.0N 0033552.4W		TMA MADRID	
MD486	5ANNC	403140.6N 0033942.7W		TMA MADRID	
MD488	5ANNC	402937.9N 0035144.1W		TMA MADRID	
MD500	5ANNC	395417.1N 0024642.6W			
MD505	5ANNC	402628.7N 0021830.4W			
MD510	5ANNC	393523.5N 0025603.2W			
MD530	5ANNC	402458.0N 0030035.8W		TMA MADRID	
MD535	5ANNC	404707.2N 0023841.3W		TMA MADRID	
MD540	5ANNC	404520.7N 0022337.3W		TMA MADRID	
MD545	5ANNC	404945.9N 0023508.9W		TMA MADRID	
MD550	5ANNC	401544.1N 0021656.4W		TMA MADRID	
MD570	5ANNC	401615.4N 0031357.6W		TMA MADRID	
MD575	5ANNC	401659.5N 0031933.0W		TMA MADRID	
MD580	5ANNC	401603.0N 0031257.8W		TMA MADRID	
MD585	5ANNC	401636.5N 0031745.7W		TMA MADRID	
MD586	5ANNC	403250.5N 0033640.3W		TMA MADRID	
MD588	5ANNC	403603.2N 0034557.0W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MD589	5ANNC	403037.9N 0035906.2W		TMA MADRID	
MD600	5ANNC	405554.1N 0034246.8W			
MD601	5ANNC	405402.0N 0032854.5W		TMA MADRID	
MD605	5ANNC	405359.4N 0033923.6W			
MD606	5ANNC	405158.1N 0033151.0W		TMA MADRID	
MD610	5ANNC	405152.7N 0033635.0W			
MD660	5ANNC	405424.5N 0032640.8W		TMA MADRID	
MD665	5ANNC	405358.5N 0033039.7W		TMA MADRID	
MD666	5ANNC	401537.7N 0033328.4W		TMA MADRID	
MD701	5ANNC	405519.5N 0034249.4W		TMA MADRID	
MD705	5ANNC	405154.2N 0033141.7W			
MD706	5ANNC	405310.7N 0033941.4W		TMA MADRID	
MD710	5ANNC	410508.3N 0033532.7W			
MD711	5ANNC	405109.8N 0033645.5W		TMA MADRID	
MD760	5ANNC	405847.1N 0034108.2W		TMA MADRID	
MD765	5ANNC	405644.8N 0033608.1W		TMA MADRID	
MD766	5ANNC	402728.9N 0033427.9W		TMA MADRID	
MD767	5ANNC	402046.3N 0033901.0W		TMA MADRID	
MD768	5ANNC	401744.2N 0034117.9W		TMA MADRID	
MD769	5ANNC	401427.0N 0034346.0W		TMA MADRID	
MD770	5ANNC	405336.5N 0033459.6W		TMA MADRID	
MEBUT	ICAO	384503.5N 0021341.2E	(I)	TMA PALMA, A6, UL129	
MECKI	ICAO	413943.1N 0004043.1E	(I)	UN608, UN725	
MEDOT	ICAO	404917.1N 0033435.4W			
MEGAT	ICAO	432955.9N 0073547.3W	(AD)	TMA GALICIA, A5, UP600	(AD): LECO, LEST, LEVX
MELON	ICAO	394600.2N 0051907.4W	(I)	A975, UM30, UN975, UZ180	
MERAN	ICAO	275123.4N 0161108.4W	(I)	TMA CANARIAS, UY39, UZ526	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MEROS	ICAO	403000.0N 0042159.7E	(ID)	TMA PALMA, B16, UN853, UZ82	(D): LEPA, LEMH
MG401	5ANNC	364849.9N 0044139.1W		TMA SEVILLA, FAP LEMG	
MG402	5ANNC	365352.2N 0044845.4W		TMA SEVILLA, IF LEMG	
MG403	5ANNC	365623.5N 0045047.4W		TMA SEVILLA	
MG411	5ANNC	363635.7N 0042429.8W		TMA SEVILLA, FAP LEMG	
MG412	5ANNC	363316.4N 0041951.9W		TMA SEVILLA, IF LEMG	
MG413	5ANNC	363008.5N 0041530.6W		TMA SEVILLA	
MILIS1	5ANNC	384500.0N 0031215.0W		CTA ALBACETE	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
MILIS2	5ANNC	384500.0N 0050500.0W		CTA ALBACETE	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
MIMDI	ICAO	363600.0N 0011300.0W	(I)	T100, UT100	
MINGU	ICAO	394934.2N 0012850.9W	(I)	UM871	
MINTA	ICAO	370743.7N 0072300.0W	(EX)	R47, UN747	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
MIRPO	ICAO	423752.0N 0020919.4W	(ID)	CTA LOGROÑO, H430, UN976	(D): LESO
MISTE	ICAO	432119.3N 0080506.7W		TMA GALICIA, IAF LECO	
MITOS	ICAO	382658.0N 0000049.4W	(ID)	B46, UN608, UN851	(D): LELC
MIYEC	ICAO	234200.0N 0125900.0W	(EX)	UN728	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR CANARIAS / DAKAR TERRESTRE
MOGIL	ICAO	380755.0N 0031207.0E	(EX)	B31, UN859	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
MOLAR	ICAO	383300.6N 0013555.9E		TMA PALMA	
MOLIN	ICAO	390000.0N 0044108.7W	(I)	UN857	
MOLUV	ICAO	364110.3N 0023631.9W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MONTE	ICAO	370330.0N 0052920.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a MORÓN TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to MORON TWR
MONTO	ICAO	391318.4N 0042948.6W	(I)	B42, UN857, UN864	
MOPAS	ICAO	422607.3N 0010203.7E	(ID)	TMA BARCELONA, UN863	(D): LEBL
MOPIR	ICAO	392444.8N 0005016.2W	(I)	W850, UL45, UM871, UT257	
MORAL	ICAO	390000.0N 0033231.8W	(IA)	TMA MADRID, J865, UN865	(A): LEMD, LETO
MOROD	ICAO	282716.6N 0171239.5W		TMA CANARIAS	
MORSS	ICAO	395724.1N 0044000.0E	(EX)	TMA PALMA, A33, UM603	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR BARCELONA / MARSEILLE
MOSCO	ICAO	431213.0N 0035028.9W		TMA SANTANDER	
MOSEN	ICAO	414711.6N 0063339.1W		H406, UZ406	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
MOSUK	ICAO	370656.9N 0033730.0W		TMA SEVILLA	
MOTID	ICAO	290515.2N 0135212.8W		TMA CANARIAS	
MOTIL	ICAO	393219.6N 0014442.7W	(I)	CTA ALBACETE, H150, UL150	
MOVAS	ICAO	274333.7N 0164805.0W		ARR/DEP GCGM	
MUDOS	ICAO	433000.0N 0130000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR SANTA MARIA OCEANIC, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
MULAT	ICAO	392359.7N 0001047.7W		TMA VALENCIA, IAF LEVC	
MUREN	ICAO	410327.0N 0044000.0E	(E)	G23, UM601	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
MUROS	ICAO	394307.8N 0030447.6E		TMA PALMA, IAF/IF LEPA/LESJ	
NAKOP	ICAO	393721.1N 0031421.4E		TMA PALMA	
NALES	ICAO	365022.0N 0051730.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
NANDO	ICAO	395919.9N 0021028.4W	(IAD)	TMA MADRID, H150, UL150, UM871, UT257	(AD): LETO, LEMD
NAPES	ICAO	371146.0N 0070149.0W	(I)	R47, Y135, Y136, UN747	
NARBO	ICAO	420823.3N 0081341.8W	(D)	TMA GALICIA, R72, UN726	(D): LECO BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
NARGO	ICAO	384417.9N 0005955.2W	(IAD)	TMA VALENCIA, G850, UL150, UN860	(AD): LEVC (D): LEMI, LELC
NASGO	ICAO	420529.8N 0024958.4E		IF LEGE	
NASOL	ICAO	285025.7N 0172537.9W		TMA CANARIAS, IAF GCLA	
NASOS	ICAO	392356.9N 0030140.0W	(I)	TMA MADRID, A869, G5, UL27, UN869	
NATPA	ICAO	395508.2N 0043510.7W	(ID)	A975, UN975	(D): LEGT
NATPI	ICAO	424326.0N 0011408.9E	(X)		(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
NAVAR	ICAO	402236.3N 0003118.3E	(ID)	TMA VALENCIA, H412, UT412	(D): LECH
NAVIM	ICAO	290839.6N 0131946.4W		TMA CANARIAS, IAF GCRR	
NAVUT	ICAO	364216.0N 0054137.0W		TMA SEVILLA	
NEDUS	ICAO	423911.7N 0045058.7W	(I)	G255, UN725	
NEGRE	ICAO	391218.4N 0014318.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
NEKUG	ICAO	395607.3N 0025105.8E		TMA PALMA	
NELAS	ICAO	400538.8N 0033115.0E	(I)	UN850, UN852	
NELSO	ICAO	314058.5N 0172725.2W	(E)	UN741	(E): ODD AND EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR LISBOA
NELUX	ICAO	385426.1N 0015542.7E		TMA PALMA	NO_ADO.
NEMUM	ICAO	420033.4N 0032335.5E		TMA BARCELONA	
NENDA	ICAO	414103.6N 0024504.8E	(I)	UN975, UP84	
NENEM	ICAO	440305.0N 0030901.0W	(EX)	B42, H867, Q42, UN867, UP75, UP152	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
NENOS	ICAO	385142.4N 0011959.0W	(I)		

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
NEPAL	ICAO	404133.9N 0015529.4E	(I)	TMA BARCELONA, L2, W2	
NEPUR	ICAO	365545.6N 0045016.8W			
NERKU	ICAO	372629.4N 0012739.6W		CTA MURCIA/San Javier, IAF LEMI	
NERVO	ICAO	292018.9N 0153907.2W		TMA CANARIAS	
NESDA	ICAO	364917.3N 0034430.2W	(IAD)	TMA SEVILLA, A44, UL112	(AD): LEMG
NETOS	ICAO	411826.9N 0061639.8W			Punto que define la delegación de espacio aéreo a Lisboa ACC // Point to define the airspace delegation to Lisboa ACC
NETUK	ICAO	431530.3N 0013655.9W	(E)	UN857	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
NEVIC	ICAO	391953.6N 0032555.6E		TMA PALMA	
NEXAS	ICAO	405215.6N 0004733.5W	(I)	A975, J596, UN975, UZ596	
NXEP	ICAO	431156.0N 0092959.3W	(AD)	TMA GALICIA	(AD): LEST, LECO, LEVX
NEXUX	ICAO	300000.0N 0210000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
NIBEN	ICAO	400322.5N 0001542.3W		TMA VALENCIA, IAF LECH	
NIDOM	ICAO	282126.3N 0133943.2W		TMA CANARIAS	
NIDON	ICAO	370500.5N 0020535.6W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	
NIKAL	ICAO	373839.2N 0054452.6W		TMA SEVILLA, IAF LEZL	
NIKOV	ICAO	402910.0N 0022449.2W			
NILDU	ICAO	421537.0N 0034943.0E	(E)	UN975	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
NIMAS	ICAO	385505.5N 0062325.0W		CTR TALAVERA, IAF LEBZ	
NINES	ICAO	383948.9N 0020940.6E	(IAD)	A6, UL129, UM134, UZ224	(AD): LEPA
NINOS	ICAO	410746.6N 0064637.5W		UN976	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA, Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
NINOT	ICAO	391231.8N 0002900.0E	(ID)	TMA VALENCIA, G30, UM134	(D): LEIB
NIRAK	ICAO	371445.1N 0072542.6W		Y136	BDRY FIR MADRID / LISBOA
NIRPO	ICAO	291411.5N 0131343.4W		TMA CANARIAS	
NITBA	ICAO	410418.0N 0015908.4E		TMA BARCELONA	
NITRU	ICAO	394941.7N 0021927.5E		TMA PALMA	
NOBLI	ICAO	283856.0N 0134327.6W		TMA CANARIAS	
NOCUT	ICAO	195548.2N 0180000.0W	(EX)		(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR/UIR DAKAR TERRESTRE, NOUACHOT UTA
NOLMU	ICAO	423803.4N 0082002.1W		TMA GALICIA, IAF LEST	
NOLSA	ICAO	422539.4N 0015426.7W	(IAD)	CTA PAMPLONA, R10, UN10, UN857	(D): LESO (A): LEZG
NOMTO	ICAO	401013.5N 0034231.2E	(I)	TMA PALMA, UN850	
NONTU	ICAO	413001.1N 0041008.4W	(IA)	B42, UN864	(A): LEMD
NORAY	ICAO	433033.8N 0040658.4W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
NORED	ICAO	243818.1N 0222848.1W	(I)	UN741	
NOSKO	ICAO	403922.8N 0024900.2W		TMA MADRID	
NUBLO	ICAO	423957.5N 0045920.0W	(IAD)	G255, UN725, UN873	(A): LEXJ (AD): LEBG
NUDSA	ICAO	400252.6N 0030144.5E		TMA PALMA	
NUNKA	ICAO	370047.0N 0014831.4W	(I)		
NURVI	ICAO	431733.5N 0031901.1W		TMA SANTANDER	
NUSGO	ICAO	402420.2N 0020930.0W	(I)	A869, UN869	
NUSMA	ICAO	364957.5N 0023644.5W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	
OBACA	ICAO	363826.5N 0032618.2W	(I)	R24, UL58, UM744	
OBETO	ICAO	432834.5N 0042000.0W	(I)	TMA SANTANDER, R42, UM190	
OBIBO	ICAO	394017.4N 0024744.1W	(I)	A869, UN869	
OBOTI	ICAO	420707.2N 0082913.8W		TMA GALICIA, IAF LEVX	
OBUMU	ICAO	393852.4N 0025728.9E		TMA PALMA, IF PALMA	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ODEGI	ICAO	265340.5N 0161724.4W	(IAD)	TMA CANARIAS, A873, UN873, UZ27, UZ353	(AD): GCLP, GCTS
ODSEN	ICAO	390351.1N 0002900.0E	(I)	TMA VALENCIA, UZ224	
OGERO	ICAO	394806.0N 0062401.9W	(E)	UZ409	(E): EVEN FL
OGROH	ICAO	362900.2N 0045437.5W	(I)	TMA SEVILLA, B42, UN864	
OKABI	ICAO	423658.0N 0012901.0E		TMA BARCELONA	BDRY FIR BARCELONA / BORDEAUX
OKETA	ICAO	414325.1N 0025946.4E		TMA BARCELONA, IAF LEGE	
OKITI	ICAO	390658.9N 0012639.5E	(I)	TMA PALMA, R59, UM603, UN856, UZ237	
OLDIN	ICAO	411523.9N 0020959.9E		TMA BARCELONA	
OLIVO	ICAO	371503.5N 0055832.5W		TMA SEVILLA	
OLMIR	ICAO	383152.4N 0023104.5E	(I)	UM134, UN861	
OLOTI	ICAO	421230.1N 0022800.4E		TMA BARCELONA	
OLOXO	ICAO	422606.8N 0013045.9E	(X)	UN861	(X): EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
OLPAM	ICAO	390243.9N 0012709.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
OLPOS	ICAO	384337.0N 0012032.0W	(I)	UM445	
OLUTO	ICAO	393951.3N 0023644.7E	(I)	A33, UN733, UN850	
OMESI	ICAO	421635.4N 0054619.9W	(I)	R107, UM30	
OMIGO	ICAO	371312.9N 0045426.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
OMILU	ICAO	424414.0N 0034649.9W	(I)	UP75	
OMSAZ	ICAO	365002.2N 0044540.0W		TMA SEVILLA	
ONUBA	ICAO	371448.2N 0064536.0W	(IAD)	TMA SEVILLA, R47, UN747	(AD): LEJR, LEMO, LERT
OPERA	ICAO	393721.9N 0004644.1W		TMA VALENCIA, IAF LEVC	
ORBIS	ICAO	411556.6N 0041143.2W	(IA)	TMA MADRID, B42, UN864	(A): LETO
ORFEO	ICAO	394945.8N 0042938.1E		TMA PALMA	
ORIFE	ICAO	365931.0N 0052604.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ORTIS	ICAO	312425.0N 0163324.9W	(E)	TMA CANARIAS, G851, UN728	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / FIR LISBOA

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ORTOP	ICAO	360136.0N 0072300.0W	(EX)	T100, UN726, UT100	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
ORVEK	ICAO	255830.0N 0184850.0W	(I)	UN866	
ORVUS	ICAO	391953.8N 0002552.7E	(ID)	TMA VALENCIA, UM871	(D): LEVC
OSCAR	ICAO	403349.0N 0030403.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
OSGAL	ICAO	390129.1N 0025359.4E	(IAD)	TMA PALMA, B31, UN859	(AD): LEPA
OSGOT	ICAO	433730.0N 0013456.9W		IAF LESO	
OSLAP	ICAO	410802.5N 0004000.2E	(I)	UN975, UY90, UZ475	NO_ADO.
OSLEP	ICAO	370955.5N 0071130.6W	(IAD)	TMA SEVILLA, R47, UN747, UN858	(AD): LEZL
OSLEV	ICAO	300000.0N 0220000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
OSNUK	ICAO	384651.1N 0010906.1E		TMA PALMA, IF LEIB	NO_ADO.
OSPES	ICAO	402221.2N 0002049.0E		TMA VALENCIA, IAF LECH	
OSPOK	ICAO	405125.0N 0044000.0E	(X)	UN725	(X): EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
OSTIX	ICAO	413016.2N 0030600.4W	(I)	H867, UN867	
OSTUR	ICAO	404651.1N 0025338.3E		TMA BARCELONA, A25, Q255	
OSVAK	ICAO	412914.9N 0003040.0E	(I)	TMA BARCELONA, H110, UL110	
OSVAN	ICAO	380700.2N 0003348.3W	(I)	CTA MURCIA/San Javier, B112, UL112	
OXACA	ICAO	375700.0N 0060000.0W	(ID)	TMA SEVILLA, UM30, UN858, UZ180	(D): LEJR
OXERA	ICAO	431410.0N 0024511.0W		TMA BILBAO	
PA05W	5ANNC	393010.9N 0023703.6E		TMA PALMA, FAP LEPA	NO_ADO.
PA08E	5ANNC	393714.1N 0025359.6E		TMA PALMA, FAP/FAF LEPA	NO_ADO.
PA08N	5ANNC	393757.5N 0025330.9E		TMA PALMA, FAP/FAF LEPA	NO_ADO.
PA09W	5ANNC	392753.7N 0023214.8E		TMA PALMA, IF LEPA	NO_ADO.
PA12E	5ANNC	393923.8N 0025835.7E		TMA PALMA, IF LEPA	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PA12N	5ANNC	394005.8N 0025802.5E		TMA PALMA, IF LEPA	NO_ADO.
PA400	5ANNC	390135.1N 0021745.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA405	5ANNC	391930.0N 0024749.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA406	5ANNC	392429.0N 0023456.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA407	5ANNC	393031.5N 0022750.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA410	5ANNC	393355.4N 0024457.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA420	5ANNC	394301.9N 0025407.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA421	5ANNC	393556.5N 0030553.7E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA600	5ANNC	393412.9N 0030240.9E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA601	5ANNC	393156.9N 0024247.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA602	5ANNC	392427.2N 0023840.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA700	5ANNC	392004.2N 0021552.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
PAKKI	ICAO	431122.4N 0023027.7W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
PALIO	ICAO	401543.8N 0030253.9W	(I)	A975, UN871, UN975	
PALOS	ICAO	373428.6N 0003212.4W	(I)	CTA MURCIA/San Javier, B112, UL112	
PAPOS	ICAO	403716.0N 0012656.6E	(I)	TMA BARCELONA, R80, UN863, UY80	
PAQIS	ICAO	374559.3N 0052317.1W		TMA SEVILLA	
PARDO	ICAO	370514.0N 0061821.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PARKA	ICAO	390000.0N 0050859.6W	(I)	UM30, UN858, UZ165	
PARUI	ICAO	363710.4N 0061230.5W		IAF/FAF LERT	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a MORÓN TWR // Transfer traffic point between: Sevilla ACC to MORÓN TWR
PASAS	ICAO	450000.0N 0130000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / SHANWICK OCA / FIR SANTA MARIA OCEANIC, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PATON	ICAO	405218.0N 0033340.5W			
PECES	ICAO	382849.0N 0035659.0E	(E)	B16, UN853	(E): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Entrada // Entry RVSM
PEDRO	ICAO	385052.0N 0020929.0W		CTA ALBACETE, IAF LEAB	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PEKIS	ICAO	413856.1N 0010730.6E		TMA BARCELONA	
PEKOP	ICAO	355000.0N 0032627.3W		TMA SEVILLA, A301	BDRY FIR MADRID / CASABLANCA
PELAT	ICAO	410117.9N 0002633.1E	(I)	TMA BARCELONA, R80, UN608, UY80	
PENAS	ICAO	363636.0N 0053752.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PEPAS	ICAO	370935.0N 0033415.0W	(ID)	TMA SEVILLA, UL58, UM445	(D): LEJR, LEMG
PEPAT	ICAO	282542.0N 0141112.0W		TMA CANARIAS	
PEPES	ICAO	303704.0N 0141557.0W		TMA CANARIAS	
PEPOM	ICAO	295356.1N 0125853.5W		TMA CANARIAS	
PERAL	ICAO	411118.1N 0020219.2E		TMA BARCELONA	
PERDU	ICAO	424355.5N 0000904.3E	(E)	UN862	(E): ODD FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
PERER	ICAO	285815.1N 0132554.4W		TMA CANARIAS	
PERUK	ICAO	411157.5N 0014959.2E		IF LEBL	
PESAS	ICAO	370212.1N 0072300.0W	(E)	UN858	(E): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
PETAM	ICAO	394107.3N 0024509.5E		TMA PALMA	
PETEK	ICAO	424044.1N 0120000.0W	(EX)		(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
PEXOT	ICAO	405138.8N 0012707.0E	(I)	TMA BARCELONA, B28, UM985	
PIBIL	ICAO	300000.0N 0230000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
PIDUD	ICAO	374511.5N 0012833.9E	(I)	A6, T100, UL129, UT100	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PIMAD	ICAO	381000.0N 0023000.0E	(I)	T100, UT100	
PIMOS	ICAO	360901.3N 0045336.5W	(IAD)	TMA SEVILLA, B11, B28, B42, UM445, UM985, UN864, UN869	(AD): LEMG, LERT
PIMUR	ICAO	371729.2N 0063106.4W	(I)	R47, UM30, UN747	
PINAR	ICAO	405849.1N 0023557.0W	(ID)	TMA MADRID, R10, R870, UN10, UN870	(D): LEMD
PINEK	ICAO	415104.2N 0083551.6W	(EX)		(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
PIPOR	ICAO	430032.6N 0010629.2W	(E)	UL866	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
PIR01	5ANNC	441200.0N 0033500.0W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR MADRID/BREST // Transfer traffic point between: FIR MADRID/BREST
PIR02	5ANNC	424757.0N 0003414.0W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR MADRID/BORDEAUX // Transfer traffic point between: FIR MADRID/BORDEAUX
PIR03	5ANNC	422300.0N 0023000.0E			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR BARCELONA/BORDEAUX // Transfer traffic point between: FIR BARCELONA/BORDEAUX
PIR04	5ANNC	421000.0N 0041000.0E			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR BARCELONA/MARSEILLE // Transfer traffic point between: FIR BARCELONA/MARSEILLE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PIR05	5ANNC	414000.0N 0044000.0E			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR BARCELONA/MARSEILLE // Transfer traffic point between: FIR BARCELONA/MARSEILLE
PIREN	ICAO	365000.0N 0072300.0W			
PISAV	ICAO	363509.9N 0040632.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
PISIG	ICAO	355556.0N 0061422.0W	(I)	T100, UN871, UT100	
PISUS	ICAO	411137.2N 0012718.0W	(I)	A869, R870, UN869, UN870	
PITAB	ICAO	302110.3N 0162657.2W	(I)	G851, UN728, UN981	
PITAX	ICAO	450000.0N 0120000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / SHANWICK OCA, Entrada- Salida // Entry-Exit RVSM
PITUL	ICAO	424203.2N 0021136.4W		CTA VITORIA	
PITUX	ICAO	392207.2N 0023713.8E		TMA PALMA	
PIVON	ICAO	423014.2N 0083308.9W		TMA GALICIA, IAF LEVX	
PIVUS	ICAO	415526.1N 0035601.5E	(I)	H870, R852, UN852, UN870, UZ237	
PIXED	ICAO	240000.0N 0250000.0W			BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC / FIR SAL OCEANIC
PLANA	ICAO	395325.6N 0001935.2W	(ID)	A34, UN860	(D): LECH
POBAN	ICAO	405517.9N 0033341.4W			
POBIL	ICAO	414558.0N 0014923.7E		TMA BARCELONA	
POBOS	ICAO	384308.7N 0014608.2W	(I)	B28, UM985	
PODES	ICAO	355000.0N 0040252.5W	(X)	UM999	(X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
PODOG	ICAO	411843.2N 0042625.0W			
PODUX	ICAO	425403.7N 0015253.5W	(I)	CTA PAMPLONA, H430, J152, UP152	
POKAB	ICAO	292144.7N 0131119.0W		TMA CANARIAS	
POLCI	ICAO	370340.4N 0014422.1W	(I)	B112, UL112	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PONEN	ICAO	412114.0N 0003251.4W	(ID)	TMA ZARAGOZA, R870, UN870, UT600	(D): LEZG
POPUL	ICAO	435655.1N 0025024.5W	(X)	UL14	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
PORLI	ICAO	393144.0N 0072159.0W		UN870	BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA, Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC
PORTA	ICAO	391948.3N 0071809.3W		B60, UL185, UN873	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
POSBA	ICAO	401311.3N 0025418.8E		TMA PALMA	
POSSY	ICAO	420340.7N 0000925.8E	(IAD)	TMA BARCELONA, G23, W855, UM601, UN862	(AD): LERS
PP400	5ANNC	423843.8N 0014144.4W		CTA PAMPLONA	
PP401	5ANNC	423858.8N 0014547.5W		CTA PAMPLONA	
PP402	5ANNC	423926.0N 0015313.2W		CTA PAMPLONA	
PP403	5ANNC	424605.9N 0015503.1W		CTA PAMPLONA	
PP404	5ANNC	424918.6N 0015339.0W		CTA PAMPLONA	
PP405	5ANNC	423918.6N 0015359.3W		CTA PAMPLONA	
PRADA	ICAO	402756.0N 0015009.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PRADO	ICAO	400851.0N 0020037.2W	(IA)	TMA MADRID, A33, UN733	(A): LEMD, LETO
PUBLA	ICAO	371500.0N 0052120.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a MORÓN TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to MORÓN TWR
PUCLO	ICAO	254238.0N 0183546.0W	(II)	G5, UN871	
PUERTA SUR TANGO	OTHER	273648.0N 0151546.0W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PUERTA SUR VICTOR	OTHER	273642.0N 0151605.0W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PUMAL	ICAO	422200.5N 0020030.5E	(E)	TMA BARCELONA, B31, UN31, UN859	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
RAFOL	ICAO	375657.9N 0000100.8W	(IAD)	A31, UL150, UN608	(AD): LEAL
RAKOD	ICAO	394650.9N 0063742.7W		UL14, UN870, UZ409	Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC
RALUS	ICAO	415611.8N 0070658.9W		H406, UN872, UZ406	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
RAMON	ICAO	410033.3N 0001706.6W	(I)	UN975, UT520	
RASEP	ICAO	284139.0N 0142648.0W		TMA CANARIAS	
RATAS	ICAO	423428.0N 0040150.8W	(IAD)	CTA BURGOS/CTA LEÓN/CTA VITORIA, B42, G255, UN725, UN864	(AD): LELN, LEVT (D): LEXJ (A): LERJ
RATAT	ICAO	284055.7N 0134654.1W		TMA CANARIAS	
RAVAX	ICAO	405514.3N 0020517.1E		TMA BARCELONA	
REBUL	ICAO	414152.5N 0010648.5E	(IAD)	TMA BARCELONA, G23, H110, UL110, UM601, UN863	(AD): LESU
REMGI	ICAO	270524.7N 0151610.6W	(IAD)	G851, UN728, UN729	(AD): GCLP, GCTS
REPSO	ICAO	432810.7N 0062112.7W		TMA ASTURIAS	
RESTU	ICAO	375427.2N 0013327.3W	(IAD)	TMA VALENCIA, B46, G850, UN851, UN860	(AD): LEAL (D): LEMI, LELC BDRY FIR BARCELONA/MADRID
RESVA	ICAO	432517.7N 0032635.4W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
RETBA	ICAO	392637.2N 0005431.6W	(I)	R29, UM176, UM871, UT257	
RETEN	ICAO	430000.0N 0130000.0W	(EX)		(X): EVEN AND ODD FL (E): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR SANTA MARÍA OCEANIC / FIR LISBOA, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
RIBAS	ICAO	410207.4N 0013755.0E		TMA BARCELONA	
RIDAV	ICAO	403206.9N 0054829.8W	(IA)	TMA MADRID, B47, UL14, UM191	(A): LEMD, LETO
RILKO	ICAO	405844.1N 0034748.6W			
RILUK	ICAO	412609.3N 0012108.1E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RIMES	ICAO	403328.6N 0000350.2W	(I)	TMA VALENCIA, A34, UN860	
RIMTU	ICAO	431920.6N 0082200.8W	(I)		
RINDI	ICAO	370620.4N 0000348.6W	(I)	A34, T100, UP34, UT100	
RIPEL	ICAO	421659.0N 0104858.3W	(EX)		(X): ODD FL (E): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
RIPIX	ICAO	290012.8N 0133331.3W		TMA CANARIAS	
RIPOD	ICAO	300000.0N 0240000.0W	(EX)		(X): EVEN AND ODD FL (E): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
RIPUX	ICAO	391447.9N 0002623.2W	(I)	UP34, UT257	
RISPO	ICAO	371759.0N 0021724.1W	(I)	TMA ALMERÍA, G53, UM143	
RITUS	ICAO	414924.9N 0081157.8W	(X)		(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
RIVEM	ICAO	434439.6N 0083849.5W	(AD)	TMA GALICIA	(AD): LEST, LEVX, LECO
RIVRO	ICAO	403722.1N 0064321.9W		B47, G52, UM191, UN745	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA, En espacio aéreo superior, punto delegado a Lisboa ACC // In upper airspace, point delegated to Lisboa ACC
RIXAL	ICAO	364704.1N 0020104.2W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	
RIXOT	ICAO	402328.4N 0044000.0E		TMA PALMA, UT250	BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
RIXUR	ICAO	370631.9N 0033811.4W	(I)	B46, UM445, UN851	
ROBIP	ICAO	364158.4N 0023414.0W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	
ROCAZ	ICAO	290543.1N 0130338.7W			
ROCIO	ICAO	371753.3N 0062716.6W		TMA SEVILLA	
ROCME	ICAO	414512.5N 0001101.8E	(I)		
RODAP	ICAO	393756.7N 0070355.1W		UN870, UN873	Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RODRA	ICAO	410305.3N 0014349.4E	(I)	B28, UM985, UN861	
ROFIX	ICAO	401247.9N 0034729.9W			
ROLAS	ICAO	372456.3N 0025115.7W	(IAD)	CTA ALBACETE/TMA SEVILLA, B46, H372, UM192, UN851	(AD): LEMG, LEAM
ROLDO	ICAO	395233.0N 0053240.9W	(ID)	B60, J409, UL185, UZ409	(D): LEBZ
ROLES	ICAO	430557.2N 0032327.9W		TMA SANTANDER, H210, UQ210	
ROMIL	ICAO	432826.9N 0053932.5W		TMA ASTURIAS, IAF LEAS	
RONAL	ICAO	414542.0N 0015441.8E		TMA BARCELONA	
RONDA	ICAO	364140.0N 0050848.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
RONDU	ICAO	384924.2N 0013233.7E	(I)	G30, UN856, UZ224	
RONKO	ICAO	422945.5N 0010150.4W	(IAD)	G23, W852, UM601	(AD): LESO, LERJ (D): LEPP
RONNY	ICAO	422545.2N 0005041.2W	(I)	G23, UM601, UN871	
RONSI	ICAO	432903.9N 0043012.9W	(IA)	R42, UM190, UN873	(A): LEAS
ROSAL	ICAO	380117.4N 0070604.5W	(IAD)	A44, UM744	(AD): LEZL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
ROSTA	ICAO	281521.8N 0200000.0W	(I)	UN741, UY611	
ROSTO	ICAO	432236.9N 0030521.1W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
ROTEX	ICAO	372506.9N 0053607.7W		TMA SEVILLA, IAF LEZL	
ROTUM	ICAO	250000.0N 0154712.3W	(I)	TMA CANARIAS, B600, UM660, UZ353	
ROVAK	ICAO	424430.7N 0055123.1W	(IAD)	CTA LEÓN, G255, R107, UM30, UN725	(AD): LELN, LEAS
ROVAP	ICAO	413615.6N 0004857.5E		TMA BARCELONA, IAF LEDA	
ROXER	ICAO	431246.8N 0072127.2W	(IAD)	TMA GALICIA, R42, UM190	(AD): LECO, LEST, LEVX, LEAS
ROXES	ICAO	283051.2N 0134336.3W		TMA CANARIAS	
RR03E	5ANNC	290121.3N 0132824.3W		TMA CANARIAS	
RR05S	5ANNC	285140.8N 0133914.3W		TMA CANARIAS, FAP GCRR	
RR06S	5ANNC	285136.9N 0133916.5W		TMA CANARIAS, FAF LNAV GCRR	
RR07E	5ANNC	290236.7N 0132440.6W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RR401	5ANNC	284655.6N 0131638.7W		TMA CANARIAS	
RR402	5ANNC	283854.8N 0131703.9W		TMA CANARIAS	
RR406	5ANNC	284714.5N 0134209.1W		TMA CANARIAS	
RR407	5ANNC	285518.0N 0133708.5W		TMA CANARIAS, MAPt GCRR	
RR408	5ANNC	285624.7N 0133629.8W		TMA CANARIAS	
RR409	5ANNC	285740.4N 0132551.1W		TMA CANARIAS	
RR410	5ANNC	290356.0N 0131548.4W		TMA CANARIAS	
RR411	5ANNC	290956.9N 0131547.6W		TMA CANARIAS	
RR450	5ANNC	290522.9N 0132622.9W		TMA CANARIAS	
RR511	5ANNC	291243.3N 0124932.2W		TMA CANARIAS	
RR512	5ANNC	291703.4N 0130112.8W		TMA CANARIAS	
RR513	5ANNC	292548.5N 0130845.0W		TMA CANARIAS	
RR514	5ANNC	293120.1N 0132259.8W		TMA CANARIAS	
RR516	5ANNC	292420.2N 0132916.5W		TMA CANARIAS	
RR517	5ANNC	292219.5N 0132001.3W		TMA CANARIAS	
RR518	5ANNC	291651.1N 0131326.0W		TMA CANARIAS	
RR519	5ANNC	290903.4N 0131038.8W		TMA CANARIAS	
RR520	5ANNC	291108.4N 0132705.4W		TMA CANARIAS	
RR550	5ANNC	290538.7N 0132512.6W		TMA CANARIAS	
RR551	5ANNC	290014.5N 0133142.4W		TMA CANARIAS	
RR552	5ANNC	285909.9N 0133454.0W		TMA CANARIAS	
RR553	5ANNC	285629.1N 0133627.2W		TMA CANARIAS	
RR554	5ANNC	285731.0N 0131940.0W		TMA CANARIAS	
RR555	5ANNC	290402.1N 0131214.6W		TMA CANARIAS	
RS05W	5ANNC	410653.4N 0010319.8E		TMA BARCELONA, FAF LNAV/FAP LERS	
RS10W	5ANNC	410425.7N 0005642.4E		TMA BARCELONA, IF LERS	
RS11W	5ANNC	410452.5N 0005626.9E		TMA BARCELONA, IF LERS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RS400	5ANNC	411001.8N 0004438.1E		TMA BARCELONA	
RS405	5ANNC	410543.8N 0004452.3E		TMA BARCELONA	
RS410	5ANNC	405749.5N 0005326.3E		TMA BARCELONA	
RS411	5ANNC	405756.4N 0005657.2E		TMA BARCELONA	
RS415	5ANNC	405831.1N 0004907.3E		TMA BARCELONA	
RS416	5ANNC	405749.3N 0004945.4E		TMA BARCELONA	
RS420	5ANNC	410201.3N 0004645.6E		TMA BARCELONA	
RS425	5ANNC	410107.9N 0004752.5E		TMA BARCELONA	
RS430	5ANNC	411110.5N 0011803.9E		TMA BARCELONA	
RS435	5ANNC	410534.0N 0012054.3E		TMA BARCELONA	
RS440	5ANNC	405939.7N 0011157.5E		TMA BARCELONA	
RUBEO	ICAO	405714.9N 0004111.3W	(I)	UT520	BDRY UIR BARCELONA / MADRID
RUBOT	ICAO	405826.2N 0014221.4E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
RUDBI	ICAO	401529.4N 0030810.0W		TMA MADRID	
RUKER	ICAO	395657.7N 0043640.0W	(IA)	J409, UZ409	(A): LEMD, LEGT
RULOB	ICAO	284505.0N 0140100.0W		TMA CANARIAS	
RULOS	ICAO	411038.2N 0021653.3E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
RUNAX	ICAO	355000.0N 0063756.0W	(X)	UL82	(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / CASABLANCA
RUPIT	ICAO	392709.7N 0020137.1E		TMA PALMA	
RUSEM	ICAO	390000.0N 0045049.0W	(I)	H230, UZ230	
RUSIK	ICAO	285422.0N 0124859.0W	(E)	TMA CANARIAS	(E): ODD FL BDRY FIR CANARIAS / CASABLANCA
RUTIP	ICAO	422839.1N 0012613.7E	(X)	UT113	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
RUVEN	ICAO	373914.2N 0053052.0W		TMA SEVILLA, IAF LEZL	
RUXET	ICAO	384007.7N 0004030.0E	(IAD)	TMA PALMA, B46, UN851	(A): LEPA, LEIB (D): LEAL
SABAS	ICAO	391401.9N 0022456.2E		TMA PALMA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SADAF	ICAO	374813.0N 0021944.0E	(EX)	G30, UL45, UN856, UN861	(X): ODD FL (E): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
SADEM	ICAO	411237.0N 0031025.6E	(IA)	TMA BARCELONA, A27, G23, UM601, UN855	(A): LERS
SADUR	ICAO	412501.7N 0014026.1E	(I)	UN725, UN861	
SALAS	ICAO	410635.1N 0002834.9E	(I)	UN608, UN975	
SALON	ICAO	412940.2N 0031113.9E	(ID)	TMA BARCELONA, A27, UM985, UN727, UN855	(D): LEGE
SAMAR	ICAO	305359.0N 0142456.0W	(EX)	TMA CANARIAS, UN873	(X): EVEN FL (E): ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
SANBI	ICAO	432907.1N 0031911.6W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SANIS	ICAO	410633.2N 0020013.1E		IF LEBL	
SANJU	ICAO	370315.0N 0054500.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
SANSI	ICAO	372950.5N 0010412.2W		CTA MURCIA/San Javier, IAF LELC, IAF LEMI	
SANTA	ICAO	374006.7N 0061754.1W	(IAD)	TMA SEVILLA, A44, UM744	(AD): LEBZ (D): LEJR, LEMO
SANTI	ICAO	381727.0N 0031927.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
SANTU	ICAO	431922.1N 0030700.3W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SARAY	ICAO	294531.1N 0140926.7W	(D)	TMA CANARIAS	(D): GCLP, GCLA, GCXO, GCTS
SARES	ICAO	362637.0N 0051553.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
SARGO	ICAO	403000.0N 0035930.7E		TMA PALMA, A67, H70, Q700, UL16, UN727	
SARRA	ICAO	431026.6N 0023358.3W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SAURA	ICAO	401521.7N 0001100.1W	(IA)	TMA VALENCIA, A34, UM182, UN860, IAF LECH	(A): LEVC
SECQO	ICAO	404407.3N 0041537.1W		TMA MADRID	
SEGRE	ICAO	410122.2N 0022235.3W	(ID)	R870, UN870, UN871	(D): LETO, LEGT
SENIA	ICAO	405207.5N 0004419.6E	(ID)	TMA BARCELONA, UM182, UZ596	(D): LEBL

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SERNA	ICAO	405458.8N 0053756.4W			
SEROX	ICAO	412048.1N 0001307.3E	(IA)	TMA BARCELONA, A34, H110, R870, UL110, UN860, UN870	(A): LERS, LEDA
SERRA	ICAO	391557.6N 0005124.6W	(ID)	TMA VALENCIA, B28, R29, UM176, UM985	(D): LEMI, LELC
SILUC	ICAO	243028.0N 0161830.0W	(I)		
SINDO	ICAO	420810.2N 0011925.3E	(ID)	UT113	(D): LERS
SIRGU	ICAO	401537.8N 0023600.5W		TMA MADRID	
SIRPU	ICAO	280954.1N 0140623.9W		TMA CANARIAS, IAF GCFV	
SISDU	ICAO	385353.0N 0005844.8E		TMA PALMA	NO_ADQ.
SISMO	ICAO	403632.9N 0030844.7E	(IA)	A25, A27, Q255, UN855, UZ237	(A): LEPA
SO02E	5ANNC	432315.0N 0014523.3W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO06E	5ANNC	432616.7N 0014202.7W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO06W	5ANNC	431609.8N 0015311.0W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO10E	5ANNC	432928.9N 0013830.0W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO400	5ANNC	432314.3N 0020550.5W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO401	5ANNC	431509.6N 0020355.2W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO402	5ANNC	431502.1N 0015708.1W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO412	5ANNC	432440.3N 0014452.3W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO500	5ANNC	433304.0N 0014435.5W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO510	5ANNC	432419.3N 0020159.0W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO521	5ANNC	431834.3N 0015032.3W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO522	5ANNC	431457.4N 0015705.7W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO600	5ANNC	432759.1N 0015724.7W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO601	5ANNC	432035.7N 0020431.1W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO602	5ANNC	431435.3N 0015736.4W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SOBRO	ICAO	392401.2N 0005345.9W	(I)	R29, W850, UL45, UM176	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SOLNA	ICAO	274000.0N 0123543.0W	(EX)	A600, UL660	(X): EVEN FL (E): ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
SOMAN	ICAO	432019.2N 0031630.4W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SOMOB	ICAO	290047.0N 0134227.0W		TMA CANARIAS	
SONTA	ICAO	384622.9N 0010701.1E		TMA PALMA	
SOPET	ICAO	395001.8N 0000016.9W	(IAD)	TMA VALENCIA, B28, UM445, UM985, UN608	(A): LECH (D): LEAL
SORAD	ICAO	300000.0N 0250000.0W			BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
SORAS	ICAO	403308.1N 0044000.0E	(E)	UN850	(E): ODD FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
SORPO	ICAO	432108.2N 0033215.0W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
SORUX	ICAO	363644.7N 0022851.4W		TMA ALMERÍA	
SOSAV	ICAO	391624.6N 0012943.7W	(I)	CTA ALBACETE, W850, UL45, UL150	
SOSOV	ICAO	445858.8N 0075306.1W	(EX)		(X): EVEN FL (E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
SOTAD	ICAO	275830.7N 0135118.5W		TMA CANARIAS, IAF GCFV	
SOTAX	ICAO	393506.0N 0044000.0E	(EX)	T100, UM871, UN733, UT100	(X): EVEN FL (E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
SOTIL	ICAO	412131.8N 0021754.9E		IF LEBL	
SOTUK	ICAO	391137.2N 0044447.0W	(IA)	TMA MADRID, H230, UZ165, UZ230	(A): LEMD, LETO
SOVIS	ICAO	355736.2N 0054638.2W	(I)	T100, V19, UT100, UZ19	
SPIEL	ICAO	380959.4N 0050341.5W		TMA SEVILLA	
ST400	5ANNC	423009.4N 0073919.9W		TMA GALICIA	
ST401	5ANNC	423508.3N 0080450.2W		TMA GALICIA	
SU04S	5ANNC	421625.6N 0012156.8E		TMA BARCELONA, MAPT LESU	
SU06S	5ANNC	421431.1N 0012045.6E		TMA BARCELONA, SDF LESU	
SU09S	5ANNC	421147.5N 0011903.9E		TMA BARCELONA, FAF LESU	
SU17S	5ANNC	420507.6N 0011456.2E		TMA BARCELONA, IF LESU	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SU400	5ANNC	422053.8N 0012444.0E		TMA BARCELONA	
SU500	5ANNC	421742.6N 0012137.0E		TMA BARCELONA	
SU501	5ANNC	421334.4N 0012047.2E		TMA BARCELONA	
SU502	5ANNC	420612.5N 0011918.6E		TMA BARCELONA	
SUCUS	ICAO	405359.7N 0054455.2W			
SUKOS	ICAO	411703.7N 0021411.4E		TMA BARCELONA	
SULID	ICAO	411103.7N 0032629.0E	(I)	G23, UM601, UN727, UZ237	
SUMMO	ICAO	382137.2N 0001654.3W	(ID)	TMA VALENCIA, B46, UN851, UP34	(D): LEMI
SUNIR	ICAO	432315.2N 0030801.8W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SUPOS	ICAO	425217.4N 0014313.5W		CTA PAMPLONA	
SURCO	ICAO	421943.7N 0003404.6W	(IAD)	TMA ZARAGOZA, G23, UM601	(AD): LEZG (A): LEPP
SURIB	ICAO	382031.6N 0015501.2E	(ID)	TMA PALMA, A6, G30, UL129, UN856	(D): LEIB
SUSOS	ICAO	424223.5N 0052633.7W	(I)	G255, UN725	
TADEK	ICAO	285534.9N 0135822.5W		TMA CANARIAS	
TAGOR	ICAO	362911.0N 0060702.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
TAKUS	ICAO	394628.2N 0024917.4E		TMA PALMA	
TALEN	ICAO	390703.7N 0030752.5E	(I)	A27, UN855	
TAMOS	ICAO	402108.0N 0034800.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
TANGO	ICAO	412038.3N 0004153.5W		TMA ZARAGOZA	
TARIK	ICAO	362418.0N 0010816.0W	(EX)	A44, UM192	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL
TASOS	ICAO	405644.8N 0023859.3E		TMA BARCELONA	
TATOS	ICAO	400000.0N 0001701.5W	(I)	TMA VALENCIA, A34, UN860	
TAVSI	ICAO	355537.9N 0062853.5W	(I)	T100, UL82, UT100	
TEBLA	ICAO	412252.2N 0021930.4E		IF LEBL	
TEGLO	ICAO	371457.5N 0055856.7W		TMA SEVILLA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TENAR	ICAO	280254.3N 0155609.2W		TMA CANARIAS	
TENDA	ICAO	283200.0N 0133826.4W		TMA CANARIAS, IAF GCFV	
TENDU	ICAO	372502.8N 0060703.5W		TMA SEVILLA, IAF LEZL	
TENPA	ICAO	212142.0N 0215824.0W	(E)	UN866	(E): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR/UIR SAL OCEANIC
TERFE	ICAO	281125.5N 0160746.1W		TMA CANARIAS	
TERSA	ICAO	404330.1N 0020816.2W	(IA)	TMA MADRID, J596, UZ245, UZ596	(A): LEMD, LETO
TERTO	ICAO	300615.0N 0124302.0W	(E)	TMA CANARIAS, A857, UN857	(E): EVEN AND ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
TESEL	ICAO	282917.8N 0164959.7W		TMA CANARIAS	
TETIS	ICAO	395350.0N 0035617.1E		TMA PALMA	
THAIS	ICAO	283420.0N 0153104.2W		TMA CANARIAS	
TICKE	ICAO	293951.7N 0130420.5W			
TILBY	ICAO	411536.4N 0013350.0E		TMA BARCELONA	
TILNO	ICAO	384554.4N 0010019.9E		TMA PALMA, IAF LEIB	
TIMOR	ICAO	400041.2N 0041500.8E		TMA PALMA	
TINEK	ICAO	373907.1N 0033743.9W	(I)	J865, UN865	
TINEL	ICAO	385500.6N 0013811.3E		TMA PALMA	
TIRGO	ICAO	414704.0N 0010734.0E		TMA BARCELONA	
TISGO	ICAO	414224.3N 0024110.0E		IF LEGE	
TITAN	ICAO	425728.0N 0035830.1W	(I)	TMA SANTANDER, B42, UN864	
TIVLI	ICAO	424818.0N 0002612.0W	(E)	UN869	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
TIVOM	ICAO	384504.4N 0010446.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
TO001	5ANNC	403953.0N 0023452.0W		TMA MADRID	
TOBEK	ICAO	401146.7N 0032528.0W		TMA MADRID, IAF LEMD, IAF LETO	
TOBOS	ICAO	363504.5N 0050016.7W		TMA SEVILLA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TODKO	ICAO	281900.0N 0152042.8W		TMA CANARIAS	NO_ADO.
TOLSO	ICAO	403000.0N 0022334.4E	(ID)	TMA PALMA, B31, UN859	(D): LEBL, LERS
TOLSU	ICAO	370803.2N 0042815.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
TOLVO	ICAO	374003.8N 0053654.0W			
TOMOS	ICAO	273251.0N 0153311.7W		TMA CANARIAS	
TONIS	ICAO	394629.9N 0031543.1E		TMA PALMA	
TOPTU	ICAO	424747.8N 0001137.0W	(X)	UN871, UT429	(X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
TORDU	ICAO	401528.5N 0003517.5E	(I)	TMA VALENCIA, B28, UM985	
TORRE	ICAO	365806.0N 0062746.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
TOSDI	ICAO	405926.8N 0061719.0W	(E)	G52, UN745	(E): EVEN FL
TOSGA	ICAO	373732.4N 0021826.5W	(IAD)	B46, G53, UM143, UN851	(AD): LEAM
TOSNU	ICAO	410055.0N 0034824.8E	(IA)	A67, UL16, UN725	(A): LEMH
TOSPU	ICAO	282726.8N 0134040.1W		TMA CANARIAS	
TOSTO	ICAO	382151.3N 0015610.1W	(I)	UM445, UN747	
TOTKI	ICAO	410800.8N 0014351.7E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
TUENT	ICAO	395042.2N 0023708.5E		TMA PALMA	
TUKRO	ICAO	391446.4N 0023638.3E	(I)	A6, B46, UL129, UN851	
TUNDI	ICAO	404907.8N 0013413.1E		TMA BARCELONA	
TUPIK	ICAO	275327.0N 0144444.0W		TMA CANARIAS	
TUPIX	ICAO	370434.0N 0072300.0W		Y135	BDRY FIR MADRID / LISBOA
TURON	ICAO	420404.5N 0083348.3W	(A)	TMA GALICIA, A5, UP600	(A): LECO BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
TURPU	ICAO	424040.2N 0013233.2W	(IAD)	CTA PAMPLONA, G23, UM601	(AD): LEVT
TURUV	ICAO	422203.1N 0002829.9E	(IA)	A34, UN860	(A): LEDA
TUTIS	ICAO	355520.0N 0064159.0W	(I)	T100, UT100	
TUTOT	ICAO	385314.6N 0011048.8E		TMA PALMA	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TUVIL	ICAO	284031.7N 0135123.0W		TMA CANARIAS, IF GCFV	
TUXAL	ICAO	433820.3N 0062123.7W		TMA ASTURIAS, IAF LEAS	
TUXAM	ICAO	290750.8N 0132909.7W		TMA CANARIAS	
UDALA	ICAO	430637.0N 0023037.7W		CTA VITORIA	
UDATI	ICAO	261152.0N 0164711.0W	(I)	TMA CANARIAS, A873, UN873, UY422	
ULKAL	ICAO	410811.0N 0013517.1E		TMA BARCELONA	
ULPEP	ICAO	364239.0N 0034833.5W	(ID)	TMA SEVILLA, R24, UM744	(D): LEMG
ULSES	ICAO	395208.6N 0022944.1W	(ID)	G53, UM143	(D): LETO, LEGT
UMOTO	ICAO	283802.0N 0132512.0W		TMA CANARIAS	
UMURE	ICAO	410858.9N 0011016.0E	(I)	TMA BARCELONA, UM182, UN856, UN863, UT600	
UNGAS	ICAO	424056.2N 0034159.4W	(I)	CTA BURGOS, R753, UN865, UY753	
UNSOL	ICAO	410932.3N 0043640.0W	(I)	UN733	
UNTOS	ICAO	371502.0N 0031639.7W	(IAD)	B46, J865, UN851, UN865	(AD): LEAM, LEGR
UPISA	ICAO	415605.8N 0011408.7E		TMA BARCELONA, IAF LESU	
UREDİ	ICAO	395135.3N 0062335.9W	(E)	UN870	(E): EVEN FL
URIAS	ICAO	391409.0N 0002959.6W		TMA VALENCIA	
URIPO	ICAO	385526.7N 0002900.0E	(I)	UL45, UT257	
URQUI	ICAO	265340.5N 0170223.7W	(IAD)	TMA CANARIAS, G5, H770, UN871, UT770, UY422, UY611	(AD): GCXO, GCTS (A): GCLP
URRIF	ICAO	401432.3N 0034446.7W		TMA MADRID	
URUNA	ICAO	432118.0N 0014425.0W	(EX)	R10, Y129, UP181	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
USADO	ICAO	390000.0N 0033915.8W	(I)		
USATI	ICAO	405738.0N 0043640.0W			
USERA	ICAO	375503.9N 0033730.0W		TMA SEVILLA	
USIBA	ICAO	390000.0N 0053638.5W	(I)	UZ180	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
USKAR	ICAO	420837.4N 0010357.1E	(ID)	UN863, UY90	(D): LERS
USOKO	ICAO	394737.2N 0042551.6W	(IA)	H230, UZ230	(A): LEGT
USOTI	ICAO	230400.4N 0205010.9W	(I)	UN866	
VABAR	ICAO	421015.6N 0023655.2W	(IA)	CTA LOGROÑO, H430, UT430	(A): LESO, LEPP
VABUS	ICAO	422950.8N 0023824.3W		CTA LOGROÑO, IAF LERJ	
VADAT	ICAO	362809.9N 0023724.9W	(AD)	TMA ALMERÍA, G850	(AD): LEAM
VADOX	ICAO	434600.0N 0035558.0W	(I)	TMA SANTANDER, R753, UN864	
VAKIN	ICAO	415417.4N 0002111.9W	(I)	UN725	
VALDE	ICAO	405217.3N 0033436.6W			
VAMIS	ICAO	431016.1N 0033033.0W		TMA SANTANDER	
VANUR	ICAO	284228.6N 0173637.6W		TMA CANARIAS	
VARUT	ICAO	390120.4N 0004030.0E	(IA)	TMA PALMA, UZ224	(A): LEIB
VASOR	ICAO	383327.0N 0064643.4W		CTR TALAVERA, IAF LEBZ	
VASTO	ICAO	303034.0N 0133422.0W	(X)	TMA CANARIAS, UN858	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
VASUM	ICAO	421618.9N 0020039.6W	(ID)	R10, UN10, UN725, UN857	(D): LEVT
VATIR	ICAO	421020.0N 0040656.0E	(E)	UN852	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
VC05E	5ANNC	392655.7N 0002231.5W		TMA VALENCIA	
VC05W	5ANNC	393212.0N 0003622.5W		TMA VALENCIA	
VC06W	5ANNC	393223.0N 0003651.5W		TMA VALENCIA	
VC08E	5ANNC	392519.6N 0001820.6W		TMA VALENCIA	
VC09W	5ANNC	393346.2N 0004031.0W		TMA VALENCIA	
VC401	5ANNC	393550.1N 0004457.0W		TMA VALENCIA	
VC405	5ANNC	392641.2N 0002153.8W		TMA VALENCIA	
VC406	5ANNC	391945.1N 0001644.5W		TMA VALENCIA	
VC500	5ANNC	393205.1N 0003604.2W		TMA VALENCIA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
VEGEL	ICAO	423534.3N 0020133.0W		CTA LOGROÑO, G52	
VENUX	ICAO	411200.9N 0025126.6W			
VERDE	ICAO	373139.0N 0063121.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VEREG	ICAO	374236.2N 0033730.0W		TMA SEVILLA	
VERSO	ICAO	410910.7N 0034525.0E	(IAD)	TMA BARCELONA, A6, A67, G23, R852, UL16, UL129, UM24, UM601, UN852, UZ82	(AD): LEBL
VETAN	ICAO	415742.5N 0054257.4W	(I)	R107, UM30	
VETAR	ICAO	421040.7N 0002936.4W		W852	
VIBAS	ICAO	372332.0N 0033751.1W	(IAD)	TMA SEVILLA, B28, J865, UL58, UM985, UN865, UT249	(AD): LEMG, LEZL (A): LEMO
VIBIM	ICAO	410415.2N 0021223.4E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
VIBOK	ICAO	413248.7N 0013006.7E	(ID)	TMA BARCELONA, G23, UM601, UT410	(D): LEDA
VICAR	ICAO	371505.0N 0054656.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VICTOR	OTHER	415807.0N 0005031.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VIGIA	ICAO	365618.0N 0063422.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VILAR	ICAO	412030.3N 0003357.3E	(I)	TMA BARCELONA, R870, UN608, UN870	
VILGA	ICAO	404551.9N 0015341.1E		TMA BARCELONA	
VILLA	ICAO	401358.6N 0022437.6W	(ID)	TMA MADRID, H150, UL150	(D): LEGT
VILNA	ICAO	383223.0N 0004900.3W		TMA VALENCIA, IAF LEAL	
VIRTU	ICAO	403344.0N 0022958.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VL001	5ANNC	391910.8N 0002022.7W		TMA VALENCIA	
VL003	5ANNC	393738.4N 0000510.8W		TMA VALENCIA	
VL004	5ANNC	392208.8N 0002929.4W		TMA VALENCIA	
VL005	5ANNC	391109.3N 0003017.1W		TMA VALENCIA	
VL006	5ANNC	392405.9N 0001921.7W		TMA VALENCIA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
VULPE	ICAO	374540.4N 0044754.4W	(IA)	TMA SEVILLA, B42, R47, UN747, UN864	(A): LEGR, LEMG
VX05S	5ANNC	420832.5N 0083903.9W		TMA GALICIA, FAF LEVX	
VX06N	5ANNC	422004.4N 0083555.7W		TMA GALICIA, FAP/FAF LEVX	
VX07S	5ANNC	420639.1N 0083934.6W		TMA GALICIA, FAF LNAV LEVX	
VX09S	5ANNC	420411.9N 0083842.0W		TMA GALICIA, IF LEVX	
VX10N	5ANNC	422420.4N 0083445.8W		TMA GALICIA, IF LEVX	
VX11S	5ANNC	420243.8N 0084038.4W		TMA GALICIA, IF LEVX	
VX400	5ANNC	421153.5N 0075006.2W		TMA GALICIA	
VX405	5ANNC	423237.0N 0090619.0W		TMA GALICIA	
VX410	5ANNC	421136.5N 0082149.0W		TMA GALICIA	
VX415	5ANNC	420928.0N 0090550.0W		TMA GALICIA	
VX420	5ANNC	421311.0N 0085439.0W		TMA GALICIA	
VX425	5ANNC	421212.0N 0084221.0W		TMA GALICIA	
VX430	5ANNC	420857.0N 0085213.5W		TMA GALICIA	
VX435	5ANNC	432502.0N 0083327.5W		TMA GALICIA	
VX450	5ANNC	422207.0N 0074906.0W		TMA GALICIA	
VX455	5ANNC	424451.0N 0090021.0W		TMA GALICIA	
VX460	5ANNC	421556.0N 0084617.0W		TMA GALICIA	
VX465	5ANNC	432439.4N 0083934.5W		TMA GALICIA	
VX500	5ANNC	420421.8N 0083432.6W		TMA GALICIA	
VX550	5ANNC	421643.0N 0083650.7W		TMA GALICIA	
VX560	5ANNC	421749.0N 0084733.0W		TMA GALICIA	
VX600	5ANNC	421136.5N 0083814.0W		TMA GALICIA	
VX610	5ANNC	421450.0N 0084934.5W		TMA GALICIA	
VX700	5ANNC	421522.0N 0085210.0W		TMA GALICIA	
VX705	5ANNC	424334.0N 0090043.0W		TMA GALICIA	
VX710	5ANNC	421415.0N 0081611.0W		TMA GALICIA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
VX800	5ANNC	420822.2N 0083906.7W		TMA GALICIA	
VX805	5ANNC	421338.0N 0082654.0W		TMA GALICIA	
VX810	5ANNC	421154.0N 0080701.0W		TMA GALICIA	
VX815	5ANNC	420410.0N 0085311.0W		TMA GALICIA	
VX820	5ANNC	421557.0N 0084701.0W		TMA GALICIA	
VX825	5ANNC	423727.5N 0090321.0W		TMA GALICIA	
WALLY	ICAO	394515.5N 0010539.5W	(I)	A33, UN733	
XALUD	ICAO	390000.0N 0045743.0W	(I)		
XAMUR	ICAO	412411.2N 0025218.8E		TMA BARCELONA	
XARON	ICAO	382418.2N 0025114.4E	(I)	T100, UM134, UT100	
XAVIR	ICAO	360014.8N 0051434.9W	(I)	B28, UM985	
XEBAR	ICAO	383116.1N 0020534.0W	(I)	B28, UM985, UT252	
XEBIK	ICAO	424513.4N 0080353.1W		TMA GALICIA, IAF LEST	
XEMDU	ICAO	385134.5N 0013410.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
XEMIL	ICAO	410200.0N 0020631.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
XENVO	ICAO	372815.7N 0004745.7E	(I)	A31, T100, UL150, UT100	
XEPLA	ICAO	414114.0N 0020421.2E	(I)	UN859	
XERES	ICAO	420126.0N 0100404.7W	(EX)		(X): ODD FL (E): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
XERMA	ICAO	413013.4N 0033648.6W	(IAD)	R753, UN865	(D): LEMD, LETO (A): LEBG
XESPA	ICAO	383548.9N 0030830.3E	(I)	A27, T100, UN855, UT100	
XETAN	ICAO	370104.1N 0055546.3W		TMA SEVILLA, IAF LEJR	
XIDRA	ICAO	433233.0N 0053828.3W		TMA ASTURIAS	
XIGLU	ICAO	233600.0N 0242500.0W	(X)		(X): EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SAL OCEANIC
XIKEN	ICAO	411146.2N 0010958.6E	(I)	UN863, UN975	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
XILVI	ICAO	363651.7N 0040601.1W			
XIMPE	ICAO	410554.4N 0000051.7E	(I)		
XJ04W	5ANNC	432716.6N 0035523.9W		FAP/FAF LEXJ	
XJ07W	5ANNC	432819.3N 0035919.7W		IF LEXJ	
XJ08E	5ANNC	432249.5N 0033846.0W		FAP/FAF LEXJ	
XJ11E	5ANNC	432145.0N 0033446.8W		IF LEXJ	
XJ14E	5ANNC	432044.3N 0033054.5W			
XJ363	5ANNC	432509.5N 0034727.5W			
XJ364	5ANNC	433416.9N 0034922.3W			
XJ366	5ANNC	433806.6N 0040223.6W			
XJ381	5ANNC	432749.3N 0035726.7W			
XOLSI	ICAO	381303.9N 0003942.4W		CTA MURCIA/San Javier	
XOMBO	ICAO	422154.0N 0004002.4W	(I)	G23, UM601, UN869	
XONDA	ICAO	430342.6N 0055443.8W		TMA ASTURIAS, R107, UM30	
XORNA	ICAO	434844.7N 0032705.8W	(I)	TMA SANTANDER, B42, Q42, R75, UN75	
XOSTA	ICAO	390759.1N 0004430.2E	(IA)	TMA PALMA, G30, UM134	(A): LEVC
XOTNU	ICAO	394959.8N 0025600.9E		TMA PALMA	
XULIM	ICAO	355600.6N 0061027.9W	(I)	G5, T100, UL27, UT100	
XULSA	ICAO	390000.0N 0041609.8W	(I)		
XURAL	ICAO	391713.7N 0024316.5E		TMA PALMA	
YAKXU	ICAO	420555.3N 0011246.3W	(I)	UL27, UN725, UN871	
YANKEE	OTHER	420431.0N 0010009.0W		TMA ZARAGOZA, IAF LEZG	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
YAYHO	ICAO	401859.7N 0032238.5W		TMA MADRID	
YESYO	ICAO	432705.9N 0015932.3W		CTA SAN SEBASTIÁN	
YOLAS	ICAO	292112.5N 0134537.6W			
YUNYE	ICAO	400238.7N 0033744.2W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ZANKO	ICAO	411716.6N 0045752.5W	(I)	UL14, UN733	
ZL001	5ANNC	372505.4N 0054926.5W		TMA SEVILLA	
ZL002	5ANNC	373051.5N 0060903.9W		TMA SEVILLA	
ZORIN	ICAO	381731.3N 0005852.5W		TMA VALENCIA	
ZUFRE	ICAO	374828.0N 0061631.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ZUJAR	ICAO	385843.0N 0051842.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ZULU	ICAO	412854.0N 0014145.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ZURDO	ICAO	390639.2N 0012642.0E		TMA PALMA	
ZURIA	ICAO	424903.0N 0022659.0W		CTA VITORIA	

OBSTÁCULOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA
AIR NAVIGATION OBSTACLES

Los datos de obstáculos de más de 100 m de altura se publican de forma digital en varios formatos, pueden encontrarse en el propio cuerpo del AIP (formatos HTML y CSV en la sección ENR 5.4) y en la sección "Datos Digitales" bajo el epígrafe "Obstáculos Área 1" (formato AIXM5).

Descripción de los formatos:

- HTML: tablas que pueden presentarse en la pantalla de ordenador.
- CSV: formato digital separado por comas. Con sus metadatos correspondientes.
- AIXM5: formato de intercambio AIMX versión 5. Con sus metadatos correspondientes.

Todos los formatos se actualizan mediante enmienda y se encuentran disponibles con antelación en la sección "Enmiendas".

Para más información ver la sección GEN 3.1, apartado 6. "Datos electrónicos sobre el terreno y obstáculos".

The data for obstacles exceeding 100 m in height are published digitally in several formats: they can be found within the body of the AIP itself (HTML and CSV formats in the section ENR 5.4) and in the "Digital Data" section under the heading "Area 1 Obstacles" (AIXM5 format).

Description of the formats:

- HTML: Tables that can be displayed on a computer screen.
- CSV: Digital format with values separated by commas. With their corresponding metadata.
- AIXM5: AIXM version 5. With their corresponding metadata.

All updates to formats are announced by amendments and these are available in advance under the section "Amendments".

For further information refers to GEN 3.1, section 6. "Electronic terrain and obstacle data".

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
Club Deportivo Sancti-Petri Paramotor	361948N 0060929W; 361950N 0060924W; 361946N 0060924W; 361946N 0060928W; 361948N 0060929W.	VICENTE PALMERO RODRÍGUEZ TEL: +34-616 399 081	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club Parapente Lija Sur Sección de Paramotores Zona de Depegues/Aterrizajes	364841N 0054404W; 364844N 0054359W; 364838N 0054401W; 364841N 0054356W; 364841N 0054404W.	FRANCISCO SÁNCHEZ REINA TEL: +34-617 490 500	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Zona de Regatas de Slalom	364836N 0054414W; 364844N 0054401W; 364828N 0054414W; 364828N 0054401W; 364836N 0054414W.	FRANCISCO SÁNCHEZ REINA TEL: +34-617 490 500	
CIUDAD REAL:			
Escuela Airwind	384439N 0040445W	SERGIO GÓMEZ PECO TEL: +34-686 476 161 E-mail: rafael@airwind.es	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: V: 0700-2200 LT I: 0900-1800 LT
GIRONA:			
Aeródromo de La Cerdanya	422311N 0015200E	CONSORCIO PARITARIO GENERALITAT / CONSELL COMARCAL DE LA Cerdanya AEROPORTS PUBLICS DE CATALUNYA TEL: +34-677 298 861	No se admiten actividades acrobáticas aéreas // Aerobatic activities are not allowed.
GRANADA:			
Club de Vuelo Libre Draco Sección de Paramotor "Pista A"	370918N 0033211W; 370918N 0033208W; 370916N 0033203W; 370915N 0033204W; 370915N 0033211W; 370918N 0033213W; 370918N 0033211W.	JUAN MORILLAS SALMERÓN TEL: +34-610 789 089 E-mail: club@draconexion.com	Actividad deportiva de paramotor y parapente // Paramotor and paraglider sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club de Vuelo Libre Draco Sección de Paramotor "Pista C"	371739N 0034052W; 371739N 0034048W; 371737N 0034048W; 371736N 0034049W; 371735N 0034051W; 371739N 0034052W.	JUAN MORILLAS SALMERÓN TEL: +34-610 789 089 E-mail: club@draconexion.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
HUESCA:			
Aeródromo de Benabarre	420122N 0002856E	AYUNTAMIENTO BENABARRE CLUB ALBATROS DE VUELO A VELA TEL: +34-973 241 491	
Aeródromo de Santa Cilia de Jaca	423411N 0004340W	AERONÁUTICA DE LOS PIRINEOS S.L. TEL: +34-974 377 610	
Huesca/Pirineos (Aeródromo)	420451N 0001924W	AERoclub NIMBUS VUELO A VELA TEL: +34-976 714 767	
LUGO:			
Aeródromo de Rozas	430701N 0072813W	AERoclub DE LUGO TEL: +34-982 226 752 +34-982 224 702	

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
MADRID:			
→ ParamotorMadrid	402908N 0040303W	ALEJANDRO BLANCO TEL: +34 637 490 379 E-mail: a.blanco.aoiz@gmail.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS Uso limitado por Carta Operacional ATS con LECV TWR, en horario de activación de la LED17 A, B y C // Limited use due to ATS Operational Document with LECV TWR, during LED17 A, B, C activation hours.
MURCIA:			
Aeródromo Los Martínez del Puerto	375006N 0010551W	AERoclub CIERVA CODORNIÚ TEL: +34-609 447 213 E-mail: jefedevuelos@yahoo.es	Jefe de vuelos // Chief of flight: Manuel Martínez
SEGOVIA:			
Aeródromo de Fuentemilanos	405319N 0041415W	AERONÁUTICA DEL GUADARRAMA, S.A. TEL: +34-921 426 963	
Aeródromo de La Nava-Corral de Ayllón	412439N 0032654W	FUNDACIÓN LAUREADO CORONEL CARLOS MARTINEZ VARA DEL REY / FUNDACIÓN MILICIA AÉREA UNIVERSITARIA "VARA DE REY" TEL: +34-913 599 920 +34-696 028 438	
Aeródromo de Santo Tomé del Puerto	411215N 0033541W	SENASA / CLUB LORETO VUELO A VELA TEL: +34-607 415 642	
SEVILLA:			
Club Aeronáutico de Andalucía Sección de Paramotores Pista B	372227N 0061700W; 372231N 0061657W; 372229N 0061653W; 372221N 0061656W; 372227N 0061700W.	JUAN CASTRO IZQUIERDO TEL: +34-660 991 718 E-mail: tecnideco@hotmail.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club de Vuelo Matallana	373916N 0053403W; 373918N 0053358W; 373914N 0053356W; 373913N 0053400W; 373916N 0053403W.	MANUEL ANGULO SÁNCHEZ TEL: +34-664 323 109 E-mail: clubmatallana@gmail.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Dos Hermanas	371541N 0055553W; 371544N 0055547W; 371542N 0055545W; 371539N 0055551W; 371541N 0055553W.	CLUB DE PARAMOTORES CIUDAD DE DOS HERMANAS TEL: +34-664 084 832 E-mail: plegada@hotmail.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS Uso limitado por Carta Operacional ATS con LEEC TWR, en horario de activación de la LED27 // Limited use due to ATS Operational Document with LEEC TWR, during LED27 activation hours.

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
TOLEDO:			
Aeródromo de Ocaña	395615N 0033012W	SENASA-OCAÑA TEL: +34-925 130 769 / 700 +34-913 291 032	
Aeródromo de la Mancha	393320N 0031505W	CLUB CLAVILEÑO TEL: +34-914 159 085	
Aeródromo de Lillo	394301N 0031914W	AYUNTAMIENTO DE LILLO REAL AERoclub DE TOLEDO TEL: +34-925 598 176	
VIZCAYA:			
CLUB DE DEPORTES AÉREOS AIRETIK DE SOPELANA	ZONA A 432246N 0030154W; 432303N 0030057W; 432340N 0025955W; 432308N 0025922W; 432244N 0025955W; 432235N 0030141W; 432215N 0030216W; 432224N 0030230W. ZONA B 432340N 0025955W; 432427N 0025838W; 432454N 0025818W; 432510N 0025748W; 432512N 0025654W; 432439N 0025757W; 432412N 0025812W; 432315N 0025912W; 432308N 0025922W.	TEL: +34-650 812 165 +34-622 768 682	Actividad deportiva de parapente y ala delta // Sports activity of paragliding and hang-gliding. Zona // Zone A MAA 150 m AGL Zona // Zone B MAA 300 m AGL Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
ULTRALIGEROS // MICROLIGHTS		C: CENTRO DE VUELO // FLIGHT CENTER E: ESCUELA // SCHOOL	
A CORUÑA:			
Mazaricos (Aeródromo)	425858N 0090019W	C: AERO SERVICIOS T & J, S.L. E: No	
Santa Comba	430608N 0084543W	C/E: CLUB DE VUELO CAMBRE TEL: +34-981 227 066 / 171	
ALBACETE:			
Ontur (Aeródromo)	383701N 0013130W	C/E: AERoclub DE ALBACETE TEL: +34-967 555 727 +34-666 163 200	
ALICANTE:			
Alcocer de Planes	384724N 0002349W	C/E: CLUB ULTRALIGEROS LA MONTAÑA TEL: +34-965 332 309 +34-687 961 617 E: SANTIAGO REIG MARTÍNEZ TEL: +34-695 512 468	
Biar	384110N 0004550W	C: CLUB DE VUELO ALTO VINALOPO TEL: +34-639 663 001 +34-679 241 116 E: No	
Catral	380929N 0004633W	C: JERÓNIMO SERRANO RAYA TEL: +34-616 954 284 E: No	
Muchamiel (Aeródromo)	382620N 0002830W	C/E: AERoclub DE ALICANTE TEL: +34-965 950 882 +34-965 921 979	
ALMERÍA:			
Vera	371537N 0015111W	C: GUNTER MÜLLER TEL: +34-607 316 553 E: No	
ASTURIAS:			
Castropol	433312N 0070100W	C: AERoclub ARNAO TEL: +34-985 623 777 +34-629 486 890 E: No	
Lugo de Llanera (Aeródromo de la Morgal)	432550N 0054959W	C/E: SOTRES AEROASTUR TEL: +34-639 828 460	
ÁVILA:			
Salobral	403622N 0044726W	C: EDUARDO RUBIO MORAL (Gestor/Jefe de Vuelos) // (Manager/Chief of Flight) TEL: +34-675 056 713 E: CLUB DEPORTIVO AERoclub ALAUDA	
BADAJOZ:			
El Molinillo (Aeródromo)	384430N 0062344W	C: SOCIEDAD RECREATIVA AERoclub ALA VI E: Info no AVBL	
Mérida-Royanejos (Aeródromo)	385848N 0062043W	C: AERoclub DE MÉRIDA TEL: +34-659 611 630 E: No	
BALEARES			
Mallorca/Son Bonet (Aeródromo)	393556N 0024210E	C/E: ASOCIACIÓN AVIACIÓN EN LAS AULAS TEL: +34-649 679 498 +34-649 673 498 +34-619 720 206	

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
CAMPO DE AEROMODELISMO // MODEL FLYING FIELD			
A CORUÑA:			
Club de vuelo As Gaivotas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 430937N 0083132W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT
→ Club de Aeromodelismo Narón	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 433151N 0080558W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1000-2200 LT
ÁLAVA:			
Club Deportes Aéreos Condor	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425019N 0023725W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC Nervión	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425855N 0025939W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1000-2000 LT
Club Vitoria Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425238N 0024720W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ALBACETE:			
Aeroactivos Motilleja Activa	Círculo 25 m radio centrado en // Circle 25 m radius centred at 391110N 0014906W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Albacete	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390514N 0015708W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC Hellín	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 382941N 0013716W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SUN & HOL)
El Viso, Los Llanos, Albacete	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390049N 0014449W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ALICANTE:			
Club Aeromodelismo Alcocer	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 384811N 0002353W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Dama de Elche	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381121N 0004003W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Elche	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381127N 0004812W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club de Aeromodelismo de Radio Control Alicante	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 382157N 0003229W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con LEAL TWR // Operation coordinated with LEAL TWR
Club de Aeromodelismo Marjal Pego	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 385139N 0000403W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN)

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
ALMERÍA:			
Club Aeromodelismo Alborán	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364807N 0025041W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Almería	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 370613N 0023541W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ASTURIAS:			
Club Aéreo Cantu El Jariu Llanes	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 432434N 0044259W	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1100-2000 LT (Ocasionalmente // occasionally)
Club Aeromodelista El Ferre	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 432824N 0054510W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Central de Asturias	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 433521N 0055329W.	Límite superior // Upper limit: 250 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Nuevo Alastur	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 433146N 0054833W	Límite superior // Upper limit: 250 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Básico Vuela Llanera	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 432618N 0055359W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1100-1900 LT
BADAJOZ:			
Campo de Vuelo Las Cabezas	Círculo 450 m radio centrado en // Circle 450 m radius centred at 385612N 0063630W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Almendralejo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 384008N 0062726W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-1900 LT
Club Aeromodelismo Jerez de Los Caballeros	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381804N 0064549W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: SR-SS
Club Aeromodelismo Juan de La Cierva D. Benito-Villanueva	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 385737N 0054356W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: 0900-1400 LT V: 1500-SS LT
Club Aeromodelismo Mérida "Los Ventosillas"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 385511N 0062351W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: 0900-1400 LT V: 1500-SS LT
Club Pacense de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 384207N 0070011W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT, SUN & HOL)
BALEARES:			
Aeromodelismo Ibiza	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 385803N 0011348E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Allua	Círculo de 1000 m radio centrado en // Circle 1000 m radius centred at 392814N 0025606E	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24
Club Aeromodelisme Campos	Círculo 1 Km radio centrado en // Circle 1 Km radius centred at 392626N 0030147E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club Aeromodelisme Ciutadella	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400249N 0035201E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC Las Águilas	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 393617N 0030525E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-SS LT No permitido drones // Drones are not allowed.
Real Aeroclub de Mahón Menorca	395154N 0041500E; 395153N 0041506E; 395145N 0041501E; 395157N 0041456E; 395154N 0041500E.	Límite superior // Upper limit: 394 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Sa Tanca Des Vicari	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393440N 0025420E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
BARCELONA:			
Aeroclub r/c Vall de Tenes	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413738N 0021506E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-SS LT
Aeroclub Radio Control Torque	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413418N 0020740E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0800-2100 LT I: 0800-1700 LT
Aeroclub R.C Santa Agnés	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413558N 0022026E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0700- 2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1900 LT. // Hours: spring and summer: 0700-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1900 LT.
Aeromodelisme Club Manresa	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414803N 0015514E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0900- 2100 LT. Otoño e invierno: 0900-1800 LT. // Hours: spring and summer: 0900-2100 LT. Autumn and winter: 0900-1800 LT.
Club Aeromodelisme Els Cards	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 411435N 0014639E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (actividad nocturna puntual // occasional night activity)
Club Aeromodelismo BCN 2018	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 412517N 0020139E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0800- 2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1700 LT. // Hours: spring and summer: 0800-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1700 LT.
Club Aeromodelismo y RC Sant Cugat	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413005N 0020343E.	Límite superior // Upper limit: 330 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeronàutic Egara	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413429N 0015950E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0800- 2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1700 LT. // Hours: spring and summer: 0800-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1700 LT.
Real Aeroclub Barcelona Sabadell aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413012N 0020959E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900 LT-SS
BURGOS:			
Club Deportivo Aeromodelismo Radio Control de Burgos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422627N 0033740W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2200 LT
Club Mirandés de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423914N 0025542W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0600-2359 LT

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club de Aeromodelismo Bizkaia	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425552N 0030347W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
CÁCERES:			
Agrupación Cacereña de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 391951N 0062053W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2000 LT
Club Aeromodelismo "La Cigüeña Negra"	Círculo 200 m radio centrado en // Circle 200 m radius centred at 395045N 0054006W.	Límite superior // Upper limit: 380 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-SS LT (principalmente // mainly SAT, SUN & HOL)
Club Aeromodelismo La Mesa de Coria	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 395928N 0062927W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT: 1500-SS SUN: SR-1500
Club Aeromodelismo Miajadas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390730N 0055619W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-1400 LT
Club SpainRocketry	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393338N 0053946W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1030-1800 LT
CÁDIZ:			
Club Aeromodelismo Campo de Gibraltar	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 360901N 0052858W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con LEAG HLP y actividad LER164 // Operation coordinated with LEAG HLP and LER164 activity.
Club de Aeromodelismo El Muro	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 363847N 0060935W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la BN de Rota (LERT) y actividad LER72 // Operation coordinated with Rota BN (LERT) and LER72 activity.
Club de Aeromodelismo La Ina	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 363747N 0060105W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Modelismo La Gaviota de Rota	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364158N 0062338W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la BN de Rota (LERT) y actividad LED100 // Operation coordinated with Rota BN (LERT) and LED100 activity.
Club Deportivo Aeromodelismo Chiclana	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 362423N 0060324W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la BN de Rota (LERT) y actividad LER72 // Operation coordinated with Rota BN (LERT) and LER72 activity.
CANTABRIA:			
AeromodelClub Santander	Círculo 200 m radio centrado en // Circle 200 m radius centred at 432736N 0035622W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT Operación coordinada con LEXJ AD // Operation coordinated with LEXJ AD
Aeromodelismo Piélagos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 432224N 0035804W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club 9 Valles	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 432421N 0040905W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2200 LT

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club Aeromodelismo Campoo	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 425903N 0040945W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Valle del Asón	Círculo 100 m radio centrado en // Circle 100 m radius centred at 432343N 0031344W.	Límite superior // Upper limit: 263 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
CASTELLÓN:			
Club Aeromodelismo Xilxes	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 394514N 0001007W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo RC Plana Baixa	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400923N 0000050E.	Límite superior // Upper limit: 148 ft AGL.	Horario // Hours: FRI, SAT & SUN: 0800-2000 LT.
CEUTA:			
Club de Aeromodelismo de Ceuta	Círculo 150 m radio centrado en // Circle 150 m radius centred at 355329N 0052117W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con GECE HLP // Operation coordinated with GECE HLP
CIUDAD REAL:			
Club Aeromodelismo Alces	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 392753N 0030839W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT
Club Aeromodelismo Daimiel	Círculo 800 m radio centrado en // Circle 800 m radius centred at 390706N 0033448W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-1900 LT (principalmente // mainly SAT & SUN)
Club de Vuelo Dronbox	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390327N 0035909W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club deportivo Aeromodelismo Ciudad del Vino de Valdepeñas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 384731N 0031846W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT (principalmente primavera, verano y otoño // Mainly Spring, Summer, Autum.
CÓRDOBA:			
C. D. de Aeromodelismo Los Quema2- Radio Control "Pista A"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374004N 0051545W	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Córdoba	Círculo 30 m radio centrado en // Circle 30 m radius centred at 375426N 0044256W.	Límite superior // Upper limit: 40 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo El Carpio	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375511N 0042912W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Subbética de Priego de Córdoba	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 372748N 0041423W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Aeromodelismo Mezquita	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375451N 0044455W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Aeromodelismo Palma del Río	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374004N 0051545W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Radiocontrol Pozoblanco	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 382109N 0045056W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
CUENCA:			
Club de Aerodelismo Campillo de Altobuey	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393720N 0014701W	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: a petición de socios // Hours: On request of partners.
GIRONA:			
Club Aerodelismo Calella	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414608N 0024453E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN: 1000-1300 LT)
Club Aerodelismo Girona Provincial	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 421031N 0024610E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (Actividad nocturna puntual // Occasional nocturnal activity)
Club d'Aerodelismo La Selva	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414851N 0024758E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN: 1000-1300 LT)
GRANADA:			
C.D. de Aerodelismo Guadix	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371954N 0030446W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aerodelismo Granada	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 370600N 0034619W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con LEGR TWR // Operation coordinated with LEGR TWR.
Club de Aerodelismo y Radio Control Ciudad Alhambra	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371751N 0034057W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Aerodelismo Ala Sur	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371219N 0040304W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Radio Control Costa Tropical	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364341N 0033421W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la actividad de LER111 // Operation coordinated with LER111 activity.
GUADALAJARA:			
C.D. Asociación Aerodelista Guadalajara	Círculo 700 m radio centrado en // Circle 700 m radius centred at 404313N 0031624W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club Alcarreño de Aerodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 404059N 0031002W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0900-2100 LT I: 0900-1800 LT
Club de Aerodelismo LAS ÁGUILAS	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 404331N 0032518W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aerodelismo Seguntino	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 410524N 0023604W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SUN & HOL)
GUIPÚZCOA:			
Aerodelismo Radio Control Albatros	Círculo 250 m radio entrado en // Circle 250 m radius centred at 431741N 0015507W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2200 LT
HUELVA:			
C.D. Aeronuba	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371453N 0071408W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club de Aeromodelismo Plus-Ultra	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371523N 0070132W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
HUESCA:			
Aeroclub Serrablo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423248N 0002258W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Aeromodelismo Sierra de Guara	Semicírculo 250 m radio centrado en // Semicircle 250 m radius centred at: 420609N 0000413W.	Límite superior // Upper limit 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Osca	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 421223N 0002656W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club SpainRocketry Campo: Alcolea de Cinca	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414347N 0000616E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT: SR-SS
Radio Control Somontano	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414539N 0001039E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 420102N 0000648E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
JAÉN:			
Club Aeromodelismo Linares	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 380241N 0033632W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Útica	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 380345N 0041316W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Ave Fenix	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374946N 0034626W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club aeromodelismo El Cornicabral	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381627N 0025700W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Se opera en la RWY 16/34, en la zona de la THR 16 // It operates in the RWY 16/34, in the area of THR 16.
LAS PALMAS:			
Club Aeromodelismo R/C Gran Canaria (Gran Canaria)	Círculo 303 m radio centrado en // Circle 303 m radius centred at 280735N 0152845W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1000-SS LT
Club Deportivo Aeromodelismo Cielo Azul (Gran Canaria)	Círculo 300 m radio centrado en//Circle 300 m radius centred at 274557N 0153712W.	Límite superior//Upper limit 400ft AGL.	Horario//Hours: 0830-2030 LT
LA RIOJA:			
Aeroclub Santo Domingo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422712N 0025433W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo La Llanada	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 420905N 0014418W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Rioja Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422610N 0021903W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

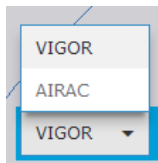
DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
LEÓN:			
Club Leonés de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423632N 0053140W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
LLEIDA:			
Club aeromodelismo Segrià	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413220N 0004141E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT
Club Modelisme Tàrrrega	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413832N 0010820E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Sedis	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422000N 0012735E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & THU: 0800-1400 LT Otros horarios coordinar con LESU AD // Other hours coordinate with LESU AD.
LUGO:			
→ Asociación Aeromodelismo Nordes Aerodromo de Villaframil	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 433309N 0070516W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Los Diablos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 431105N 0074254W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT
Club de Aeromodelismo Lavanco	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 430227N 0073233W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24
MADRID:			
Aflow	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402430N 0040048W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Área 33	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400556N 0032839W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24
CDE Aeromodelismo Las Abejas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 403407N 0040135W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT SAT & SUN: Principalmente mañanas // mainly mornings
CDE Alas de Galapagar	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 403552N 0035957W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Los Buitres	Círculo 350 m radio centrado en // Circle 350 m radius centred at 403910N 0034728W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: SR-SS (principalmente mañanas // mainly mornings)
Club Aeromodelismo Majadahonda "DIEDRO"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402913N 0035510W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo RC Impacto	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401433N 0032558W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Alas de Colmenar RC	Círculo 150 m radio centrado en // Circle 150 m radius centred at 404145N 0034706W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS



CARTA FRA // FRA CHART

Las cartas electrónicas FRA, se pueden consultar de forma digital, en el siguiente enlace:

<https://insignia.enaire.es/?TYPE=FRA>



Existe la posibilidad de consultar la información en VIGOR o la del último AIRAC publicado.

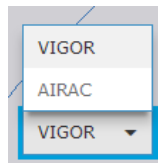
Las cartas electrónicas son accesibles en línea a través de Internet, por lo cual ocasionalmente pueden no estar disponibles por motivos de mantenimiento o imposibilidad de acceso a Internet. Para disponer de las cartas en todo momento puede obtener copias para descarga y acceso en local o imprimir en papel.



Para ello debe usar el botón "Imprimir" desde el cual podrá descargar el mapa seleccionado en distintos formatos.

Electronic FRA charts in digital format can be consulted at the following link:

<https://insignia.enaire.es/?locale=en&TYPE=FRA>



You can consult the current information (VIGOR) or from last published AIRAC.

Electronic charts are accessible online through the internet and could thus occasionally not be available due to maintenance or inability to access the Internet. In order to have the charts available at all times, you can download a local copy or print them.



To do so, you can use the "Print" button that allows you to download the selected map in different formats.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEAL - ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 381656N 0003329W. Ver AD 2-LEAL ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km SW.**Elevación:** 43 m / 142 ft.**Ondulación geode:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 31°C.**Temperatura baja media:** 11°C.**Declinación magnética:** 1°E (2020).**Cambio anual:** 7.2'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR (2)**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.

(2) Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) está condicionado a la capacidad declarada. Solicitar slot a la oficina de coordinación de horarios o PPR 3 HR a CEOPS LEAL; TEL: +34-966 919 300/415; FAX: +34-965 682 233; AFTN: LEALZPZX; SITA: ALCEXYA.

Ha de incluir el tipo de aeronave, la matrícula, el operador y agente de asistencia en tierra, aeródromo de origen y de destino, y fecha/hora de ETA y ETD.

No se permitirán vuelos sin autorización.

Debido a razones de seguridad del tránsito aéreo; durante el período entre el 1 de noviembre al 15 de marzo:

- Los vuelos locales VFR están sujetos a autorización ATC.
- Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos en martes y sábados.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

Durante el período entre el 16 de marzo y el 31 de octubre:

- Los vuelos VFR locales están prohibidos.
- Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos los martes, sábados y domingos.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

ARP: 381656N 0003329W. See AD 2-LEAL ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km SW.**Elevation:** 43 m / 142 ft.**Geoid undulation:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 31°C.**Low average temperature:** 11°C.**Magnetic variation:** 1°E (2020).**Annual change:** 7.2'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR (2)**Remarks:** (1) For all AD points.

(2) Business and General Aviation Traffic (IFR/VFR) is subject to the declared capacity. Request slot from the scheduling coordination office or PPR 3 HR from CEOPS LEAL; TEL: +34-966 919 300/415; FAX: +34-965 682 233; AFTN: LEALZPZX; SITA: ALCEXYA.

Aircraft type, registration marking, operator and the handling agent, departure and destination aerodrome, and date/time of ETA and ETD must be included.

Flights without authorisation are not allowed.

Due to air traffic safety reasons; from November 1st to March 15th:

- Local VFR flights are subject to ATC clearance.
- ARR/DEP VFR flights are forbidden on Tuesdays and Saturdays.

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

From March 16th to October 31st:

- Local VFR flights are forbidden.
- ARR/DEP VFR flights are forbidden on Tuesdays, Saturdays and Sundays.

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** No.**Remarks:** None.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1. (1)**Tipos de lubricante:** AEROSHELL W100.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.

Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

(1) Solicitud de suministro de combustible en los teléfonos:

EXOLUM

TEL: +34-966 919 254 / 255

Móvil: +34-629 067 593

E-mail: alc@exolum.com

SLCA

Móvil: +34-661 430 829

+34-661 411 309

E-mail: Alccoordinador@slca.es

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1. (1)**Oil types:** AEROSHELL W100.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.

Remarks: It is mandatory to have a handling agent for all operations, non-commercial operations included. For arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

(1) Requests for fuel supply on the following numbers:

EXOLUM

TEL: +34-966 919 254 / 255

Mobile phone: +34-629 067 593

E-mail: alc@exolum.com

SLCA

Mobile phone: +34-661 430 829

+34-661 411 309

E-mail: Alccoordinador@slca.es

Agentes de rampa:

- AVIAPARTNER EXECUTIVE
FAX: N/A
Móvil (H24): +34-674 131 121
E-mail: alc.executive@aviapartner.aero
- GERARDO MELENDEZ SL
TEL (H24): +34-646 307 619
FAX: N/A
Móvil : +34-676 205 253
E-mail alcops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH
- GROUNDFORCE
TEL (H24): +34-966 919 050
+34 955 919 068
FAX: No.
Móvil: +34-666 540 723
E-mail: ALCJTURNOS@groundforce.aero
SITA: ALCGFXH
FREQ: 131.625 MHz
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL (H24): +34-966 919 158 / 224
FAX: +34-966 919 245
Móvil: +34-649 998 127
E-mail: alckib@iberia.es
SITA: ALCKQIB
- SWISSPORT
TEL: +34-678 420 600
FAX: +34-966 919 353
Móvil: +34-616 052 712
E-mail: ALC.dutymanager@swissport.com
SITA: ALCKLXH
- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL (H24): +34-913 936 775
FAX: N/A
Móvil (H24): +34-628 533 761
E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es

Los agentes de rampa Groundforce, Swissport e Iberia Airport Services pueden atender tanto Aviación Comercial como Aviación General.

Ramp agents:

- AVIAPARTNER EXECUTIVE
FAX: N/A
Mobile phone (H24): +34-674 131 121
E-mail: alc.executive@aviapartner.aero
- GERARDO MELENDEZ SL
TEL (H24): +34-646 307 619
FAX: N/A
Mobile phone: +34-676 205 253
E-mail alcops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH
- GROUNDFORCE
TEL (H24): +34 966 919 050
+34 955 919 068
FAX: No.
Mobile phone: +34-666 540 723
E-mail: ALCJTURNOS@groundforce.aero
SITA: ALCGFXH
FREQ: 131.625 MHz
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL (H24): +34-966 919 158 / 224
FAX: +34-966 919 245
Mobile phone: +34-649 998 127
E-mail: alckib@iberia.es
SITA: ALCKQIB
- SWISSPORT
TEL: +34-678 420 600
FAX: +34-966 919 353
Mobile phone: +34-616 052 712
E-mail: ALC.dutymanager@swissport.com
SITA: ALCKLXH
- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL (H24): +34-913 936 775
FAX: N/A
Mobile phone (H24): +34-628 533 761
E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es

Groundforce, Swissport and Iberia Airport Services ramp agents can serve both Commercial Aviation and General Aviation.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: No.
Restaurante: Si.
Transporte: Taxis, coches de alquiler, autobuses.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios, sala de reposo.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos/No.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, hire cars, buses.
Medical facilities: First aid, resting room.
Bank/Post Office: Banking machines/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: 9. CAT 7 1600-2000, para CAT 9 en ese horario PPR 20 min.

Fire category: 9. CAT 7 1600-2000, for CAT 9 in these hours PPR 20 min.

Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

→ Retirada de aeronaves inutilizadas:**Removal of disabled aircraft:**

Camiones grúa externos al AD, con capacidad máxima de elevación 60 TM.
El aeropuerto dispone de equipos específicos propios para elevación y remolque de aeronaves, a disposición de los propietarios o explotadores comerciales, entre ellos:

Crane trucks not belonging to AD, with a maximum raising capacity of 60 TM.
The airport has its own specific equipment for elevating and towing aircraft, available to owners or commercial flight operators, including:

- Tráiler de recuperación de 40 TM con conjunto adaptador, y sistemas de arrastre hasta 20 TM.
- Dollies de 1.5, 5, 10 y 30 TM.
- Gato elevador de 90 TM.
- Sistemas de elevación con eslingas CAT III.

- 40 TM recovery trailer with adaptor set, and towing systems of up to 20 TM.
- 1.5, 5, 10 and 30 TM dollies.
- 90 TM jack.
- CAT III lifting sling assemblies.

Observaciones: El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.
Prioridades de limpieza: No aplica.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Not applicable.
Clearance priorities: Not applicable.
Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón y asfalto.

Resistencia: Puestos de estacionamiento:
1 a 2, D1, D2, D4, D5, E1 a E3 y TWY A y B de acceso a plataforma: PCN 101/R/A/W/T.
3 a 7, D3, D6, E4 a E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 a 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 y E7 a E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 y 22 a 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 a 49, 200: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C de acceso a plataforma: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D de acceso a plataforma y TWY de acceso a PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
Calle de rodaje interior de plataforma: cada tramo tiene la resistencia de los puestos de estacionamiento contiguos, EXC BTN PRKG 31 y 49.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC A2: 24.90 m.

A4: 29.40 m.
A5: 29.70 m.
A6: 29.60 m.
C2: 24.10 m.
C4: 27.40 m.
C5: 29.70 m.
C7: 28.40 m.
C8: 28.10 m.
C9: 23.70 m.

Superficie: Asfalto, EXC A4, A5, A6 y C5: Hormigón.**Resistencia:** PCN 98/F/A/W/T, EXC:

A2 y C2: PCN 113/F/A/W/T;
A4 y A6: PCN 85/R/A/W/T;
A5 y C5: PCN 76/R/A/W/T;
C3 intersección con C5: PCN 78/F/B/W/T;
C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T;
C6 y tramo de unión de C8-C9 con pista:
PCN 44/F/A/W/T;
C8: PCN 71/F/A/W/T;
C7 y C9: PCN 97/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 28 m/92 ft EXC
PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.
PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49: 24 m/79 ft.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEAL PDC.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete and asphalt.

Strength: Stands:
1 to 2, D1, D2, D4, D5, E1 to E3 and TWY A and B to access apron: PCN 101/R/A/W/T.
3 to 7, D3, D6, E4 to E6, H1 to H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 to 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 and E7 to E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 and 22 to 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 to 49, 200: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C to access apron: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D to access apron and TWY to access PRKG 31 to 49: PCN 94/F/A/W/T.
Apron inner taxiway: each section has the strength of the adjacent stands EXC BTN PRKG 31 and 49.

Taxiways: Width: 23 m, EXC A2: 24.90 m.

A4: 29.40 m.
A5: 29.70 m.
A6: 29.60 m.
C2: 24.10 m.
C4: 27.40 m.
C5: 29.70 m.
C7: 28.40 m.
C8: 28.10 m.
C9: 23.70 m.

Surface: Asphalt, EXC A4, A5, A6 and C5: Concrete.**Strength:** PCN 98/F/A/W/T, EXC:

A2 and C2: PCN 113/F/A/W/T;
A4 and A6: PCN 85/R/A/W/T;
A5 and C5: PCN 76/R/A/W/T;
C3 intersection with C5: PCN 78/F/B/W/T;
C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T;
C6 and section joining C8-C9 with runway:
PCN 44/F/A/W/T;
C8: PCN 71/F/A/W/T;
C7 and C9: PCN 97/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 28 m/92 ft EXC
PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.
PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 and 49: 24 m/79 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEAL PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, letreros, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista, luces de puestos de estacionamiento y luces de NO ENTRY.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.

Señalización de TWY: Eje, faja lateral. Balizas reflectantes en borde de TWY, EXC TWY interior de plataforma.

➔ **Sistema Visual de guía para el atraque (SVGA):**

Disponible en los siguientes estacionamientos en contacto: 19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 200, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49.

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars, boards, NO ENTRY boards, runway guard lights, stands lights and NO ENTRY lights.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.

TWY markings: Centre line, side stripe. Spotlight markers on TWY edge EXC inner apron TWY.

Visual Docking Guidance System (SVGA):

Available on the following stands in contact: 19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 200, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Horizontal Interna, Cónica, y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales..

Observaciones: Ver AD 2-LEAL AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Inner Horizontal Conical, and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2 and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEAL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Alicante EMAe.**HR:** H24.**METAR:** Semihorario.**TAF:** 24 HR.**TREND:** Sí.**Información:** En persona y telefónica.**Documentación de vuelo/Idioma:** Cartas y lenguaje claro/Español.**Cartas:** Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).**Equipo suplementario:** No.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Alicante EMAe.**HR:** H24.**METAR:** Half-hourly.**TAF:** 24 HR.**TREND:** Yes.**Information:** In person and by telephone.**Flight documentation/Language:** Charts and plain language/Spanish.**Charts:** Forecast significant, and wind and temperature at altitude, maps.**Supplementary equipment:** No.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA						RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS				
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
10	100.04° GEO 100° MAG	3000 x 45	381704.27N 0003429.99W	THR: 43.2 m / 142 ft TDZ: 43.2 m / 142 ft	No	60 x 150 (1)	3120 x 300 (2)	Sí // Yes	240 x 150 (2)	RWY: ASPH (4) SWY: No
28	280.06° GEO 280° MAG	3000 x 45	381647.30N 0003228.45W	THR: 13 m / 43 ft TDZ: No	No	60 x 150 (3)	3120 x 300 (2)	No	240 x 150 (2)	RWY: ASPH (4) SWY: No

Observaciones:

(1) Asfalto.

(2) Terreno vegetal.

(3) Primeros 50 m de asfalto y últimos 10 m de terreno vegetal.

(4) Desde 0 m a 289 m a partir del THR 10: PCN 57 F/A/W/T;
Desde 289 m a 2411 m a partir del THR 10: PCN 94 F/A/W/T;
Desde 2411 m a 3000 m a partir del THR 10: PCN 79 F/A/W/T.

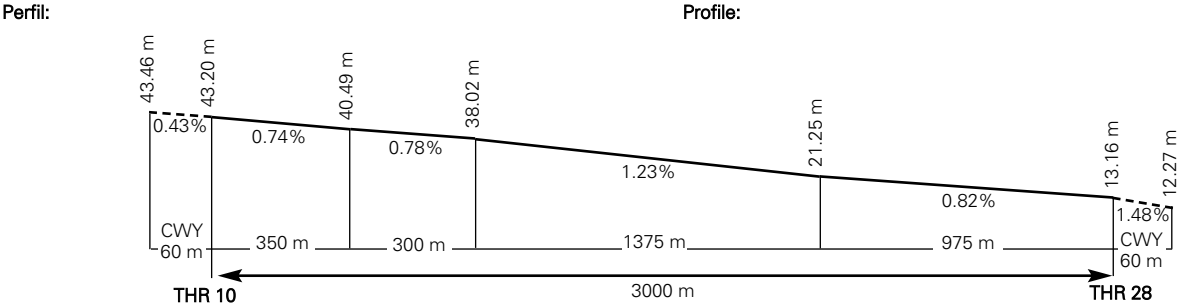
Remarks:

(1) Asphalt.

(2) Grass.

(3) First 50 m of asphalt and last 10 m of grass.

(4) From 0 m to 289 m from THR 10: PCN 57 F/A/W/T;
From 289 m to 2411 m from THR 10: PCN 94 F/A/W/T;
From 2411 m to 3000 m from THR 10: PCN 79 F/A/W/T.



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	3000	3060	3000	3000
28	3000	3060	3000	3000
28 INT C5	2700	2760	2700	—
→ 28 INT C7	2927	2991	2931	—
→ 10 INT A4	2966	3030	2970	—

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 10</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH (1). Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (1)</p> <p>Umbral: Verdes con barra de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2). Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (C2 y C4). (1) PAPI no utilizable por aeronave B747. (2) Intensidad de luces regulable.</p>	<p>Runway: 10</p> <p>Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH (1). Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (1)</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 15</p> <p>Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. (2). Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (C2 and C4). (1) PAPI not usable by B747 aircraft. (2) Adjustable light intensity.</p>
<p>Pista: 28</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH (1). Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barra de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 15 m.</p>	<p>Runway: 28</p> <p>Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH (1). Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 15</p>

Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (A2).
(1) Intensidad de luces regulable.

Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH (1).
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (A2).
(1) Adjustable light intensity.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca de THR 10, 1 cerca de THR 28. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje EXC TWY interior de plataforma.

Iluminación de plataforma: 18 postes proyectores LIH.

Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) con 0 segundos de conmutación, apoyado por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 10, 1 near THR 28. LGTD.

TWY lighting: Centre line EXC inner apron TWY.

Apron lighting: 18 floodlighting poles LIH.

Secondary power supply: Uninterrupted power supply (UPS) with a switch-over time of 0 seconds, supported by engine generators with a maximum response time of 15 seconds.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- FATO: RWY 10/28. Coordenadas THR10 y THR 28, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28.
Coordenadas 381656N 0003329W (coincide con ARP).
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5.

Elevación:

- FATO: RWY 10/28. Elevación THR10 y THR 28, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28. Elevación 43 m.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5.
Elevación H1: 31.99 m. Elevación H2: 31.35 m. Elevación H3: 29.16 m.
Elevación H4: 28.18 m. Elevación H5: 27.17 m

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 10/28.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 y H2.
Hormigón hidráulico PCN 68/R/A/W/T.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H3, H4 y H5.
Hormigón hidráulico PCN 101/R/A/W/T.
Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 12.06 m.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Dimensiones MAX ACFT: Ver AD 2-LEAL PDC.

Position:

- FATO: RWY 10/28. THR10 and THR 28 coordinates, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28.
Coordinates 381656N 0003329W (same as ARP).
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4 and H5.

Elevation:

- FATO: RWY 10/28. THR10 and THR 28 elevation, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28. Elevation 43 m.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4 and H5.
Elevation H1: 31.99 m. Elevation H2: 31.35 m. Elevation H3: 29.16 m.
Elevation H4: 28.18 m. Elevation H5: 27.17 m

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 10/28.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28, see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H1 and H2.
Hydraulic concrete PCN 68/R/A/W/T.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H3, H4 and H5.
Hydraulic concrete PCN 101/R/A/W/T.
Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 12.06 m.

Direction: No.

Declared distances: No.

Ligthing: No.

Remarks: Dimensions MAX ACFT: See AD 2-LEAL PDC.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une 382724N 0010234W; 381947N 0001543W; arco 15 NM centrado en VOR/DME ALT hasta 380838N 0001741W; 381404N 0005624W, siguiendo el límite del TMA de Valencia hasta 382514N 0010348W; siguiendo arco 25 NM centrado en VOR/DME ALT hasta 382724N 0010234W.// Airspace within the line joining 382724N 0010234W; 381947N 0001543W; arc 15 NM centred on VOR/DME ALT to 380838N 0001741W; 381404N 0005624W, following Valencia TMA limit to 382514N 0010348W; following arc 25 NM centred on VOR/DME ALT to 382724N 0010234W.	<u>5000 ft AMSL</u> SFC	D	VALENCIA TACC ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une // Airspace within the line joining 382345N 0003942W; 382119N 0002441W; 381000N 0002715W; 381207N 0004218W; 382345N 0003942W.	<u>2500 ft AMSL</u> SFC	D	ALICANTE TWR ES/EN	
Observaciones: (1) Distintivo de llamada: Alicante TWR. HR ATS: ver casilla 3.		Remarks: (1) Call sign: Alicante TWR. HR ATS: see item 3.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Valencia Control	118.800 MHz	H24	APP/I
		119.075 MHz	H24	BACK-UP
		120.400 MHz	H24	APP/H
TWR	Alicante TWR	118.155 C	H24	
		119.855 C	H24	CLR
		121.500 MHz	H24	EMERG
		122.100 MHz	H24	MIL
		125.180 C	H24	BACK-UP
		130.655 C	H24	GMC
		243.000 MHz	H24	EMERG
ATIS	Alicante Information	120.080 C	H24	MIL
D-ATIS	Alicante Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
VOR (1° E)	ALT	113.800 MHz	H24	381605.8N 0003412.4W		R-003: posibles oscilaciones de aguja de más de // possible needle oscillations of more than ± 2° BTN 6 NM & 10 NM.
DME	ALT	CH 85X	H24	381606.0N 0003412.2W	60 m	
DVOR (1° E)	ATE	114.650 MHz	H24	381710.1N 0003512.0W		COV a // to 25 NM NO AVBL BTN: R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
DME	ATE	CH 93Y	H24	381710.4N 0003512.6W	60 m	COV a // to 25 NM NO AVBL BTN: R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
LOC 10 (1° E) ILS CAT I	IAT	110.300 MHz	H24	381645.6N 0003216.0W		100° MAG / 307 m FM THR 28; COV 25 NM. AVBL BTN ± 35° RCL FM 15.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV, ± 10° RCL FM 23.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV.
GP 10		335.000 MHz	H24	381658.4N 0003416.0W		3°; RDH 15 m; a // at 367 m FM THR 10 & 118 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. COV 10 NM BTN ± 8° AVBL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 10	IAT	CH 40X	H24	381658.4N 0003416.0W	48 m	REF DME THR 10.
L (1° E)	AI	330.000 kHz	H24	381746.2N 0003936.0W		COV 15 NM

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos. Las aeronaves de aviación general que quieran operar conforme a las reglas VFR en ATZ ALICANTE, deben estar equipadas con sistemas con capacidad de separación 8.33 kHz, en aplicación del AIP-ESPAÑA ENR 1.8, estando prohibida su operación en caso contrario. Las aeronaves de estado exentas de canalización 8.33 kHz deben comunicar con Alicante TWR en la frecuencia OTAN (122.100 MHz), y siempre previo aviso a las dependencias ATS correspondientes, por no encontrarse dicha frecuencia en escucha permanente. Los vuelos de llegada notificarán su exención en la frecuencia de aproximación. Los vuelos de salida informarán por teléfono a Alicante TWR (+34-966 919 535) 30 MIN antes de su hora de salida.	AD closed to aircraft without two-way radiocommunication. General aviation aircraft that intend to operate according to VFR rules in ATZ ALICANTE must be equipped with 8.33 kHz separation capacity systems in application of AIP-ESPAÑA ENR 1.8, as otherwise the operation is forbidden. State aircraft with 8.33 kHz channel exemptions must communicate with Alicante TWR on the NATO frequency (122.100 MHz), and always with advance notice to the corresponding ATS units, because the frequency is not watched permanently. Arriving flights will notify their exemption on the approach frequency. Departing flights will inform Alicante TWR by telephone (+34-966 919 535) 30 MIN before their departure time.
PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR PISTA → Aterrizaje por RWY 10: sólo se utilizarán las TWY C2, C4, C5, C7, C8 o C9. TWY C2, C5 y C7 para uso exclusivo de aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferiores. Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar C8. → Aterrizaje por RWY 28: sólo se utilizará la TWY A2, A4, A5 o A6. La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferior. Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar A5.	PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY → Landing on RWY 10: only TWY C2, C4, C5, C7, C8 or C9 are available. TWY C2, C5 and C7 are exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346, A35K and B77W aircrafts may only use C8. → Landing on RWY 28: only TWY A2, A4, A5 or A6 are available. TWY A4 is exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346, A35K and B77W aircrafts may only use A5.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA**LLEGADAS:**

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y reducir el hecho de "motor y al aire" es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, ajusten su maniobra de aterrizaje para abandonar rápidamente la pista por:

- Aterrizajes en RWY 28: TWY A2.
- Aterrizajes en RWY 10: TWY C2 (ACFT de letra de clave C o inferior) o TWY C4 (ACFT de letra de clave D, E o F).

Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán pista libre y calle de salida utilizada. Mantendrán posición a la espera de instrucciones de rodaje del ATC.

SALIDAS:

El ATC considerará que todas las aeronaves que llegan al punto de espera están completamente listas para rodar a posición en pista e iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente.

Las aeronaves que por cualquier causa no puedan cumplir este requisito lo notificarán al ATC antes de alcanzar el punto de espera.

Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 28 con TWY C5 y C7. Y también desde las intersecciones de la RWY 10 con la TWY A4. Ver AD 2-LEAL casilla 13.

Limitaciones para operaciones de salida por los puntos de espera de RWY 10:

- La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves CAT C (envergadura MAX 36 m) o inferior.
- - Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar A5 para el acceso a pista.

Limitaciones para operaciones de salida por los puntos de espera de RWY 28:

- Las TWY C5 y C7 son de uso exclusivo para aeronaves con envergadura máxima de 36 m.
- - Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar C8 para el acceso a pista.

PROCEDIMIENTOS ATC**DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN**

Las aeronaves que soliciten esta operación deberán notificarlo, preferentemente, en el momento de iniciar el rodaje.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.**

Nota: En este apartado se utilizan abreviaturas definidas en ENR 1.5.

Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

A. Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia de autorizaciones o, en caso de no estar atendida, en la frecuencia informada mediante ATIS o mensaje CLD. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.

B. En caso de solicitud vía voz, los pilotos notificarán a ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C. Las aeronaves podrán solicitar autorización ATC desde 30 minutos antes de su TOBT y podrán solicitar puesta en marcha desde 5 minutos antes de TOBT hasta 5 minutos después de la misma.

Entre TOBT -30 minutos y TOBT -5 minutos únicamente se expedirá autorización ATC.

Las aeronaves en primera llamada (en caso de no usar enlace de datos) deberán:

- Informar del tipo y serie de aeronave, puesto de estacionamiento y del mensaje ATIS recibido.
- Informar de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese requerido.

Entre TOBT -5 y TOBT +5, el piloto solicitará puesta en marcha. De ser posible (TSAT-5, TSAT+5), se emitirá dicha aprobación. En caso de no ser posible, se anotará solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM y se facilitará información de TSAT.

La anotación de solicitud de puesta en marcha equivale a la solicitud de mensaje REA para vuelos regulados con CTOT.

En caso de no cumplir parámetros A-CDM, ATC no anotará la solicitud de puesta en marcha y el piloto deberá contactar con su coordinador de vuelo para corregir parámetros A-CDM.

Una vez anotada la solicitud de puesta en marcha y facilitada información de TSAT, para evitar saturar la frecuencia, los pilotos se abstendrán de realizar llamadas adicionales antes de solicitar aprobación de su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

Si 5 minutos después de TOBT, no se ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se podrá autorizar su puesta en marcha. Será necesario recibir una nueva TOBT y EOBT actualizadas para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y reciba una nueva TSAT.

La actualización de TOBT y/o EOBT solo puede ser realizada por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra, por lo que los pilotos se abstendrán de realizar peticiones a ATC en este sentido.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**ARRIVALS:**

To make maximum use of the runway, reduce its occupancy time and the incidence of go-around, it is important for the pilot in command, without prejudice to the safety and normal operation of the aircraft, to adapt their landing manoeuvre to vacate the runway rapidly via:

- Landings on RWY 28: TWY A2.
- Landings on RWY 10: TWY C2 (code letter C or lower ACFT) or TWY C4 (code letters D, E or F ACFT).

Aircraft that have already landed will report 'runway vacated' and the exit taxiway used. They will hold position waiting for taxiing instructions from ATC.

DEPARTURES:

ATC will consider that every aircraft at the holding position is able to commence line-up on the runway and the take-off run immediately after take-off clearance is issued.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before reaching the holding position.

Take-off operations from RWY 28 intersection with TWY C5 and C7 are allowed. And also from the intersection of RWY 10 with TWY A4 are allowed. See AD 2-LEAL item 13.

Limitations on departure operations through the holding positions of RWY 10:

- TWY A4 is exclusively for CAT C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower.
- A346, A35K and B77W aircrafts may only use A5 for access to the runway.

Limitations on departure operations through the holding positions of RWY 28:

- TWY C5 and C7 are exclusively for aircraft with a maximum wingspan of 36 m.
- A346, A35K and B77W aircrafts may only use C8 for access to the runway.

ATC PROCEDURES**TAKE-OFF FROM INTERSECTION**

Aircraft requesting this procedure shall notify it, preferably, when requesting starting to taxi.

GENERAL TAXIING PROCEDURES**1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.**

Note: This section uses abbreviations defined in ENR 1.5.

To avert the automatic cancellation of flight plans, the EOBT must be maintained up-to-date.

A. Permission to start up engines/turbines shall be requested on the clearance frequency or, if this is not attended, on the frequency stated via ATIS or CLD message. When this permission is requested, the aircraft must be completely ready to start up immediately.

B. For requests by voice, pilots must indicate the full aircraft call sign to ATC, together with the stand occupied and the ATIS message received.

C. Aircraft may request ATC clearance from 30 minutes prior to their TOBT, and may request start-up from 5 minutes prior to their TOBT until 5 minutes after.

ATC clearance will only be issued between TOBT -30 minutes and TOBT -5 minutes.

On their first call (if they are not using data link), aircraft must:

- Report the type and series of aircraft, parking position and the ATIS message received;
- Communicate the need to perform a cross-bleed start if required.

Between TOBT -5 and TOBT +5, the pilot shall request start-up. If possible (TSAT-5, TSAT+5), approval for this will be issued. If this is not possible, a start-up request will be recorded in the A-CDM system and TSAT information will be provided.

The start-up request log is equivalent to the REA message request for flights regulated with CTOT.

In case of non-compliance with A-CDM parameters, ATC will not record the request for start-up and the pilot should contact his/her flight coordinator to correct A-CDM parameters.

Once the start-up request has been logged and TSAT information has been provided, in order to avoid saturating the frequency, pilots will refrain from making additional calls before requesting approval for start-up in accordance with the updated TSAT.

If no start-up request is received within 5 minutes after TOBT, the flight will lose its TSAT and its start-up will not be cleared. It will be required to receive a new updated TOBT and EOBT so that the flight can be sequenced again and receive a new TSAT.

The TOBT and/or EOBT can only be updated by the air carrier or its ground handling agent, so that pilots shall refrain from making requests of this nature to ATC.

1.1 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC

El aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández intercambia información para los vuelos de salida de manera similar a los aeropuertos que aplican procedimientos A-CDM. Debido al intercambio automático durante el horario operativo del aeropuerto de mensajes con el Network Manager Operations Center (NMOC), la información local es integrada dentro de red ATFCM con el objetivo de mejorar la prognosis de la red.

El intercambio de mensajes desde el sistema ATC local a la red ATM utiliza el estándar europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI.
- C-DPI.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comienza el retroceso, la hora objetivo de despegue (TTOT) es calculada y transmitida a NMOC. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue. Si una aeronave necesitara interrumpir el rodaje por razones técnicas, el vuelo será cancelado en la red ATM enviando un mensaje C-DPI. Como consecuencia, el plan de vuelo será suspendido con la observación "Suspended by departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo por el operador a través de una actualización de la EOBT (mensaje DLA o de CHG).

1.2 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández se aplican procedimientos de salida vía enlace de datos para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL desde 30 minutos antes de su TOBT hasta 5 minutos después de su TOBT.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD (Departure Clearance Request) deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED".

- En caso de aceptación Alicante emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).
Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).
Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.
7. Siguierte frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 1.C.

- Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

- A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
- B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

1.1 INTERCHANGE OF DATA WITH NMOC

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport interchanges data about departing flights in a similar manner to those airports which apply A-CDM procedures. Local information is integrated into the ATFCM network by the automatic interchange of messages with the Network Manager Operations Centre (NMOC) during the operational hours of the airport, for the purpose of improving the prognosis of the network.

The interchange of messages between the local ATC system and the ATM network adheres to the European standard for airports A-CDM, using the following types of message:

- A-DPI.
- C-DPI.

When approval to start-up has been published and the aircraft starts to push back, the Target Take-Off Time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC. Use of the Actual Off-Block Time (AOBT) instead of the flight plan EOBT, together with the variable taxiing time, will increase the accuracy of the take-off time. If an aircraft needs to abandon taxiing for technical reasons, the flight will be cancelled in the ATM network by sending a C-DPI message. As a consequence, the flight plan will be suspended, with the remark 'Suspended by departure airport'. The operator can activate the flight plan again by means of an updated EOBT (DLA or CHG message).

1.2 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

Data Link departure procedures are applied at ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL from 30 minutes before their TOBT until 5 minutes after their TOBT.

- The pilot shall request ATC clearance and start-up simultaneously via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) shall contain the following data:

1. Call sign according to the submitted flight plan (FPL).
2. Departure aerodrome.
3. Parking position.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by ATC. Special requests will always be made via voice communications.

- The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or of rejection, "RCD REJECTED".

- In the case of acceptance, Alicante will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft call sign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Departure procedure (SID).
Note: The initial altitude will correspond to the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).
Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.
7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.
9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in the case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, item 20, 1.C.

- When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC and start-up clearance will be received. If the pilot is not ready for start-up, he/she shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.
- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, the data link communication will be deemed to have concluded and the revert to voice procedures will be applied.
- When the CLD message is received, the pilot:

- A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new clearance.
- B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).

- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.
- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

Push-back must be requested on the frequency stated in the appropriate CLD message, and it may only be approved via voice on that frequency.

1.3 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

Se prohíbe cruzar a pie las calles de rodaje de acceso a puesto de estacionamiento en plataforma. Solamente se podrá acceder a pie a las aeronaves estacionadas en puestos de estacionamiento próximas al edificio terminal. En el resto de puestos de estacionamiento, las tripulaciones se deberán trasladar en vehículo.

Las aeronaves, después de abandonar la pista y en caso de no recibir instrucciones de rodaje, esperarán cerca de calle de rodaje paralela a pista.

Se prestará servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" a los vuelos de Aviación General y a las aeronaves destinadas a puestos de estacionamiento con guía de atraque U/S.

También se realizará el servicio de guiado en los casos en los que el pavimento de plataforma esté mojado, así como tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto o en casos excepcionales.

La Aviación General utilizará preferentemente la puerta A.

- Las aeronaves tipo MD11 debe realizar maniobras de "sobreviraje" en su rodaje por la puerta D, debido a la existencia de menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje.

Están limitados al uso de aeronaves con envergadura máxima de 52 m:

- La puerta B.
- El tramo de calle de acceso a puestos de estacionamiento entre PRKG 6A y la puerta C.
- La zona este de la plataforma, desde PRKG 200, incluyendo la plataforma de viraje de aeronaves.

Están limitados al uso de aeronaves con envergadura máxima de 65 m:

- El tramo de calle de acceso a puestos de estacionamiento entre PRKG 4C y la puerta A.
- El tramo entre las puertas C y D.
- El tramo de calle de acceso al PRKG 200.

a) En los puestos de estacionamiento remotos (segunda línea) de salida autónoma, se permite el arranque cruzado (arranque del segundo motor mediante sangrado del primero) supervisado por el vehículo "SIGAME" previa coordinación con ATC. Esta operación se debe efectuar incrementado la potencia lo mínimo imprescindible para arrancar el resto de motores. La salida autónoma de aquellos puestos de estacionamiento en que está permitida se efectuará de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí. Los pilotos serán responsables de realizar la salida del puesto de estacionamiento respetando el Sistema de Guía y abandonando la plataforma por la primera puerta disponible en dirección a la pista que se encuentre en servicio, salvo instrucciones ATC.

b) Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.

c) El Control de Movimiento en Superficie es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista.
- Expedir aprobaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

2.1. Maniobras de retroceso y rodaje.

a) Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC. El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos

b) En puestos de estacionamiento remoto las aeronaves deberán solicitar instrucciones de rodaje, como máximo, 3 minutos después de recibir la aprobación de puesta en marcha.

c) Salvo instrucciones en contra del Control de Movimiento en Superficie de Alicante, los retrocesos se realizarán:

- RWY 10 en servicio: aeronaves aproadas al oeste.
- RWY 28 en servicio: aeronaves aproadas al este.

Excepciones:

- Independientemente de la pista en servicio, las aeronaves estacionadas en:
 - PRKG 1A, siempre aproando hacia el sur.
 - PRKG 1B y 1C, siempre aproando hacia el oeste.
 - PRKG 36, 37 a 49 aproarán siempre al sur.
 - PRKG 200 aproarán siempre al oeste.
 - PRKG 33, 35, 87 y 89 aproarán siempre al este.

d) La salida de aeronaves de letra de clave E de los PRKG 2 y 4C se harán siempre por la puerta A.

e) Es incompatible la utilización de la puerta A en salidas con el acceso al PRKG 2, y puerta B con el acceso al PRKG 8.

1.3 REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES", or in the event of any inconsistency in the clearance received, the pilot will contact the controller via voice and request a new clearance.

2. GROUND MOVEMENT

Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots when taxiing on the apron.
- Ground handling companies during the push-back manoeuvre or exit from the stand.

It is forbidden to cross the taxiways on foot to access the stands in the apron. Access to the aircraft on foot will only be possible if parked in a stand next to the terminal building. Access to the other of stands shall be accomplished by vehicle.

After vacating the runway, if no taxiing instructions have been received, aircraft shall hold short of the taxiway parallel to the runway.

Guiding service by a "FOLLOW ME" vehicle is provided for General Aviation flights and aircraft bound for stands with docking guide U/S.

The guidance service will also be provided in cases when the apron pavement is wet, as well as upon request either by TWR or the pilot, or in exceptional cases.

Preferably, General Aviation shall use the gate A.

MD-11 aircraft shall perform 'oversteering' manoeuvres when taxiing at Gate D, as the distance between the outer main gear wheel and the edge of the taxiway is less than 4.5 m.

The following are limited to use by aircraft with a maximum wingspan of 52 m:

- Gate B.
- The segment of the stand access taxiway between PRKG 6A and gate C.
- East area of the apron, from PRKG 200, including the aircraft turn pads.

The following are limited to use by aircraft with a maximum wingspan of 65 m:

- The segment of the stand access taxiway between PRKG 4C and gate A.
- The segment between gates C and D.
- The segment of taxiway giving access to PRKG 200.

a) On remote stands (second line) with autonomous exit, cross-bleed start (to start the second engine by means of bleeding the first one) overseen by the vehicle "FOLLOW ME" is authorized subject to prior coordination with ATC. This operation must be carried out increasing the power only to the minimum needed to start the rest of the engines. The autonomous exit from those stands where it is allowed shall be carried out in such a way that, when turning, idling power is not exceeded. Pilots will be responsible for carrying out the stand exit manoeuvre observing the Guidance System and leaving the apron through the first available gate to go to the runway in service, unless otherwise instructed by ATC.

b) All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.

c) Ground Movement Control is responsible for:

- Control of all aircraft, personnel and vehicle movements on the manoeuvring area, except for the runway.
- Issuing approvals and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft.

2.1. Push-back manoeuvring and taxiing.

a) Aircraft must be ready for towed push-back at the approved start-up time; otherwise pilots will contact ATC. The time between the end of the towing manoeuvre and the beginning of taxiing must be 3 minutes, at the most.

b) At remote stands, aircraft must request taxiing instructions at most 3 minutes after receiving approval for start-up.

c) Push-back manoeuvres shall be accomplished as follows, unless Alicante Ground Movement Control advises differently:

- RWY 10 in service: aircraft nosed to West.
- RWY 28 in service: aircraft nosed the East.

Exceptions:

- Regardless of the runway in service, aircraft parked on:
 - PRKG 1A, always nosing towards the South.
 - PRKG 1B and 1C, always nosing towards the West.
 - PRKG 36, 37, to 49 will always nose to the South.
 - PRKG 200 will always nose to the West.
 - PRKG 33, 35, 87 and 89 will always nose to the East.

d) The exit for code letter E aircraft from PRKG 2 and 4C will always be carried out through gate A.

e) The use of gate A when departing is incompatible with the access to PRKG 2, as is the use of gate B with the access to PRKG 8.

- f) En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave esté alineada en la calle de rodaje.
- g) Señales de punto de espera de la pista y de puntos de espera intermedio: Ver AD 1.1.
- h) Para el remolque de aeronaves se solicitará permiso a TWR en la frecuencia correspondiente.
- i) No se aprobará el retroceso simultáneo desde dos posiciones contiguas.

OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

Los helicópteros serán tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la RWY 10/28.

RUTAS DE RODAJE

Los rodajes se realizarán por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de aeronaves de ala fija, y este rodaje podrá ser aéreo o en tierra, dependiendo del tipo de helicóptero.

LLEGADAS

Las llegadas por la RWY 10 de helicópteros librarán pista por la RET C2 hasta el punto de espera en esa calle y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY C1, B2 en dirección W hacia puerta B guiados por las indicaciones del vehículo "SÍGAME" hasta el puesto de estacionamiento.

Las llegadas por la RWY 28 de helicópteros librarán pista por la RET A2 y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A1 en dirección E hasta el punto de espera en esa calle y a entrar hacia puerta A guiados por las indicaciones del vehículo "SÍGAME" hasta el puesto de estacionamiento.

SALIDAS

Las salidas por la RWY 10 serán autorizadas por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento hacia la puerta A y proceder hasta el punto de espera de la pista en TWY A5 vía TWY A1, A3. Allí esperará instrucciones de ATC para entrar en RWY 10.

Las salidas por la RWY 28 serán autorizadas por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento hacia la puerta B y proceder hasta el punto de espera de la pista en TWY C8 vía TWY B2, C1, C3, C6. Allí esperará instrucciones de ATC para entrar en RWY 28.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

Aunque la operación de aeronaves de letra de clave F no es una operación regular en el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández, se puede producir de forma esporádica.

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra clave F si no es con la autorización previa del aeropuerto. Por tanto con antelación a la llegada de una aeronave de letra de clave F, deberá haberse coordinado previamente su operación con el Aeropuerto.

En cualquier caso el aeropuerto no autorizará escalas simultáneas de dos aeronaves o más de letra clave F, excepto en el caso del A124.

En el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández no se permite la operación de aeronaves de superiores características a las descritas tales como el A225.

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En la plataforma actual los puestos de estacionamiento con capacidad para estacionar una aeronave de letra de clave E son el 200, 2 y 4C. A su vez los puestos de estacionamiento definidos para estacionar una aeronave de letra de clave F son el 2 y el 4C.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 200 es el B744 o el A342.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 4C es el B744, el A342 o el A124.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 2 es el B744, el B748, el A342, el A124 o el A388.

Para estacionar aeronaves de letra de clave E y F en los PRKG 2 y 4C hay que introducir algunas restricciones operativas en la plataforma del aeropuerto. Tanto en el PRKG 2 como en el 4C la salida de aeronave siempre es autónoma.

RUTAS DE RODAJE

El rodaje de la aeronave seguirá en todo momento las instrucciones de TWR.

LLEGADAS

Para las salidas de pista se usarán de manera preferente las siguientes calles:

- RWY 10 in use:
 - TWY C4, C8 o C9. Prohibido el uso de las TWY C2, C5 y C7, no permitidas para aeronaves de letra de clave superior a C.
- RWY 28 in use:
 - TWY A2, A5 o A6. Prohibido el uso de TWY A4, no permitida para aeronaves de letra de clave superior a C.

Una vez el avión haya librado la pista y se encuentre en la calle de rodaje paralela, el vehículo "SÍGAME" lo guiará hacia el puesto de estacionamiento indicado por el CEOPS (Centro de Operaciones y Servicios).

- f) Start-up of engines above idling at all stands in contact with the terminal is forbidden, until the aircraft is lined-up with the taxiway.

- g) Runway-holding position and intermediate holding position markings: See AD 1.1.

- h) Clearance for aircraft towing shall be requested from TWR on the appropriate frequency.

- i) Simultaneous push-back from two adjoining positions shall not be cleared.

HELICOPTER OPERATIONS

Helicopters shall be treated as fixed-wing aircraft and ATC will clear them to take-off and land in RWY 10/28.

TAXIING ROUTES

Taxiing will be carried out via the same taxiways used by fixed-wing aircraft. This could be air or ground taxiing, depending on the helicopter type.

ARRIVALS

Helicopters arriving by RWY 10 will exit the runway via RET C2 up to the holding position of this taxiway, and will be authorized by ATC to taxi via TWY C1, B2 in direction West up to gate B, guided by the "FOLLOW ME" vehicle indications up to the assigned stand.

Helicopters arriving by RWY 28 will exit the runway via RET A2, and will be authorized by ATC to taxi via TWY A1 in direction East up to the holding position of this taxiway, and to enter through gate A, guided by the "FOLLOW ME" vehicle indications up to the assigned stand.

DEPARTURES

Departures for RWY 10 will be cleared by ATC to taxi from the stand to gate A and to proceed to the runway-holding position on TWY A5 via TWY A1, A3, where they will wait for ATC instructions to enter the RWY 10.

Departures for RWY 28 will be cleared by ATC to taxi from the stand to gate B and to proceed to the runway-holding position on TWY C8 via TWY B2, C1, C3, C6, where they will wait for ATC instructions to enter the RWY 28.

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

Although the operation of code letter F aircraft is not a regular operation in ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport, this could occur sporadically.

Neither the arrival nor the stay of code letter F aircraft are allowed without prior clearance from the Airport. Thus, in advance to the arrival of a code letter F aircraft, its operation must be coordinated with the Airport.

In any case, the Airport will not clear the simultaneous stopover of two or more code letter F aircraft, except for A124.

In ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport the operation of aircraft higher than the above-mentioned characteristics such as A225, is not permitted.

STANDS

In the current apron, the stands with capacity for parking a code letter E aircraft are 200, 2 and 4C. In turn, the stands established for parking a code letter F aircraft are 2 and 4C.

The accepted maximum aircraft in PRKG 200 is B744 or A342.

The accepted maximum aircraft in PRKG 4C is B744, A342 or A124.

The accepted maximum aircraft in PRKG 2 is B744, B748, A342, A124 or A388.

Some operational restrictions must be introduced in the airport apron for parking code letter E and F aircraft in PRKG 2 and 4C. In both PRKG 2 and 4C, the exit of aircraft is always autonomous.

TAXIING ROUTES

TWR instructions shall be followed at all times during the taxiing of aircraft.

ARRIVALS

For runway exit, the following taxiways shall preferably be used:

- RWY 10 in use:
 - TWY C4, C8 or C9. The use of TWY C2, C5 and C7 is not allowed for code letter higher than C aircraft.
- RWY 28 in use:
 - TWY A2, A5 or A6. The use of TWY A4 is not allowed for code letter higher than C aircraft.

When the aircraft has vacated the runway and is in the parallel taxiway, the "FOLLOW ME" vehicle will guide it to the stand assigned by the CEOPS (Office for Operations and Services).

SALIDAS

Para el acceso a pista se usarán de manera preferente las siguientes calles:

- RWY 10 en uso:
TWY A5 o A6. Prohibido el uso de TWY A4, no permitida para aeronaves de letra de clave superior a C.
- RWY 28 en uso:
TWY C8 o C9. Prohibido el uso de TWY C5 y C7, no permitidas para aeronaves de letra de clave superior a C.

Las salidas de la aeronave desde los PRKG 2 o 4C se efectuarán siempre por la puerta A, independientemente de la pista en uso.

RESTRICCIONES OPERATIVAS

Las aeronaves de letra de clave F deberán rodar con los motores exteriores al ralentí.

El PAPI actual no es apto para su utilización por aeronaves de letra de clave F.

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

Si no hay operaciones previstas, el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández aplicará los procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de los sistemas de ayuda visuales asociados a pistas y calles de rodaje.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves ... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento ...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

alc.seguridadoperacional@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
- Cuando la aeronave reciba la instrucción de entrar en la pista.
- Cuando la aeronave se encuentre fuera de la pista seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes.

La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 2000 en Modo A.

DEPARTURES

For runway entry, the following taxiways shall preferably be used:

- RWY 10 in use:
TWY A5 or A6. The use of TWY A4 is not allowed for aircraft with code letter higher than C.
- RWY 28 in use:
TWY C8 or C9. The use of TWY C5 and C7 is not allowed for aircraft with code letter higher than C.

Aircraft exit from PRKG 2 or 4C will always be carried out via gate A, regardless of the runway in use.

OPERATIONAL RESTRICTIONS

Code letter F aircraft must taxi with their external engines idling.

The current PAPI is not suitable to use by code letter F aircraft.

ENERGY-SAVING POLICY

If there are no operations expected, ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport will apply the energy-saving procedures consisting in switching off the visual aid systems associated to runways and taxiways.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they may have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of information in order to improve operational safety, independently of the mandatory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

alc.seguridadoperacional@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

OPERATION OF MODE S TRANSPONDER WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code:
- When the aircraft receives the instruction to enter the runway.
- When the aircraft is not on the runway it shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. callsign used in flight), this should be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) at the time of the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.

Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (i.e. BAW123, AFR6380, ...).

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected before receiving clearance to line up, and should be deselected after vacating the runway.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 2000 should be selected.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

- **RWY 10:** "Cualquier desvío para las SID vía RESTU, ASTRO y CATON – MANDY solo se autorizará condicionado a que los tráficos deben sobrevolar la línea de costa, después del viraje sobre el mar, a 6000 ft o superior, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional".

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

- **RWY 10:** "Any diversion for SIDs via RESTU, ASTRO and CATON - MANDY shall only be authorised provided that traffic must fly over the coastline, after turning over the sea, at 6000 ft or higher, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State and hospital aircraft, except for reasons of operational safety".

• **RWY 28:** “No se autorizarán desvíos por debajo de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional”.

• **RWY 28:** “Diversions below 6000 ft shall not be permitted, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State aircraft and hospital aircraft, except for reasons of operational safety”.

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí deben solicitarse por escrito al CEOPS y están prohibidas entre las 2300-0600 LT.

Excepción al horario de acuerdo a procedimiento local.

ENGINE POWER TEST

Engine performance tests higher than idling must be requested from CEOPS in writing and are forbidden between 2300-0600 LT.

Exceptions to schedule according to local procedure.

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirán vuelos de entrenamiento previa autorización de la autoridad aeroportuaria y se restringirán de acuerdo al tráfico aéreo, ajustándose a los procedimientos locales.

Los vuelos de entrenamiento quedan prohibidos entre las 23:00 y las 06:00 LT.

TRAINING FLIGHTS

Training flights will only be permitted with prior clearance from the airport authority and will be restricted in accordance with the air traffic, and in conformance with local procedures.

Training flights are prohibited between 23:00 and 06:00 LT.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN DE RADAR

Por encima de 1000 ft AMSL, se puede usar el sistema de vigilancia ATS en el servicio de control del aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- 1.- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- 2.- Supervisión de trayectorias de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- 3.- Provisión de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al ATZ, podrían verse afectadas las áreas o alturas en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

Los controladores de tránsito aéreo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones ejecutadas en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3 del Reglamento de la Circulación Aérea.

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 1000 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service to execute the following functions:

- 1.- Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- 2.- Supervision of the flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- 3.- Provision of navigation assistance to VFR flights.

Depending on the availability of the radars which provide coverage to the ATZ, the areas or heights for which the indicated uses of the radar are supplied may vary.

The aerodrome air traffic controllers shall maintain all the operations taking place at the aerodrome or in the vicinity under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea.

All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

AJUSTES DE VELOCIDAD

En el TMA de Valencia, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las llegadas a ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, bajo control radar, ajustarán sus velocidades conforme lo especificado a continuación:

- IAS máxima 250 kt a FL100 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar los IAF.
- IAS 180 kt al abandonar el IF o al completar el viraje a final.
- IAS 160 kt al cruzar el FAF/P. Esta velocidad deberá mantenerse hasta 4 NM del umbral.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener la velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que las afecte.

Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC que velocidades se pueden mantener.

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando una llegada de descenso continuo, pero no de cumplir con las limitaciones que de manera explícita aparecen en algunas IAC.

SPEED ADJUSTMENT

Within Valencia TMA, unless otherwise indicated by ATC, flights arriving at ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD under radar control shall adjust their speeds according to:

- Maximum IAS 250 kt at FL100 or below.
- IAS 220 kt when leaving IAF.
- IAS 180 kt when leaving IF or when completing the final turn.
- IAS 160 kt when crossing the FAF/P. Aircraft shall maintain this speed up to 4 NM from threshold.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the adjusting fix concerned.

If this speed adjustment cannot be carried out, pilots shall notify the speed they can maintain to ATC.

Aircraft will be exempt from complying with these speed limitations when a continuous descent arrival is being performed, but not from complying with those which are explicitly shown on some IAC.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERALIDADES

1. GENERAL

1.1 Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando:

1.1 Low Visibility Procedures (LVP) will be applied when:

- El alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 550 m, o
- La Visibilidad general en el área de movimiento sea igual o inferior a 800 m (solo en caso de que todos los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).

- Runway visual range (RVR) is 550 m or below, or
- The general visibility in the movement area is 800 m or below (only in the event that all the transmissometers are out of service).

1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:

1.2 Low Visibility Procedures (LVP) will be cancelled when the following conditions hold simultaneously:

- RVR mayor o igual a 1000 m durante 5 minutos consecutivos.
- Visibilidad mayor o igual a 1000 m durante 5 minutos consecutivos (solo en caso de que todos los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).
- Pronóstico de EMAe de visibilidad superior a 1000 m con clara tendencia a la mejoría.

- RVR is 1000 m or higher during 5 consecutive minutes.
- Visibility is 1000 m or higher during 5 consecutive minutes (only in the event that all the transmissometers are out of service).
- EMAe visibility forecast is higher than 1000 m with a strong trend towards improvement.

1.3 La RWY 10/28 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

1.3 RWY 10/28 is authorized for take-off under low visibility conditions.

1.4 Se informará a los pilotos que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) a través de ATIS y/o por radiofrecuencia.

1.4 Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures (LVP) by ATIS and/or radiofrequency.

1.5 Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

1.5 Any incident notified or detected that may affect the LVP will be immediately communicated to the aircraft and ATC units implicated.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- Los pilotos procederán a verificar en todo momento la ubicación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave e informarán a TWR inmediatamente.
- Durante la aplicación de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP), se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de maniobras.
- Se realizará con guiado de vehículo “SIGAME” las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto.
- Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por las vías de servicio autorizadas y/o restringidas.
- Se cerrarán las vías de servicio no autorizadas: buena parte de las vías de servicio que cruzan calles de rodaje en plataforma.
- A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tráfico, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR y/o visibilidad estén por debajo de sus mínimos operacionales.

2.1 SALIDAS

- Los pilotos, al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.
- El tráfico de salida que inicie rodaje, independientemente del puesto de estacionamiento, será guiado por un vehículo “SIGAME” abandonando la plataforma por las puertas A, B, C o D, hasta quedar orientado en la TWY en dirección a la cabecera sobre la que se da servicio:
 - RWY 10: el vehículo “SIGAME” guiará a la aeronave hasta TWY A3, donde apagará las luces y se apartará en TWY A4 para permitir el paso de la aeronave, informando del final de la maniobra a TWR. La aeronave continuará rodando hasta alcanzar de manera preferente TWY A6.
 - RWY 28: el vehículo “SIGAME” guiará a la aeronave hasta TWY C6, donde apagará las luces, y se apartará en TWY C7 para permitir el paso de la aeronave, informando del final de la maniobra a TWR. La aeronave continuará rodando hasta alcanzar la TWY C9.
- Los accesos a RWY 10/28 se realizarán preferentemente por las TWY A6 y C9, según pista en servicio, estando prohibido el acceso por TWY C5.

2.2 LLEGADAS

- RWY 10: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY C9, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida y TWY C5. El vehículo “SIGAME” esperará a la aeronave en TWY C6 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.
- RWY 28: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY A6, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida. El vehículo “SIGAME” esperará a la aeronave en TWY A3 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.
- Los pilotos deben notificar a TWR por radiofrecuencia el abandono de pista, una vez hayan sobrepasado el letrero de “pista libre”.

3. FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones, se procederá como sigue:

- Si ya tuviese autorización de rodaje, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo “SIGAME”, que le conducirá a la posición de estacionamiento.
- Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista (o el área sensible) y esperará la llegada de un vehículo “SIGAME” que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.
- En el caso de que un vehículo experimente un fallo en las comunicaciones, esperará en una posición donde no interfiera con el movimiento de aeronaves y esperará la llegada de un vehículo “SIGAME”.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En todos los puestos de estacionamiento dotados de instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz:

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- La APU (unidad auxiliar de potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz, ni las unidades móviles o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento.
- Es recomendable la utilización del gancho de sujeción de la manguera de la instalación de 400 Hz a la aeronave. En caso de no utilizar dicho gancho, el aeropuerto no se hace responsable de las afecciones que pueda sufrir la aeronave.

2. GROUND MOVEMENT

- Pilots shall proceed to verify the aircraft position at each moment, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In the event of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately notify TWR.
- During the application of Low Visibility Procedures (LVP), taxiing will be authorized for only one aircraft at a time in the manoeuvring area.
- Entries and exits at all stands of the airport will be guided with a “FOLLOW ME” vehicle.
- Traffic by authorized and/or restricted service roads will be reduced to the minimum.
- The unauthorized service roads shall be closed: many of the service roads, which cross apron taxiways.
- In order to establish a better transit sequence, pilots will avoid requesting clearance for start-up, push-back or taxiing, when the RVR values and/or the visibility are below their operational minima.

2.1 DEPARTURES

- Pilots, when requesting clearance to start up, shall notify ATC of the stand occupied by the aircraft.
- Departing traffic initiating taxiing, from any stand, will be guided by a “FOLLOW ME” vehicle, leaving the apron via gates A, B, C or D, until it is oriented on the TWY which leads to the runway in use:
 - RWY 10: the “FOLLOW ME” vehicle will guide the aircraft to TWY A3, where it will switch its lights off and move out of the way into TWY A4 to allow the passage of the aircraft, reporting the end of the manoeuvre to TWR. The aircraft will continue taxiing until it reaches TWY A6 (preferential).
 - RWY 28: the “FOLLOW ME” vehicle will guide the aircraft to TWY C6, where it will switch its lights off and move out of the way on TWY C7 to permit the passage of the aircraft, reporting the end of the manoeuvre to TWR. The aircraft will continue taxiing until it reaches TWY C9.
- Access to RWY 10/28 will be carried out preferably via TWY A6 and C9, according to the runway in use, access via TWY C5 being forbidden.

2.2 ARRIVALS

- RWY 10: aircraft shall vacate this (preferably) via TWY C9, use of the rapid exit taxiways and TWY C5 being prohibited. The “FOLLOW ME” vehicle will wait for the aircraft on TWY C6, and will guide it up to its stand through the most convenient apron gate for access to the same.
- RWY 28: aircraft shall vacate this (preferably) via TWY A6, use of the rapid exit taxiways being prohibited. The “FOLLOW ME” vehicle will wait for the aircraft on TWY A3, and will guide it up to its stand through the most convenient apron gate for access to the same.
- Pilots shall notify TWR by radiofrequency when the runway is vacated, as soon as they have passed the “runway vacated” sign.

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

In the event that an aircraft operating on the manoeuvring area experiences a communications failure, proceed as follows:

- If it already has permission to taxi, the aircraft will continue along the assigned route up to the ATC clearance limit, taking extreme care to avoid detours. Once there, it will hold its position and wait for the arrival of a “FOLLOW ME” vehicle to be guided to the stand.
- If it has just landed, the aircraft will hold its position after vacating the runway (or the sensitive area) and wait for the arrival of a “FOLLOW ME” vehicle to be guided to the assigned stand.
- In the event that a vehicle experiences a communications failure, it shall wait, at a position where it does not interfere with the movement of aircraft, for the arrival of a “FOLLOW ME” vehicle.

RESTRICTIONS ON STANDS

At all stand positions equipped with the 400 Hz electricity supply:

- Use of the 400 Hz facility is mandatory.
- The aircraft APU (Auxiliary Power Unit) will only be used when neither the 400 Hz system nor the mobile units are operative, or when the air conditioning service is required but this is not available.
- Use of a harness hook to fasten the 400 Hz facility hosing to the aircraft is recommended. Otherwise, the airport authority will not accept responsibility for any damage the aircraft might suffer.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Servicio de control de fauna de Orto a Ocaso.

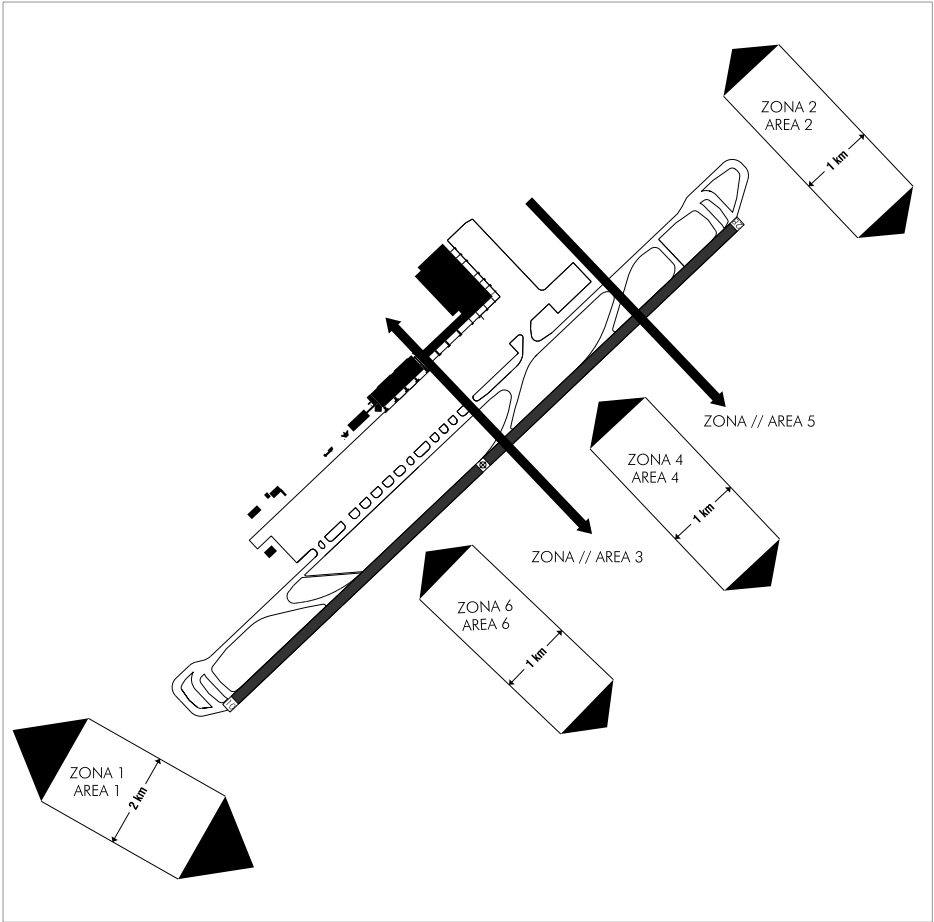
Fauna control service from sunrise to sunset.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

- ZONA 1.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 2 km de anchura desde el THR RWY 10 en la dirección de la aproximación a esta pista.
- ZONA 2.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 1 km de anchura desde el THR RWY 28 en la dirección de la aproximación a esta pista.
- ZONA 3.- Cruce puntual al amanecer y al atardecer de palomas en época estival.
- ZONA 4.- Paso nocturno de alcaravanes en zonas iluminadas.
- ZONA 5.- Presencia nocturna de alcaravanes en periodo de migración (octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.
- ZONA 6.- Presencia de golondrinas en periodo de migración (entre agosto y octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.

BIRD CONCENTRATION AREAS

- AREA 1.- Crossing of seagulls and egrets at dawn and dusk, with a width of 2 km from THR RWY 10 in the direction of the approach to this runway.
- AREA 2.- Crossing of seagulls and egrets at dawn and dusk, with a width of 1 km from THR RWY 28 in the direction of the approach to this runway.
- AREA 3.- Sporadic crossing by pigeons in summer months at dawn and dusk.
- AREA 4.- Night crossing of stone-curlews in lit areas.
- AREA 5.- Night presence of stone-curlews in migration period (October) crossing the airfield from North to South.
- AREA 6.- Presence of swallows in migration period (between August and October), crossing the airfield from North to South.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEAL>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEAL>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.

Information not available.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
33

TWR 118.155
GMC 130.655

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández

ELEV, DIM: M.

VAR 1°E (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.2°E

RESISTENCIA DE APN:
PRKG:
1 a 2, D1, D2, D4, D5, E1 a E3 & TWY A & B DE ACCESO A APN: PCN 101/R/A/W/T.
3 a 7, D3, D6, E4 a E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 a 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 & E7 a E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 & 22 a 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 a 49, 200: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C DE ACCESO A APN: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D DE ACCESO A APN Y TWY DE ACCESO A PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
TWY INTERIOR DE PLATAFORMA: CADA TRAMO TIENE LA RESISTENCIA
DE LOS PRKG CONTIGUOS, EXC BTN PRKG 31 & 49.

APN LGT: 18 POSTES PROYECTORES LIH.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEAL CASILLAS 20 Y 22.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG:
19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49 & 200.

APN STRENGTH:
PRKG:
1 to 2, D1, D2, D4, D5, E1 to E3 & TWY A & B TO ACCESS APN: PCN 101/R/A/W/T.
3 to 7, D3, D6, E4 to E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 to 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 & E7 to E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 & 22 to 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 to 49, 200: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C TO ACCESS APN: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D TO ACCESS APN Y TWY TO ACCESS PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
APRON INNER TWY: EACH SECTION HAS THE STRENGTH OF THE ADJACENT PRKG,
EXC BTN PRKG 31 & 49.

APN LGT: 18 FLOODLIGHTING POLES LIH.

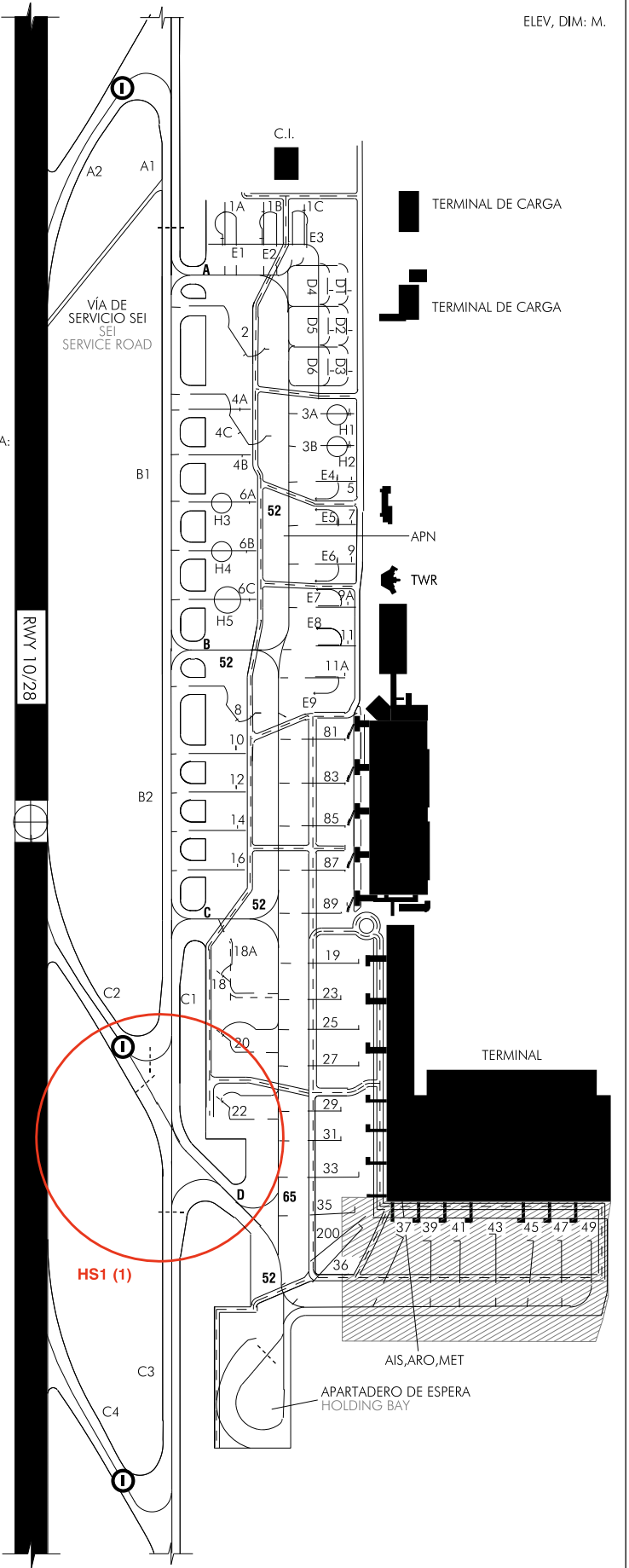
STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEAL ITEMS 20 AND 22.

VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG:
19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49 & 200.

(1) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEAL ADC.
(1) HOT SPOT: SEE AD 2-LEAL ADC.

0 150 300 m
1:9 000

PRKG	01
ENVERGADURA MAX // MAX WINGSPAN	52
ZONA NO VISIBLE DESDE TORRE AREA NOT VISIBLE FROM TOWER	



CAMBIO: ACTUALIZACIÓN PRKG SVGA.
CHANGES: SVGA PRKG UPDATED.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1A	4	38°17'09.10"N 000°34'01.30"W	R	B752	S	INCOMP. E1
1B	4	38°17'10.79"N 000°34'00.92"W	R	B752	W	INCOMP. E2
1C	4	38°17'12.57"N 000°34'00.54"W	R	A321	W	INCOMP. E3
2	3	38°17'08.94"N 000°33'53.26"W	A	B744/B748/ A342/A124/ A388	—	—
3A	6	38°17'12.83"N 000°33'48.79"W	R	A320	—	INCOMP. H1
3B	6	38°17'12.58"N 000°33'47.00"W	R	A320	—	INCOMP. H2
4A	3	38°17'08.35"N 000°33'50.10"W	A	B763	—	INCOMP. 4C
4B	3	38°17'07.99"N 000°33'47.54"W	A	B763	—	INCOMP. 4C
4C	3	38°17'08.15"N 000°33'48.32"W	A	A124/A342/ B744	—	INCOMP. 4A-4B
5	5	38°17'12.34"N 000°33'45.03"W	R	B752	—	INCOMP. E4
6A	3	38°17'07.73"N 000°33'44.89"W	A	MD11	—	INCOMP. H3
6B	3	38°17'07.36"N 000°33'42.17"W	A	MD11	—	INCOMP. H4
6C	3	38°17'06.99"N 000°33'39.46"W	A	MD11	—	INCOMP. H5
7	5	38°17'12.00"N 000°33'42.59"W	R	B752	—	INCOMP. E5
8	3	38°17'05.65"N 000°33'32.89"W	A	B763	—	—
9	5	38°17'11.83"N 000°33'40.42"W	R	B752	—	INCOMP. E6
9A	5	38°17'11.36"N 000°33'38.02"W	R	A321	—	INCOMP. E7
10	3	38°17'05.40"N 000°33'30.95"W	A	B752	—	—
11	5	38°17'11.05"N 000°33'35.85"W	R	A321	—	INCOMP. E8
11A	5	38°17'10.68"N 000°33'34.11"W	R	A321	—	INCOMP. E9
12	3	38°17'05.10"N 000°33'28.80"W	A	B752	—	—
14	3	38°17'04.80"N 000°33'26.65"W	A	B752	—	—
16	3	38°17'04.50"N 000°33'24.51"W	A	B752	—	—
18	3	38°17'02.96"N 000°33'18.72"W	A	A321/B738	—	INCOMP 18A
18A	3	38°17'03.16"N 000°33'17.75"W	A	AT72	—	INCOMP 18
19	1	38°17'08.82"N 000°33'18.12"W	R	B763	—	400 Hz - A/C
20	3	38°17'02.50"N 000°33'15.42"W	A	A321/B738	—	—
22	3	38°17'01.96"N 000°33'11.72"W	A	A321/B738	—	—
23	1	38°17'08.14"N 000°33'16.18"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
25	1	38°17'08.32"N 000°33'14.42"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
27	1	38°17'07.96"N 000°33'12.42"W	R	B763	—	400 Hz - A/C
29	1	38°17'07.41"N 000°33'09.95"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
31	1	38°17'07.18"N 000°33'08.29"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
33	1	38°17'07.12"N 000°33'06.24"W	R	B763	E	400 Hz - A/C
35	1	38°17'06.46"N 000°33'04.46"W	R	A321/B38M	E	400 Hz - A/C INCOMP. 200
36	1	38°17'07.36"N 000°33'03.48"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C INCOMP. 200
37	1	38°17'08.92"N 000°33'02.45"W	R	B763	S	400 Hz - A/C
39	1	38°17'10.00"N 000°33'01.86"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
41	1	38°17'11.31"N 000°33'01.57"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEBL - BARCELONA/Josep**
Tarradellas Barcelona-El Prat**2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 411749N 0020442E. Ver AD 2-LEBL ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 10 km SW.**Elevación:** 4 m / 14 ft.**Ondulación geoid:** 49.06 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 29°C.**Temperatura baja media:** 9°C.**Declinación magnética:** 1°E (2020).**Cambio anual:** 7.5'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
08820 El Prat (Barcelona).**TEL:** +34-902 404 704.**FAX:** +34-932 983 737.**AFTN:** LEBL**E-mail:** bcndirector@aena.es→ **Tránsito autorizado:** IFR; AD cerrado para operaciones VFR excepto:

vuelos ambulancia, de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales.

Heliporto cerrado a operaciones comerciales, solo acepta operaciones VFR de vuelos ambulancia, de salvamento, de Estado, o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales.

AD cerrado para operaciones con aeronaves de ala fija con máximo peso al despegue (MTOW) igual o inferior a 2000 kg y aeronaves monomotor turbohélice, excepto: vuelos ambulancia, de salvamento, de estado o que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales.

AD cerrado para operaciones de aeronaves sin equipo de radio adecuado para mantener una comunicación radiotelefónica bidireccional continua con ATS.

Observaciones: Oficina Local de Coordinación de Horarios. SITA: BCNOOYA.

E-mail: bcn.gtr@aena.es. FAX: +34-932 971 711.

El pago de tasas en efectivo solo podrá efectuarse en euros, con un importe máximo de 1000 euros.

(1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 411749N 0020442E. See AD 2-LEBL ADC.**Distance and direction from the city:** 10 km SW.**Elevation:** 4 m / 14 ft.**Geoid undulation:** 49.06 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 29°C.**Low average temperature:** 9°C.**Magnetic variation:** 1°E (2020).**Annual change:** 7.5'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
08820 El Prat (Barcelona).**TEL:** +34-902 404 704.**FAX:** +34-932 983 737.**AFTN:** LEBL**E-mail:** bcndirector@aena.es**Approved traffic:** IFR; AD closed to VFR operations except:

ambulance, rescue, and state flights or those serving the Autonomous Communities and other local entities, provided they carry out non-commercial public services.

Heliport closed for commercial operations, with the exception of VFR operations for ambulance, rescue and State flights, or flights serving Autonomous Communities and other local Entities, provided they carry out non-commercial public services.

AD closed to operations by fixed-wing aircraft whose maximum take-off weight (MTOW) is equal to or less than 2000 kg and single-engined turboprop aircraft, except: ambulance, rescue, and State flights or those serving the Autonomous Regions and other local entities, provided they are carrying out non-commercial public services.

AD closed to operations by aircraft whose radio equipment is not appropriate for maintaining continuous bidirectional radiotelephone communication with ATS.

Remarks: Local Scheduling Coordination Office. SITA: BCNOOYA.

E-mail: bcn.gtr@aena.es. FAX: +34-932 971 711.

Payment of charges in cash shall only be made in euros, 1000 euros maximum amount.

(1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24.→ **Helipuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24 (1).**Servicio de Dirección de Plataforma (SDP):** H24, prestado por ATS.**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** H24.**Observaciones:** (1) TEL: +34-932 983 798; e-mail: bcncceps@aena.es.**Airport:** H24.**Heliport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24 (1).**Apron Management Service (SDP):** H24, provided by ATS.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** H24.**Remarks:** (1) TEL: +34-932 983 798; e-mail: bcncceps@aena.es.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Hasta 7500 kg.**Tipos de combustible:** JET A-1.**Tipo de lubricante:** AEROSHELL W120, ESSO 100-120.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** Servicio prestado por el agente handling.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** Agentes de rampa:

- SWISSPORT HANDLING

TEL: +34-932 983 576.

FAX: +34-932 984 033.

Móvil: +34-660 477 550.

E-mail: bcn.dutymanager@swissport.com

SITA: BCNKLXH.

- GROUNDFORCE BCN

TEL: +34-932 971 318;

+34-932 984 891.

Cargo facilities: Up to 7500 kg.**Fuel types:** JET A-1.**Oil types:** AEROSHELL W120, ESSO 100-120.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** Service provided by handling agent.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** Ramp agents:

- SWISSPORT HANDLING

TEL: +34-932 983 576.

FAX: +34-932 984 033.

Mobile phone: +34-660 477 550.

E-mail: bcn.dutymanager@swissport.com

SITA: BCNKLXH.

- GROUNDFORCE BCN

TEL: +34-932 971 318;

+34-932 984 891.

FAX: +34-932 971 317;
 +34-932 984 881.
 Móvil: +34-697 979 190.
 E-mail: bcnjtcoord@groundforce.aero;
 bcnpog1@groundforce.aero
 SITA: BCNGFXH; BCNFPXH.
 - IBERIA AIRPORT SERVICES
 TEL: +34-934 013 126.
 FAX: +34-934 013 205.
 Móvil: No.
 E-mail: bcnkis@iberia.es
 SITA: BCNKIIB.

FAX: +34-932 971 317;
 +34-932 984 881.
 Mobile phone: +34-697 979 190.
 E-mail: bcnjtcoord@groundforce.aero;
 bcnpog1@groundforce.aero
 SITA: BCNGFXH; BCNFPXH.
 - IBERIA AIRPORT SERVICES
 TEL: +34-934 013 126.
 FAX: +34-934 013 205.
 Mobile phone: No.
 E-mail: bcnkis@iberia.es
 SITA: BCNKIIB.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis, tren, metro y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: 2 ambulancias. Primeros auxilios.
Banco/Oficina Postal: Sí / No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis, train, underground and hire cars.
Medical facilities: 2 ambulances. First aid.
Bank/Post Office: Yes / No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 10.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
 Capacidades del equipamiento disponible:
 - Cojines para elevación de aeronaves hasta CAT 2;
 - Sistema de eslingas de elevación hasta CAT 3;
 - Sistemas de eslingas de arrastre (de-bogging) para CAT 2 y CAT 3, con capacidades hasta 25 TM y 55 TM;
 - Plataformas de arrastre hasta CAT 2, con capacidades hasta 5 TM, 10 TM y 30 TM;
 - Tráiler con cuna para soporte del fuselaje NB y WB;
 - Gato elevador hidráulico para CAT 2 y CAT 3.
 Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
 Centro de Coordinación de Operaciones (CECOPS):
 TEL: +34-932 596 222.
 FAX: +34-932 971 711.
 e-mail: bcncceops@aena.es.

Fire category: 10.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
 Capacity of the equipment available:
 - Bags for lifting aircraft up to CAT 2;
 - Sling lifting system up to CAT 3;
 - De-bogging sling system for CAT 2 and CAT 3, with capacities up to 25 TM and 55 TM;
 - Towing dollies up to CAT 2, with capacities up to 5 TM, 10 TM and 30 TM;
 - Trailer with cradle for NB and WB fuselage;
 - Hydraulic jack for CAT 2 and CAT 3.
 Local contact data for disabled aircraft movement operations:
 Operational Coordination Centre (CECOPS):
 TEL: +34-932 596 222.
 FAX: +34-932 971 711.
 e-mail: bcncceops@aena.es.

➔ **Observaciones:** Tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles:
 - Agente extintor principal: 10944 litros de espumógeno de tipo AFFF para uso en concentración del 6%, con una eficacia mínima de nivel C.
 - Agente extintor complementario: 1800 Kg de polvo químico seco de tipo BC apto para extinguir incendios de hidrocarburos.

Remarks: Types and quantities of extinguishers normally available:
 - Main extinguishing agent: 10944 litres of AFFF foam for use at 6% concentration, with a minimum C level efficiency.
 - Supplementary extinguishing agent: 1800 kg of dry BC chemical powder suitable for extinguishing hydrocarbon fires.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: Distribuidor de fundente sólido, máquina quitanieves.
Prioridades de limpieza: Pistas, calles de salida rápida y calles de acceso a pista, calles de rodaje, accesos a plataforma y plataformas.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:
 Acetato potásico (KAC), formiato sódico (NAFO).
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 15-NOV al 15-MAR.
 Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
 Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Solid de-icer spreader, snowplough.
Clearance priorities: Runways, rapid exit taxiways and runway access taxiways, taxiways, apron access and aprons.
Use of material for movement area surface treatment:
 Potassium acetate (KAC), sodium formate (NAFO).
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Period of application of snow plan: 15-NOV to 15-MAR.
 Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
 Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico.
Resistencia: Rampa-0: PCN 61/R/B/W/T;
 Rampa-1: PCN 67/R/A/W/T;
 Rampa-2: PCN 63/R/B/W/T;
 Rampa-3: PCN 59/R/B/W/T;
 Rampa-9: PCN 74/R/B/W/T;
 Rampas-10 a 17 y 30: PCN 136/R/A/W/T;
 Rampa-32: PCN 137/F/A/W/T.

Apron: Surface: Hydraulic concrete.
Strength: Ramp-0: PCN 61/R/B/W/T;
 Ramp-1: PCN 67/R/A/W/T;
 Ramp-2: PCN 63/R/B/W/T;
 Ramp-3: PCN 59/R/B/W/T;
 Ramp-9: PCN 74/R/B/W/T;
 Ramps-10 to 17 and 30: PCN 136/R/A/W/T;
 Ramp-32: PCN 137/F/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 25 m, EXC:
- B6 a B10, P2, P6, P7, S5 a S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 a U7: 23 m.
- B11, E5, N2 a N15: 45 m.
- D3, J7, J8, K10, M7 a M16, N1, T4 a T13, Y1, Y4 a Y6, Z8: 30 m.

Superficie: Asfalto, EXC:
- ES1, FS1, G1 a G3, G10 a G12, GS1, HS1, K1, K11, LS1, M1, M16, MS1, N1, N16, S1, S11 a S13, T1, Y1, Y5 a Y7, Z5 a Z7:
hormigón hidráulico.
- Y2, Y4, Z2 a Z4: hormigón percolado.

Resistencia: PCN 61/F/A/W/T, EXC:
- B6 a B11: PCN 59/F/A/W/T;
- G1 a G3, G10 a G12: PCN 59/R/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 4 m/13 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEBL PDC.

Observaciones: Ninguna.

Taxiways: Width: 25 m, EXC:
- B6 to B10, P2, P6, P7, S5 to S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 to U7: 23 m.
- B11, E5, N2 to N15: 45 m.
- D3, J7, J8, K10, M7 to M16, N1, T4 to T13, Y1, Y4 to Y6, Z8: 30 m.

Surface: Asphalt, EXC:
- ES1, FS1, G1 to G3, G10 to G12, GS1, HS1, K1, K11, LS1, M1, M16, MS1, N1, N16, S1, S11 to S13, T1, Y1, Y5 to Y7, Z5 to Z7:
hydraulic concrete.
- Y2, Y4, Z2 to Z4: leaching concrete.

Strength: PCN 61/F/A/W/T, EXC:
- B6 to B11: PCN 59/F/A/W/T;
- G1 to G3, G10 to G12: PCN 59/R/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron 4 m/13 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEBL PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición iluminados, letreros de prohibida la entrada, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista (1), puntos de espera intermedios, barras de parada, barras de no intrusión, luces de punto de espera intermedio, luces de protección de pista y , sistema visual de guía para el atraque (2) y señales de identificación de puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, punto de visada EXC RWY 20, zona de toma de contacto EXC RWY 20, faja lateral, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 06L/24R (P1, P2, P3, P4, P5, P6, R1, R2, R3, R4, R5, R6) y RWY 06R/24L (G4, G5, G6, G7, G8, G9).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y balizas reflectantes en borde.

Observaciones:

- (1) Condición especial al requisito relativo a la ubicación de los puntos de espera de la pista:
- Vulneración de la superficie de aproximación de la RWY 02 por la posición del punto de espera en TWY K7, y el rodaje de ciertas aeronaves (según su tamaño) por TWY LS.
- Vulneración de la superficie de aproximación de la RWY 06L por la posición de los puntos de espera en TWY Z6, Z7, Z8, Y6, Y7, S14 y N16, y el rodaje de ciertas aeronaves (según su tamaño) por TWY Y6, Y7, AS, T12, T13, T14, PN, Z8, RN, S14, N13, N14, N15, N16 o M16.
- (2) Ver AD 2-LEBL PDC.

Taxiing guidance system: Lighted position indicators, NO ENTRY signs, mandatory instructions and information signs LGTD, runway-holding position, intermediate holding positions (1), stop bars, no intrusion bars, intermediate holding positions lights, runway guard lights , visual guidance docking system (2) and stands identification markings.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line, aiming point EXC RWY 20, touchdown zone EXC RWY 20, side stripe, rapid exit taxiway marking indicator on RWY 06L/24R (P1, P2, P3, P4, P5, P6, R1, R2, R3, R4, R5, R6) and RWY 06R/24L (G4, G5, G6, G7, G8, G9).

TWY markings: Centre line, side stripe and reflective edge markers.

Remarks:

- (1) Special condition for the requirement relating to the location of the runway holding positions:
- Breach of the RWY 02 approach surface due to the location of the holding position on TWY K7, and the taxiing of certain aircraft (depending on their size) via TWY LS.
- Breach of the RWY 06L approach surface due to the location of the holding positions on TWY Z6, Z7, Z8, Y6, Y7, S14 and N16, and the taxiing of certain aircraft (depending on their size) via TWY Y6, Y7, AS, T12, T13, T14, PN, Z8, RN, S14, N13, N14, N15, N16 or M16.
- (2) See AD 2-LEBL PDC.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**AERODROME OBSTACLES**

Obstáculos que perforan las superficies de Transición, Horizontal Interna, Cónica, Aproximación y Despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-LEBL AOC.

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal, Conical, Approach and Take-off surfaces contained in Annex 14 of ICAO

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEBL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO**METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

Oficina MET: Barcelona EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

Información: En persona, telefónica y fax.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español.

Cartas: Mapas previstos significativos, de viento y temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Barcelona EMAe: H24; TEL: +34-932 983 812.

Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Disponible guía MET de aeródromo.

MET office: Barcelona EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Information: In person, by telephone and fax.

Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish.

Charts: Forecast significant, wind and temperature at altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Barcelona EMAe: H24; TEL: +34-932 983 812.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
Aerodrome MET guide available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

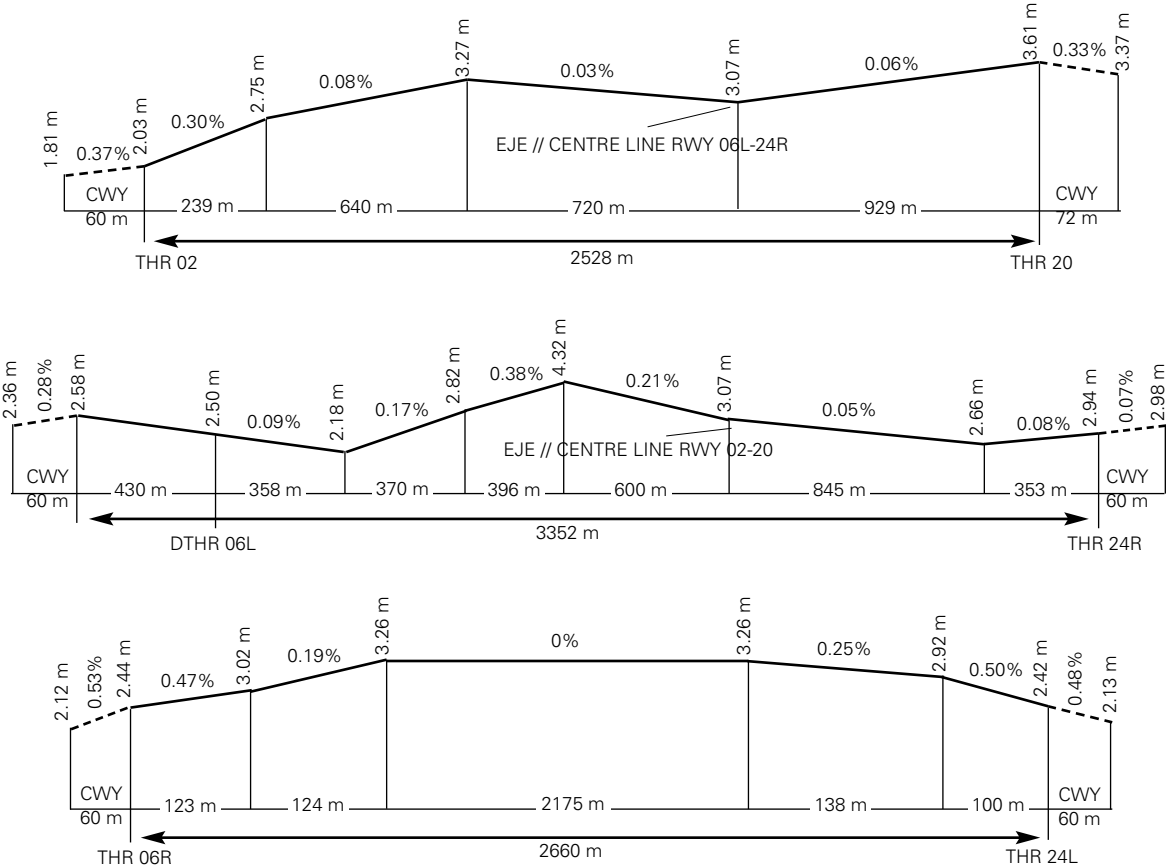
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
02	018.98°GEO 018°MAG	2528 x 45	411715.93N 0020505.41E	THR: 2.0 m / 7 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	72 x 150	2648 x 300 (4)	Sí // Yes	240 x 150 (4)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 91/F/A/W/T SWY: No
20 (1)	198.99°GEO 198°MAG	2528 x 45	411833.46N 0020540.78E	THR: 4 m / 12 ft TDZ: NO	No	60 x 150	2648 x 300 (4)	No	240 x 150 (5)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 91/F/A/W/T SWY: No
06L (2)	065.57°GEO 064°MAG	3352 x 60	411741.44N 0020419.02E	THR: 2.5 m / 8 ft TDZ: 3.5 m / 11 ft	No	60 x 150	3472 x 300 (4)	Sí // Yes	240 x 150 (5)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 88/F/A/W/T SWY: No
24R (3)	245.59°GEO 244°MAG	3352 x 60	411820.61N 0020613.43E	THR: 2.9 m / 10 ft TDZ: 2.9 m / 10 ft	No	60 x 150	3472 x 300 (4)	Sí // Yes	240x 150 (5)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 88/F/A/W/T SWY: No
06R	065.57°GEO 064°MAG	2660 x 60	411656.32N 0020427.66E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	60 x 150	2780 x 300 (4)	Sí // Yes	125 x 150 (4)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 126/F/A/W/T SWY: No
24L	245.59°GEO 244°MAG	2660 x 60	411731.99N 0020611.81E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	60 x 150	2780 x 300 (4)	Sí // Yes	125 x 150 (4)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 126/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) No utilizable para aterrizajes.
(2) THR RWY 06L desplazado 430 m.
(3) Coordenadas extremo RWY 24R: 411735.68N 0020402.19E.
(4) Terreno vegetal.
(5) Hormigón asfáltico y terreno vegetal.

Remarks: (1) Not available for landing.
(2) THR RWY 06L displaced 430 m.
(3) End RWY 24R coordinates: 411735.68N 0020402.19E.
(4) Grass soil.
(5) Asphaltic concrete and grass soil.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2528	2600	2528	2528
20	2528	2588	2528	NU
06L	3352	3412	3352	2922
24R	3352	3412	3352	3352
06R	2660	2720	2660	2660
24L	2660	2720	2660	2660
20 INT UB	2124	2184	2124	-
06L INT Y5	2963	3023	2963	-
06L INT Y6	3029	3089	3029	-
06L INT Y7	3096	3156	3096	-
06L INT Z5	2963	3023	2963	-
06L INT Z6	3029	3089	3029	-
06L INT Z7	3096	3156	3096	-
24R INT Y2	2961	3021	2961	-
24R INT Y4	2828	2888	2828	-
24R INT Z2	2961	3021	2961	-
24R INT Z3	2895	2955	2895	-
24R INT Z4	2828	2888	2828	-

Observaciones: TORA disponible calculada desde la intersección del borde de calle de rodaje más próximo al inicio de pista con el borde de la pista.

Remarks: Available TORA calculated from the intersection of the taxiway edge closest to the start of the runway, and the runway edge.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 02</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.80 m / 65 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 02</p> <p>Approach: Precision CAT I, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.80 m / 65 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>
<p>Pista: 20</p> <p>Aproximación: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Umbral: No.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 20</p> <p>Approach: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Threshold: No.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>
<p>Pista: 06L</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH. Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p> <p>Eje pista: 3352 m: 430 m sin luces + 2022 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3352 m: 430 m rojas + 2322 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (P4, P2, P1, R4, R2, R1).</p>	<p>Runway: 06L</p> <p>Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH. Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p> <p>Runway centre line: 3352 m: 430 m without lights + 2022 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3352 m: 430 m red + 2322 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (P4, P2, P1, R4, R2, R1).</p>
<p>Pista: 24R</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (21.97 m / 72 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p>	<p>Runway: 24R</p> <p>Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (21.97 m / 72 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p>

Eje pista: 3352 m: 2452 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3352 m: 2752 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (P3, P5, P6, R3, R5, R6).
Luces del sistema de aproximación desviadas respecto a la prolongación del eje de pista menos de 00°15'.

Pista: 06R

Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.89 m / 65 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 2660 m: 1760 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (G6, G5, G4).

Pista: 24L

Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 2660 m: 1760 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (G7, G8, G9).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20, 1 cerca THR 06R, 1 cerca THR 24L,
1 cerca TWY T14, 1 cerca THR 06L, 1 cerca THR 24R, 1 cerca FATO. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje.

Iluminación de plataforma: Postes proyectores.

Fuente secundaria de energia: Sistemas de ayudas visuales: Grupos
electrógenos de continuidad no break. Edificios
terminales e iluminación de plataforma: grupos
electrógenos de emergencia con tiempo de
conmutación de 21 segundos para T1 y de 15
segundos para T2.

Observaciones: Ninguna.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

Situación:

- Ondulación del geoide: ver casilla 2
- FATO: coordenadas 41°18'34.12"N 002°05'57.30"E
- Rodaje en tierra: TLOF en el interior de FATO
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 900 y 901 (Rampa 32)
- PRKG: 900 y 901 (Rampa 32) y 61, 62 y 63 (Rampa 1). Consultar AD 2-LEBL PDC.

Elevación:

- FATO: 3.2 m.
- Rodaje en tierra: TLOF en interior de FATO
- PRKG: 4.2 m.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: 75x59m. Hormigón hidráulico. PCN 148/R/A/W/T
- TLOF: en el interior de FATO. Faja circular de 30cm de ancho y diámetro interior de 27 m.
- Área de seguridad: 94x77m.
- CWY: No
- PRKG 900: MAX ACFT 19.5 m. Hormigón hidráulico. Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento, barra de alineación.
- PRKG 901: MAX ACFT 16 m. Hormigón hidráulico. Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento, barra de alineación.
- PRKG 61: MAX ACFT 16 m. Hormigón hidráulico. Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento, barra de alineación, barra de parada.
- PRKG 62: MAX ACFT 16 m. Hormigón hidráulico. Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento, barra de alineación, barra de parada.

Runway centre line: 3352 m: 2452 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3352 m: 2752 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (P3, P5, P6, R3, R5, R6).
Approach system lights displaced from the runway centre line
extension less than 00°15'.

Runway: 06R

Approach: Precision CAT II/III, 900 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.89 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (G6, G5, G4).

Runway: 24L

Approach: Precision CAT II/III, 420 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (G7, G8, G9).

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 02, 1 near THR 20, 1 near THR 06R, 1 near THR 24L,
1 near TWY T14, 1 near THR 06L, 1 near THR 24R, 1 near FATO. LGTD.

TWY lighting: Centre line.

Apron lighting: Floodlighting poles.

Secondary power supply: Visual aid systems: Power generators of continuity
no break. Terminal building and apron lights:
Emergency stand-by equipment with a switch-on
time of 21 seconds for T1 and 15 seconds for T2.

Remarks: None.

HELICOPTER LANDING AREA

Position:

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: coordinates 41°18'34.12"N 002°05'57.30"E
- Ground taxiing: TLOF inside FATO.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 900 and 901 (Ramp 32).
- PRKG: 900 and 901 (Ramp 32) and 61, 62 and 63 (Ramp 1). See AD 2-LEBL PDC.

Elevation:

- FATO: 3.2 m.
- Ground taxiing: TLOF inside FATO.
- PRKG: 4.2 m.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: 75x59m. Hydraulic concrete. PCN 148/R/A/W/T
- TLOF: inside FATO. Circular strip 30 cm wide and inner diameter of 27 m.

Remarks:

- Security area: 94x77m.
- CWY: No
- PRKG 900: MAX ACFT 19.5 m. Hydraulic concrete. Touchdown and positioning signal, alignment bar.
- PRKG 901: MAX ACFT 16 m. Hydraulic concrete. Touchdown and positioning signal, alignment bar.
- PRKG 61: MAX ACFT 16 m. Hydraulic concrete. Touchdown and positioning signal, alignment bar, stop bar.
- PRKG 62: MAX ACFT 16 m. Hydraulic concrete. Touchdown and positioning signal, alignment bar, stop bar.

- PRKG 63: MAX ACFT 16 m. Hormigón hidráulico. Señal de punto de toma de contacto y posicionamiento, barra de alineación, barra de parada.

Orientación: FATO 09/27 (rumbo magnético 090°-270°) y FATO 06/24 (rumbo magnético 060°-240°).

Para llegadas, se operará en las FATO 09 y 24.

Para salidas, se operará en las FATO 06 y 27.

Distancias declaradas:

FATO	TODAH (m)	RTODAH (m)	LDAH (m)
09	NU	NU	75
27	75	75	NU
06	75	75	NU
24	NU	NU	75

- PRKG 63: MAX ACFT 16 m. Hydraulic concrete. Touchdown and positioning markings, alignment bar, stop bar.

Direction: FATO 09/27 (magnetic heading 090°-270°) and FATO 06/24 (magnetic heading 060°-240°).

Arrivals shall operate in FATO 09 and 24.

Departures shall operate in FATO 06 and 27.

Declared distances:

Iluminación: La FATO 09/27 dispone de luces de borde de FATO y de TLOF, y la FATO 09 adicionalmente dispone de sistema de luces de aproximación y APAPI (6°).

Observaciones: Ninguna.

Lighting: FATO 09/27 has FATO and TLOF edge area lighting, and FATO 09 also has approach lighting and APAPI (6°) systems.

Remarks: None.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR BARCELONA Espacio aéreo limitado por dos semicircunferencias de 12 NM de radio unidas por sus tangentes comunes, centradas en los puntos TEBLA (412252N 0021930E) y ASTEK (411232N 0014919E) excepto el ATZ de Sabadell. // Airspace limited by two semicircumferences of 12 NM radius joined by its common tangents, centred on points TEBLA (412252N 0021930E) and ASTEK (411232N 0014919E) except Sabadell ATZ. Área 2: Área definida por 412846N 0021100E, arco de circunferencia de 12 NM de radio centrada en 411743N 0020507E hasta 412433N 0015203E, 412720N 0020352E, 412846N 0021100E, excluyendo el ATZ de Sabadell. // Area defined by 412846N 0021100E, arc of circumference of 12 NM radius centred on 411743N 0020507E to 412433N 0015203E, 412720N 0020352E, 412846N 0021100E, except Sabadell ATZ. Ver/See ENR 6.5.	<u>FL075</u> MAX ALT VFR SECTOR <u>MAX ALT</u> <u>VFR SECTOR</u> SFC <u>FL075</u> SFC	D (3) E D (3)	BARCELONA APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ BARCELONA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	<u>3000 ft HGT</u> (2) SFC	D	BARCELONA TWR ES/EN	

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
(3) No autorizados vuelos VFR. El tráfico con origen/destino a helipuertos y aeródromos autorizados seguirá los procedimientos establecidos.

Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower.
(2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
(3) VFR flights not authorized. Traffic with origin/destination authorized heliports and aerodromes shall follow the standard procedures.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Barcelona APP	121.155 C 119.105 C 124.700 MHz 125.250 MHz 126.505 C 127.700 MHz 131.125 MHz 135.280 C	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	APP-H APP-L BACK-UP APP-H APP-H APP-H APP APP
TWR	Barcelona TWR	118.105 C 118.330 C 121.500 MHz 121.655 C 121.705 C 121.805 C 122.100 MHz 122.230 C 122.830 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	LOCAL ARR/LOCAL ARR+DEP LOCAL DEP EMERG GMC C GMC N CLR MIL GMC S BACK-UP EMERG MIL
ATIS	Barcelona Information	118.655 C 121.980 C	H24 H24	ARR DEP
D-ATIS	Barcelona Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1° E)	BCN	116.700 MHz	H24	411825.6N 0020628.1E		R-096 AVBL a // at: - FL100 90 NM. - FL120 106 NM. - FL140 117 NM (MUREN). R-227 NO AVBL a // at: - FL080 FM 65 NM. - FL120 FM 85 NM.
DME	BCN	CH 114X	H24	411825.8N 0020628.7E	0 m	R-096 AVBL a // at: - FL100 90 NM. - FL120 106 NM. - FL140 117 NM (MUREN). R-227 NO AVBL a // at: - FL080 FM 65 NM. - FL120 FM 85 NM. R-297: posible pérdida de señal // possible loss of signal BTN 62 NM & 74 NM BLW FL160. Solape con // Overlap with PPN.
DVOR (1° E)	PRA	114.300 MHz	H24	411659.2N 0020454.7E		U/S BTN R-254/R-029 BLW 3000 ft AMSL.
DME	PRA	CH 90X	H24	411658.8N 0020454.3E	0 m	U/S BTN R-254/R-029 BLW 3000 ft AMSL.
DVOR (1° E)	SLL	112.000 MHz	H24	413111.5N 0020635.1E		R-354 baja intensidad de señal // low signal intensity FM 48 NM.
DME	SLL	CH 57X	H24	413112.0N 0020635.1E	150 m	R-354 baja intensidad de señal // low signal intensity FM 50 NM.
DVOR (1° E)	VLA	113.150 MHz	H24	412033.5N 0013251.7E		
DME	VLA	CH 78Y	H24	412033.4N 0013252.4E	660 m	
DVOR (1° E)	CLE	115.350 MHz	H24	413824.1N 0023804.8E		
DME	CLE	CH 100Y	H24	413824.0N 0023804.2E	420 m	
LOC 02 (1° E)	BLT	108.750 MHz	H24	411840.0N 0020543.8E		018° MAG / 214 m FM THR 20, NO AVBL FM 25 NM (23.6 NM DME ILS) a // at 2500 ft AMSL o // or BLW.
ILS CAT I GP 02		330.350 MHz	H24	411725.4N 0020505.9E		3°; RDH 15.40 m; a // at 280 m FM THR 02 & 85 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP a partir de 6° a la izquierda FM RCL. // Full fly-up indications may not be received BLW GP beyond 6° left FM RCL.
ILS/DME 02 LOC 06L (1° E) ILS CAT III	BLT QAA	CH 24Y 110.300 MHz	H24 H24	411725.4N 0020505.9E 411824.9N 0020626.0E	9 m	REF DME THR 02 064° MAG / 320 m FM THR 24R; COV 17 NM NOT AVBL BTN ±35° del // of RCL BLW 3000 ft AMSL.
GP 06L		335.000 MHz	H24	411748.4N 0020429.9E		3°; RDH 16.30 m; a // at 320 m FM THR 06L & 90 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 06L LOC 24R (1° E) ILS CAT III	QAA BCA	CH 40X 109.500 MHz	H24 H24	411748.4N 0020429.9E 411731.9N 0020351.1E	6 m	REF DME THR 06L. 244° MAG / 714 m FM THR 06L. COV 17 NM ±35° FM RCL AVBL a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
GP 24R		332.600 MHz	H24	411819.8N 0020559.1E		3°; RDH 16.2 m; a // at 314 m FM THR 24R & 115 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction
ILS/DME 24R LOC 06R (1° E)	BCA BLE	CH 32X 110.750 MHz	H24 H24	411819.8N 0020559.1E 411734.6N 0020619.5E	9 m	REF DME THR 24R. 064° MAG / 197 m FM THR 24L. COV 17 NM (15.5 NM DME ILS) AVBL BTN ±35° del // of RCL a // at 3500 ft AMSL o // or AVBL.
ILS CAT III GP 06R		330.050 MHz	H24	411656.9N 0020441.4E		3°; RDH 16.56 m; a // at 299 m FM THR 06R & 115 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
ILS/DME 06R LOC 24L (1° E) ILS CAT III	BLE BLW	CH 44Y 111.500 MHz	H24 H24	411656.9N 0020441.4E 411653.7N 0020420.0E	9 m	REF DME THR 06R. 244° MAG / 195 m FM THR 06R. COV 17 NM ±35° FM RCL AVBL a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
GP 24L		332.900 MHz	H24	411724.5N 0020602.2E		3°; RDH 16.56 m; a // at 299 m FM THR 24L & 117 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 24L NDB (1° E)	BLW VNV	CH 52X 380.000 kHz	H24 H24	411724.5N 0020602.2E 411238.3N 0014221.0E	9 m	REF DME THR 24L. COV 90 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES**

Toda aeronave que no disponga de equipo RNAV lo comunicará a Barcelona Autorizaciones en FREQ CLR en la primera comunicación.

Restricciones operativas para operadores de aviación general: durante la temporada de verano, las aeronaves cuyo peso máximo al despegue (MTOW) sea igual o inferior a 7000 kg estarán restringidas y no podrán operar de llegada en el horario comprendido en las franjas de: 0700-0959 y de 1600-1959. Quedan exentos de esta restricción los vuelos ambulancia, de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, y las aeronaves que tengan la autorización de operador habitual de acuerdo al procedimiento en vigor. Se puede consultar el procedimiento de operador habitual a través de: bcnoperaciones@aena.es.

Restricciones operativas relacionadas con el ruido, ver AD 2-LEBL apartado 21, punto 8.

PLANES DE VUELO

La oficina ARO de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD no aceptará planes de vuelo con origen o destino BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat cuya EOBt o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado (ver GEN 1.2, apartado 3).

CONFIGURACIONES PREFERENTES

Excepto cuando reinen o estén previstas algunas de las siguientes condiciones:

- Pista, seca o mojada, con acción de frenado inferior a buena.
- Techo de nubes inferior a 500 ft sobre elevación del aeródromo.
- Visibilidad inferior a 1.9 km (1 NM).
- Gradiente de viento notificado o pronosticado o tormentas en la aproximación o en la salida.
- Condiciones de tráfico, necesidades operativas, situaciones de seguridad y el resto de condiciones meteorológicas que lo impidan,

el ATC mantendrá las configuraciones preferentes que se describen a continuación hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado, pudiendo considerar el cambio a partir de 7 kt en cola.

Configuración diurna entre las 0700 y las 2300 LT (1):

- Preferente: Configuración Oeste pistas paralelas
Llegadas: 24R
Salidas: 24L y 24R (2)
- No preferente: Configuración Este pistas paralelas
Llegadas: 06L
Salidas: 06R y 06L (3)

Configuración nocturna entre las 2300 y las 0700 LT:

- Preferente: Configuración Norte pistas cruzadas (4)
Llegadas: 02
Salidas: 06R (5)
- No preferente: Configuración Oeste pista única
Llegadas: 24L (5)
Salidas: 24L (5)

(1) Cuando la demanda de tráfico y las condiciones meteorológicas y operativas lo permitan, se podrá extender la configuración preferente nocturna (configuración norte pistas cruzadas) más allá de las 0700 LT o adelantarla antes de las 2300 LT.

(2) El uso de la RWY 24R queda restringido a aquellas aeronaves que puedan justificar que necesitan mayor longitud de pista que la disponible en la RWY 24L, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, que lo soliciten a ATC, siendo obligatorio la realización de un procedimiento de salida en modo convencional.

La justificación contendrá información de la performance de la aeronave y explícitamente si la operación por la RWY 06R/24L no era posible por motivos de performance y/o seguridad. La justificación deberá enviarse a Operaciones del Aeropuerto y a los Servicios de Atención e Información Medioambiental a través de los correos electrónicos bcnoperaciones@aena.es y saimbcn@aena.es en el plazo de 7 días naturales desde la fecha de operación, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales que están exentos de dicha justificación.

(3) El uso de la RWY 06L para despegues queda restringido a aquellas aeronaves que puedan justificar que necesitan mayor longitud de pista que la disponible en la RWY 06R, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, que lo soliciten a ATC, siendo obligatorio la realización de un procedimiento de salida en modo convencional.

La justificación contendrá información de la performance de la aeronave y explícitamente si la operación por la RWY 06R/24L no era posible por motivos de performance y/o seguridad. La justificación deberá enviarse a Operaciones

LOCAL REGULATIONS**RESTRICTIONS ON OPERATIONS**

All aircraft without RNAV equipment shall notify this circumstance to Barcelona Clearances on CLR FREQ at the first call.

Operational restrictions for general aviation operators: during the summer season, aircraft whose maximum take-off weight (MTOW) is less than or equal to 7000 kg will be restricted and may not accomplish arrival operations during the periods 0700-0959 and 1600-1959. The following are exempt from this restriction: ambulance, rescue and State flights, and those providing service to the Autonomous Regions and other local entities, provided they are conducting non-commercial public operations, and the aircraft of authorized habitual operators in accordance with the current procedure. Queries about the habitual operator procedure may be addressed to: bcnoperaciones@aena.es.

Operating restrictions related to noise, see AD 2-LEBL item 21, section 8.

FLIGHT PLANS

The ARO at BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD shall not accept flight plans with origin or destination BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, with an EOBt or ETA which is not in accordance with the airport slot previously allocated (see GEN 1.2, item 3).

PREFERENTIAL CONFIGURATIONS

Except when any of the following conditions are present or expected:

- Runway, wet or dry, with braking action less than good.
- Cloud ceiling below 500 ft over aerodrome elevation.
- Visibility lower than 1.9 km (1 NM).
- Notified or forecast wind gradient or storms on approach or departure.

- Traffic conditions, operational needs, safety situations or the other meteorological conditions preclude it,

ATC will maintain the preferential configurations described below for wind components, including gusts, of up to 10 kt tailwind and/or 20 kt crosswind, and changing may be considered from a tailwind of 7 kt.

Daytime configuration between 0700 and 2300 LT (1):

- Preferential: West configuration parallel runways
Arrivals: 24R
Departures: 24L and 24R (2)
- No preferential: East configuration parallel runways
Arrivals: 06L
Departures: 06R and 06L (3)

Night time configuration between 2300 and 0700 LT:

- Preferential: North configuration intersecting runways (4)
Arrivals: 02
Departures: 06R (5)
- No preferential: West configuration single runway
Arrivals: 24L (5)
Departures: 24L (5)

(1) Whenever the traffic demand and the weather and operational conditions so permit, the preferential night time configuration may be extended (north configuration intersecting runways) beyond 0700 LT or to advance it before 2300 LT.

(2) The use of RWY 24R is restricted to those aircraft which can justify that they need more runway length than the available length for RWY 24L, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services and request this from ATC, it being mandatory to carry out a conventional departure procedure.

The justification shall contain information about the performance of the aircraft, and state explicitly whether the operation via RWY 06R/24L was not possible for reasons of performance and/or safety. The justification must be sent to Operations at the Airport and Environmental Care and Information Services at the email addresses bcnoperaciones@aena.es and saimbcn@aena.es within a period of 7 calendar days from the date of operation, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services that are exempted from this justification.

(3) The use of RWY 06L for take-off is restricted to those aircraft which can justify that they need more runway length than the available length for RWY 06R, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services previous request this from ATC, it being mandatory to carry out a conventional departure procedure.

The justification shall contain information about the performance of the aircraft, and state explicitly whether the operation via RWY 06R/24L was not possible for reasons of performance and/or safety. The justification must be

del Aeropuerto y a los Servicios de Atención e Información Medioambiental a través de los correos electrónicos bcnoperaciones@aena.es y saimbcn@aena.es en el plazo de 7 días naturales desde la fecha de operación, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales que están exentos de dicha justificación.

(4) En caso de no poder usar la RWY 02 para llegadas, se utilizará la configuración oeste. Solo, en última instancia, se usará la configuración este, con llegadas por la RWY 06L.

(5) El uso de la RWY 24R o 06L para aterrizar o despegar en horario nocturno, para las aeronaves que lo precisen, está descrito en el párrafo 5 de la casilla 21. Procedimientos de atenuación de ruidos.

Los mensajes ATIS proporcionarán la información de la configuración de pistas en uso.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA
LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes RET o anteriores (EXIT para RWY 02), salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR:

CATEGORIA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 24L DIST THR-RET	RWY 24R DIST THR-RET		RWY 06L DIST THR-RET		RWY 06R DIST THR-RET	RWY 02 DIST THR-EXIT
	DERECHA RIGHT	IZQUIERDA LEFT	DERECHA RIGHT	IZQUIERDA LEFT	DERECHA RIGHT	IZQUIERDA LEFT	IZQUIERDA LEFT
SUPER	G8 1703 m	R6 2053 m	P6 (1) 2112 m	P1 1864 m	R1 1661 m	G5 1703 m	UB 2039 m
PESADA HEAVY							
MEDIA (REACTORES) MEDIUM (JET)		R5 1703 m	P5 1617 m				
MEDIA (PROP) MEDIUM (PROP)	G7 1402 m	R3 1409	P3 1275 m	P2 1305 m	R2 1051 m	G6 1402 m	
LIGERA LIGHT				P4 945 m	R4 751 m		

(1) No permitido para aeronaves de letra de clave F // Not suitable for code letter F aircraft.

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Abandonar completamente la pista antes de detenerse.
- Excepto para aeronaves de letra de clave F, en caso de no poder contactar con GMC, tras dejar libre la pista, mantener corto de rodadura, hasta establecer dicha comunicación. Las aeronaves de letra de clave F procederán como indicado en el punto G del ITEM 20 Reglamentación Local, Procedimientos Generales de Rodaje, apartado 1.2 Maniobras de retroceso y rodaje.
- En operaciones de pistas cruzadas, las aeronaves a las que no les sea posible abandonar la RWY 06L antes de su intersección con la RWY 02/20 deberán mantener su velocidad para acelerar el cruce de la misma y abandonar por R1 si su puesto de estacionamiento es en Terminal T1 o por P1 si su puesto de estacionamiento es en Terminal T2.
- En operaciones de pistas cruzadas, las aeronaves que aterricen por RWY 24R, deberán mantener velocidad hasta cruzar la intersección con RWY 02/20.

Se dispone de las siguientes RET y EXIT, con sus frecuencias de GMC asociadas:

sent to Operations at the Airport and Environmental Care and Information Services at the email addresses bcnoperaciones@aena.es and saimbcn@aena.es within a period of 7 calendar days from the date of operation, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services that are exempted from this justification.

(4) Should the RWY 02 cannot be used for arrivals, the west configuration will be used. Only, as a last resort, east configuration will be used with arrivals by RWY 06L.

(5) The use of the RWY 24R or 06L to land or take-off, during night time, for aircraft so need it, is described in paragraph 5 of item 21. Noise abatement procedures.

ATIS messages shall provide information about the runway configuration in use.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME
ARRIVALS

To minimize runway occupancy time and the occurrence of "go-arounds", pilots are reminded:

- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following or earlier RET (EXIT for RWY 02), unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR:

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with safety.
- To adjust runway taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft cannot use the planned RET, avoiding low speeds on the runway.
- To ensure fully vacated before stopping.
- With the exception of code letter F aircraft, if they cannot contact GMC, after vacating the runway, they should hold short of taxiing until they have established this communication. Code letter F aircraft shall proceed as indicated in point G of Item 20 Local regulations, General taxiing procedures, section 1.2 Push-back and taxiing manoeuvres.
- In intersecting runway operations, aircraft unable to leave RWY 06L before its intersection with RWY 02/20 shall maintain its speed in order to speed up crossing the runway and exit by R1 if its stand is in Terminal T1 or by P1 if its stand is in Terminal T2.
- In intersecting runways operations, aircraft landing on RWY 24R shall maintain speed until crossing the intersection with RWY 02/20.

The following RET and EXIT are available, with their associated GMC frequencies:

RWY	DIST THR-RET/EXIT (m)	RET	EXIT	FREQ
06L	751	R4	-	121.655
06L	945	P4	-	121.705
06L	1051	R2	-	121.655
06L	1305	P2(1)	-	121.705
06L	1661	R1	-	121.655
06L	1864	P1	-	121.705
06L	2341	-	Y4	121.655
06L	2408	-	Z3	121.705
06L	2922	-	T1	121.705

RWY	DIST THR-RET/EXIT (m)	RET	EXIT	FREQ
06L	2922	-	S1	121.705
06L	2922	-	N1	121.655
24R	1275	P3	-	121.705
24R	1409	R3	-	121.655
24R	1617	P5	-	121.705
24R	1703	R5	-	121.655
24R	2053	R6	-	121.655
24R	2112	P6(1)	-	121.705
24R	2972	-	Z6	121.705
24R	2972	-	Y6	121.705
24R	3116	-	P7(1)	121.705
06R	1402	G6	-	122.230
06R	1703	G5	-	122.230
06R	2053	G4	-	122.230
06R	2660	-	G1	122.230
24L	1402	G7	-	122.230
24L	1703	G8	-	122.230
24L	2053	G9	-	122.230
24L	2660	-	G12	122.230
02	2039	-	UB	121.705
02	2528	-	U3L	121.705

(1) No permitido para aeronaves de letra de clave F // Not suitable for code letter F aircraft.

Procedimientos de Alta Intensidad de Ocupación de Pista (HIRO) en vigor con condiciones de al menos 10 km de visibilidad, pista seca y acción de frenada buena, sin notificaciones de cizalladura o tormenta, ausencia de circunstancias que aumenten el tiempo de ocupación de pista medio, disponibilidad de un Radar de Superficie (SMR), un sistema MLAT, o un sistema de guía y control de los movimientos en la superficie SMGCS. En estas condiciones, se aplicará una MSRH reducida de 2.5 NM en aproximación desde las 10 NM hasta el umbral de pista. Es preceptivo que las aeronaves abandonen la pista lo antes posible.

En caso de cancelación de los procedimientos HIRO se volverá a aplicar una mínima separación radar horizontal de 3 NM.

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.

Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o de aterrizaje.

Los pilotos, al recibir una autorización condicional respecto a una aeronave precedente que toma o despegue (Ejemplo: "ABC123, detrás del Prat Airlines A320, entrar y mantener RWY 24L, detrás"), podrán superar el punto de espera (siempre que no exista una barra de parada iluminada) tan pronto como la aeronave precedente que toma o despegue haya sobrepasado su posición en la bahía de espera.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.

Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar.

Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

Las intersecciones normalizadas para despegar por la RWY 24R serán: Y2, Y4, Z2, Z3 y Z4. Y por la RWY 06L serán: Y5, Y6, Y7, Z5, Z6 y Z7. Para despegues desde el inicio de RWY 06L y RWY 24R (ver "DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN E INICIO DE RWY 06L/24R").

CAMBIO DE FRECUENCIA TWR-APP. Tráfico IFR: salvo indicación en contra de Barcelona TWR, una vez en el aire llamar a la frecuencia de Barcelona APP antes de cruzar 2000 ft. La frecuencia correspondiente es la de la SID utilizada de acuerdo a la Carta de Salida Normalizada Vuelo por Instrumentos (SID) correspondiente.

En caso de no poder contactar con Barcelona APP, contactar nuevamente con Barcelona TWR.

High Intensity Runway Occupancy (HIRO) procedures in force under conditions of at least 10 km of visibility, dry runway and good braking action, without notifications of wind shear or storms, the absence of circumstances which increase the average runway occupancy time, and availability of a surface movement radar (SMR), an MLAT system, or a surface movement guidance and control system (SMGCS). Under these conditions, a reduced MSRH of 2.5 NM will be applied on approach from 10 NM up to the runway threshold. It is mandatory for aircraft to vacate the runway as soon as possible.

In the event that the HIRO procedures are cancelled, a horizontal radar separation minimum of 3 NM will be applied once again.

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.

On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its take-off run or Landing roll.

Pilots, in receipt of a conditional line up clearance on a preceding landing/departing aircraft (For example: "ABC123, behind the departing Prat Airlines A320, line up and wait RWY 24L, behind"), may cross the holding position (subject to there being no illuminated stop bar) as soon as the preceding landing/departing aircraft has passed their position at the holding bay.

Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before crossing the runway-holding point.

Pilots should be able to commence the take-off run immediately when take-off Clearance is issued.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

The standard intersections to take off from RWY 24R are: Y2, Y4, Z2, Z3 and Z4. From RWY 06L they shall be: Y5, Y6, Y7, Z5, Z6 and Z7. For departures from the beginning of RWY 06L and RWY 24R (see "TAKE-OFF FROM INTERSECTION AND START OF RWY 06L/24R").

TWR-APP FREQUENCY CHANGE. IFR traffic: unless otherwise indicated by TWR, when airborne call on the Barcelona APP frequency before crossing 2000 ft. The corresponding frequency is the one described in the SID used according to the corresponding Instrument Flight Standard Departure Chart (SID).

If unable to contact Barcelona APP, contact Barcelona TWR anew.

PROCEDIMIENTOS A-CDM

1. DEFINICIONES

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Hora objetivo de fuera de calzos. Hora que la compañía aérea o agente de asistencia en tierra espera estar listo, con puertas cerradas, pasarela desconectada y equipo para retroceso de aeronave conectado.
- TSAT: Hora objetivo de autorización de puesta en marcha. Hora calculada de puesta en marcha en función de la TOBT, el tiempo de rodaje desde el puesto de estacionamiento, la CTOT (en caso de estar sujeto a regulación) y la capacidad operacional del aeropuerto.
- SOBT: Hora programada de fuera de calzos.

2. GENERAL

En el Aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se aplican procesos A-CDM en la secuencia de salida de aeronaves. Los procesos A-CDM empiezan tres horas antes de la hora estimada de fuera de calzos (EOBT) y finalizan con el despegue de la aeronave. Durante todo el proceso deberá mantenerse actualizada la información relativa al vuelo. La información será enviada de forma automática al Network Manager Operations Centre (NMOC) de Eurocontrol y será usada para una mejor gestión en la asignación de horas calculadas de despegue (CTOT).

En el Aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se aplica el sistema FAM (Flight Activation Monitoring) gestionado por Eurocontrol. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT y TOBT hasta la solicitud de puesta en marcha y ceñirse a la TSAT, de modo que el flujo de tráfico permita que se produzca la salida lo más cerca posible a la TTOT.

3. PROCESO

3.1 VALIDACIÓN DEL SLOT AEROPORTUARIO Y PLAN DE VUELO

Tres horas antes de la EOBT se validará en el sistema A-CDM la información del plan de vuelo (FPL) presentada respecto al slot aeroportuario, debiendo coincidir en ambos la SOBT con la EOBT del FPL inicialmente presentado, el destino del vuelo y el tipo de aeronave. Si la información no concuerda, el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la información.

3.2 IMPUTACIÓN DE TOBT

Tan pronto la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra dispongan de información de la hora objetivo de fuera de calzos, imputarán la TOBT en el sistema A-CDM. En todo el proceso deberá actualizarse la TOBT en función de la información sobre el vuelo de que dispongan la compañía o su agente de asistencia en tierra.

La EOBT deberá estar alineada con la TOBT en todo momento. Si ambas horas son discrepantes entre sí más de 10 minutos el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía aérea y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la TOBT y/o la EOBT a través de un mensaje de retraso DLA.

3.3 PUBLICACION DE TSAT

Treinta minutos antes de la TOBT el sistema generará una TSAT. Esta hora se irá actualizando (de forma automática) sucesivamente en función de la secuencia real de puestas en marcha, la situación operativa y el volumen de vuelos regulados en la secuencia.

En caso de vuelos regulados la TSAT será generada en función del CTOT desde el momento que el mismo sea publicado. Los vuelos regulados deberán mantener actualizada la TOBT y la EOBT, hasta el momento de solicitud de puesta en marcha a ATC.

3.4 SOLICITUD DE PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Las aeronaves podrán solicitar autorización ATC desde 30 minutos antes de su TOBT y podrán solicitar puesta en marcha:

- desde 5 minutos antes de su TOBT hasta TOBT para vuelos regulados con CTOT,
- desde 5 minutos antes de TOBT hasta 5 minutos después de la misma, para el resto de vuelos.

Las aeronaves en primera llamada deberán facilitar la siguiente información:

- Informar del tipo y serie de aeronave, puesto de estacionamiento y del mensaje ATIS recibido,
- Informar de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese requerido,
- Informar de posibles restricciones para cumplir la reglamentación local (equipamiento RNAV, performance al despegue, etc.).

Entre TOBT -30 minutos y TOBT -5 minutos únicamente se expedirá Autorización ATC.

Entre TOBT -5 y TOBT +5, de ser posible, Barcelona Autorizaciones emitirá la autorización de puesta en marcha. En caso de no ser posible, se anotará solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM y se facilitará información de TSAT. La anotación de solicitud de puesta en marcha equivale a la solicitud de mensaje REA para vuelos regulados con CTOT.

Una vez anotada la solicitud de puesta en marcha y facilitada información de TSAT, para evitar saturar la frecuencia CLR los pilotos se abstendrán de realizar llamadas sucesivas antes de recibir la llamada de Barcelona Autorizaciones para aprobar su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

A-CDM PROCEDURES

1. DEFINITIONS

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Target Off-Block Time. Time at which the air carrier or the ground handling agent expects to be ready, with the doors closed, airbridge disconnected and aircraft push-back equipment connected.
- TSAT: Target Start-up Approval Time. Estimated start-up time calculated based on the TOBT, taxi time from the stand, the CTOT (if subject to regulation) and the airport operational capacity.
- SOBT: Scheduled Off-Block Time.

2. GENERAL

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport applies A-CDM processes in the aircraft departure sequence. The A-CDM processes start three hours prior to the estimated off-block time (EOBT) and end with aircraft take-off. Throughout the process, all flight-related information must be kept up-to-date. The information will be sent automatically to the Network Manager Operations Centre (NMOC) at Eurocontrol and will be used to improve management in assigning calculated take-off time (CTOT).

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport applies the FAM (Flight Activation Monitoring) system managed by Eurocontrol. To prevent flight plans from being suspended automatically, the EOBT and TOBT must be kept up-to-date until the request for start-up, following the TSAT, so that the traffic flow enables departure to occur as close to TTOT as possible.

3 PROCESS

3.1 AIRPORT SLOT AND FLIGHT PLAN VALIDATION

Three hours prior to EOBT, the flight plan (FPL) information filed in the A-CDM system will be validated with respect to the airport slot, and the flight destination and the type of aircraft must coincide with the EOBT of the FPL initially filed in both the SOBT. If the information does not match, the system will generate an alarm and an automatic message sent to the airline and ground handling agent, who will have to update the information.

3.2 TOBT ALLOCATION

As soon as the air carrier or the ground handling agent has the information on the target off-block time, the TOBT shall be allocated in the A-CDM system. Throughout the process, the TOBT must be updated based on the flight information available to the airline or the ground handling agent.

The EOBT must be in line with the TOBT at all times. If there is more than a 10-minute difference between the two, the system will generate an alarm and an automatic message will be sent to the air carrier and ground handling agent, who must update the TOBT and/or EOBT with a DLA delay message.

3.3 TSAT PUBLICATION

Thirty minutes prior to the TOBT, the system will generate a TSAT. This time will be updated (automatically) successively based on the actual start-up sequence, the operational situation and the volume of regulated flights in the sequence.

For regulated flights, the TSAT will be generated based on the CTOT as soon as it is published. Regulated flights must keep the TOBT and EOBT updated, until start-up clearance is requested from ATC.

3.4 ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST

Aircraft may request ATC authorization from 30 minutes prior to their TOBT, and may request start-up:

- from 5 minutes prior to their TOBT for CTOT-regulated flights,
- 5 minutes prior to their TOBT until 5 minutes after for the rest of the flights.

The aircraft on first call must provide the following information:

- Report the type and series of aircraft, aircraft stand and the ATIS message received,
- Communicate the need to perform a cross-bleed start if required,
- Report any possible restrictions in complying with local regulations (RNAV equipment, take-off performance, etc.).

ATC Authorization will only be issued between TOBT -30 minutes and TOBT -5 minutes.

If possible, Barcelona Clearances will issue the start-up authorization between TOBT -5 and TOBT +5. If this is not possible, a start-up request will be recorded in the A-CDM system and TSAT information will be provided. The start-up request log is equivalent to the REA message request for flights regulated with CTOT.

Once the start-up request has been recorded and TSAT information has been provided, in order to avoid saturating the CLR frequency, pilots will refrain from making successive calls before receiving the call from Barcelona Clearances to approve their start-up in accordance with the updated TSAT.

Si 5 minutos después de TOBT, Barcelona Autorizaciones no ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se podrá autorizar su puesta en marcha. Será necesario recibir una nueva TOBT y EOBT actualizadas para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y reciba una nueva TSAT. La actualización de TOBT y/o EOBT solo puede ser realizada por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra, por lo que los pilotos se abstendrán de realizar peticiones a ATC en este sentido.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la autorización de puesta en marcha. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC. En puestos de estacionamiento remotos, la petición de rodaje deberá producirse antes de 10 minutos desde la recepción de la autorización de puesta en marcha.

En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave haya finalizado el retroceso y haya sido expresamente autorizado.

3.4.1 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se aplican procedimientos de salida vía Enlace de Datos (DCL) para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL de acuerdo con los procedimientos de arranque (ver AD2, ítem 20, 3.4), con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la TOBT (modo CDM) o EOBT (sin CDM).

- El piloto solicitará la autorización ATC y S/U conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD (Departure Clearance Request) deberá contener los siguientes datos:
 1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
 2. Aeródromo de origen.
 3. Posición de estacionamiento.
 4. Aeródromo de destino.
 5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
 6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Barcelona Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
 1. Indicativo de la aeronave.
 2. Aeródromo de destino.
 3. Pista asignada para la salida.
 4. Procedimiento de salida (SID).

Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.

5. Código SSR modo A (SQUAWK).

6. ADT (Approved Departure Time).

Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.

7. Siguiente frecuencia.

8. Letra de la información ATIS vigente.

9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD2, ítem 20, 3.4.

- Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y enviará un nuevo mensaje o contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 - A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 - B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

• Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.

• Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC. En puestos de estacionamiento remotos, la petición de rodaje deberá producirse antes de 10 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha.

If Barcelona Clearances does not receive a start-up request within 5 minutes after TOBT has been given, the flight will lose its TSAT and its start up will not be authorized. It will be required to receive a new updated TOBT and EOBT so that the flight can be sequenced again and receive a new TSAT. The TOBT and/or EOBT update can only be done by the airline or its ground handling agent, so pilots will refrain from making requests to ATC in this regard.

The push-back request should be made on the corresponding GMC frequency, and should start within 5 minutes from receipt of the start-up clearance. Clearance for pushback can only be given by GMC. In remote aircraft stands, taxiing requests must be made within 10 minutes of receiving the start-up clearance.

At all aircraft stands in contact with the terminal building, it is prohibited to start engines at a rate above idle until the aircraft has completed the pushback and has been expressly authorized to do so.

3.4.1 ATC AIP CLEARANCE REQUEST AND START UP VIA DATA LINK

Data Link (DCL) departure procedures are applied at BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC Clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link.

The pilot may request the ATC clearance by DCL in accordance with the start-up procedures (see AD2, item 20, 3.4) with a maximum of 30 minutes before the TOBT (CDM mode) or EOBT (without CDM).

- The pilot must request ATC and S/U clearance together via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) must contain the following information:
 1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).
 2. Aerodrome of origin.
 3. Aircraft stand.
 4. Destination aerodrome.
 5. Letter corresponding to the ATIS information received.
 6. ICAO aircraft type designator.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by the ATC. Special requests will always be made via voice communications.

- The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".
- When communicating approval, Barcelona Clearances will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft callsign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Take-off procedure (SID).

Note: The initial altitude will correspond to the published SID.

5. SSR code mode A (SQUAWK).

6. ADT (Approved Departure Time).

Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.

7. Next frequency.

8. Current ATIS information letter.

9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD2, Item 20, 3.4.

- When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will either send a new message or contact via voice communications to the controller when ready.
- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.
- When a CLD message is received, the pilot:

- A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
- B. If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).

• If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

• When the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

The request for pushback must be requested on the corresponding GMC frequency and initiated within 5 minutes from the reception of the start-up clearance. Authorization for pushback can only be given by GMC. In remote aircraft stands, the taxiing request must be made within 10 minutes of receiving the start-up clearance.

3.4.2 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

3.4.2 REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES", or in the event of any inconsistency in the authorization received, the pilot will contact via voice communications with the controller and request a new authorization.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

→ 1.1 GENERALIDADES

- A. Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.
- B. Se presta servicio de guiado a aeronaves en plataforma mediante vehículo "SÍGAME" en los siguientes casos:
- Aeronaves remolcadas.
 - Aeronaves con destino a puestos de estacionamiento de la rampa R0 (ver AD 2-LEBL PDC).
 - Aeronaves de letra de clave D o superior con destino a puestos de estacionamiento de rampa R3 (ver AD 2-LEBL PDC).
 - Aeronaves de letra de clave D o superior con destino a PRKG 340 (ver AD 2-LEBL PDC).
 - Aeronaves con destino a puestos de estacionamiento en contacto con edificio terminal que no disponen de Sistema Visual de Guía de Atrache (SVGA) (ver ítem 9 en AD2-LEBL y AD 2-LEBL PDC), está averiado o está fuera de uso.
 - En caso de aplicación de procedimiento ante saturación de plataforma, a aeronaves con destino PRKG X1, X2 y X3 (ver AD 2-LEBL PDC).
 - En caso de alerta por lluvias fuertes o granizo, a aeronaves con destino a puestos de estacionamiento remotos (ver AD 2-LEBL PDC).
 - En caso de aplicación del procedimiento de deshielo/antihielo, a aeronaves con destino a la posición de contingencia en TWY MS1 (ver ítem 20 en AD2-LEBL y AD 2-LEBL PDC).
 - En caso de aplicación de LVP, si la persona a los mandos de la aeronave no es un piloto debidamente cualificado.
 - A petición del comandante de la aeronave.
- C. El servicio de apoyo para el estacionamiento (marshalling) es proporcionado por el conductor del vehículo "SÍGAME" en los casos indicados en el apartado B, y en los PRKG 902, 904 y 906 de la rampa R32 (ver AD 2-LEBL PDC).
- D. El servicio de apoyo para la salida del estacionamiento (marshalling) es proporcionado por el agente de asistencia en tierra.
- E. El Control de Movimiento en Superficie de Barcelona (GMC), es responsable de:
- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso,
 - Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves y vehículos,
 - Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOPS).
- F. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en rodaje en plataforma y en tramos de calle de rodaje no visibles desde la TWR (ver AD 2-LEBL GMC),
 - De los agentes de asistencia en tierra durante el remolque de aeronaves.

1.2 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

- A. Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
- B. Toda aeronave con envergadura igual o superior a 52 m o empenaje vertical igual o superior a 14.86 m, lo notificará en la primera llamada a GMC.
- C. Cuando una aeronave esté preparada para el retroceso y/o rodaje, antes de iniciar el mismo solicitará permiso en la frecuencia de rodadura indicada en AD 2-LEBL GMC.
- D. Cuando una aeronave haya informado, en la solicitud de puesta en marcha, de la necesidad de realizar arranque cruzado, solicitará permiso para su realización en la frecuencia de rodadura indicada en AD 2-LEBL GMC.
- E. En operación de pistas paralelas:
- E.1. En condiciones normales las aeronaves efectuarán el rodaje siguiendo las rutas normalizadas previstas en el apartado 2 (RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS) correspondientes a la configuración en uso.
- E.2. En determinadas circunstancias, ATC podrá autorizar a una aeronave a acortar la ruta normalizada cruzando la pista activa. En este caso la tripulación deberá estar en disposición de acelerar el cruce de la pista activa y no se podrá rodar a baja potencia ("reduced engine taxi"), debiendo notificarse a ATC en caso contrario.
- E.3. Durante la temporada de verano, E.2 no será de aplicación para aeronaves de aviación general procedentes de Rampas 0 y 1, salvo vuelos de estado, ambulancias con plan de vuelo MEDEVAC, salvamento o que presten servicios no comerciales a entidades públicas.
- F. En todos los casos GMC establecerá la puerta de plataforma apropiada.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. GROUND MOVEMENT

1.1 GENERAL

- A. All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.
- B. Guidance service by "FOLLOW ME" vehicle is provided for aircraft on the apron in the following cases:
- Towed aircraft.
 - Aircraft bound for parking stands in Apron R0 (see AD 2-LEBL PDC).
 - Code letter D or higher aircraft bound for stands on Ramp R3 (see AD 2-LEBL PDC).
 - Code letter D or higher aircraft bound for PRKG 340 (see AD 2-LEBL PDC).
 - Aircraft bound for terminal building contact stands without Visual Docking Guidance System (SVGA) (see item 9 in AD 2-LEBL and AD 2-LEBL PDC), or when the SVGA is faulty or out of use.
 - In the event that apron congestion procedures are in place, to aircraft headed to PRKG X1, X2 and X3 (See AD 2-LEBL PDC).
 - In the event of alerts due to heavy rain or hail, to aircraft bound for remote parking stands (See AD 2-LEBL PDC).
 - In the event that deicing procedures are in place, to aircraft bound for the contingency position in TWY MS1 (See Item 20 in AD2-LEBL and AD 2-LEBL PDC).
 - In the event that LVP are applied, if the person piloting the aircraft is not a duly qualified pilot.
 - At the request of the pilot in command.
- C. The marshalling service for parking is provided by the driver of the "FOLLOW ME" vehicle in all the cases indicated in section B, and in the PRKG 902, 904 and 906 in apron R32 (see AD 2-LEBL PDC).
- D. The marshalling service for stand exit is provided by the ground handling agent.
- E. Barcelona Ground Movement Control (GMC) is responsible for:
- Control of all aircraft, personnel and vehicle movements on the manoeuvring area except for the runway or runways in use;
 - Issuing clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft and vehicles;
 - Reporting the stands assigned to aircraft by the Operational Coordination Centre (CECOPS).
- F. Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
- Pilots taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2-LEBL GMC);
 - Ground handling agents during the aircraft towing.
- 1.2 PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING
- A. Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the 5 minutes following the approved start up time; otherwise pilots shall contact ATC.
- B. Aircraft with wingspan equal to or greater than 52 m or vertical empennage equal to or greater than 14.86 m, shall report this in the first call to GMC.
- C. When an aircraft is ready to the push-back and/or taxiing, it shall request clearance on the taxiing frequency indicated in AD 2-LEBL GMC before this may start.
- D. When requesting start up, if an aircraft has reported the need for performing a cross-bleed start, this shall be requested on the taxiing frequency indicated in AD 2-LEBL GMC.
- E. In parallel runways operation:
- E.1. Under normal conditions aircraft will taxi following the standard routes described in section 2 (STANDARD TAXIING ROUTES) corresponding to the configuration in use.
- E.2. Under certain circumstances, ATC may authorize an aircraft to shorten the standard route by crossing the runway in use. In this case the crew must be in a position to accelerate the crossing of the runway in use and may not taxi at low power ("reduced engine taxi"), notifying ATC otherwise.
- E.3. During the summer season, E.2 will not be applicable to general aviation aircraft coming from Ramps 0 and 1, except for State flights, ambulance flights with a MEDEVAC flight plan, rescue flights or flights providing non-commercial services to public entities.
- F. In all cases GMC shall establish the appropriate apron gate.

G. Al abandonar la pista de aterrizaje, de no recibir instrucciones de rodaje, todas las aeronaves excepto las de letra de clave F, se detendrán al final del tramo de calle de rodaje de salida de pista.

Las aeronaves de letra de clave F que abandonen por:

- R6: se detendrán en TWY N10, y se mantendrán corto de puerta ES.
- R1: se detendrán en TWY N4, y se mantendrán corto de RWY 02/20.
- Y6: se detendrán en TWY N13, y se mantendrán corto de puerta CS.
- Y2/Y4: se detendrán en TWY N3, y se mantendrán corto de TWY NM.

H. En orden a reducir el riesgo de incursiones de aeronaves en pista, los pilotos basarán la continuidad del rodaje en la posibilidad de seguir las balizas verdes de eje de calle de rodaje (cuando estén encendidas). En caso de perder esta referencia visual, deberán detener el rodaje, notificar su posición y pedir instrucciones al ATC. Las instrucciones de rodaje incluirán las autorizaciones para cruzar pistas activas y no activas. En caso de no recibir esta autorización, las aeronaves mantendrán su posición en el punto de espera de la pista adecuada.

I. Rodaje de Aeronaves de letra de clave F

1. Las aeronaves de letra de clave F deberán rodar con los motores exteriores al ralentí en las TWY M16, T3 a T14, S14, U1, U2, U3L y UB.
2. Las aeronaves de letra de clave F utilizarán las rutas normalizadas de rodaje para el acceso a los puestos de estacionamiento.
3. Existen calles de rodaje con limitación para aeronaves de letra de clave F (certificadas para aeronaves de letra de clave E) por distancia a objeto reducida o ancho de calle de rodaje (ver carta de movimiento en tierra para aeronaves de letra de clave F AD 2-LEBL GMC 1.5).
4. En las calles de rodaje con limitación, las aeronaves no se desviarán de la línea de eje de calle de rodaje.

J. Las aeronaves deberán acercarse todo lo posible al punto de espera de la pista o punto de espera intermedio (ver AD 1.1 apartado 5.7). Es responsabilidad de los pilotos rodando por detrás mantener una distancia segura respecto a la aeronave parada en el punto de espera de la pista o punto de espera intermedio. Si existe duda sobre si una aeronave situada en un punto de espera de la pista o punto de espera intermedio puede ser sobrepasada de forma segura, la aeronave en rodaje deberá detenerse, notificar a ATC y solicitar instrucciones alternativas.

1.3 LIMITACIONES DE RODAJE

A. GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Letra de clave F: Envergadura desde 65 m hasta 80 m (exclusive).
- Letra de clave E: Envergadura desde 52 m hasta 65 m (exclusive).
- Letra de clave D: Envergadura desde 36 m hasta 52 m (exclusive).
- Letra de clave C: Envergadura desde 24 m hasta 36 m (exclusive).
- Letra de clave B: Envergadura desde 15 m hasta 24 m (exclusive).
- Letra de clave A: Envergadura hasta 15 m (exclusive).

B. PUNTOS DE ESPERA EN PISTA

– Aeronaves máximas para entrar en Y5, Y6, Y7, Z2, Z3, Z4, Z5, Z6, Z7:

TWY	Y5/Z4/Z5	Y6/Z3/Z6	Y7/Z2/Z7
LETRA DE CLAVE MAX	D	D	D
	C	E	C
	E	C	E
	B	F	B
	F	B	F

– Aeronave máxima para rodar por N13 con aeronave parada en Y5, Y6, Y7:

TWY	Y5/Y6/Y7	N13
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	-
	C	-
	B	C

– Aeronave máxima para rodar por CS/BS con aeronave parada en Y5/Y7:

TWY	Y5/Y7	CS/BS
LETRA DE CLAVE MAX	F	C
	E	C
	D	E
	C	F

– Aeronave máxima para rodar por N con aeronave parada en Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4:

TWY	Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4	N
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	-
	C	C
	B	D

– Aeronave máxima para rodar por M con aeronave parada en los puntos de espera de la pista CAT II/III de Y4 y Y2:

TWY	Y4/Y2 CAT II/III	M
LETRA DE CLAVE MAX	F	C
	E	C
	D	D
	C	F

G. When vacating the runway, if taxiing instructions have not been received, all aircraft except code letter F aircraft, shall stop at the end of the exit taxiway segment.

Code letter F aircraft vacating it via:

- R6: Shall halt on TWY N10 and hold short of gate ES.
- R1: Shall halt on TWY N4 and hold short of RWY 02/20.
- Y6: Shall halt on TWY N13 and hold short of gate CS.
- Y2/Y4: Shall halt on TWY N3 and hold short of TWY NM.

H. To reduce the risk of runway incursions by aircraft, pilots shall base the continuity of taxiing on the possibility of following the green taxiway centre line lights (when these are switched on). In the event of losing this visual reference, they shall stop taxiing, notify their position and request instructions from ATC. The taxiing instructions shall include clearance to cross active and non-active runways. If they do not receive this clearance, aircraft shall hold at the holding position of the appropriate runway.

I. Taxiing of aircraft with code letter F

1. Aircraft with code letter F must taxi with their external engines idling on TWY M16, T3 to T14, S14, U1, U2, U3L and UB.
2. Aircraft with code letter F shall taxi following the standard routes to access the stands.
3. There are some taxiways with taxiing restrictions for aircraft with code letter F (certified to aircraft with code letter E), due to lesser distance to an object or taxiway width (see aerodrome ground movement Chart for aircraft with code letter F AD 2-LEBL GMC 1.5).
4. On taxiways with restrictions, aircraft shall not leave the taxiway centre line.

J. Aircraft must approach as close as possible to the runway-holding position or intermediate holding position (see AD 1.1 item 5.7). Pilots taxiing behind an aircraft stopped at a runway-holding position or intermediate holding position are responsible for keeping a safe distance from it. If there is any doubt about whether an aircraft located at a runway-holding position or intermediate holding position can be overtaken safely, the taxiing aircraft must stop, notify ATC and request alternative instructions.

1.3 RESTRICTION ON TAXIING

A. GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Code letter F: Wingspan 65 m up to but not including 80 m.
- Code letter E: Wingspan 52 m up to but not including 65 m.
- Code letter D: Wingspan 36 m up to but not including 52 m.
- Code letter C: Wingspan 24 m up to but not including 36 m.
- Code letter B: Wingspan 15 m up to but not including 24 m.
- Code letter A: Wingspan up to but not including 15 m.

B. RUNWAY-HOLDING POSITIONS

– Maximum aircraft entering in Y5, Y6, Y7, Z2, Z3, Z4, Z5, Z6, Z7:

TWY	Y5/Z4/Z5	Y6/Z3/Z6	Y7/Z2/Z7
MAX CODE LETTER	D	D	D
	C	E	C
	E	C	E
	B	F	B
	F	B	F

– Maximum aircraft taxiing via N13 with aircraft stopped in Y5, Y6, Y7:

TWY	Y5/Y6/Y7	N13
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	-
	C	-
	B	C

– Maximum aircraft taxiing via CS/BS with aircraft stopped in Y5/Y7:

TWY	Y5/Y7	CS/BS
MAX CODE LETTER	F	C
	E	C
	D	E
	C	F

– Maximum aircraft taxiing via N with aircraft stopped in Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4:

TWY	Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4	N
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	-
	C	C
	B	D

– Maximum aircraft taxiing via M with aircraft stopped in runway-holding positions CAT II/III of Y4 and Y2:

TWY	Y4/Y2 CAT II/III	M
MAX CODE LETTER	F	C
	E	C
	D	D
	C	F

– Aeronave máxima para rodar entre T2 y S1 con aeronave parada en T1:

TWY	T1	T2-S1
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	C
	C	F

– Aeronaves máximas para rodar entre U1 y S5 o entre U1 y T5 con aeronave parada en S4:

TWY	S4	U1-S5/U1-T5
LETRA DE CLAVE MAX	F	E
	E	E
	D	F

– Aeronave máxima para rodar entre T13 y S14 con aeronave parada en T14:

TWY	T14	T13-S14
LETRA DE CLAVE MAX	F	C
	E	C
	D	D
	C	F

– Envergadura máxima de aeronaves para entrar en U:

TWY	U3L	U3R
LETRA DE CLAVE MAX	B	D
	C	C
	D	B
	E	A
	F	-

– Las aeronaves de letra de clave E o superior despegarán por RWY 20 únicamente desde TWY U3L.

– Aeronave máxima para rodar entre U1 y U2 con aeronave parada en UB:

TWY	UB	U1-U2
LETRA DE CLAVE MAX	B	F
	C	E
	D	D

– Aeronave máxima para rodar entre J5 y E3 con aeronave parada en E2:

TWY	E2	J5-E3
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	B
	C	E
	B	F

– Aeronaves máximas para entrar en G:

TWY	G1/G12	G2/G11	G3/G10
LETRA DE CLAVE MAX	-	F	C
	D	E	D
	E	D	E
	F	C	E

– Aeronaves máximas para rodar por K1 con aeronave parada en G3:

TWY	G3	K1
LETRA DE CLAVE MAX	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-

– Aeronaves máximas para rodar por K1 con aeronave parada en G2:

TWY	G2	K1
LETRA DE CLAVE MAX	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-
	F	-

– Aeronaves máximas para rodar por K11 con aeronave parada en G10:

TWY	G10	K11
LETRA DE CLAVE MAX	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-

– Aeronaves máximas para rodar por K11 con aeronave parada en G11:

TWY	G11	K11
LETRA DE CLAVE MAX	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-
	F	-

– Aeronave máxima para rodar por calles de salida rápida G4 o G9 con aeronave parada en G3 o G10:

TWY	G3/G10	G4/G9
LETRA DE CLAVE MAX	E	B
	D	C
	C	E
	B	F

– Aeronaves máximas para entrar en M1, N1, Y1, S1 y T1:

TWY	M1/S1	N1/T1	Y1
LETRA DE CLAVE MAX	E	E	E
	F	D	F
	D	F	D

– Maximum aircraft taxiing between T2 and S1 with aircraft stopped in T1:

TWY	T1	T2-S1
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	C
	C	F

– Maximum aircraft taxiing between U1 and S5 or between U1 and T5 with aircraft stopped in S4:

TWY	S4	U1-S5/U1-T5
MAX CODE LETTER	F	E
	E	E
	D	E

– Maximum aircraft taxiing between T13 and S14 with aircraft stopped in T14:

TWY	T14	T13-S14
MAX CODE LETTER	F	C
	E	C
	D	D
	C	F

– Maximum wingspan of aircraft entering in U:

TWY	U3L	U3R
MAX CODE LETTER	B	D
	C	C
	D	B
	E	A
	F	-

– Aircraft with code letter E or greater will take off via RWY 20 from TWY U3L only.

– Maximum aircraft taxiing between U1 and U2 with aircraft stopped in UB:

TWY	UB	U1-U2
MAX CODE LETTER	B	F
	C	E
	D	D

– Maximum aircraft taxiing between J5 and E3 with aircraft stopped in E2:

TWY	E2	J5-E3
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	B
	C	E
	B	F

– Maximum aircraft entering in G:

TWY	G1/G12	G2/G11	G3/G10
MAX CODE LETTER	-	F	C
	D	E	D
	E	D	E
	F	C	E

– Maximum aircraft taxiing via K1 with aircraft stopped in G3:

TWY	G3	K1
MAX CODE LETTER	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-

– Maximum aircraft taxiing via K1 with aircraft stopped in G2:

TWY	G2	K1
MAX CODE LETTER	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-
	F	-

– Maximum aircraft taxiing via K11 with aircraft stopped in G10:

TWY	G10	K11
MAX CODE LETTER	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-

– Maximum aircraft taxiing via K11 with aircraft stopped in G11:

TWY	G11	K11
MAX CODE LETTER	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-
	F	-

– Maximum aircraft taxiing via rapid exit taxiways G4 or G9 with aircraft stopped in G3 or G10:

TWY	G3/G10	G4/G9
MAX CODE LETTER	E	B
	D	C
	C	E
	B	F

– Maximum aircraft entering in M1, N1, Y1, S1 and T1:

TWY	M1/S1	N1/T1	Y1
MAX CODE LETTER	E	E	E
	F	D	F
	D	F	D

C. RODAJE

- Entre puerta CN y S2/T2 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY S y T:

TWY	S	T
LETRA DE CLAVE MAX	D	F
	E	E
	F	D

- Entre puertas CN y KN se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY B, S y T:

TWY	B	S	T
LETRA DE CLAVE MAX	B	F	C
	C	E	D
	D	D	E
	E	C	F

- Entre puerta KN y S14/T14 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY S y T:

TWY	S	T
LETRA DE CLAVE MAX	D	F
	E	E
	F	D

- Durante la realización de prueba de motores en TWY T2 no se permite el rodaje por S1. Mientras la aeronave en TWY T2 no esté realizando la prueba de motores o la haya finalizado se establecen las siguientes limitaciones de rodaje por S1:

TWY	T2	S1
LETRA DE CLAVE MAX	C	F
	D	D
	E	-
	F	-

- Durante la realización de la prueba de motores en TWY N1 no se permite el rodaje por TWY Y1 ni el rodaje entre TWY M2 y M1. Mientras la aeronave en TWY N1 no esté realizando la prueba de motores o la haya finalizado no existe limitación para el rodaje entre TWY M2 y M1, pero no se permite el rodaje por TWY Y1.

- Entre M16 y N16 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves:

TWY	M16	N16
LETRA DE CLAVE MAX	F	D
	E	E
	D	F

- Entre M15/N15 y puerta DS se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY L, M y N:

TWY	L	M	N
LETRA DE CLAVE MAX	B	F	C
	C	E	D
	D	D	E
	E	C	F

Se permite el retroceso a TWY L desde PRKG 214 a aeronaves con envergadura máxima de 61 m.

- Entre puerta DS y TWY E5 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY M y N:

TWY	M	N
LETRA DE CLAVE MAX	F	D
	E	E
	D	F

- Entre TWY E5 y M2/N2 no hay limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY M y N:

TWY	M	N
LETRA DE CLAVE MAX	F	F

- Se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY J7/J8 y K8:

TWY	J7/J8	K8
LETRA DE CLAVE MAX	F	D
	E	E
	D	F

- Entre GATE PS y TWY Q12 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las TWY Q y K:

TWY	Q	K
LETRA DE CLAVE MAX	E	F
	F	E

- En puerta BN se establece limitación de rodaje para aeronaves cuya máxima letra de clave sea B.

- El movimiento simultáneo de aeronaves de letra de clave D o inferior en las TWY M y N no tiene limitaciones de rodaje.

- El movimiento simultáneo de aeronaves de letra de clave D o inferior en las TWY B, S y T no tiene limitaciones de rodaje.

- Las TWY B, L, y Q son de acceso al puesto de estacionamiento.

- ➔ En las TWY B6 a B11, L11 a L8, Q6, Q7, Q8, P2, P6, P7, G3, G10, U3R, U4, U5 y U7 se establece limitación de rodaje para aeronaves cuya máxima letra de clave sea E.

- ➔ En las TWY L12 a L14 y U6, se establece limitación de rodaje para aeronaves cuya máxima letra de clave sea D.

- En las TWY ES1, FS1, GS1, HS1, LS1 y MS1 se establece limitación de rodaje para aeronaves cuya máxima letra de clave sea C.

- Los aterrizajes por la RWY 06L son compatibles con el rodaje de S14 a M16 o viceversa de aeronaves con empenaje vertical igual o inferior a 16.46 m.

- Los aterrizajes por la RWY 06L son compatibles con el rodaje de T14 a N16 o viceversa de aeronaves con empenaje vertical igual o inferior a 14.86 m.

C. TAXIING

- Between gate CN and S2/T2 the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on TWY S and T:

TWY	S	T
MAX CODE LETTER	D	F
	E	E
	F	D

- Between gates CN and KN the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on TWY B, S and T:

TWY	B	S	T
MAX CODE LETTER	B	F	C
	C	E	D
	D	D	E
	E	C	F

- Between gate KN and S14/T14 the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on TWY S and T:

TWY	S	T
MAX CODE LETTER	D	F
	E	E
	F	D

- During engine testing on TWY T2, taxiing via S1 is not allowed. If the aircraft in TWY T2 is not testing engines or has finished this, the following taxiing restrictions are established in S1:

TWY	T2	S1
MAX CODE LETTER	C	F
	D	D
	E	-
	F	-

- During engine testing on the TWY N1, taxiing via TWY Y1 and between TWY M2 and M1 is not allowed. If the aircraft in TWY N1 is not testing its engines or has finished this, there are no taxiing restrictions between TWY M2 and M1, but taxiing via TWY Y1 is not allowed.

- Between M16 and N16 the following taxiing restrictions are established:

TWY	M16	N16
MAX CODE LETTER	F	D
	E	E
	D	F

- Between M15/N15 and gate DS the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on TWY L, M and N:

TWY	L	M	N
MAX CODE LETTER	B	F	C
	C	E	D
	D	D	E
	E	C	F

Push-back to TWY L from PRKG 214 is permitted for aircraft of maximum wingspan 61 m.

- Between gate DS and TWY E5, the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on TWY M and N:

TWY	M	N
MAX CODE LETTER	F	D
	E	E
	D	F

- Between TWY E5 and M2/N2, there are no taxiing restrictions between aircraft situated on TWY M and N:

TWY	M	N
MAX CODE LETTER	F	F

- Taxiing restrictions are established between aircraft situated on TWY J7/J8 and K8:

TWY	J7/J8	K8
MAX CODE LETTER	F	D
	E	E
	D	F

- Between GATE PS and TWY Q12 the following taxiing restrictions between aircraft are established on TWY Q and K:

TWY	Q	K
MAX CODE LETTER	E	F
	F	E

- At gate BN taxiing restriction is established for aircraft with a maximum code letter of B.

- Simultaneous manoeuvres of aircraft with code letter D or below on TWY M and N, do not have any taxiing restrictions.

- Simultaneous manoeuvres of aircraft with code letter D or below on TWY B, S and T, do not have any taxiing restrictions.

- TWY B, L and Q are used to access to the stand.

- On TWY B6 to B11, L11 to L8, Q6, Q7, Q8, P2, P6, P7, G3, G10, U3R, U4, U5 and U7 taxiing restriction is established for aircraft with a maximum code letter E.

- On TWY L12 to L14 and U6, taxiing restriction is established for aircraft with a maximum code letter D.

- On TWY ES1, FS1, GS1, HS1, LS1 and MS1 taxiing restriction is established for aircraft with a maximum code letter C.

- Landings on RWY 06L are compatible with the taxiing of aircraft with vertical empennage equal or lower than 16.46 m from S14 to M16 or viceversa.

- Landings on RWY 06L are compatible with the taxiing of aircraft with vertical empennage equal to or lower than 14.86 m from T14 to N16 or viceversa.

- En la intersección de las TWY P5 con T7, las aeronaves tipo A380 podrían rodar pisando el margen.
- El movimiento de aeronaves de letra de clave E o F, debe realizarse con maniobra de sobreviraje entre TWY S y TWY T.

2. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

A continuación se hace referencia a los sentidos generales de rodaje esperados en función de las configuraciones habituales. En cualquier caso, los pilotos seguirán las instrucciones de rodaje proporcionadas por ATC.

2.1 OPERACIÓN CON PISTAS PARALELAS.

2.1.1 CONFIGURACIÓN OESTE (WRL). Ver AD 2-LEBL GMC 1.1

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 24R.
- Salidas por RWY 24L.
- El sentido general de rodaje en la TWY S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY T es bidireccional.
- El sentido general de rodaje en la TWY N es bidireccional.
- El sentido general de rodaje en la TWY M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la TWY E es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la TWY D es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la TWY J es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY K es hacia el Este (K11 a K8 bidireccional).

B. LLEGADAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 24R:

Terminal T1

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T1 abandonarán RWY 24R y seguirán las siguientes instrucciones ATC en función de su puesto de estacionamiento:

- Rampa-9
Abandonarán RWY 24R hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Abandonarán RWY 24R hacia el Sur y rodarán por TWY N/M hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas 13, 14, 15 y 17
Abandonarán RWY 24R hacia el Sur y rodarán por TWY N/M, E y J/K hasta la puerta que indique ATC.

Terminal T2

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T2 abandonarán RWY 24R hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.

C. SALIDAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 24L:

Terminal T1

- Rampa-9
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a S, M, E o D y K hasta el punto de espera de RWY 24L.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a M, E o D y K hasta el punto de espera de RWY 24L.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a K hasta el punto de espera de RWY 24L.

Terminal T2

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a U, S, M, E o D y K hasta el punto de espera de RWY 24L.

2.1.2 CONFIGURACIÓN ESTE (ELR). Ver AD 2-LEBL GMC 1.2

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 06L.
- Salidas por RWY 06R.
- El sentido general de rodaje de la TWY S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje de la TWY T es bidireccional.
- El sentido general de rodaje de la TWY N es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje de la TWY M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje de la TWY E es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje de la TWY J es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje de la TWY K es hacia el Oeste.

B. LLEGADAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 06L:

Terminal T1

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T1 abandonarán RWY 06L y seguirán las siguientes instrucciones ATC en función de su puesto de estacionamiento:

- Rampa-9
Abandonarán RWY 06L hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Abandonarán RWY 06L hacia el Sur y rodarán por TWY N hasta la puerta que indique ATC.

- Aircraft type A380 may taxi overshooting the margin on TWY P5 intersection with T7.

- The movement of code letter E or F aircraft, must be carried out with "oversteering" manoeuvre, between TWY S and TWY T.

2. STANDARD TAXIING ROUTES

Below, reference is made to the general directions of taxiing expected as determined by the normal configurations. In any event, pilots shall follow the taxiing instructions provided by ATC.

2.1 PARALLEL RUNWAY OPERATION

2.1.1 WEST CONFIGURATION (WRL). See AD 2-LEBL GMC 1.1

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 24R.
- Departures by RWY 24L.
- The general taxiing direction in TWY S is to the West.
- The general taxiing direction in TWY T is bidirectional.
- The general taxiing direction in TWY N is bidirectional.
- The general taxiing direction in TWY M is to the East.
- The general taxiing direction in TWY E is to the South.
- The general taxiing direction in TWY D is to the South
- The general taxiing direction in TWY J is to the West.
- The general taxiing direction in TWY K is to the East (K11 to K8 bidirectional).

B. ARRIVALS

The following taxiing standardization is established for aircraft arriving by RWY 24R:

Terminal T1

Aircraft with stands at Terminal T1 shall vacate RWY 24R and follow the ATC instructions corresponding to their stand:

- Ramp-9
Shall vacate RWY 24R to the North and follow ATC instructions.
- Rampas-10, 11, 12 and 16
Shall vacate RWY 24R to the South and shall taxi via TWY N/M to the gate indicated by ATC.
- Ramps 13, 14, 15 and 17
Shall vacate RWY 24R to the South and shall taxi via TWY N/M, E and J/K to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Aircraft with stand at Terminal T2 shall vacate RWY 24R to the North and they shall follow ATC instructions.

C. DEPARTURES

The following taxiing standardization is established for aircraft departing from RWY 24L:

Terminal T1

- Ramp-9
Join through the gate indicated by ATC, to S, M, E or D and K up to holding position RWY 24L.
- Rampas-10, 11, 12 and 16
Join through the gate indicated by ATC, to M, E or D and K up to holding position RWY 24L.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Join through the gate indicated by ATC, to K up to holding position RWY 24L.

Terminal T2

Join through the gate indicated by ATC, to U, S, M, E or D and K up to holding position in RWY 24L.

2.1.2 EAST CONFIGURATION (ELR). See AD 2-LEBL GMC 1.2

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 06L.
- Departures by RWY 06R.
- The general taxiing direction in TWY S is to the West.
- The general taxiing direction in TWY T is bidirectional.
- The general taxiing direction in TWY N is to the West.
- The general taxiing direction in TWY M is to the East.
- The general taxiing direction in TWY E is to the South.
- The general taxiing direction in TWY J is to the West.
- The general taxiing direction in TWY K is to the West.

B. ARRIVALS

The following taxiing standardization is established for aircraft arriving by RWY 06L:

Terminal T1

Aircraft with stand in Terminal T1 shall leave RWY 06L and they shall follow the ATC instructions belows, depending on their stand:

- Ramp-9
Shall vacate RWY 06L to the North and follow ATC instructions.
- Rampas-10, 11, 12 and 16
Shall vacate RWY 06L to the South and shall taxi via TWY N to the gate indicated by ATC.

- Rampas-13, 14, 15 y 17
- Abandonarán RWY 06L hacia el Sur y rodarán por TWY N, E y J/K hasta la puerta que indique ATC.

Terminal T2

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T2 abandonarán RWY 06L hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.

C. SALIDAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 06R:

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a U, S, M, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 06R.

2.2 OPERACIÓN CON PISTAS CRUZADAS**2.2.1 CONFIGURACIÓN NORTE (ENR). Ver AD 2-LEBL GMC 1.3****A. GENERALIDADES**

- Llegadas por RWY 02.
- Salidas por RWY 06R.
- El sentido general de rodaje en la TWY S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY T es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la TWY N es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la TWY E es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la TWY J es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY K es hacia el Oeste.

B. LLEGADAS

Las aeronaves abandonarán RWY 02 preferentemente por TWY UB, notificando a ATC si requieren salir por final de pista.

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 02:

Terminal T1

- Rampa-9
- Incorporación a U y S hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
- Incorporación a U y S hacia hasta S7, E y N hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
- Incorporación a U y S hasta S7, E y J/K hasta la puerta que indique ATC.

Terminal T2

Incorporación a U y S hasta la puerta que indique ATC.

C. SALIDAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 06R:

Terminal T1

- Rampa-9
- Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a T hasta T8, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 06R.
- Rampas-10, 11, 12, y 16
- Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a M, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 06R.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
- Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a J y/o K hasta el punto de espera de RWY 06R.

Terminal T2

Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a S hasta S7 o T hasta T8, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 06R.

2.3 OPERACIÓN CON PISTA ÚNICA**2.3.1 CONFIGURACIÓN OESTE (WLL). Ver AD 2-LEBL GMC 1.4****A. GENERALIDADES**

- Llegadas por RWY 24L.
- Salidas por RWY 24L.
- El sentido general de rodaje en la TWY S es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la TWY T es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY N es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la TWY M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la TWY E es hacia el Norte.
- El sentido general de rodaje en la TWY D es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la TWY J es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la TWY K es hacia el Este (K11 a K8 bidireccional).

B. LLEGADAS

Las aeronaves aterrizando por RWY 24L notificarán a ATC si requieren abandonar por final de pista.

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 24L:

Terminal T1

- Rampa-9
- Incorporación a K, J, E y S hasta la puerta de acceso que indique ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
- Incorporación a K, J, E y N hasta la puerta de acceso que indique ATC.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
- Incorporación a K hasta la puerta de acceso que indique ATC.

- Rampas-13, 14, 15 and 17
- Shall vacate RWY 06L to the South and shall taxi via TWY N, E and J/K to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Aircraft with stand on Terminal T2 shall vacate RWY 06L to the North and they shall follow the ATC instructions.

C. DEPARTURES

The following taxiing standarization is established for aircraft departing from RWY 06R:

Join through the gate indicated by ATC, to U, S, M, E, J and K up to holding position of RWY 06R.

2.2 OPERATION WITH INTERSECTING RUNWAYS**2.2.1 NORTH CONFIGURATION (ENR). See AD 2-LEBL GMC 1.3****A. GENERAL**

- Arrivals by RWY 02.
- Departures by RWY 06R.
- The general direction of taxiing in TWY S is towards the West.
- The general direction of taxiing in TWY T is towards the East.
- The general direction of taxiing in TWY N is towards the West.
- The general direction of taxiing in TWY M is towards the East.
- The general direction of taxiing in TWY E is towards the South.
- The general direction of taxiing in TWY J is towards the West.
- The general direction of taxiing in TWY K is towards the West.

B. ARRIVALS

Aircraft shall preferably vacate RWY 02 via TWY UB, notifying ATC if they need to exit by the runway end.

The following standard taxiing is established for aircraft landing by RWY 02:

Terminal T1

- Ramp-9
- Incorporation into U and S up to the gate indicated by ATC.
- Rampas-10, 11, 12 and 16
- Incorporation into U and S up to S7, E and N up to the gate indicated by ATC.
- Rampas-13, 14, 15 and 17
- Incorporation into U and S up to S7, E and J/K up to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Incorporation into U and S up to the gate indicated by ATC.

C. DEPARTURES

The following standard taxiing is established for aircraft taking off by RWY 06R:

Terminal T1

- Ramp-9
- Incorporation, via the gate indicated by ATC, into T up to T8, E, J and K up to the holding position of RWY 06R.
- Rampas-10, 11, 12 and 16
- Incorporation, via the gate indicated by ATC, into M, E, J and K up to the holding position of RWY 06R.
- Rampas-13, 14, 15 and 17
- Incorporation, via the gate indicated by ATC, into J and/or K up to the holding position of RWY 06R.

Terminal T2

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into S up to S7 or T up to T8, E, J and K up to the holding position of RWY 06R.

2.3 OPERATION WITH SINGLE RUNWAY**2.3.1 WEST CONFIGURATION (WLL). See AD 2-LEBL GMC 1.4****A. GENERAL**

- Arrivals by RWY 24L.
- Departures by RWY 24L.
- The general direction of taxiing in TWY S is towards the East.
- The general direction of taxiing in TWY T is towards the West.
- The general direction of taxiing in TWY N is towards the West.
- The general direction of taxiing in TWY M is towards the East.
- The general direction of taxiing in TWY E is towards the North.
- The general direction of taxiing in TWY D is towards the South.
- The general direction of taxiing in TWY J is towards the East.
- The general direction of taxiing in TWY K is towards the East (K11 to K8 bidirectional).

B. ARRIVALS

Aircraft landing by RWY 24L shall notify ATC if they need to vacate it by the runway end.

The following standard taxiing is established for aircraft landing by RWY 24L:

Terminal T1

- Ramp-9
- Incorporation into K, J, E and S up to the gate indicated by ATC.
- Rampas-10, 11, 12 and 16
- Incorporation into K, J, E and N up to the gate indicated by ATC.
- Rampas-13, 14, 15 and 17
- Incorporation into K up to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Incorporación a K, J, E y S o T hasta la puerta de acceso que indique ATC.

C. SALIDAS

Salvo indicación contraria por ATC, las aeronaves emplearán exclusivamente G1 y G2 en el punto de espera RWY 24L.

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 24L:

Terminal T1

- Rampa-9

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a S hasta S7, D y K hasta el punto de espera de RWY 24L.

- Rampas-10, 11, 12 y 16

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a M hasta M6, D y K hasta el punto de espera de RWY 24L.

- Rampas-13, 14, 15 y 17

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a K hasta el punto de espera de RWY 24L.

Terminal T2

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a S hasta S7 o T hasta T6, D y K hasta el punto de espera de RWY 24L.

DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN E INICIO DE RWY 06L/24R

Los pilotos que soliciten despegar desde el inicio de RWY 06L o RWY 24R informarán al ATC en el primer contacto con GMC. Las intersecciones normalizadas son: Z2, Z3, Z4, Y2 o Y4 para RWY 24R y Z5, Z6, Z7, Y5, Y6 o Y7 para RWY 06L.

Cuando el piloto lo solicite, el ATC considerará que la distancia de despegue desde la intersección propuesta es la mínima necesaria para la aeronave en particular.

RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz del aeropuerto. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe la necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en las posiciones con dos franjas horarias diferenciadas:

De 07:00 a 23:00 LT:

- Posiciones de contacto con el terminal:

Dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 6 minutos antes de la TOBT de salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas o éstas no tengan capacidad de climatización adecuada para el modelo de aeronave y no estén disponibles las unidades móviles.

- Posiciones en remoto:

Queda prohibido el uso de la APU, salvo 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la TOBT de salida; excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 50 minutos antes de su salida y 15 minutos después de su llegada. La APU del avión podrá utilizarse solo cuando no estén disponibles las unidades móviles.

De 23:00 a 07:00 LT:

- Posiciones de contacto con el terminal:

Dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.

- Posiciones en remoto:

Queda prohibido el uso de la APU, salvo 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos a la salida; excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 50 minutos antes de su salida y 15 minutos después de su llegada. La APU del avión podrá utilizarse solo cuando no estén disponibles las unidades móviles.

UTILIZACIÓN DE LA RAMPA-0

- Rampa-0 es para uso exclusivo de la aviación corporativa y aeronaves privadas y está condicionada a la capacidad declarada.

- Aeronave máxima: F50.

- Se solicitará la condición de operador habitual al aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y estará condicionado a la capacidad declarada.

- Los operadores habituales deberán solicitar slot de salida y llegada, por este orden, indicando la matrícula de la aeronave en la petición de slot.

- Los operadores no habituales estarán limitados a una estancia máxima de 96 horas y deberán solicitar slot de llegada y de salida asociado.

- Aquellas aeronaves de aviación corporativa o aviación privada cuyo tamaño sea superior a la aeronave máxima de Rampa-0, estarán sujetas a las mismas condiciones de estancia máxima de 96 horas además del condicionante de la capacidad declarada del resto de rampas.

- Toda aeronave que opere en el aeropuerto debe tener contratado un agente de handling de rampa.

- Aquellas aeronaves con restricciones para uso de retroceso en Rampa-0 deberán notificarlo vía SITA (BCNOOYA) antes de la operación del vuelo y

Terminal T2

Incorporation into K, J, E and S or T up to the gate indicated by ATC.

C. DEPARTURES

Unless otherwise indicated by ATC, aircraft shall exclusively use G1 and G2 at the RWY 24L holding position.

The following standard taxiing is established for aircraft taking off by RWY 24L:

Terminal T1

- Ramp-9

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into S up to S7, D and K up to the holding position of RWY 24L.

- Ramps-10, 11, 12 and 16

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into M up to M6, D and K up to the holding position of RWY 24L.

- Ramps-13, 14, 15 and 17

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into K up to the holding position of RWY 24L.

Terminal T2

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into S up to S7 or T up to T6, D and K up to the holding position of RWY 24L.

TAKE-OFF FROM INTERSECTION AND START OF RWY 06L/24R

Pilots who request take-off from the start of RWY 06L or RWY 24R, must inform ATC during the first contact with GMC. The standard intersections are: Z2, Z3, Z4, Y2 or Y4 for RWY 24R and Z5, Z6, Z7, Y5, Y6 or Y7 for RWY 06L.

When pilots request this, the ATC shall consider that the take-off distance available from the intersection proposed is the minimum necessary for this particular aircraft.

RESTRICTIONS ON STANDS

The use of the 400 Hz facilities of the airport is obligatory. The use of the air conditioning (A/C) facilities will be obligatory if there is a need for cooling inside the aircraft. The use of the Auxiliary Power Unit (APU) of the aircraft is prohibited in the stands subject to two different time windows:

From 07:00 to 23:00 LT:

- Positions in contact with the terminal:

Within the period from 2 minutes after chocks are placed upon arrival to 6 minutes before the departure TOBT. The aircraft APU may only be used when the fixed units are not in operation or do not possess appropriate A/C capacity for that model of aircraft, and the mobile units are not available.

- Remote positions:

The use of the APU is prohibited, except 10 minutes after chocks are placed upon arrival and 10 minutes before the departure TOBT, except for wide-body aircraft, for which use is permitted 50 minutes before departure and 15 minutes after arrival. The aircraft APU may only be used when the mobile units are not available.

From 23:00 to 07:00 LT:

- Positions in contact with the terminal:

Within the period from 2 minutes after chocks are placed upon arrival to 5 minutes before the chocks are removed for departure. The APU may only be used when the fixed units are not in operation and the mobile units are not available.

- Remote positions:

The use of the APU is prohibited, except 10 minutes after chocks are placed upon arrival and 10 minutes before the chocks are removed for departure, except for wide-body aircraft, for which use is permitted 50 minutes before departure and 15 minutes after arrival. The aircraft APU may only be used when the mobile units are not available.

UTILIZATION OF RAMP-0

- The use of Ramp-0 is exclusive to corporate aviation and private aircraft and shall be determined by the declared capacity.

- Maximum aircraft: F50.

- The standing of regular operator shall be requested to BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport and this shall be determined by the declared capacity.

- The regular operators must request departure and arrival slot, in this order, including the aircraft registration number in the request.

- The non-regular operators shall be limited to a maximum stay of 96 hours, and they must request arrival slot and associated departure slot.

- Corporate or private aviation aircraft larger than Ramp-0 maximum aircraft, shall be subject to the conditions of maximum stay of 96 hours in addition to the capacity restrictions declared for the other ramps.

- All aircraft operating in the airport must have hired a ramp handling agent.

- Aircraft with restricted use of push-back on Ramp-0 shall notify this via SITA (BCNOOYA) before the operation of the flight and must submit the technical

deberán remitir al aeropuerto a través del agente de handling contratado el certificado técnico que acredite tal limitación.

Gestor de la terminal de aviación corporativa autorizado por el aeropuerto.
Datos de contacto:

- Spanish FBO Barcelona
TEL: +34-913 936 890
FAX: No
Móvil: +34-669 731 930
E-mail: barcelona@spanishfbo.com
SITA: No
- SKY VALET SPAIN
TEL: +34-916 782 648 (H24)
FAX: +34-913 936 899 (H24)
Móvil: +34-649 031 527 (H24)
E-mail: roberto.zapatero@skyvalet.com
SITA: MADSKXH

certificate accrediting this limitation to the airport via its hired handling agent.

Corporate aviation terminal manager authorized by the airport. Contact data:

- Spanish FBO Barcelona
TEL: +34-913 936 890
FAX: No
Mobile phone: +34-669 731 930
E-mail: barcelona@spanishfbo.com
SITA: No
- SKY VALET SPAIN
TEL: +34-916 782 648 (H24)
FAX: +34-913 936 899 (H24)
Mobile phone: +34-649 031 527 (H24)
E-mail: roberto.zapatero@skyvalet.com
SITA: MADSKXH

DESHIELO DE AERONAVES

Se ha establecido la zona de deshielo para aeronaves hasta 52 m de envergadura en puestos de estacionamiento de Rampa-17 o Rampa-9 según el Agente de Asistencia en Tierra contratado.

En caso de saturación en los puestos de estacionamiento de Rampa-17, se ha establecido como posición de deshielo de contingencia la TWY MS1 en Rampa-17. Se realizará guiado con vehículo "SIGAME" a las aeronaves que tuvieran que realizar deshielo en TWY MS1.

El deshielo de aeronaves de letra de clave E o superior se hará en los puestos de estacionamiento en que se encuentren estacionadas las aeronaves.

OPERACIÓN EN ZONA DE DESHIELO (ENVERGADURA INFERIOR A 52 m)

1. El piloto al solicitar permiso de puesta en marcha, indicará que requiere deshielo. La autorización de puesta en marcha podrá ser autorizada según necesidades operativas en función de la secuencia de peticiones de deshielo en lugar de la TSAT (Hora objetivo de autorización de puesta en marcha).
2. El piloto mantendrá escucha permanente en la frecuencia GMC correspondiente a la zona de deshielo (GMC-S para Rampa-17 y GMC-N para Rampa-9).
3. Una vez concluida la operación de deshielo, el piloto notificará en la frecuencia GMC correspondiente a la zona de deshielo que está listo para el despegue y, una vez autorizado, abandonará a la mayor brevedad la zona de deshielo.
4. Se concederá autorización para la entrada a la zona de deshielo cuando la aeronave precedente haya dejado libre la misma.
5. El piloto al mando se asegurará de que la aeronave quede convenientemente situada en el puesto de estacionamiento a fin de garantizar la circulación segura de los equipos de deshielo por la zona.
6. Las operaciones de deshielo de aeronaves se realizarán con los motores al ralentí y en situación de listo para el despegue, o bien con motores parados utilizando el APU de la aeronave. Para el deshielo de aeronaves de 4 motores, el piloto podrá ser requerido por el agente que realiza el deshielo a apagar alguno de los motores exteriores.
7. En el caso de que una aeronave no pueda abandonar la zona de deshielo por sus propios medios, la compañía responsable de la misma estará obligada a retirarla inmediatamente de dicha zona estableciendo el procedimiento adecuado con su agente de asistencia en tierra.
8. Un empleado de asistencia en tierra (o de la compañía, si así lo exigen los procedimientos de la misma) comunicará con el piloto al mando mediante JACK de comunicaciones, informando de la finalización del servicio de deshielo.

OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
 - Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento.
 - Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

AIRCRAFT DE-ICING

An aircraft de-icing area has been established for aircraft up to 52 m wingspan on stands of Ramp-17 or Ramp-9 according to the hired handling agent.

In case of saturation of the stands of Ramp-17, a contingency de-icing position has been established at the TWY MS1 in Ramp-17. Guidance services with "FOLLOW ME" vehicle shall be provided to aircraft needing to carry out de-icing at TWY MS1.

De-icing of aircraft with code letter E or greater will be done on the stands where the aircraft are parked.

OPERATION IN DE-ICING AREA (WINGSPAN LESS THAN 52 m)

1. When the pilot request clearance to start up, the need for de-icing operation shall be reported. Start up authorization may be cleared according to the operational needs and the sequence of requests for de-icing instead of TSAT (Target Start up Approval Time).
2. Pilots shall maintain permanent watch on the GMC frequency corresponding to the de-icing area (GMC-S for Ramp-17 and GMC-N for Ramp-9).
3. Once the de-icing operation has finished, pilots shall notify on the GMC frequency corresponding to the de-icing area that they are ready for departure and, when cleared, they shall leave the de-icing area as soon as possible.
4. Clearance to enter the de-icing area shall be granted once the previous aircraft has vacated it.
5. Pilots in command shall ensure that the aircraft is properly located on the stand in order to safeguard the movement of the de-icing equipments through the area.
6. De-icing operations of aircraft shall be carried out with the engines idling and ready to take-off, or with engines off using the aircraft APU. For the de-icing operation of a 4 engines aircraft, the agent in charge of the de-icing operation may require the pilot to turn off some of the outer engines.
7. When an aircraft cannot leave the de-icing area under its own power, the operator responsible for it is obliged to remove it immediately from the mentioned area according to the established procedure with its handling agent.
8. An operator of the handling agent (or the company, if required by its own procedures) shall contact the pilot in command of the aircraft by means of JACK communication, reporting the de-icing service conclusion.

OPERATION OF MODE S TRANSPONDER WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and assigned Mode A code:
 - From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.
 - After landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand.
 - When the aircraft is fully parked, they shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (e.g. callsign used in flight), this should also be entered (by means of the FMS or the Transponder Control Panel) from the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (e.g. BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de entrar y mantener, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 2000 en Modo A.

In order to ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radar) is not affected, TCAS should not be selected before receiving the clearance to line-up and wait, and should be deselected after vacating the runway.

Aircraft taxiing without flight plan should select Mode A code 2000.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves ... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento ...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

bcn.dsog.asr@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecb.safety@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the mandatory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

bcn.dsog.asr@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

In the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecb.safety@enaire.es

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el CTA de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las operaciones con pistas cruzadas.
2. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
3. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.
4. Las operaciones con Procedimientos de visibilidad reducida (LVP), condiciones de visibilidad 3 (VIS3), activados.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between the aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the CTA of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. Operations with crossed runways.
2. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
3. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.
4. Operations with Low Visibility Procedures (LVP), visibility conditions 3 (VIS3), activated.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

- El Aeropuerto Joan Tarradellas Barcelona-El Prat dispone de FATO (características en ítem 16) en la que sólo podrán operar helicópteros descritos en el ítem 2.
- La FATO 09 es la preferente para Llegadas por estar equipada con sistema de iluminación de aproximación y APAPI y la FATO 27 es la preferente para Salidas. En cualquier caso, el helicóptero solicitará a ATC la FATO que desea utilizar en su primera comunicación. ATC podrá autorizar al helicóptero a efectuar la aproximación siguiendo la FATO solicitada, o emitir instrucciones de aterrizaje alternativo.
- El horario de operación de la FATO se describe en el ítem 3.

HELICOPTER OPERATIONS

1. GENERAL

- Joan Tarradellas Barcelona-El Prat Airport has a FATO (characteristics in Item 16) where only helicopters described in Item 2 may operate.
- FATO 09 is the preferential FATO for Arrivals as it is equipped with approach lighting and APAPI systems, and FATO 27 is the preferential FATO for Departures. In any case, the helicopter shall request to ATC for clearance to use the desired FATO in its first communication. ATC may authorise the helicopter to make its approach following the requested FATO, or it may issue alternative landing instructions.
- The FATO operational hours are described in Item 3.

- Los helicópteros que operen al amparo de las correspondientes exenciones operarán conforme a lo indicado en éstas.
- Los helicópteros restringidos que operen en IFR serán tratados como una aeronave de ala fija, debiendo operar en las pistas de vuelo o tramo de las mismas, siguiendo instrucciones de ATC.
- La información de viento corresponderá a la de la cabecera de la RWY 20.
- En el Plan de Vuelo, el campo "ruta" debe contener los puntos siguientes:
 - PV ARR: "VFRBLN VFRNA1 VFRNA2 VFRBLH"
 - PV DEP: "VFRBLH VFRND1 VFRND2 VFRBLN"
- La operación de helicópteros no está sujeta a procedimientos A-CDM.
- La FATO no será utilizable con los procedimientos de visibilidad reducida activados.

2. ESTACIONAMIENTOS

- Los helicópteros estacionarán preferentemente en los PRKG 900 y 901 ubicadas en la Rampa 32, y alternativamente en los PRKG 61, 62 y 63 de la Rampa 1. Según indique ATC.

3. RODAJE Y OPERATIVA EN TIERRA

- La operación en la FATO es incompatible con otras aeronaves en movimiento autónomo en las TWY U4, U5, U7, S2 y T2.
- Llegadas: Tras el aterrizaje, ATC emitirá las instrucciones de rodaje hasta el puesto de estacionamiento asignado.
- Salidas: el helicóptero solicitará puesta en marcha a CLR (121.800 MHz) e indicará la FATO que desea utilizar. ATC le ofrecerá las instrucciones de rodaje y le informará de la FATO (o cabecera de pista) finalmente autorizada para efectuar el despegue.
- No se proporcionará guiado con vehículo "SÍGAME" hacia/desde el estacionamiento salvo previa solicitud a ATC.
- Los operadores de helicópteros deberán tener contratados servicios de asistencia en tierra y gestor de la Terminal de Aviación Corporativa (FBO).
- Queda prohibida la realización de repostaje con pasaje abordo, así como el lavado de helicópteros.

4. COMPATIBILIDAD DE OPERACIÓN DEL HELIPUERTO

- La operación de helicópteros en la FATO y la de aeronaves de ala fija en la RWY 02/20 es dependiente.
- Dentro del ATZ el espacio aéreo tiene clasificación D, con lo que los helicópteros sujetos a este procedimiento recibirán información de tránsito VFR/VFR, VFR/IFR y asesoramiento anticollisión a solicitud. Igualmente recibirán este servicio los tráficos IFR que puedan verse afectados por proximidad al helicóptero.
- Según sea el caso, ATC podrá solicitar al helicóptero que espere en el punto "ESPERA" (Parking de la Terminal 2 del aeropuerto) (ver AIP-España AD2-LEBL VAC para mayor información sobre este punto).

- Helicopters operating under the corresponding exemptions shall follow the instructions given in said exemptions.
- Restricted helicopters operating under IFR shall be treated as fixed-wing aircraft, and shall operate in their runways or sections thereof, following ATC instructions.
- Wind information shall correspond to the RWY 20 threshold.
- The "Route" field in the Flight Plan must include the following points:

- PV ARR: "VFRBLN VFRNA1 VFRNA2 VFRBLH"
- PV DEP: "VFRBLH VFRND1 VFRND2 VFRBLN"

- Helicopter operations are not subject to A-CDM procedures.
- The FATO shall not be used when low visibility procedures are in place.

2. STANDS

- Helicopters shall be parked preferably at PRKG 900 and 901 in Ramp 32 and alternatively, at PRKG 61, 62 and 63 of Ramp 1. As instructed by ATC.

3. TAXIING AND GROUND OPERATIONS

- Operation in FATO is incompatible with other aircraft in autonomous movement on TWY U4, U5, U7, S2 and T2.
- Arrivals: After landing, ATC shall issue taxiing instructions to the assigned stand.
- Departures: the helicopter shall request start-up to CLR (121.800 MHz) and indicate the desired FATO. ATC shall provide taxiing instructions and shall notify of the FATO (or runway threshold) that is finally approved for take-off.
- Guidance with "FOLLOW ME" vehicles to/from the parking shall not be provided unless previously requested to ATC.
- Helicopter operators must have hired ground handling services and Corporate Aviation Terminal manager (FBO).
- It is forbidden to refuel and wash helicopters when passengers are on board.

4. HELIPORT OPERATIONS COMPATIBILITY

- Helicopter operations on the FATO and fixed-wing aircraft operations on RWY 02/20 are dependent.
- Within the ATZ, the airspace classification is Class D, therefore the helicopters subject to this procedure shall receive VFR/VFR, VFR/IFR transit information and anti-collision assessment on request. IFR traffic that may be affected due to their proximity to the helicopter shall also receive this service.
- When applicable, ATC may request the helicopter to wait at the "HOLDING" point (Terminal 2 Parking of the airport) (see AIP-Spain AD"-LEBL VAC for more information on this point).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- Su incumplimiento puede ocasionar sanciones a los operadores de las aeronaves.
- Se realizará un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como la medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRBCN de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y planes de vuelo así como la posición de la aeronave en cada instante.
- El término noche se aplica al período comprendido entre las 2300-0700 LT, y el término día al período comprendido entre las 0700-2300 LT.
- Además de las configuraciones preferentes descritas en el párrafo 20, y debido a procedimientos de atenuación de ruidos, no se utilizarán en horario nocturno las RWY 02 ni 20 para despegar; ni la RWY 06R para aterrizar salvo por razones de seguridad o cuando no haya otra pista disponible. El uso de la RWY 24R o 06L para aterrizar o despegar en horario nocturno, quedará restringido a aquellas aeronaves que lo soliciten y que puedan justificar que necesitan una longitud superior a la pista en uso en ese momento para aterrizar o despegar, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, que lo soliciten a ATC. La justificación contendrá información de la performance de la aeronave y explícitamente si la operación por la RWY 06R/24L no era posible por motivos de performance y/o seguridad. La justificación deberá enviarse a Operaciones del Aeropuerto y a los Servicios de Atención e Información Medioambiental a través de los correos electrónicos bcnoperaciones@aena.es y saimbcn@aena.es en el plazo de 7 días naturales desde la fecha de operación, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales que están exentos de dicha justificación.

GENERAL

- The following procedures have been established to avoid excessive noise in the area surrounding BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport.
- Their infringement may result in sanctions on aircraft operators.
- Departure and arrival paths shall be radar monitored and the noise level shall be measured for each operation. The location of SIRBCN system noise sensors is shown on the corresponding general chart. This measurement system works automatically 24 hours a day and it is fed with radar and flight plan data, as well as aircraft position all times for aircraft identification purposes.
- The term night is applicable to the time period between 2300-0700 LT and term day to the time period between 0700-2300 LT.
- In addition to the preferential configurations described in paragraph 20, and owing to noise abatement procedures, RWY 02 and 20 for take-off, and RWY 06R for landing shall not be used during night hours except for safety reasons or when there is no other runway available. The use of RWY 24R or 06L to take off or to land during night hours, shall be restricted to those aircraft which request it and can justify the need for a length longer to the runway in use in that moment to take off or to land, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services, and request this from ATC. The justification shall contain information about the performance of the aircraft, and state explicitly whether the operation via RWY 06R/24L was not possible for reasons of performance and/or safety. The justification must be sent to Operations at the Airport and Environmental Care and Information Services at the email addresses bcnoperaciones@aena.es and saimbcn@aena.es within a period of 7 calendar days from the date of operation, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services which are exempt from that justification.

6. Restricciones operativas relacionadas con el ruido:

1. Ninguna aeronave certificada conforme al Capítulo 2 del Volumen I de la parte II del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, podrá operar en el aeropuerto.
2. Ninguna aeronave marginalmente conforme (aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación Capítulo 3 del Volumen I de la parte II del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB) podrá operar en el aeropuerto, salvo que disponga de exención explícita de la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España).

7. Todas las aeronaves, salvo por razones de seguridad, deberán seguir procedimientos de atenuación de ruido, según se indica a continuación:

6. Operating restrictions related to noise:

1. Any aircraft certified pursuant to Chapter 2, Volume I, part II of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation shall not operate in the airport.
2. Any marginally compliant aircraft (subsonic civil jet aircraft in compliance with the certification limit values under Volume I, Second part, Chapter 3 of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation by an accumulated margin not higher than 5 EPNdB) shall not operate in the airport, unless they hold an explicit exemption from AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea of Spain).

7. Except for safety reasons, all aircraft must follow noise abatement procedures as indicated as follows:

PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

DESPEGUES:

– Salvo por razones de seguridad o instrucciones ATC basadas en las mismas razones, las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal de las SID hasta haber librado 6000 ft de altitud, a menos que se encuentren sobre el mar, a más de 3500 ft, en ascenso y en alejamiento de la línea de costa o a más de 3 NM de la costa y paralelo a ella.

– Se adoptarán de forma preferente las SID RNAV para aquellas aeronaves cuyas actuaciones les permitan alcanzar el mínimo de altitud establecido en los puntos previstos del tramo inicial SID.

– Para aquellas aeronaves que no puedan realizar lo anterior y las que vuelen en SID convencionales, se adoptará el procedimiento NADP1 de OACI descrito a continuación:

- Los despegues de LEBL seguirán el procedimiento de atenuación siguiente:
 - a) Hasta los 1500 ft sobre la elevación del aeródromo:
 - Potencia de despegue.
 - Flaps para despegue.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2 + 10 a 20 kt).
 - b) A 1500 ft:
 - Reducir potencia.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2 + 10 a 20 kt).
 - c) A 3500 ft:
 - Acelerar suavemente a velocidad de ascenso en ruta manteniendo velocidad de ascenso positiva.
 - Replegar flaps.

– RWY 24L: Para evitar ruidos excesivos en la prolongación del eje de pista y excepto por razones de seguridad, el viraje inicial prescrito en las SID se iniciará no más tarde de haber alcanzado 500 ft de altitud. A este fin, se establece la tabla de ALABEO/IAS MAX incluida en estas SID.

En ningún caso se sobrepasará durante este viraje el R-234 del DVOR/DME BCN.

NOTA: Se exceptuarán aquellas aeronaves que demuestren que utilizando otros procedimientos producen un menor impacto acústico, los cuales deberán ser comunicados a la Dirección del Aeropuerto con la suficiente antelación, o por razones justificadas de seguridad.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF:

– Except for safety reasons or ATC instructions based on the same reasons, aircraft must follow the nominal trajectory of SID until they have reached 6000 ft, unless they are over the sea, above 3500 ft, in ascent and moving away from the coastline or at more than 3 NM from the coast and in parallel to it.

– SID RNAV shall be preferably adopted for aircraft with performances that allow them to reach the minimum altitudes at the relevant points of the initial segment of the SID.

– All aircraft which cannot comply with the previous instructions and aircraft flying in conventional SID, shall adopt the ICAO NADP1 procedure described below:

- Take-off from LEBL must follow the following noise abatement procedure:
 - a) Up to 1500 ft above aerodrome elevation:
 - Take-off power.
 - Take-off flaps.
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2 + 10 at 20 kt).
 - b) At 1500 ft:
 - Reduce power
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2 + 10 at 20 kt).
 - c) At 3500 ft:
 - Accelerate smoothly, climbing to en-route speed maintaining positive vertical speed.
 - Retract flaps.

– RWY 24L: In order to avoid excessive noises at the runway centre line extension and except for safety reasons, the initial turn prescribed in the SID shall begin no later than reaching 500 ft altitude. For this purpose, the BANKING/IAS MAX table enclosed in these SID has been established.

Under no circumstances shall, R-234 of DVOR/DME BCN be overshoot during this turn.

NOTE: Aircraft may be exempted when using different procedures, which have been duly reported to Airport Management in advance, and proved to lead to a lesser acoustic impact, or due to properly justified safety reasons.

ATERRIJAJES:

1. Uso de la reversa: Salvo por razones de seguridad, no se utilizará el empuje de reversa en régimen superior al de ralentí en los aterrizajes en las RWY 06L/24R ni en la RWY 02 durante el periodo nocturno (2300-0700 LT), en cuyo caso, se informará al Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto a la mayor brevedad posible. Cuando las condiciones lo permitan, se recomienda así mismo la no utilización del empuje de reversa por encima de ralentí en periodo nocturno en la RWY 06R/24L.

2. Planificar el descenso para abandonar los IAF, o posición equivalente, a FL070 o superior para hacer un descenso continuo hasta la pista, empleando un procedimiento de baja resistencia/empuje. Efectuar los cambios de configuración de avión y reducciones de velocidad de manera suave y a la altitud adecuada para evitar aumentos de potencia innecesarios a baja altura.

3. Las trayectorias de aproximación final se consideran rutas de atenuación de ruido en las últimas 5 NM antes del umbral de pista, por ello las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales interceptarán la aproximación final con antelación a este punto, y se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista. No se autorizarán aproximaciones visuales en circuito izquierda a las RWY 06L/R, ni aproximaciones visuales circuito derecha a las RWY 06L y 24L/R que infrinjan estos criterios.

LANDING:

1. Use of reverse: The use of reverse thrust above idling is forbidden when landing on RWY 06L/24R and 02 at night time (2300-0700 LT) except for safety reasons, in which case, this must be notified to the Environment department of the airport, as soon as possible. In the case of RWY 06R/24L non usage of reverse thrust above idling at night time is also recommended.

2. Plan the descent to leave the IAF, or equivalent position, at FL070 or above to execute an uninterrupted descent to runway, using a low resistance/thrust procedure. Accomplish changes of aircraft configuration and speed reductions gradually and at an adequate altitude to avoid unnecessary power increases at low height.

3. The final approach paths are considered noise abatement routes in the last 5 NM before the runway threshold, thus, landing and approach operations in visual meteorological conditions shall intercept the final approach before this point, and shall be performed with an angle equal to or greater than the one defined by the ILS GP or PAPI of each runway. Visual approaches in left circuit to RWY 06L/R shall not be allowed, and nor shall visual approach in right circuit to RWY 06L and 24L/R if these criteria are infringed.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí se podrán realizar en la zona de prueba de motores habilitada para tal fin:

- TWY T2 aproando al Oeste en dirección paralela a la RWY 06L/24R.
- TWY N1 aproando al Este en dirección paralela a la RWY 06L/24R.

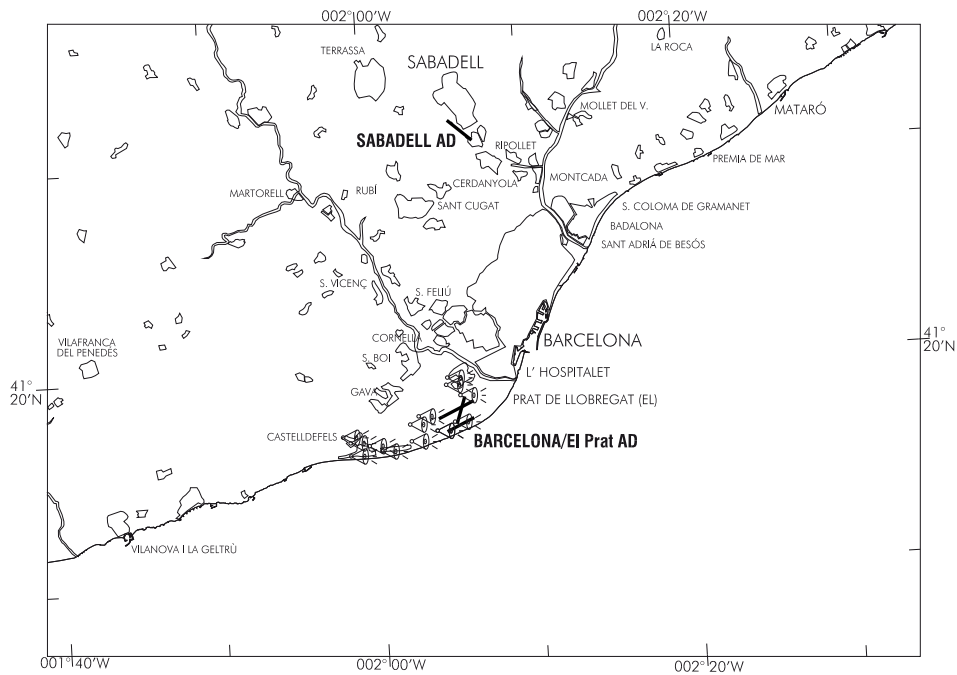
GROUND ENGINE TEST

Engine test at higher than idling may be accomplished at the engine test area established for this purpose:

- TWY T2 nosing to the West in direction parallel to the RWY 06L/24R.
- TWY N1 nosing to the East in direction parallel to the RWY 06L/24R.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO.

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM.



SITUACIÓN // LOCATION	COORD	
	LAT	LEN
CENTRE REMOLAR	411928N	0020530E
THR 24R	411836N	0020616E
THR 24L	411721N	0020520E
THR 06L	411742N	0020332E
THR 06R	411658N	0020441E
C. SERVICIOS GAVA-MAR	411608N	0020108E
BALIZA/BEACON CASTELLDEFELS	411559N	0015909E
ESCUELA EDUMAR	411636N	0015909E
AYTO. CASTELLDEFELS	411654N	0015842E
COLEGIO J. BALMES	411908N	0020523E
CAMPING BALLENA ALEGRE	411619N	0020252E
COLEGIO BON SOLEIL	411621N	0020000E
PARQUE AGRARIO VILADECANS	411718N	0020240E

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b) supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- c) establecimiento de separación, establecido en el RCA apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- d) suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de Barcelona y Begas se suspenderán todas las funciones anteriores.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

It is used in the provision of the aerodrome control service to perform the following functions:

- a) supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- b) supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- c) establishment of separation, as defined in the RCA. section 4.6.7.3, between successive departing aircraft, and
- d) provision of navigation assistance to VFR flights.

All the functions above will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of Barcelona and Begas radars.

SEPARACIÓN RADAR POR ESTELA TURBULENTA

SALIDAS

Se aplicarán los mínimos de separación por estela turbulenta según clasificaciones OACI (ver ENR 1.8) basados en tiempo o en distancia según Reglamento (UE) 2017/373 AMC3 a AMC6 ATS.TR.220.

En base al punto "c)" del apartado anterior y de las separaciones descritas en el Reglamento (UE) 2017/373 AMC6 ATS.TR.220, las separaciones aplicadas a las aeronaves en salida por razón de estela turbulenta son las siguientes:

WAKE TURBULENCE SEPARATION BY RADAR

DEPARTURES

The ICAO wake turbulence classification (see ENR 1.8) separation minima based on time or distance are applicable, as required by Regulation (EU) 2017/373 AMC3 to AMC6 ATS.TR.220.

Based on point "c)" of the previous section and the separations described in Regulation (EU) 2017/373 AMC6 ATS.TR.220, the separations applied for departing aircraft because of wake turbulence are as follows:

CATEGORÍA DE AERONAVE AIRCRAFT CATEGORY		Mínima de separación radar por estela turbulenta Wake turbulence radar separation minima (NM)
Aeronave que precede Preceding aircraft	Aeronave que sigue Succeeding aircraft	
Super Pesada Super heavy	Pesada // Heavy	6
	Media // Medium	7
	Ligera // Light	8
Pesada Heavy	Pesada // Heavy	4
	Media // Medium	5
	Ligera // Light	6
Media Medium	Ligera // Light	5

Los pilotos que requieran mayores separaciones informarán al ATC al recibir autorización para rodar a posición de despegue y antes de entrar en la pista. ATC podrá modificar los turnos de salida en consecuencia con el fin de conseguir la mínima demora media.

Pilots who require greater separation, shall inform ATC when receiving clearance to taxi to take-off position and before entering the runway. ATC may modify the departure slots in order to achieve the minimum average delay.

LLEGADAS

Se aplicarán los mínimos de separación por estela turbulenta RECAT-EU (ver ENR 1.8) basados en distancia según Reglamento (UE) 2017/373 AMC7 ATS.TR.220.

Como las mínimas de separación por estela se reducen en algunos casos, se advierte a los pilotos de que deberán prestar atención a lo siguiente:

- FASE DE APROXIMACIÓN: es imperativo que los pilotos mantengan la velocidad asignada por ATC en aproximación final. Si por cualquier motivo no pudiera mantenerse dicha velocidad, los pilotos deberán informar al ATC tan pronto como sea posible.
- OCUPACIÓN DE PISTA: se requiere a los pilotos minimizar el tiempo de ocupación de pista. Debido a la reducción de separación en aproximación final, es obligatorio que las aeronaves que aterrizan abandonen la pista tan pronto como sea posible para poder mantener la capacidad de pista.

ARRIVALS

The RECAT-EU (see ENR 1.8) wake turbulence separation minima based on distance are applicable, as required by Regulation (EU) 2017/373 AMC7 ATS.TR.220.

As wake separation minima will be reduced in some cases, pilots are advised to pay attention to the following points:

- APPROACH PHASE: It is imperative that pilots maintain the speed on final approach as assigned by ATC. If for any reason that speed cannot be maintained, pilots shall inform ATC as soon as practicable.
- RUNWAY OCCUPANCY: Pilots are asked to minimize runway occupancy time. Due to reduced separation minima on final approach, it is mandatory for landing aircraft to vacate the runway as soon as possible in order to maintain runway capacity.

CATEGORIA DE AERONAVE RECAT-EU RECAT-EU AIRCRAFT CATEGORY		Mínima de separación radar por estela turbulenta Wake turbulence radar separation minima (NM)
Aeronave que precede Preceding aircraft	Aeronave que sigue Succeeding aircraft	
SUPER HEAVY (J)	SUPER HEAVY (J)	3
	UPPER HEAVY (H+)	4
	LOWER HEAVY (H-)	5
	UPPER MEDIUM (M+)	5
	LOWER MEDIUM (M-)	6
	LIGHT (L+)	8
UPPER HEAVY (H+)	UPPER HEAVY (H+)	3
	LOWER HEAVY (H-)	4
	UPPER MEDIUM (M+)	4
	LOWER MEDIUM (M-)	5
	LIGHT (L+)	7
LOWER HEAVY (H-)	LOWER HEAVY (H-)	3
	UPPER MEDIUM (M+)	3
	LOWER MEDIUM (M-)	4
	LIGHT (L+)	6
UPPER MEDIUM (M+)	LIGHT (L+)	5
LOWER MEDIUM (M-)	LIGHT (L+)	4
LIGHT (L+)	LIGHT (L+)	3

PLANIFICACIÓN DE DESCENSO POR REQUERIMIENTOS ATC

A menos que el ATC indique otra restricción, las llegadas a BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD planificarán su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento y los puntos de limitación de velocidad (SLP) a los niveles especificados en las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR).

En caso de ser autorizadas a proceder en rutas directas fuera de las STAR, ajustarán el descenso y velocidad en la posición a través del punto de regulación apropiado.

DESCENT PLANNING DUE TO ATC REQUIREMENTS

Unless ATC advises otherwise, arrivals at BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD shall plan their descent to cross the initial points of the procedure and the speed limit points (SLP) at the flight levels specified in the instrument standard arrivals (STAR).

In the event of being authorized to proceed on a direct route different from the STAR's, they shall adjust their descent and speed at the appropriate regulation point.

AJUSTE DE VELOCIDAD

En Barcelona TMA, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las salidas y llegadas a BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

SPEED ADJUSTMENT

Within Barcelona TMA, unless otherwise advised by ATC, speed adjustment under radar control on departures and arrivals at BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD shall be in accordance with the following:

- IAS 250 kt por debajo de FL100, en todas las salidas.
- IAS 250 kt en SLP.
- Ajustes de velocidad en aproximación:
 - No se reducirá la velocidad por debajo de 160 kt hasta 4 NM del umbral.
 - Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente, deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC qué velocidades se pueden mantener.

- IAS 250 kt below FL100, for all departures.
- IAS 250 kt on SLP.
- Speed adjustment on approach:
 - Speed shall not be reduced below 160 kt until reaching 4 NM to threshold.
 - Aircraft with a cruising IAS below those indicated above, shall maintain cruising speed up to the adjustment point concerned.

ATC shall be informed of the speeds that may be maintained, if unable to comply with the speed adjustments above.

TRANSICIONES RNAV1 A APROXIMACIÓN FINAL

Estos procedimientos se publican con el requisito de navegación RNAV1.

A los tráficlos que no cumplan el requisito de navegación RNAV1 se les proporcionará guía vectorial desde los IAF a aproximación final, insertándolos en la secuencia del resto de tráficlos equipados RNAV1. Si hubiera necesidad, podrán ser autorizados a realizar esperas en los circuitos de espera convencionales publicados en los IAF.

El modo de operación estará basado en las transiciones indicadas. Solamente se utilizará un modo de operación basado en vectores desde los IAF por condiciones meteorológicas adversas o por fallo global de los sistemas que permiten la navegación RNAV1.

En el caso de que el fallo le ocurra a una aeronave concreta, el piloto de la misma notificará a la mayor brevedad posible al ATC la citada pérdida en la capacidad RNAV, junto a la propuesta de acciones a tomar a continuación.

El modo de operación habitual será el siguiente:

- El tráfico con destino LEBL será autorizado por el primer sector del TMA de Barcelona a la transición correspondiente aunque posteriormente no tenga que volarla en su totalidad o, por el contrario, deba realizar esperas.
- Los posibles recortes a lo largo de la transición serán proporcionados por los diferentes sectores del TMA de Barcelona mediante instrucciones de "Directo a" (DCT). Como consecuencia de esto, si una aeronave ha sido instruida a proceder directo a un fijo de una transición determinada, entenderá que debe continuar el procedimiento de transición a partir de ese fijo.
- Las restricciones de velocidad publicadas en la transición serán de obligado cumplimiento excepto que ATC dé otra autorización que las modifique.
- Las últimas instrucciones para interceptar la trayectoria final serán proporcionadas por el Sector Final de Barcelona mediante el uso de vectores al localizador.
- Los tráficlos no virarán hacia la aproximación final sin autorización ATC. Si una aeronave llega al final del tramo de alejamiento y no ha recibido instrucciones, deberá mantener el rumbo.
- En la autorización de la transición se podrá omitir la pista en servicio ya que cada designador tiene asociado solamente una pista.

INFORMACIÓN DE DEMORAS DE APROXIMACIÓN

Se proporcionará la hora prevista de aproximación (EAT) a una aeronave que llega y cuyo aterrizaje se prevea que se va a demorar por 10 minutos o más, o por cualquier otro período de tiempo que haya determinado la autoridad competente.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA PARA PISTAS NO PREFERENTES

En operaciones segregadas en configuración oeste (ARR24R / DEP24L) el uso de la RWY 24R en los procedimientos de salida se realizará en modo convencional.

En operaciones segregadas en configuración este (ARR06L / DEP06R) el uso de la RWY 06L en los procedimientos de salida se realizará en modo convencional.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

Cuando estén en uso las RWY 06R, 20 o 24L, las aeronaves en despegue con punto de salida NATPI sin aprobación operacional RNAV1, serán autorizadas mediante la SID MOPAS convencional aplicable y recibirán instrucciones ATC para encaminamiento a NATPI.

PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias (cumulonimbos, tormentas, etc.) que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC por razones de seguridad una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre orto y ocaso.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- Siempre y cuando la salida se produzca por las pistas de despegue 24L o 06R. El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

RNAV1 TRANSITION TO FINAL APPROACH

These procedures are published with the requirement of RNAV1 navigation.

Vectoring guidance will be provided to traffic which cannot comply with the requirement of RNAV1 navigation, inserting into the sequence of the rest of the traffic equipped with RNAV1. If it were necessary, may be cleared to hold in the published conventional holding patterns over the IAF.

The operation mode will be based on the indicated transitions. An operation mode based on vectors from the IAF will be used only due to adverse meteorological conditions or a global failure of the systems enabling RNAV1 navigation.

If the failure occurs on a specific aircraft, the pilot must notify ATC as soon as possible of the loss of the RNAV capability, together with their proposal for actions to be taken.

The usual operation mode will be the following:

- Traffic bound for LEBL will be cleared by the first sector of Barcelona TMA to the appropriate transition, although later it may not have to fly it in its entirety otherwise, it shall execute the holding patterns.
- The possible cuts along the transition will be provided by the different sectors of Barcelona TMA through instructions of "Direct to" (DCT). As a result of this, if an aircraft has been instructed to proceed directly to a fix of a specific transition, it shall understand that it must follow the transition procedure from this fix.
- The speed restrictions published in the transition will be mandatory unless ATC should issue clearance to the contrary.
- The last instructions to intercept the final path will be provided by the Final Sector of Barcelona through the use of vectors to the localizer.
- Traffic will not turn into the final approach without the ATC clearance. If an aircraft arrives at the end of the outbound leg and has not received instructions, it must maintain its heading.
- In the transition clearance the runway in service may be omitted because each designator is associated with only one runway.

DELAY INFORMATION ON APPROACH

The expected approach time (EAT) shall be provided to an arriving aircraft whose landing is expected to be delayed by 10 minutes or more, or any other period of time as determined by the competent authority.

DEPARTURE PROCEDURES FOR NON PREFERENTIAL RUNWAYS

In segregated operations with West configuration (ARR24R / DEP24L) the use of RWY 24R shall be carried out as conventional departure procedure.

In segregated operations with East configuration (ARR06L / DEP06R) the use of RWY 06L shall be carried out as conventional departure procedure.

DEPARTURE PROCEDURES

When RWY 06R, 20 or 24L are in service, taking-off aircraft with departure point NATPI but without RNAV1 operational approval with NATPI as departure point, will be cleared to the applicable conventional SID MOPAS, and shall wait for ATC instructions to proceed to NATPI.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances (cumulonimbus clouds, storms, etc.) that prevents the use of the published SID, IFR flights may request a "visual departure" (heading after take-off) from ATC under the following conditions:

- Between sunrise and sunset.
- Weather conditions in the take-off direction and subsequent initial climb permit visual flight conditions up to the Minimum Radar Altitude.
- Departure from runways 24L or 06R. Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC that provides a safe departure.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance distance up to the Minimum Radar Altitude.

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LEBL AD-2 ítem 21 Procedimientos de Atenuación de Ruidos que resulten incompatibles.

For these visual departures, non-compatible noise abatement procedures described in AIP LEBL AD-2 item 21 "Noise abatement procedures" shall not be applicable.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS

Para evitar sobrecarga en las frecuencias ATC, abstenerse de solicitar rutas directas durante los procedimientos SID / STAR. El ATC instruirá a las aeronaves en cuanto sea posible a proceder por la ruta más directa.

RADIOTELEPHONE PROCEDURES

In order to avoid overloading ATC frequencies, aircraft shall abstain from requesting direct routes during SID / STAR procedures. As soon as possible, ATC shall give aircraft instructions to proceed by the most direct route.

PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Si disponible llamar al número +34 933 786 137.

AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

Should an aircraft experience a communications failure, it should respond immediately using the SSR 7600 code.

If available, call the number +34 933 786 137.

- Cuando el fallo ocurre antes del IAF:

- Proceder al IAF de la siguiente manera:
 - Si autorizado a STAR proceder al IAF designado para la STAR autorizada.
 - Si en vectores radar proceder de la manera más directa a interceptar la STAR hasta el IAF,
- Mantener el último nivel o altitud autorizada a la que se haya acusado recibo y entrar en la espera.
- Iniciar el descenso tras completar una espera, o a la EAT cuando se haya recibido, lo que sea más tarde.
- Ejecutar el procedimiento de TRANSICIÓN de aproximación en fallo de comunicaciones para realizar la aproximación ILS publicada y aterrizar, en caso de no equipado RNAV realizar una aproximación VOR publicada desde IAF para la pista en servicio para llegadas y aterrizar.
- Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

- When the fault occurs before the IAF:

- Proceed to the IAF as follows:
 - If cleared for STAR, proceed to the IAF designated for the STAR cleared.
 - If using radar vectors, proceed in the most direct manner possible to intercept the STAR up to the IAF.
- Maintain the last cleared level or altitude which has been acknowledged and enter the holding pattern.
- Initiate the descent after completing one holding, or at the EAT when this has been received, whichever is the later.
- Execute the TRANSITION procedure to the communications failure approach to conduct the published ILS approach and land, while if not equipped for RNAV carry out a published VOR approach from the IAF to the runway in service for landings and land.
- If this is not possible, accomplish the communications failure missed approach procedure.

- Cuando el fallo ocurre después del IAF:

- Si autorizado a TRANSICIÓN RNAV1:
 - Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.
 - Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento y mantener el curso durante 2 minutos.
 - Virar hacia el tramo de acercamiento e iniciar el descenso.
 - Completar un procedimiento de aproximación instrumental a la pista en servicio para llegadas y aterrizar.
 - Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.
- Si en vectores radar:
 - Mantener la última altitud autorizada de la que se ha acusado recibo.
 - Proceder a interceptar el curso final de aproximación para completar ésta y aterrizar.
 - Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

- When the fault occurs after the IAF:

- If cleared for TRANSITION RNAV1:
 - Continue with the descent transition to the last level confirmed.
 - Overfly the final fix of the outbound section and maintain the heading for 2 minutes.
 - Turn into the inbound section and start the descent.
 - Complete an instrument approach procedure to the runway in service for landings and land.
 - If this is not possible, accomplish the communications failure missed approach procedure.
- If on radar vectors:
 - Maintain the last cleared altitude which has been acknowledged.
 - Proceed to intercept the final approach heading to complete this and land.
 - If this is not possible, accomplish the communications failure missed approach procedure.

- Cuando el fallo ocurre durante la aproximación frustrada:

- No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT,
- Interceptar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones según carta IAC correspondiente,
- Completar al menos una espera en el fijo de espera con fallo de comunicaciones que corresponda:
 - SLL para RWY 06L, RWY 24R y RWY 02.
 - VIBIM para la RWY 06R.
 - RULOS para la RWY 24L.
- Efectuar el procedimiento de TRANSICIÓN de aproximación en fallo de comunicaciones y realizar una aproximación ILS publicada y aterrizar, en caso de no equipado RNAV o RWY 02, realizar el procedimiento de aproximación VOR desde IAF para la pista en servicio para llegadas y aterrizar.

- When the fault occurs during the missed approach:

- Do not initiate the missed approach before the MAPT.
- Intercept the communications failure missed approach procedure, according to the corresponding IAC.
- Complete at least one holding at the appropriate communications failure holding fix:
 - SLL for RWY 06L, RWY 24R and RWY 02.
 - VIBIM for RWY 06R.
 - RULOS for RWY 24L.
- Execute the TRANSITION procedure to the communications failure approach to conduct a published ILS approach and land, while if not equipped for RNAV or RWY 02, carry out the published VOR approach from the IAF to the runway in service for landings and land.

- Cuando el fallo ocurre durante la SID:

- Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, subiendo al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o a la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto; mantener este/a durante 7 minutos, para continuar ascenso respetando el máximo FL120 especificado en la carta de salida para aeronaves con fallo de comunicaciones cuando sea de aplicación, y continuar de acuerdo al FPL actualizado.

- When the fault occurs during the SID:

- Continue the SID up to the TMA departure point, climbing to the last cleared level which has been acknowledged or the minimum safety altitude, whichever is the higher; maintain this for 7 minutes to continue climbing while respecting the maximum of FL120 specified in the departure chart for aircraft with communications failure when this is applicable, and continue in accordance with the updated FPL.

PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS A LA NAVEGACIÓN RNAV EN LAS LLEGADAS A BARCELONA/JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT AD

Las aeronaves no certificadas para seguir procedimientos RNAV en las llegadas a BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD o aquellas que por situaciones especiales no los puedan seguir en determinadas ocasiones, deberán esperar asistencia radar, siempre que así lo soliciten, para seguir las mismas trayectorias definidas como RNAV.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

- A. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de visibilidad reducida a través del ATIS o RTF. Según corresponda, se radiará la siguiente frase en el ATIS:
- "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION", si se aplican los procedimientos en toda el área de maniobras.
 - "LOW VISIBILITY MEASURES FOR DEPARTING RUNWAY IN FORCE", si se aplican las medidas solo para la pista de despegues.
- B. Las operaciones de aterrizaje (CAT II/III) se realizarán por las RWY 06L, 06R, 24R y 24L. Los despegues en condiciones de visibilidad reducida (LVTO) se efectuarán por las RWY 06L, 06R, 24R y 24L. Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de visibilidad reducida (LVP).
- C. Las configuraciones de pista posibles, en condiciones de visibilidad reducida son:
- Pistas paralelas Configuración Oeste. (Llegadas a RWY 24R y salidas por RWY 24L).
 - Pistas paralelas Configuración Este. (Llegadas a RWY 06L y salidas por RWY 06R).
 - Pista única 24R. (Llegadas a RWY 24R y salidas por RWY 24R).
 - Pista única 24L. (Llegadas a RWY 24L y salidas por RWY 24L).
 - Pista única 06R. (Llegadas a RWY 06R y salidas por RWY 06R).
 - Pista única 06L. (Llegadas a RWY 06L y salidas por RWY 06L).
- D. La RWY 02/20 no podrá ser utilizada en condiciones de visibilidad reducida.
- E. Los Procedimientos de visibilidad reducida (LVP) en el área de maniobras se activarán cuando se dé alguna de las siguientes condiciones meteorológicas:

ALTERNATIVE PROCEDURES TO RNAV NAVIGATION IN ARRIVALS AT BARCELONA/JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT AD

Aircraft not certified to follow RNAV arrival procedures at BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD and those aircraft (in special situations) that can not follow them on specific occasions must await radar monitoring to follow the same path defined as RNAV whenever they request this.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1. GENERAL**

- A. Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS or by RTF. When appropriate, the following phrase shall be broadcast by ATIS:
- "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION", if the procedures are applied in the whole manoeuvring area.
 - "LOW VISIBILITY MEASURES FOR DEPARTING RUNWAY IN FORCE", if the measures are applied only for the take-off runway.
- B. Landing operations (CAT II/III) shall take place at RWY 06L, 06R, 24R and 24L. Departures in low visibility conditions (LVTO) shall take place at RWY 06L, 06R, 24R and 24L. During the accomplishment of these operations, Low Visibility Procedures will be applied.
- C. The runway configurations available in low visibility conditions are:
- Parallel runways West Configuration. (Arrivals at RWY 24R and departures from RWY 24L).
 - Parallel runways East Configuration. (Arrivals at RWY 06L and departures from RWY 06R).
 - Single runway 24R. (Arrivals to RWY 24R and departures from RWY 24R).
 - Single runway 24L. (Arrivals to RWY 24L and departures from RWY 24L).
 - Single runway 06R. (Arrivals to RWY 06R and departures from RWY 06R).
 - Single runway 06L. (Arrivals to RWY 06L and departures from RWY 06L).
- D. The RWY 02/20 cannot be used in low visibility conditions.
- E. Low Visibility Procedures (LVP) in the manoeuvring area shall be applied when any of the following weather conditions exist:

CRITERIOS PARA LA ACTIVACION DE LOS LVP EN AREA DE MANIOBRAS CRITERIA FOR LVP ACTIVATION IN THE MANOEUVRING AREA		
RWY en uso para ARR RWY in use for ARR	RVR en cualquier transmisómetro de dicha RWY RVR in any transmissometer of that RWY	Techo de nubes Cloud ceiling
24R	Igual o inferior a 600 m 600 m or below	Igual o inferior a 250 ft (75 m) 250 ft (75 m) or below
24L	Igual o inferior a 800 m 800 m or below	Igual o inferior a 250 ft (75 m) 250 ft (75 m) or below
06L o // or 06R	Igual o inferior a 650 m 650 m or below	Igual o inferior a 300 ft (90 m) 300 ft (90 m) or below

- F. Para Despegues de visibilidad reducida (LVTO) en operación con pistas paralelas, con RVR inferiores a 400 m en la pista de despegues, pero sin haber alcanzado condiciones de activación de la tabla anterior por la pista de llegadas, se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida solo para la pista de despegues.
- G. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan tomar las decisiones oportunas.
- H. La torre de control suministrará directamente el RVR en las pistas en uso de acuerdo al siguiente orden:
- RVR TDZ: Zona de toma de contacto.
 - RVR MID: Punto medio de la pista.
 - RVR END: Extremo de pista.

2. AERONAVES EN ARRIBADA

- A. La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén libres, normalmente antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. No obstante se puede retrasar la concesión de la autorización para aterrizar antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto siempre y cuando se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización tardía.
- B. Los abandonos de pista se realizarán por:
- ARR 06L:
 - Abandonos hacia el Norte: P1
 - Abandonos hacia el Sur: R1
 - ARR 06R: G5
 - ARR 24L: G8
 - ARR 24R:
 - Abandonos hacia el Norte: P6 excepto en el caso de aeronaves letra de clave F (A380/B748) que lo harán por Z6.
 - Abandonos hacia el Sur: R6.
- C. Las aeronaves que por razones de performance no puedan abandonar por estas salidas, deberán notificarlo a TWR en primera la comunicación para que puedan ser encendidas las luces pertinentes.

- F. Low Visibility Take-off (LVTO) in parallel runway operation, with RVR below 400 m in the take-off runway, low visibility procedures are applied only for the take-off runway when the activation conditions of the above table for the arrival runway have not been reached.
- G. Any notified or detected incident that might affect the LVP shall be immediately communicated to aircraft so that they can take appropriate decisions.
- H. The control tower shall supply RVR for runways in use directly, in accordance with the following order:
- RVR TDZ: Touchdown Zone.
 - RVR MID: Runway midpoint.
 - RVR END: Runway end.

2. ARRIVING AIRCRAFT

- A. The landing clearance shall be issued when ILS sensitive areas (LSA) are free, usually before the approaching aircraft is at 2 NM from the touchdown point. However, the landing clearance issue might be delayed until the aircraft is 1 NM from the touchdown point. if the pilot has been advised that they will receive a late clearance.
- B. Exit from the runway will take place via:
- ARR 06L:
 - Exit to the North: P1.
 - Exit to the South: R1.
 - ARR 06R: G5
 - ARR 24L: G8
 - ARR 24R:
 - Exit to the North: P6 except code letter F aircraft (A380 / B748) that will accomplish this via Z6.
 - Exit to the South: R6.
- C. If an aircraft for performance reasons cannot leave through these exits, it shall notify TWR in the first communication so that the appropriate lights can be switched on.

D. En caso de incidencia con los sistemas de vigilancia ATS, las aeronaves pueden ser instruidas a notificar LSA libre:

- En la RWY 06L/24R las aeronaves notificarán la LSA libre:
 - Si salen hacia el Norte, cuando dejen de ver la última luz amarilla (de la serie de luces alternadas verdes y amarillas) del eje de calle de rodaje de la salida de pista que haya utilizado. En esta posición estará a la distancia de seguridad de TWY T y fuera de la LSA.
 - Si salen hacia el Sur, una vez hayan entrado en TWY N o la hayan cruzado.
- En la RWY 06R/24L las aeronaves notificarán LSA libre una vez hayan entrado en TWY K o la hayan cruzado.

E. Salvo que ATC indique lo contrario, las aeronaves abandonando la pista tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

A. Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se efectúa en condiciones de completa seguridad.

B. El movimiento en superficie se realizará según las rutas de rodaje estándar disponibles en las cartas que se indican a continuación (según la/s pista/s en uso en cada momento) y apoyándose en las luces disponibles en calles de rodaje:

- Paralelas Oeste (ARR 24R + DEP 24L): GMC 2.1.
- Paralelas Este (ARR 06L + DEP 06R): GMC 2.2.
- Pista única 24R (ARR 24R + DEP 24R): GMC 2.3.
- Pista única 24L (ARR 24L + DEP 24L): GMC 2.4.
- Pista única 06L (ARR 06L + DEP 06L): GMC 2.5.
- Pista única 06R (ARR 06R + DEP 06R): GMC 2.6.

C. Los pilotos basarán la continuidad del rodaje en la posibilidad de seguir las luces verdes de eje de calle de rodaje.

D. En el caso de despegues por pista no preferente, operaciones de carreteo o cualquier otra que no responda a las operaciones descritas en el punto anterior dispondrán de iluminación específica, no descrito en las cartas de movimiento en superficie anteriores y accionado por ATC.

E. ATC podrá utilizar los puntos de espera intermedios y las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie.

F. Restricciones en el uso de rampas o puesto de estacionamientos.

- F1. Se restringirá en la medida de lo posible el uso de los PRKG 245, 246, 247, 248 y 250. Si algún tráfico estacionado en dichas posiciones solicita retroceso, será asistido por señalero.
- F2. No está permitido el remolcado de aeronaves desde/hacia las Rampas-30 y 32 con los procedimientos de visibilidad reducida activados.
- F3. El movimiento de aeronaves desde/hacia las Rampas-30 y 32 se realizará mediante rodaje con tripulación. En caso de no ser realizado por tripulación deberá ser guiado por vehículo "SÍGAME".
- F4. Se restringirán en la medida de lo posible los movimientos entre las Rampas-30, 32 y las Rampas-13, 14, 15 y 17.

4. AERONAVES EN DESPEGUE

A. Los pilotos al mando de las aeronaves solicitarán a ATC la puesta en marcha de los motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.

B. Las aeronaves deberán notificar a ATC la necesidad de despegue guiado lo antes posible.

C. Para salidas por RWY 06L y 24R, los pilotos deberán notificar al solicitar autorización de rodaje si requieren salida desde S1, M1 o Z8.

5. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

A. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras.

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, o deja de ver las luces verdes de eje de calle de rodaje, inmediatamente detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto lo notificará inmediatamente a ATC (incluida la última posición conocida) y evacuará lo antes posible la pista si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; después, detendrá la aeronave.
- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave en cuestión a determinar su posición.

B. Pérdida de contacto visual entre móviles.

- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere.

C. Avería de aeronave.

- Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

D. In the case of an incident with ATS surveillance systems, aircraft may be instructed to notify LSA free:

- On RWY 06L/24R aircraft shall notify LSA free:
 - If they exit to the North, when they stop seeing the last yellow light (from the series of alternating green and yellow lights) of the taxiway centre line of the runway exit used. In that position they will be at the safe distance from TWY T and out of the LSA.
 - If they exit to the South, once they have entered TWY N or they have crossed it.
- On RWY 06R/24L aircraft shall notify LSA free once they have entered TWY K or have crossed it.

E. Unless otherwise specified by ATC, aircraft vacating the runway will have priority over those taxiing in the vicinity.

3. GROUND MOVEMENT

A. Pilots shall proceed to verify the aircraft position at each moment, specially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety.

B. The ground movement shall be carried out according to the standard taxiing routes available on the charts described below (depending on the runway/s in use at each moment) and based on available lights on taxiways:

- Parallel West (ARR 24R + DEP 24L): GMC 2.1.
- Parallel East (ARR 06L + DEP 06R): GMC 2.2.
- Single runway 24R (ARR 24R + DEP 24R): GMC 2.3.
- Single runway 24L (ARR 24L + DEP 24L): GMC 2.4.
- Single runway 06L (ARR 06L + DEP 06L): GMC 2.5.
- Single runway 06R (ARR 06R + DEP 06R): GMC 2.6.

C. Pilots shall base the continuity of taxiing on the possibility of following the green lights of the taxiway centre line.

D. In the case of take-off from a non preferential runway, taxiing operations or any other which is not included in the operations described in the previous section shall have specific lighting, not described in the above ground movement charts and activated by ATC.

E. ATC may use the intermediate holding positions and stop bars to manage ground movements.

F. Restrictions on the use of ramps or stands.

- F1. The use of PRKG 245, 246, 247, 248 and 250 shall be restricted as far as possible. If any traffic parked in these positions request push-back, it shall be assisted by a signalman.
- F2. Towing of aircraft from/to Ramps-30 and 32 is not allowed when the low visibility procedures are in force.
- F3. Aircraft movement from/to Ramps-30 and 32 shall be carried out taxiing with crew. In the event it cannot be carried out with crew, it shall be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.
- F4. Aircraft movements between Ramps-30 and 32 and Ramps-13, 14, 15 and 17 shall be reduced to a minimum.

4. AIRCRAFT ON TAKE-OFF

A. The pilots in command of the aircraft shall request start up of engines from ATC with RVR values equal or above their take-off minima.

B. The aircraft shall notify ATC of the need for guided take-off as soon as possible.

C. For departures by RWY 06L and 24R, pilots shall notify if they require exit from S1, M1 or Z8, when requesting taxiing clearance.

5. ANOMALOUS SITUATIONS IN MANOEUVRING AREA

A. Uncertainty regarding position in the maneuvering area.

- Except as provided for the paragraph below, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, or stop seeing green taxiway centre line lights, they shall immediately stop the aircraft and notify ATC of these circumstances (including the last known position).
- In situations where the pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, but recognizes that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position) of this circumstance and evacuate the runway as soon as possible if they are able to locate appropriate taxiway nearby, unless otherwise specified by ATC; and then shall stop the aircraft.
- If ATC become aware that an aircraft has lost its position in the manoeuvring area, or is unsure of its position, the appropriate measures to safeguard operations will be taken to assist the aircraft to determine its position.

B. Loss of visual contact between moving elements.

- In the event of loss of visual contact of an aircraft with other aircraft or a vehicle with which it is maintaining its own separation, the aircraft will immediately inform ATC and will stop. ATC will take the measures it deems fit.

C. Aircraft failure.

- It shall notify the situation to ATC and shall wait for the arrival of assistance. In the event that it is on a runway, if possible and unless otherwise specified by ATC, it shall evacuate it.

D. Fallo de comunicaciones.

En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible (LSA) y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

D. Communications failure.

In the event that an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communications failure, it shall proceed as follows:

- Departing aircraft: the aircraft shall continue on the assigned route to stop at the limit of ATC clearance, taking extreme caution, where it shall hold its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold its position vacating the sensitive area (LSA) and shall wait for the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft already hold an ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route to the ATC clearance limit, taking extreme cautions, where it shall hold its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

En las transferencias de comunicaciones de los sectores de Barcelona, a BARCELONA FINAL (FREQ 119.105 C), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestión en la frecuencia:

“Aproximación + Aeroflot 321”

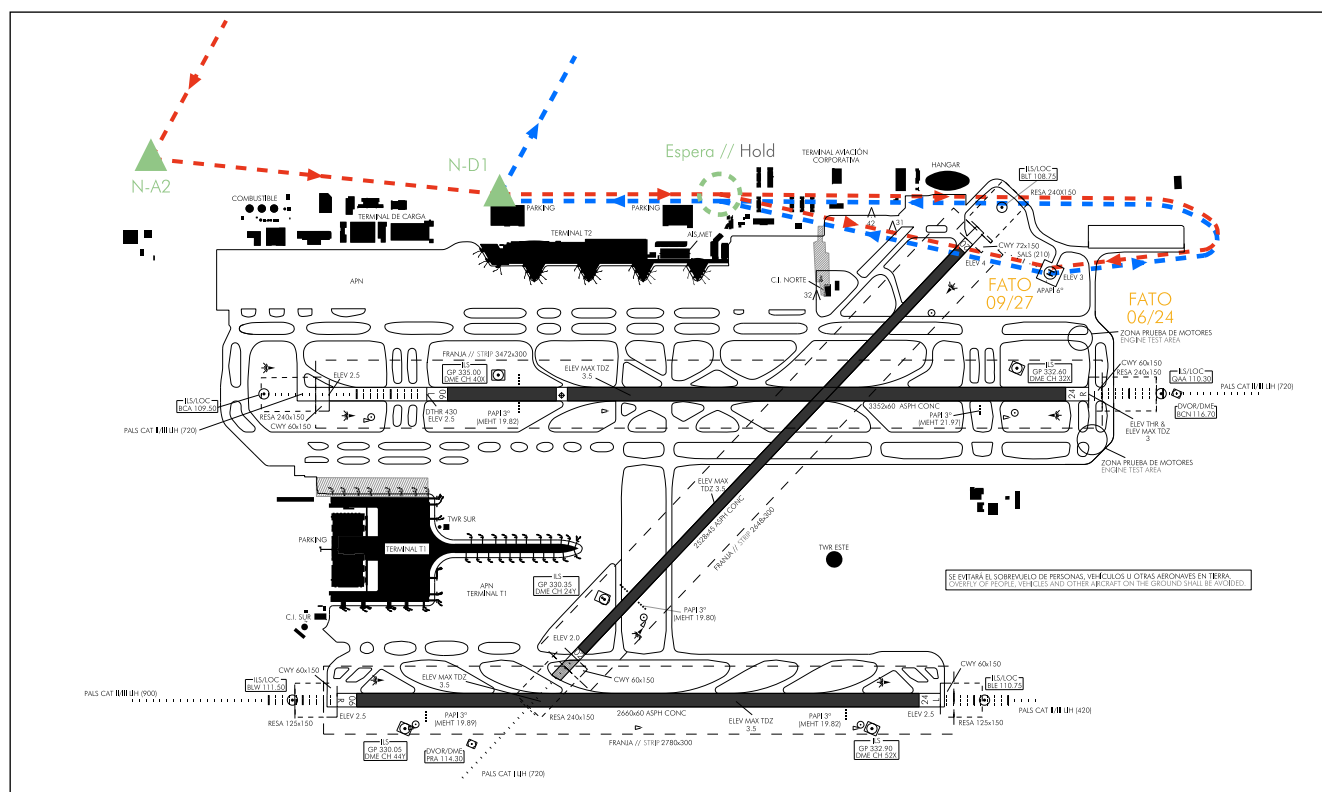
SHORT COMMUNICATION PROCEDURE

In transfers of communications from the sectors of Barcelona, to BARCELONA FINAL (FREQ 119.105 C), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

“Approach + Aeroflot 321”

→ CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD PARA HELICÓPTEROS

AD TRAFFIC CIRCUIT FOR HELICOPTERS



Punto de notificación obligatoria. // Compulsory notification point.



Punto donde ATC puede solicitar la relajación de esperas. // Point where ATC may request holding.



Ruta a seguir por las llegadas (según FATO donde vaya a operar). // Route to be followed by arrivals (according to operating FATO).



Ruta a seguir por las salidas (según FATO utilizada). // Route to be followed by departures (according to FATO used).

Nota: La elección de la FATO (FATO 09/27 o FATO 06/24) donde operar es responsabilidad de la tripulación, previa coordinación con ATC.

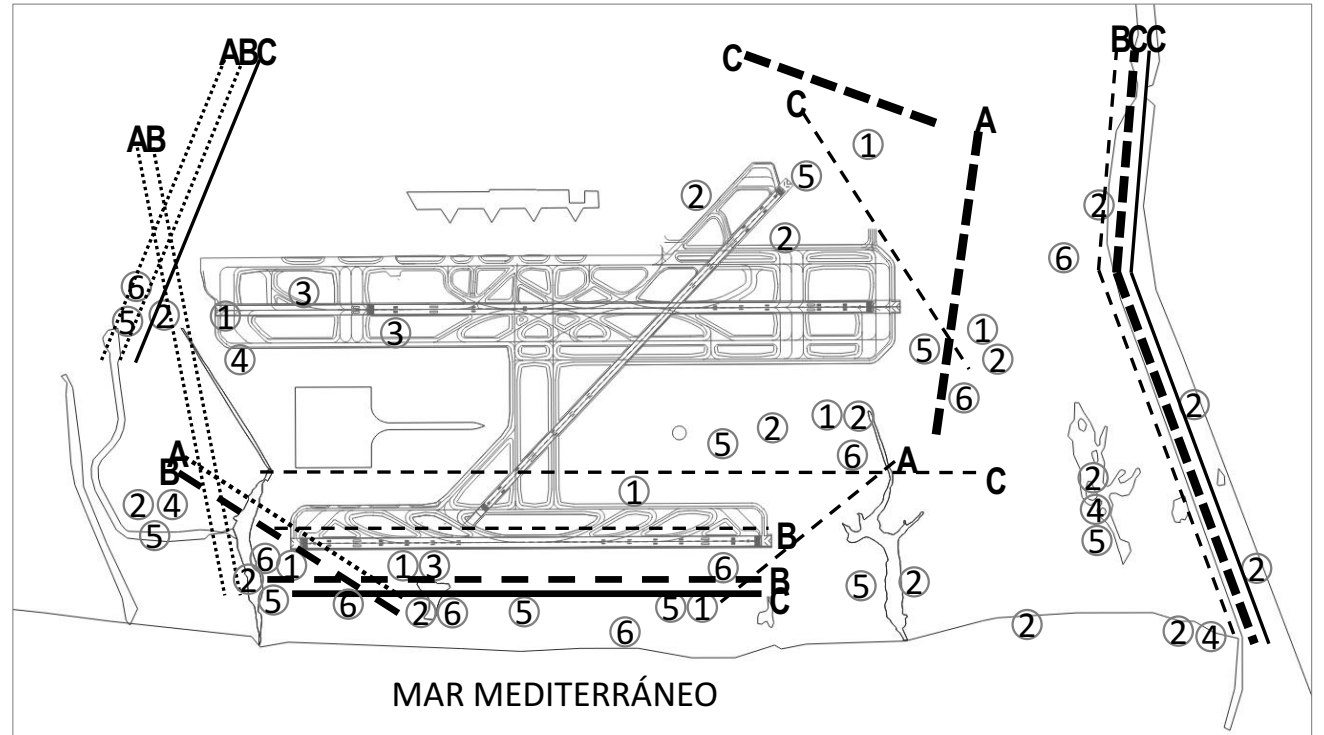
Note: the choice of the operating FATO (FATO 09/27 or FATO 06/24) is the flight crew's responsibility, after coordination with ATC.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS



Señalizado con puntos:

Zona 1: Concentración de estorninos.

Zona 2: Concentración de ánade azulón, aves acuáticas, cormorán grande (octubre-marzo) y gaviotas.

Zona 3: Zona potencial de alimentación nocturna de ánade azulón

Zona 4: Concentración de avefrías (octubre-marzo).

Zona 5: Concentración de vencejos y golondrinas (marzo-octubre).

Zona 6: Concentración de paloma torcaz y paloma bravía.

Señalizado con líneas:

El grosor de las líneas indica la importancia de los movimientos.

El patrón de las líneas indica la altitud de vuelo (AGL):

- Línea punteada: 0-65 ft (0-20 m).
- Línea discontinua: 65-328 ft (20-100 m).
- Línea continua: >328 ft (>100 m).

Movimiento A: Desplazamientos de paloma torcaz y paloma bravía.

Movimiento B: Desplazamientos de cormorán grande (octubre-marzo) y otras aves acuáticas (patos y gaviotas).

Movimiento C: Desplazamientos de gaviota patiamarilla.

Marked with spots:

Area 1: Concentration of starlings.

Area 2: Concentration of mallard, waterfowl species, great cormorant (October-March) and gulls.

Area 3: Potential place of night feeding of mallard.

Area 4: Concentration of lapwings (October-March).

Area 5: Concentration of swifts and swallows (March-October).

Area 6: Concentration of wood pigeon and rock dove.

Marked with lines:

The thickness of the lines indicates the importance of the movements.

The pattern of the lines indicates the flight height (AGL):

- Dotted line: 0-65 ft (0-20 m).
- Dashed line: 65-328 ft (20-100 m).
- Solid line: >328 ft (>100 m).

Movement A: Movements of wood pigeon and rock dove.

Movement B: Movements of great cormorant (October-March) and other aquatic birds (ducks and seagulls).

Movement C: Movements of seagulls.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBL>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBL>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/6 RNP Y RWY 02

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Letrero // Board	41°17'15.4"N	002°04'58.7"E	3	8
Letrero // Board	41°17'15.3"N	002°04'58.7"E	3	8

IAC/12 RNP Y RWY 06L

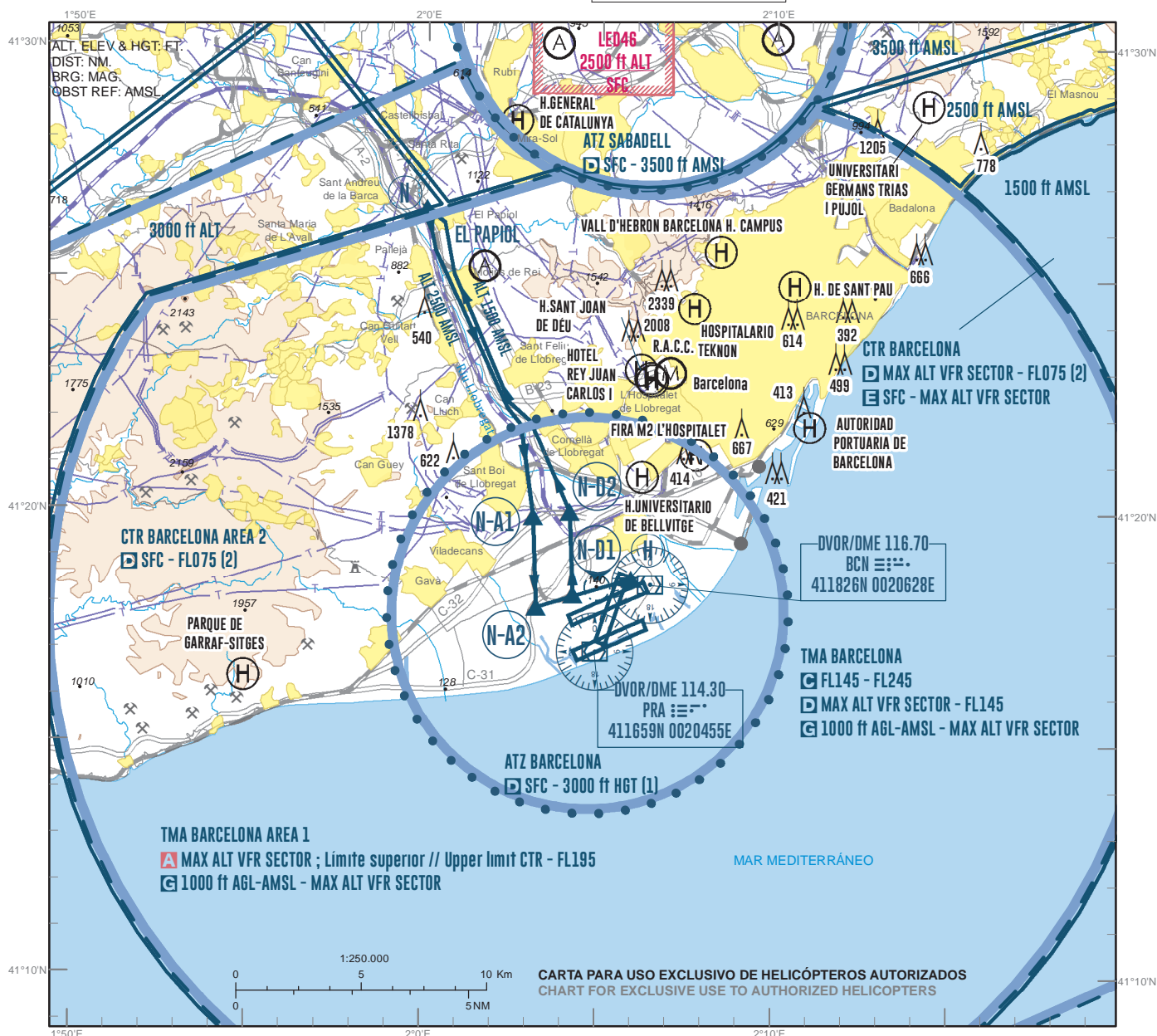
OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Estación Meteorológica // Meterological station	41°17'34.2"N	002°04'11.4"E	37	41
Letrero // Board	41°17'37.1"N	002°04'18.6"E	4	10

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL PARA HELICÓPTEROS

ELEV AD
14
VAR 1°E (2020)

APP	119.105
TWR	118.105
CLR	121.805
ATIS ARR	118.655
ATIS DEP	121.980
GMC N	121.705

BARCELONA/Josep Tarradellas
Barcelona-EI Prat
LEBL



NOTAS:

- En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin autorización de APP o TWR.
- Ver detalle en AD 2-LEBL circuito de tránsito de AD para helicópteros.
(1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
(2) No autorizados vuelos VFR. El tráfico con origen/destino a helipuertos y aeródromos autorizados seguirá los procedimientos establecidos.

LLEGADAS

Los helicópteros en llegada a Joan Tarradellas Barcelona/EI Prat por las rutas establecidas contactarán con Barcelona APP antes de alcanzar el punto de notificación N (EL PAPIOL), manteniendo 2500 ft AMSL, y esperarán autorización en instrucciones. Procederán rumbo sur siguiendo el río Llobregat dejando el río a la derecha y evitando sobrevuelo de núcleos urbanos, hasta alcanzar el punto de notificación N-A1 (ALCAMPO), dejando a la derecha la población de Sant Boi de Llobregat. Procederán, previa autorización de TWR, rumbo sur al punto N-A2 (ROTONDA OESTE AD) para posteriormente dirigirse a H (HELIPUERTO) o a la espera (ESPERA) sobre el aparcamiento de la Terminal 2 del AD según autorización de TWR. Barcelona TWR solicitará a los pilotos que notifiquen intenciones, sobre todo la FATO a utilizar.

SALIDAS

Los helicópteros establecerán contacto radio con Barcelona TWR informando de sus intenciones, sobre todo la FATO a utilizar, y esperarán autorización para el despegue. Despegarán rumbo oeste hacia el punto N-D1 (ESTACIÓN RENFE AEROPUERTO), donde virarán rumbo norte directo a N-D2 (CRUCE AUTOPISTAS) evitando sobrevolar la población de El Prat de Llobregat, seguirán rumbo norte para seguir el cauce del río Llobregat dejando el río a la izquierda, hasta alcanzar el punto N (EL PAPIOL), evitando el sobrevuelo de núcleos urbanos y manteniendo 1500 ft AMSL, desde donde se incorporarán a una de las rutas establecidas.

FALLO DE COMUNICACIONES

Los helicópteros con fallo de comunicaciones seguirán las rutas establecidas y se situarán en modo estacionario sobre el aparcamiento de la Terminal 2 del AD, a la espera de señales luminosas.

OBSERVACIONES

Carta para uso exclusivo de helicópteros autorizados.
Está prohibida la circulación en el CTR y rutas visuales de aeronaves que no vayan provistas de enlace radio en ambos sentidos y equipo SSR.
A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:

NOTES:

- The runway centre line and its extension shall never be crossed without APP or TWR permission.
- See detail in AD 2-LEBL AD traffic circuit for helicopters.
(1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
(2) VFR flights not authorized. Traffic with origin/destination authorized heliports and aerodromes shall follow the standard procedures.

ARRIVALS

Helicopters arriving at Joan Tarradellas Barcelona/EI Prat by the established routes shall contact Barcelona APP before reaching notification point N (EL PAPIOL), maintaining 2500 ft AMSL, and await clearance in instructions. They shall proceed South following the River Llobregat with the river to the right and avoiding flying over urban areas, until reaching notification point N-A1 (ALCAMPO), with the town of Sant Boi de Llobregat to the right. After receiving TWR clearance, they shall proceed South to N-A2 (WEST ROUNDABOUT AD) and subsequently head towards H (HELIPORT) or holding (HOLDING) over Terminal 2 Parking according to TWR clearance. Barcelona TWR shall request pilots to notify their intentions, especially the FATO to be used.

DEPARTURES

The helicopters shall establish radio contact with Barcelona TWR informing them of their intentions, especially the FATO to be used, and shall await lift-off clearance. They shall lift off heading West towards N-D1 (RAILWAY STATION AIRPORT), where they shall turn North directly towards N-D2 (HIGHWAY CROSSING), avoiding flying over the town of El Prat de Llobregat. They shall continue North following the course of the River Llobregat with the river to the left, until reaching point N (EL PAPIOL), avoiding flying over urban areas and maintaining 1500 ft AMSL, from where they shall take one of the established routes.

COMMUNICATIONS FAILURE

Helicopters with communications failure shall follow the established routes and shall locate over AD Terminal 2 parking in stationary mode, waiting for light signals.

REMARKS

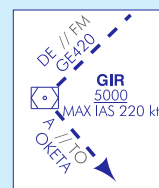
Chart for exclusive use to authorized helicopters.
It is forbidden the movement inside the CTR and visual routes to helicopters with no serviceable radio link in both ways and SSR equipment.
Purely for information, the geographic coordinates of the points are included:

CAMBIO: NOTA.
CHANGES: NOTE.

→ **BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD**

ESPERA	(APARCAMIENTO T2 AD)	411825N 0020454E	HOLDING	(PARKING T2 AD)	411825N 0020454E
N	(EL PAPIOL)	412630N 0020000E	N	(EL PAPIOL)	412630N 0020000E
N-A1	(ALCAMPO)	411953N 0020307E	N-A1	(ALCAMPO)	411953N 0020307E
N-A2	(ROTONDA OESTE AD)	411756N 0020313E	N-A2	(WEST ROUNDABOUT AD)	411756N 0020313E
N-D1	(ESTACIÓN RENFE)	411812N 0020416E	N-D1	(RAILWAY STATION)	411812N 0020416E
N-D2	(CRUCE AUTOPISTAS)	411959N 0020410E	N-D2	(HIGHWAY CROSSING)	411959N 0020410E
H	(FATO)	411833N 0020556E	H	(FATO)	411833N 0020556E

GIRONA
RNP Z
RWY 01 (LPV ONLY)



MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC COURSE 014° UP TO GE415, TO GE420 ON MAGNETIC HEADING 020°, TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt). DIRECT TO DVOR/DME GIR AT 5000 OR ABOVE, TURN LEFT (MAX IAS 220 kt). TO OKETA TO JOIN THE HOLDING AT 5000. MINIMUM CLIMB GRADIENT OF 3.0% IS REQUIRED IN MISSED APCH TO COMPLY WITH SEPARATION BETWEEN AIRSPACES.



GIRONA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Z RWY 01 (LPV ONLY)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT				COORD							
GE06S (FAP)				41°47'36.6"N 002°43'11.9"E							
GE12S (IF)				41°42'25.7"N 002°41'14.9"E							
GE405				41°40'16.0"N 002°52'11.0"E							
GE410				41°39'38.3"N 002°43'34.7"E							
GE415				41°56'35.0"N 002°46'35.3"E							
GE420				42°07'41.7"N 002°52'19.2"E							
GIR				41°55'52.5"N 002°46'18.7"E							
OKETA (IAF)				41°43'25.1"N 002°59'46.4"E							
RW01				41°53'41.7"N 002°45'29.7"E							
Aproximación final de precisión (APV SBAS) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach (APV SBAS) - Slope (Descent angle)										5.24% (3.00°)	

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
001	IF	OKETA	—	—	-1.4	—	—	+5000	—	—	RNP APCH
002	TF	GE405	—	240 (241.0)	-1.4	6.5	—	+4000	—	—	RNP APCH
003	TF	GE410	—	263 (264.5)	-1.4	6.5	—	+4000	-240	—	RNP APCH
004	TF	GE12S	—	327 (328.0)	-1.4	3.3	—	+3400	—	—	RNP APCH
005	TF	GE06S	—	014 (015.7)	-1.4	5.4	—	+2500	—	—	RNP APCH
006	TF	RW01	Y	014 (015.8)	-1.4	6.3	—	+452	—	3.0/49	RNP APCH
FRUSTRADA // MISSED APCH											
007	CF	GE415	Y	014 (015.8)	-1.4	—	—	—	—	—	RNP APCH
008	CF	GE420	Y	020 (021.0)	-1.4	—	—	—	—	—	RNP APCH
009	DF	GIR	Y	—	-1.4	—	R	+5000	—	—	RNP APCH
010	TF	OKETA	—	140 (141.0)	-1.4	16.0	L	@5000	-220	—	RNP APCH

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	OKETA	—	251 (252.6)	-1.4	1 MIN	L	5000	—	—	RNAV1

SBAS LPV FAS DATA BLOCK		
FAS DATA BLOCK		
1	OPERATION MODE	00
2	SERVICE PROVIDER IDENTIFIER	01*
3	AIRPORT IDENTIFIER	LEGE
4	RUNWAY	RW01
5	APPROACH PERFORMANCE DESIGNATOR	0**
6	ROUTE INDICATOR	Z
7	REFERENCE PATH DATA SELECTOR (RPDS)	00
8	REFERENCE PATH IDENTIFIER	E01A***
9	LANDING THRESHOLD POINT (LTP) – LATITUDE	415341.6925N
10	LANDING THRESHOLD POINT (LTP) – LONGITUDE	0024529.7305E
11	LTP HEIGHT ABOVE ELLIPSOID (HAE)	+01723 (+172.3m)
12	FLIGHT PATH ALIGNMENT POINT (FPAP) – LATITUDE	415456.5160N
13	FLIGHT PATH ALIGNMENT POINT (FPAP) – LONGITUDE	0024558.0335E
14	THRESHOLD CROSSING HEIGHT (TCH)	0015.00
15	TCH UNIT SELECTOR	1
16	GLIDE PATH ANGLE	03.00
17	COURSE WIDTH AT THRESHOLD	105.00
18	LENGTH OFFSET	0000
19	HORIZONTAL ALERT LIMIT (HAL)	40.0
20	VERTICAL ALERT LIMIT (VAL)	50.0
21	PRECISION APPROACH PATH POINT CRC REMINDER	31F0422D
NON - FAS DATA BLOCK		
22	ICAO CODE	LE
23	LTP ORTHOMETRIC HEIGHT	+01228 (122.8m)
NOTAS // NOTES: *: Este valor "01" identifica a EGNOS como proveedor de servicio. // This value "01" identifies EGNOS as service provider. **: LPV. ***: "E" se refiere a EGNOS. // "E" refers to EGNOS.		

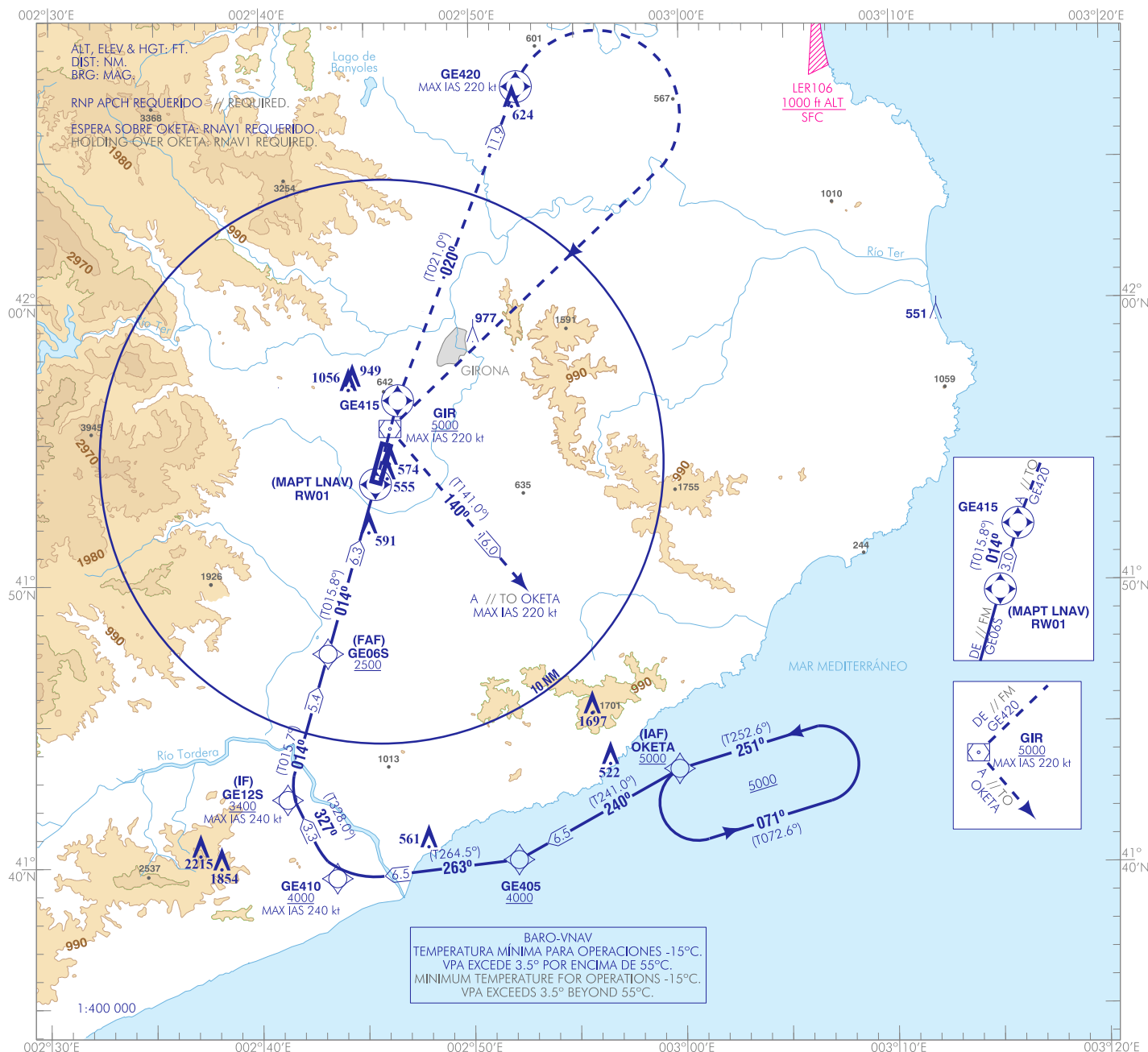
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
469
VAR 1°E (2020)

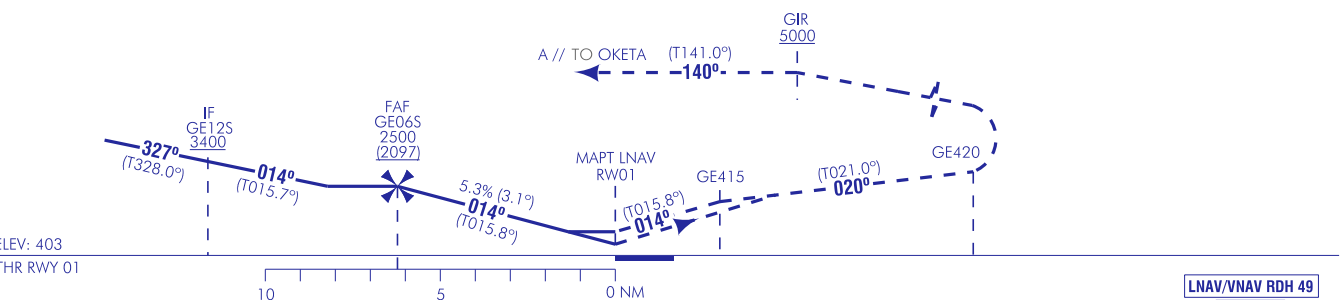
APP 120.900
TWR 118.500
GMC 121.700
ATIS 128.750

GIRONA
RNP Y
RWY 01



FRUSTRADA: SUBIR EN CURSO MAGNÉTICO 014° HASTA GE415, A GE420 EN RUMBO MAGNÉTICO 020°, VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt). DIRECTO A DVOR/DME GIR A 5000 O SUPERIOR, VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt). A OKETA PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000. SE REQUIERE UNA PENDIENTE MÍNIMA DE ASCENSO EN FRUSTRADA DEL 3.0% PARA CUMPLIR SEPARACIÓN ENTRE ESPACIOS AÉREOS.

MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC COURSE 014° UP TO GE415, TO GE420 ON MAGNETIC HEADING 020°, TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt). DIRECT TO DVOR/DME GIR AT 5000 OR ABOVE, TURN LEFT (MAX IAS 220 kt). TO OKETA TO JOIN THE HOLDING AT 5000. MINIMUM CLIMB GRADIENT OF 3.0% IS REQUIRED IN MISSED APCH TO COMPLY WITH SEPARATION BETWEEN AIRSPACES.



HGT REF ELEV THR RWY 01

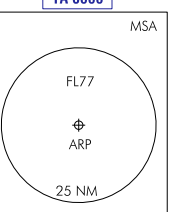
OCA/H		A	B	C	D
STA	LNAV	2.5%	860 (460)		
	LNAV/VNAV	2.5%	720 (320)	730 (330)	760 (360)
	VNAV				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 469		1120 (660)	1370 (910)	1540 (1080)	2060 (1600)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.3 %	ft/min	432	540	648	756	864	972

ALT/HGT RW01 FNA											
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
							2400 (2000)	2080 (1670)	1750 (1350)	1430 (1030)	1110 (700)

LNAV/VNAV RDH 49

TA 6000



CAMBIO: FRUSTRADA.
CHANGES: MISSED APCH.

WEF 23-FEB-23 (AIRAC AMDT 01/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGE IAC/3.1

GIRONA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Y RWY 01

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
GE06S (FAF)	41°47'36.6"N 002°43'11.9"E
GE12S (IF)	41°42'25.7"N 002°41'14.9"E
GE405	41°40'16.0"N 002°52'11.0"E
GE410	41°39'38.3"N 002°43'34.7"E
GE415	41°56'35.0"N 002°46'35.3"E
GE420	42°07'41.7"N 002°52'19.2"E
GIR	41°55'52.5"N 002°46'18.7"E
OKETA (IAF)	41°43'25.1"N 002°59'46.4"E
RW01 (MAPT LNAV)	41°53'41.7"N 002°45'29.7"E

Aproximación final APV Baro (LNAV/VNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV Baro final approach (LNAV/VNAV) - Slope (Descent angle)	5.33% (3.05°)
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)	5.33% (3.05°)

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
001	IF	OKETA	—	—	-1.4	—	—	+5000	—	—	RNP APCH
002	TF	GE405	—	240 (241.0)	-1.4	6.5	—	+4000	—	—	RNP APCH
003	TF	GE410	—	263 (264.5)	-1.4	6.5	—	+4000	-240	—	RNP APCH
004	TF	GE12S	—	327 (328.0)	-1.4	3.3	—	+3400	—	—	RNP APCH
005	TF	GE06S	—	014 (015.7)	-1.4	5.4	—	+2500	—	—	RNP APCH
006	TF	RW01	Y	014 (015.8)	-1.4	6.3	—	+452	—	3.1/49	RNP APCH
FRUSTRADA // MISSED APCH											
007	CF	GE415	Y	014 (015.8)	-1.4	—	—	—	—	—	RNP APCH
008	CF	GE420	Y	020 (021.0)	-1.4	—	—	—	—	—	RNP APCH
009	DF	GIR	Y	—	-1.4	—	R	+5000	—	—	RNP APCH
010	TF	OKETA	—	140 (141.0)	-1.4	16.0	L	@5000	-220	—	RNP APCH

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN											
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification	
HM	OKETA	—	251 (252.6)	-1.4	1 MIN	L	5000	—	—	RNAV1	

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERODROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**GCLP - GRAN CANARIA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 275555N 0152312W. Ver AD 2-GCLP ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 19 km S.**Elevación:** 24 m / 77 ft.**Ondulación geoid:** 43.90 m ± 0.10 m. (1)**Temperatura de referencia:** 28°C.**Temperatura baja media:** 18°C.**Declinación magnética:** 4° W (2020).**Cambio anual:** 9.6' E.**Administración AD:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas.

MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).

TEL: CIV: +34-928 579 000.**FAX:** CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP**E-mail:** Información general: lpainfo@aena.es

Consultas específicas aeronáuticas: lpaoestructura@aena.es y

lpapopsita@aena.es.

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)**Observaciones:** SITA: LPAAPYF.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) Debido a razones de capacidad de tráfico los vuelos VFR con origen o destino GCLP podrán no ser autorizados en horas de alta demanda de tráfico IFR.

Las operaciones VFR con destino/salida el Aeropuerto de Gran Canaria se deberán coordinar consultando con al menos dos días de antelación el procedimiento de aplicación a través de la dirección LPAoprog@aena.es, y se notificarán con una antelación superior a 24h a la dirección gclp_atssup@enaire.es.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y de Estado.

ARP: 275555N 0152312W. See AD 2-GCLP ADC.**Distance and direction from the city:** 19 km S.**Elevation:** 24 m / 77 ft.**Geoid undulation:** 43.90 m ± 0.10 m. (1)**Reference temperature:** 28°C.**Low average temperature:** 18°C.**Magnetic variation:** 4° W (2020).**Annual change:** 9.6' E.**AD administration:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas.

MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).

TEL: CIV: +34-928 579 000.**FAX:** CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP**E-mail:** General information: lpainfo@aena.es

Specific aeronautical queries: lpaoestructura@aena.es and

lpapopsita@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)**Remarks:** SITA: LPAAPYF.

(1) For all AD points.

(2) For reasons of traffic capacity, VFR flights originating from or with destination in GCLP may not be granted authorisation during hours of high IFR traffic demand.

VFR operations arriving at/departing from Gran Canaria Airport must be coordinated by consulting the email address LPAoprog@aena.es for the procedure applicable at least two days in advance, and shall be notified at least 24 hours in advance to the address gclp_atssup@enaire.es.

Exception: hospital, SAR, emergency and State flights.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24. (1)**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**OPV:** H24.**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** (1) Ver casilla 20 "Reglamentación Local".**Airport:** H24. (1)**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**OPV:** H24.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** No.**Remarks:** (1) See Item 20 "Local Regulations".**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** MIL: Hasta 8000 kg.**Tipos de combustible:** CIV: JET A-1, AVGAS.

MIL: F-34.

Tipos de lubricante: No.**Capacidad de reabastecimiento:**CIV: Terminales Canarios: 1 cisterna 18000 L; 14 L/s.
1 cisterna 45000 L; 50 L/s.
4 dispensers 3000 L; 50 L/s.
4 dispensers 2725 L; 45 L/s.CMD: 9 dispensers 3488 L/min.
1 cisterna 10000 L.
1 cisterna 18000 L; 1320 L/min.
1 cisterna 35000 L; 2611 L/min.
1 cisterna 44000 L; 2043 L/min.
1 cisterna 60000 L; 3263 L/min.MIL: 6 cisternas 20000 L; 15 L/s.
1 cisterna 40000 L; 15 L/s.
1 cisterna 35000 L; 15 L/s.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).**Cargo facilities:** MIL: Up to 8000 kg.**Fuel types:** CIV: JET A-1, AVGAS.

MIL: F-34.

Oil types: No.**Refuelling capacity:**CIV: Terminales Canarios: 1 truck 18000 L; 14 L/s.
1 truck 45000 L; 50 L/s.
4 hydrant servicers 3000 L; 50 L/s.
4 hydrant servicers 2725 L; 45 L/s.CMD: 9 hydrant servicers 3488 L/min.
1 truck 10000 L.
1 truck 18000 L; 1320 L/min.
1 truck 35000 L; 2611 L/min.
1 truck 44000 L; 2043 L/min.
1 truck 60000 L; 3263 L/min.MIL: 6 trucks 20000 L; 15 L/s.
1 truck 40000 L; 15 L/s.
1 truck 35000 L; 15 L/s.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** MIL: GPU: Unit of AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A).

Los agentes de rampa están autorizados a realizar servicios de handling tanto de Aviación General como Comercial.

Agentes de rampa:

- IBERIA

TEL.: +34-928 574 232
+34-928 579 197
Móvil: +34-660 511 957
E-mail: lpaki4@iberia.es
SITA: LPAKIB

- GROUNDFORCE

TEL.: +34-928 579 164
Móvil: +34-662 310 241
E-mail: lpajturnos@groundforce.aero
SITA: LPAGFXH

Aviación General:

- BROK-AIR FBO

Móvil: +34-616 810 849
+34-616 679 011
E-mail: ops@brok-air.com
gclp@brok-air.com

- CANAVIA HANDLING

TEL.: +34-928 939 369
Móvil: +34-646 079 881
E-mail: handling@canavia.es

- MAAT AIRLINES REP.

TEL.: +34-928 579 738
FAX: +34-928 579 746
Móvil: +34-610 782 243
E-mail: Maat.air.rep@gmail.com
SITA: LPAWMXH

- MELÉNDEZ, S.L.

TEL.: +34-928 579 495
FAX: +34-928 579 570
Móvil: +34-638 783 802
E-mail: lpaops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH

- SERVISAIR

TEL.: +34-928 579 573
FAX: +34-928 575 048
Móvil: +34-629 393 599
+34-620 977 393
+34-683 159 277
E-mail: laspalmas@es.servisair.com
SITA: LPAAPXH

- SWIFTAIR

TEL.: +34-928 579 759
FAX: +34-928 579 760
Móvil: +34-639 244 849
+34-646 512 966
E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

Combustible:

- CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 270
FAX: +34-928 574 316
Móvil: +34-619 891 611
E-mail: lpa@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 326
+34-928 574 864
FAX: +34-928 574 858
Móvil: +34-699 272 879
E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:

- BINTER TECHNIC

Centro de Mantenimiento aprobado EASA
Organización de Instrucción aprobada EASA
FAX: +34-928 579 605
Móvil: +34-636 821 688
+34-629 679 306
E-mail: mcc@isaerotec.com

- BROKAIR TECHNICS

Line Maintenance EASA part 145
Móvil MOC (Centro Operaciones Mantenimiento):
+34-630 006 307
E-mail: moc@brok-air.com

- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.

Mantenimiento EASA Parte 145
TEL/FAX: +34-928 574 476
Móvil: +34-645 936 230
+34-655 505 348
E-mail: hla.laspalmas@h-la.es

- SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)

Centro de Mantenimiento EASA ES.145.216
TEL.: +34-928 305 105

Ramp agents are authorized to perform handling service to both commercial as well as general aviation.

Ramp agents:

- IBERIA

TEL.: +34-928 574 232
+34-928 579 197
Mobile phone: +34-660 511 957
E-mail: lpaki4@iberia.es
SITA: LPAKIB

- GROUNDFORCE

TEL.: +34-928 579 164
Mobile phone: +34-662 310 241
E-mail: lpajturnos@groundforce.aero
SITA: LPAGFXH

General Aviation:

- BROK-AIR FBO

Mobile phone: +34-616 810 849
+34-616 679 011
E-mail: ops@brok-air.com
gclp@brok-air.com

- CANAVIA HANDLING

TEL.: +34-928 939 369
Mobile phone: +34-646 079 881
E-mail: handling@canavia.es

- MAAT AIRLINES REP.

TEL.: +34-928 579 738
FAX: +34-928 579 746
Mobile phone: +34-610 782 243
E-mail: Maat.air.rep@gmail.com
SITA: LPAWMXH

- MELÉNDEZ, S.L.

TEL.: +34-928 579 495
FAX: +34-928 579 570
Mobile phone: +34-638 783 802
E-mail: lpaops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH

- SERVISAIR

TEL.: +34-928 579 573
FAX: +34-928 575 048
Mobile phone: +34-629 393 599
+34-620 977 393
+34-683 159 277
E-mail: laspalmas@es.servisair.com
SITA: LPAAPXH

- SWIFTAIR

TEL.: +34-928 579 759
FAX: +34-928 579 760
Mobile phone: +34-639 244 849
+34-646 512 966
E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

Fuelling:

- CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 270
FAX: +34-928 574 316
Mobile phone: +34-619 891 611
E-mail: lpa@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 326
+34-928 574 864
FAX: +34-928 574 858
Mobile phone: +34-699 272 879
E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Handling agents for aircraft maintenance:

- BINTER TECHNIC

EASA approved Maintenance Center
EASA approved Instruction Organization
FAX: +34-928 579 605
Mobile phone: +34-636 821 688
+34-629 679 306
E-mail: mcc@isaerotec.com

- BROKAIR TECHNICS

Line Maintenance EASA part 145
MOC (Maintenance Operations Centre) mobile phone:
+34-630 006 307
E-mail: moc@brok-air.com

- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.

Maintenance EASA Part 145
TEL/FAX: +34-928 574 476
Mobile phone: +34-645 936 230
+34-655 505 348
E-mail: hla.laspalmas@h-la.es

- SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)

EASA Maintenance Centre ES.145.216
TEL.: +34-928 305 105

Móvil: +34-638 608 041
+34-639 903 954
E-mail: oficinatecnica@sataero.com

Mobile phone: +34-638 608 041
+34-639 903 954
E-mail: oficinatecnica@sataero.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

- ➔ **Hoteles:** No.
Restaurante: Si.
Transporte: CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler.
MIL: No.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios H24, 1 ambulancia de 06:00 a 22:00 LT.
➔ **Banco/Oficina Postal:** Cajeros automáticos/No.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Buses, taxis, hire cars.
MIL: No.
Medical facilities: First aid H24, 1 ambulance from 06:00 to 22:00 LT.
Bank/Post Office: Banking machines/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: CIV: 9.
MIL: 7.

Fire category: CIV: 9.
MIL: 7.

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Retirada de aeronaves inutilizadas:**Removal of disabled aircraft:**

CIV: Barras de arrastre, push-back convencional, vehículo de remolque sin barra, gatos hidráulicos, compresores, por parte de los agentes Handling.
El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario registrado o explotador de la ACFT afectada:

CIV: Towing bars, conventional push-back, towing vehicle without bar, hydraulic jacks and compressors, for use by handling agents.
The airport has specific equipment for lifting and towing ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:

- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 40 TM (20 TM en cada línea de remolque).
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 110 TM (55 TM en cada línea de remolque).
- Cojines neumáticos de recuperación para aeronaves categorías I, II y III.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 12 TM.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 55 TM.
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes para aeronaves categoría III (anchura de fuselaje de entre 3700 mm y 6550 mm, capacidad máxima de elevación 33 TM).
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 10 TM.
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 10 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 30 TM.
- Placas para el refuerzo de tierra blanda con una capacidad de 120 TM el m².
- Grúa hasta 300 TM externa al AD.
- Gato elevador hidráulico de mantenimiento de capacidad de 90 TM disponible en el aeropuerto.

- Emergency towing system for aircraft limited to 40 TM (20 TM for each towing line).
- Emergency towing system for aircraft limited to 110 TM (55 TM for each towing line).
- Pneumatic lifting bags for category I, II and III aircraft.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 12 TM.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 55 TM.
- Sling lifting system for fuselage of category III aircraft (fuselage body width between 3700 mm and 6550 mm, maximum hoisting capacity 33 TM).
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 10 TM.
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 10 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 30 TM.
- Soft ground reinforcement mats with a capacity of 120 TM per m².
- Crane up to 300 TM external to the AD.
- Hydraulic maintenance crane with capacity 90 TM available at the airport.

- ➔ MIL: Autogrúa RSL-45900/A, capacidad de izado de hasta 30 TM (CRASH RECOVERY).

MIL: Truck-mounted crane RSL-45900/A with a maximum lifting capacity of 30 TM (CRASH RECOVERY).

Observaciones: Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
Oficina CECO (Centro de Coordinación del aeropuerto):
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98
FAX: +34-928 579 313
E-mail: lpaopsita@aena.es

Remarks: Local contact details for disabled aircraft removal operation:

Office CECO (Airport coordination centre):
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98
FAX: +34-928 579 313
E-mail: lpaopsita@aena.es

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.

Types of clearing equipment: Not applicable.

Prioridades de limpieza: No aplica.

Clearance priorities: Not applicable.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.

Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.

Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie:

Apron: Surface:

CIV: Hormigón hidráulico.
MIL: Hormigón hidráulico.

CIV: Hidraulic concrete.
MIL: Hidraulic concrete.

Resistencia:

Strength:

CIV: Sur: PCN 112/R/C/W/T.
PCN 71/R/C/W/T.

CIV: South: PCN 112/R/C/W/T.
PCN 71/R/C/W/T.

Ampliación Sur: PCN 86/R/B/W/T.

South extension: PCN 86/R/B/W/T.

Norte: PCN 78/R/A/W/T.

North: PCN 78/R/A/W/T.

Ampliación Norte: PCN 97/R/B/W/T.

North extension: PCN 97/R/B/W/T.

<p>MIL: PCN 85/R/C/W/T. PCN 38/R/C/W/T. PCN 28/R/C/W/T. PCN 110/R/B/W/T.</p> <p>Calles de rodaje: Anchura: 23 m.</p> <p>Superficie: Hormigón asfáltico, excepto TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 y R18 Hormigón hidráulico.</p> <p>Resistencia: CIV: S1: PCN 70/F/A/W/T. S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T. S3: PCN 86/F/A/W/T. S5: PCN 44/F/A/W/T. S6/S7/R8/R9R: PCN 141/F/A/W/T. R2/R3/R4: PCN 94/F/A/W/T. R6/R7: PCN 78/R/A/W/T. R9L: PCN 38/R/C/W/T. R10: PCN 86/R/B/W/T. R11: PCN 71/R/C/W/T. R12: PCN 66/R/A/W/T. R13/03R: PCN 40/F/B/W/T. S8: PCN 29/F/A/W/T.</p> <p>MIL: K: PCN 40/F/A/W/T. R13/R14: PCN 29/F/A/W/T. R15: PCN 28/R/C/W/T. R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T. R18: PCN 24/R/C/W/T. Z8: PCN 70/F/A/W/T.</p> <p>Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 24 m/79 ft EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.</p> <p>VOR: No. INS: Ver AD 2-GCLP PDC.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>MIL: PCN 85/R/C/W/T. PCN 38/R/C/W/T. PCN 28/R/C/W/T. PCN 110/R/B/W/T.</p> <p>Taxiways: Width: 23 m.</p> <p>Surface: Asphaltic concrete, except TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 and R18 Hydraulic concrete.</p> <p>Strength: CIV: S1: PCN 70/F/A/W/T. S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T. S3: PCN 86/F/A/W/T. S5: PCN 44/F/A/W/T. S6/S7/R8/R9R: PCN 141/F/A/W/T. R2/R3/R4: PCN 94/F/A/W/T. R6/R7: PCN 78/R/A/W/T. R9L: PCN 38/R/C/W/T. R10: PCN 86/R/B/W/T. R11: PCN 71/R/C/W/T. R12: PCN 66/R/A/W/T. R13/03R: PCN 40/F/B/W/T. S8: PCN 29/F/A/W/T.</p> <p>MIL: K: PCN 40/F/A/W/T. R13/R14: PCN 29/F/A/W/T. R15: PCN 28/R/C/W/T. R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T. R18: PCN 24/R/C/W/T. Z8: PCN 70/F/A/W/T.</p> <p>Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 24 m/79 ft EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.</p> <p>VOR: No. INS: See AD 2-GCLP PDC.</p> <p>Remarks: None.</p>
--	---

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

<p>Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, indicador de dispositivo de frenado, sistema de guía visual de atraque, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.</p> <p>Señalización de RWY: Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.</p> <p>Señalización de TWY: Eje, faja lateral.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Taxiing guidance system: LGTD position indicators, NO ENTRY boards, LGTD mandatory instructions and information signs, runway holding positions, stop bars, no intrusion bars, docking guidance system, runway guard lights and stands.</p> <p>RWY markings: Pre-threshold area, designators, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe and aiming point.</p> <p>TWY markings: Centre line, side stripe.</p> <p>Remarks: None.</p>
--	---

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

<p>Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición y transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:</p> <p>Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.</p> <p>Observaciones: Ver AD 2-GCLP AOC.</p>	<p>Obstacles which penetrate approach, inner approach, take-off climb, balked landing, conical, inner horizontal, transitional and inner transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:</p> <p>See Item 10 and Digital Data section.</p> <p>Remarks: See AD 2-GCLP AOC.</p>
--	--

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

<p>➔ Oficina MET: CIV: EMAe Gran Canaria. MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.</p> <p>HR: CIV: H24. MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).</p> <p>METAR: Semihorario.</p> <p>TAF: 24 HR.</p> <p>TREND: Sí.</p> <p>Información: Autoservicio meteorológico aeronáutico. En persona y telefónica.</p> <p>Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.</p> <p>Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura)</p> <p>Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.</p> <p>Dependencia ATS atendida: TWR, APP, OPV.</p> <p>➔ Información adicional: OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.</p> <p>Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible Guía MET de aeródromo.</p>	<p>MET office: CIV: EMAe Gran Canaria. MIL: OMD of Gando Air Base.</p> <p>HR: CIV: H24. MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).</p> <p>METAR: Half-hourly.</p> <p>TAF: 24 HR.</p> <p>TREND: Yes.</p> <p>Briefing: Aeronautical meteorological self-service: In person and by telephone.</p> <p>Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.</p> <p>Charts: Significant, forecasted at altitude (wind and temperature).</p> <p>Supplementary equipment: Cloud, lightnings and radar information image display.</p> <p>ATS unit served: TWR, APP, OPV.</p> <p>Additional information: OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.</p> <p>Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Aerodrome MET Guide available.</p>
--	--

						escala a 1600 ft FM 7° a la izquierda del RCL // At 10 NM FLY-UP indications may not be received at full scale at 1600 ft FM 7° to the left side of RCL.
ILS/DME 03L	ILP	CH 36X	H24	275518.5N	0152323.6W	27 m
L (4° W)	VR	365.000 kHz	H24	275124.6N	0152511.6W	REF DME THR 03L
						206° MAG // 7388 m FM THR 03L.
TACAN (4°W)	TGN	CH 103X	H24	275524.3N	0152322.2W	U/S BTN 280°/330°.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.

AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.

No se permiten despegues o aterrizajes de aeronaves remolcando carteles publicitarios u otros objetos.

Take-off or landing of any aircraft towing advertising posters or other objects are not allowed.

Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-928 577 143 / +34-928 574 312.

TWR contact phone numbers to be used in case of communications failure:
TEL: +34-928 577 143 / +34-928 574 312.

PISTAS PREFERENTES**PREFERENTIAL RUNWAYS**

La configuración Norte será preferente. Salvo autorización ATC, se operará en base a la siguiente asignación:

North configuration shall be preferential. Other than with ATC clearance, operations shall be carried out on the basis of the following allocation:

1.- Configuración Norte:

Llegadas: RWY 03L

Salidas: RWY 03R

1.- North configuration:

Arrivals: RWY 03L

Departures: RWY 03R

2.- Configuración Sur:

Llegadas: RWY 21R

Salidas: RWY 21L

2.- South configuration:

Arrivals: RWY 21R

Departures: RWY 21L

El uso descrito de las pistas conlleva una posible invasión de zona crítica del ILS, por lo que es posible que se den fluctuaciones de la señal del mismo en aproximación final.

The described use of runways involves a possible invasion of the ILS critical area, so signal fluctuations may be observed on final approach.

Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán hacerlo cuando soliciten la puesta en marcha y asumir las posibles demoras.

Pilots asking for the use of a runway different from the one described, must do so on requesting start-up and shall be responsible for the possible delays.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA**MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME****LLEGADAS****ARRIVAL**

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

To minimise the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Abandonar completamente la pista antes de detenerse. En caso de no poder contactar con GMC, tras dejar libre la pista, mantener posición hasta establecer dicha comunicación.
- Notificar pista libre en frecuencia LCL/TWR antes de cambiar a frecuencia GMC.

- To vacate the runway rapidly and at the highest possible speed without prejudice to safety.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.
- To vacate the runway completely before halting. Should they not be able to contact GMC, after leaving the runway free, they should hold until they establish that communication.
- Report runway vacated on the LCL/TWR frequency before changing to the GMC frequency.

Llegadas por RWY 03R**Arrivals to RWY 03R**

En caso de que un tráfico que haya aterrizado por RWY 03R no pueda rodar por encima del cable, lo hará saber a ATC lo antes posible y en caso necesario se les instruirá a:

In the event that an aircraft that has landed on RWY 03R cannot taxi over the cable, they must inform ATC as soon as possible, and where necessary they will be instructed to:

- Abandonar RWY 03R por TWY S6-S3 si está disponible.
- Abandonar RWY 03R por TWY S8 o puerta K para proceder por TWY R18 y esperar autorización de ATC para cruzar pistas y proceder por TWY R9-R8.

- Vacate RWY 03R via TWY S6-S3 if it is available.
- Vacate RWY 03R via TWY S8 or gate K to proceed via TWY R18, and await ATC clearance to cross the runways and proceed via TWY R9-R8.

SALIDAS**DEPARTURES**

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista en uso.

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.

Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o en caso de arribada, ésta haya rebasado su posición en el punto de espera.

On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its take-off roll or, in the case of an arrival, it has passed their location at the holding position.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.

Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before entering the runway.

Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar. Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible, en cualquier caso antes de entrar en pista y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

Pilots should be able to commence the take-off roll immediately when take-off Clearance is issued. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible, in any case, before entering the runway, and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

Salidas por RWY 21L**Departures from RWY 21L**

En caso de que un tráfico que vaya a despegar por RWY 21L requiera rodar hasta sobrepasar el cable de frenado fijo de dicha pista (GCLP-02-C-B), lo hará saber a ATC lo antes posible y, en cualquier caso, antes de entrar en pista.

In the case that an aircraft that is to take off from RWY 21L requires to taxi beyond the fixed braking cable on that runway (GCLP-02-C-B), it shall notify ATC as soon as possible, and in any case, before entering the runway.

La posición del cable de frenado fijo de RWY 21L (GCLP-02-C-B) y la distancia declarada para la operación desde dicho punto vienen recogidas en las casillas 23 y 13 respectivamente.

The position of the fixed braking cable on RWY 21L (GCLP-02-C-B) and the declared distance for operation from that point are stated in items 23 and 13, respectively.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

- A.- Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar a la frecuencia correspondiente: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) o LCL/TWR (118.300 MHz). Se informará vía ATIS, tanto cuando la frecuencia de CLR esté operativa como cuando se hayan unificado frecuencias en (TWR).
- B.- Las aeronaves deberán estar listas para puesta en marcha no más tarde de su hora estimada de fuera de calzos (EOBT).
- C.- Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo, tipo de aeronave y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
- D.- En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará a ATC que se trata de una aeronave de letra de clave E/F, según corresponda.
- E.- Todo piloto u operador de aeronaves que considere que su carrera de despegue en pista pudiera ser inferior a 300 m, deberá notificarlo a ATC lo antes posible y en cualquier caso antes de acceder a la pista en servicio.
- F.- El permiso de puesta en marcha será expedido por ATC tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.
- G.- Generalmente, cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que podrá efectuarse, GRAN CANARIA TWR expedirá la autorización ATC.
- H.- En la maniobra de puesta en marcha y retroceso simultáneo con APU autónoma, las aeronaves mantendrán potencia a ralentí hasta estar posicionadas en la calle de rodaje en plataforma.
- I.- Para realización de la maniobra de puesta en marcha con GPU en las posiciones con pasarela y/o arranque cruzado en la calle de rodaje se requerirá permiso previo de CECO. Las aeronaves se asegurarán de que la pasarela está desconectada. A menos que desde TWR se autorice lo contrario, pondrán en marcha el motor ubicado al lado contrario de la pasarela, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí, y una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores. En este último caso, el piloto informará a TWR de la intención de hacer arranque cruzado incrementando la potencia del motor en la calle de rodaje, antes de iniciar el retroceso.

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Gran Canaria intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el estándar Europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR.
- Las compañías de asistencia en tierra, durante la maniobra de retroceso y/o salida del puesto de estacionamiento.

A.- A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetas a autorización previa de ATC.

B.- GMC es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso.
- Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

C.- Uso de barras de parada:

El aeropuerto de Gran Canaria dispone de barras de parada en las calles de acceso a pista Z1, Z2, R1, Z6 (sentido hacia RWY 03L y hacia

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

A.- Aircraft must be ready to start-up before calling on the appropriate frequency: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) or LCL/TWR (118.300 MHz). When CLR frequency is in service or frequencies are unified into TWR it shall be reported by ATIS.

B.- Aircraft should be ready for start-up no later than their estimated off-block time (EOBT).

C.- On requesting start-up clearance, pilots shall report to ATC the complete call sign, aircraft type and series, stand occupied and the ATIS message received.

D.- In case of aircraft with 52 m or longer wingspan, pilot shall report it is a code letter aircraft E/F as appropriate.

E.- Pilots or aircraft operators who consider that their take-off run may be less than 300 m should notify ATC as soon as possible and should do so in any case before accessing the runway in service.

F.- Start-up clearance shall be issued as soon as requested, unless delays are expected to exceed 15 minutes, in which case ATC shall provide the appropriate engine start-up time.

G.- Usually, once engine start-up clearance or expected time has been provided, GRAN CANARIA TWR will issue the corresponding ATC clearance.

H.- In the start-up engines and simultaneous push-back with autonomous APU manoeuvre, aircraft shall maintain the idle regime until being lined-up with the apron taxiway.

I.- In the start-up engine manoeuvre with GPU at stands with boarding bridges and/or cross-bleed start in the taxiway, prior CECO approval is required. Aircraft shall ensure the boarding bridge is disconnected. Unless otherwise authorized by TWR, they shall start-up the engine located on the opposite side of the boarding bridge, shall accomplish the push-back manoeuvre maintaining the idle regime, and once lined-up with the apron taxiway, they will may increase the power to start-up the rest of engines. In this final case, the pilot shall inform TWR of their intention to perform cross-bleed start, increasing engine power in the taxiway before starting push-back.

1.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of Gran Canaria exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI for all instrumental departure flights.
- C-DPI when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC (cancellation message of departure flight planning information). The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2. GROUND MOVEMENT

Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots, when taxiing on the apron and in the zones not visible from TWR.
- Ground handling companies, during the push-back manoeuvre and/or exit from the stand.

A.- Except for rescue and fire fighting vehicles on the accomplishment of their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to ATC clearance.

B.- GMC is responsible for:

- The control of every aircraft, personnel, and vehicles movement on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
- To issue clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft.

C.- Use of stop bars:

The airport of Gran Canaria has stop bars on the access-to-runway taxiways Z1, Z2, R1, Z6 (towards RWY 03L and towards RWY 03R), Z7,

← RWY 03R), Z7; R13; R9L; R9R; R18, así como en S7 en sentido RWY 03L/21R hacia RWY 03R/21L, de apagado manual y encendido automático.

El uso de barras de parada va asociado a:

- Cruce y ocupación de pista: en el caso de cierres de pista por revisión, similar u obras.
- Como resultado del deterioro de las condiciones meteorológicas y, en cualquier caso, en la Fase I (Aviso) del PPOAM (ver casilla 22).

2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

- A.- Las aeronaves deberán estar listas para rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha (con o sin retroceso). En el caso de compañías operando aeronaves que requieren mayor tiempo, deben informar previamente a ATC.
- B.- En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar rodaje.
- C.- Todas las aeronaves seguirán las instrucciones de ATC para alcanzar el punto de espera de la pista o pistas en uso.
- D.- Las Aeronaves notificarán a ATC que están abandonando pista. ATC les informará de su puesto previsto de estacionamiento y de cualquier aclaración sobre la ruta de rodaje a seguir.
- E.- Las autorizaciones e instrucciones de ATC deben ser colacionadas de forma completa.

2.2 Maniobras de retroceso con motor (powerback)

La realización de maniobras de retroceso con motor (powerback) requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevarán a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave. El representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, a la Dirección del Aeropuerto.

Este tipo de operación sólo está permitida para:

- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72.
- Para turbopropulsores de dimensiones mayores al AT72 el representante de la compañía deberá consultar previamente la viabilidad de esta operación, con antelación suficiente, a la dirección de correo electrónico:

lpaoestructura@aena.es

El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.

2.3 Maniobra de push and hold

Cuando una aeronave esté completamente lista para operar (puesta en marcha) y se haya adelantado al SLOT asignado, el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a ATC. Si procede, un equipo para el retroceso le sacará del PRKG T (Tango), y una vez en la calle de rodaje, el señalero le guiará hasta un puesto de estacionamiento remoto con salida autónoma, con el fin de que si a la compañía le conceden una mejora de su SLOT (REA), pueda salir del puesto de estacionamiento y de esta manera acortar el tiempo de llegada a la cabecera. Cuando la aeronave solicite "Push and Hold", el CECOA, siempre que exista disponibilidad, asignará un puesto de estacionamiento intermedio en posición remota previa a su salida final. Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son:

Con RWY 03L/R en servicio: Del P36 al P56.

Con RWY 21L/R en servicio: Del P00 al P24.

2.4 Maniobra de acceso a puestos de estacionamiento

El acceso a puestos de estacionamiento desde calles de rodaje puede exigir la realización de maniobras con sobregiro (oversteer).

3. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- A.- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible.
- B.- El uso de la unidad auxiliar de potencia (APU) de aeronaves está prohibido en todo puesto de estacionamiento donde el servicio de 400 Hz / aire acondicionado se encuentre disponible, desde 2 minutos después de la puesta de calzos hasta 5 minutos antes de la retirada de los mismos.
- C.- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de suministro de corriente 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento correspondiente.
- D.- Las aeronaves operando en puestos de estacionamiento autónomos deberán hacerlo a la mínima potencia requerida.
- E.- Durante la temporada de invierno, no se autoriza la permanencia de aeronaves en la plataforma los sábados entre las 10:00 y las 19:00, o por periodos superiores a un día si se ve comprometida la capacidad de la plataforma.

5. LIMITACIONES DE RODAJE

- Pista en uso 03

En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debido al radio de giro existente:

- El giro desde la TWY S2 hacia la TWY R6 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.
- El giro desde la TWY S3 hacia la TWY R7 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.

R13; R9L; R9R; R18, as well as on the taxiway S7 in the direction RWY 03L/21R towards RWY 03R/21L, of manual switch-off and automatic switch-on.

The use of stop bars is associated to:

- Runway crossing and occupancy: In cases of runway closures for inspection or similar activities, or works.
- As a result of deterioration in the weather conditions and, in any case, in Phase I (Warning) of the PPOAM (see item 22).

2.1 Push-back manoeuvring and taxiing

- A.- Aircraft must be ready for taxiing within the next 5 minutes to the approved start-up time (with or without push-back). In the case of carriers operating aircraft that require more time, ATC should be informed in advance.
- B.- In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at the minimum regime to initiate taxiing.
- C.- All aircraft shall observe ATC instructions to reach the runway-holding position or runways in use.
- D.- Aircraft shall report ATC vacating runway, and will be informed of their expected stand and any further instruction, if required to reach the stand.
- E.- ATC clearances and instructions must be completely read-back.

2.2. Powerback operations

Powerback operations require prior authorization of the Aerodrome Management and will be executed under the sole responsibility of the aircraft operator. The company agent must request this operation well in advance to the Aerodrome Management.

This type of operation is only allowed for:

- Turboprop aircraft smaller than or equal to AT72 dimensions.
- Turboprop aircraft larger than AT72 dimensions, the company agent must request well in advance the feasibility of this operation to e-mail:

lpaoestructura@aena.es

The airport shall analyze the safety of the operation and the noise pollution caused by it.

2.3. Push and hold manoeuvring

When an aircraft is completely ready to operate (start-up) before the allocated slot, the pilot may request a "Push and Hold" to ATC. If appropriate, equipment for push-back will tow the aircraft out of PRKG T (Tango), and once in the taxiway, marshaller will guide it to a remote parking position with autonomous exit, so that if the company is granted an improved SLOT (REA), it may exit the stand and in this way shorten the time to get to the threshold. When the aircraft requests "Push and Hold", the CECOA, subject to availability, will assign an intermediate stand in a remote position prior to its final exit. Possible remote stand to perform this manoeuvre are:

With RWY 03L/R in service: From P36 to P56.

With RWY 21L/R in service: From P00 to P24.

2.4. Access to stands manoeuvring

Access to stands from taxiways may require oversteer manoeuvres.

3. AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

See AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICTIONS TO STANDS

- A.- The use of 400 Hz facilities is mandatory at every stand where this service is available.
- B.- The use of the aircraft Auxiliary Power Unit (APU) is forbidden in all stands where the 400 Hz / air-conditioning service is available, from 2 minutes after on-block to 5 minutes before off-block.
- C.- Aircraft APU may only be used when the 400 Hz current supply facilities or mobile units are non-operational, or when the air-conditioning service is required and the equipment is not available.
- D.- Aircraft operating at autonomous stands shall do it at the minimum regime required.
- E.- During the winter season, aircraft shall not be cleared to remain on the apron on Saturdays between 10:00 and 19:00, or for periods longer than one day, if the apron capacity is adversely affected.

5. TAXIING RESTRICTIONS

- Runway in use 03

The following restrictions due to turning radius exist on taxiways:

- The turn from TWY S2 to TWY R6 may be made by code letter C or lower aircraft.
- The turn from TWY S3 to TWY R7 may be made by code letter C or lower aircraft.

En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debidas a las dimensiones de las aeronaves:

- La TWY Z1 servirá para dar acceso a aeronaves de letra de clave D o inferior desde la TWY R3 a la RWY 03L.
- Existen restricciones al uso simultáneo de las siguientes calles de rodaje:

The following restrictions due to aircraft dimensions exist on taxiways:

- TWY Z1 shall serve to give access to RWY 03L from TWY R3 for code letter D or lower aircraft.
- There exist restrictions on the simultaneous use of the following taxiways:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z1 Aircraft code letter holding at TWY Z1	MAX ACFT que puede rodar de TWY R3 a TWY R2 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R3 to TWY R2
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z2 Aircraft code letter holding at TWY Z2	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R2 to TWY R1
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Punto de espera en TWY S6: si hay una aeronave en TWY S6 esperando cerca de RWY 03L/21R, ATC considerará ocupada la RWY 03R/21L.

- Se establece una coordinación entre las calles de rodaje desde TWY R13 hasta TWY R18 y RWY 03R/21L durante las operaciones de aeronaves de letra de clave E, de forma que no se produzca simultaneidad en las operaciones en la pista y en las calles de rodaje, de aeronaves de letra de clave E y aeronaves de letra de clave C o superior.

- Pista en uso 21

- La TWY Z1 podrá ser utilizada por aeronaves de letra de clave D o inferior para abandonar RWY 21R.
- Incompatibilidades de TWY R9R con TWY R8 y R9L:

- Holding position on TWY S6: if there is an aircraft at TWY S6 holding short of RWY 03L/21R, ATC shall consider RWY 03R/21L occupied.

- A form of coordination is established between the taxiways from TWY R13 up to TWY R18 and RWY 03R/21L during the operation of code letter E aircraft, in such a way as to ensure there are no simultaneous operations on the runway and taxiways by the code letter E aircraft and code letter C or higher aircraft.

- Runway in use 21

- TWY Z1 may be used by code letter D or lower aircraft to vacate RWY 21R.
- Incompatibilities of TWY R9R with TWY R8 and R9L:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY R9R Aircraft code letter holding at TWY R9R	MAX ACFT que puede rodar de TWY R8 a TWY R9L MAX ACFT taxiing from TWY R8 to TWY R9L
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	C (B738; A321) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Para evitar este tipo de incompatibilidades, las aeronaves de categoría de letra de clave D o E (B752 o superior) serán por lo general autorizadas al punto de espera de RWY 21 en "ROMEO 9 LIMA".

- Precaución al acceder a R9L con aeronaves en R9R.

- Punto de espera en TWY S7: si hay una aeronave en TWY S7 esperando cerca de RWY 21L/03R, ATC considerará ocupada la RWY 21R/03L.

- Punto de espera en TWY S5: si hay una aeronave en TWR S5 esperando cerca de RWY 21R/03L, ATC considerará ocupada la RWY 21L/03R.

- In order to prevent these incompatibilities, code letter D or E aircraft (B752 or bigger) shall usually be cleared to RWY 21 holding position at "ROMEO 9 LIMA".

- Caution when accessing R9L with aircraft on R9R.

- Holding position on TWY S7: If there is an aircraft at TWY S7 holding short of RWY 21L/03R, ATC shall consider RWY 21R/03L occupied.

- Holding position on TWY S5: If there is an aircraft at TWY S5 holding short of RWY 21R/03L, ATC shall consider RWY 21L/03R occupied.

6. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

Las aeronaves rodarán siguiendo los encaminamientos estándar aquí definidos, a menos que reciban de ATC otra instrucción diferente.

Si una aeronave procediera hasta su puesto de estacionamiento sin guiado por parte del señalero, deberá en todo caso esperar cerca del mismo. A la llegada del señalero, éste asistirá para garantizar el estacionado correcto y seguro de la aeronave.

6.1. CONFIGURACIÓN NORTE RWY 03

Llegadas:

Adicionalmente, en el caso de aeronaves que hayan sido autorizadas a aterrizar por RWY 03R:

- Abandonarán RWY 03R, en la medida de lo posible, por TWY S6 y, si no reciben autorización expresa de ATC, esperarán cerca de RWY 03L/21R en punto de espera TWY S6. Una vez autorizados en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz), cruzarán RWY 03L/21R y abandonarán por TWY S3, siguiendo a partir de este momento los encaminamientos definidos para RWY 03L.
- Si la aeronave abandona por el final de RWY 03R, esperará cerca de RWY 21L en punto de espera en TWY S7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz), procederán por TWY S7 a cruzar RWY 03L/21R y seguirán por TWY R9R/L y R8 los encaminamientos definidos para RWY 03L.

6. STANDARD TAXIING ROUTES

Unless ATC advises differently, aircraft shall taxi following the standard taxiing routes defined hereafter.

Aircraft going to stand without signalman guidance must hold short of this point in all cases, and wait for the arrival of a marshaller in order to ensure the proper and safe aircraft parking.

6.1. NORTH CONFIGURATION RWY 03

Arrivals:

Additionally, in the case of aircraft which have been cleared to land on RWY 03R:

- They shall vacate RWY 03R, whenever possible, via TWY S6 and, if they do not receive express clearance from ATC, they shall hold short of RWY 03L/21R at runway-holding position TWY S6. Once cleared on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall cross RWY 03L/21R and vacate via TWY S3, following from that moment the routings defined for RWY 03L.
- If the aircraft vacates runway RWY 03R at the end, it shall hold short of runway RWY 21L at runway-holding position on TWY S7 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), it shall proceed via TWY S7 to cross RWY 03L/21R and continue via TWY R9R/L and R8 along the routing defined for RWY 03L.



LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE C o INFERIOR (1) ARRIVALS RWY 03L - CODE LETTER C or LOWER AIRCRAFT (1)		
A // to	De // From	
	S3/R8	S2
P00-P26	R7	R7
P28-P52	R7-R4	R6-R4
P54-P66, L02, L04, L06, L08	R7-R3	R6-R3
L01, L03, L05, L07, L09-L12	R7, Puerta // Gate F, R11-R10	Puerta // Gate F, R11-R10
T01-T11 M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	Puerta // Gate G, R12	R7, Puerta // Gate G, R12 Alternativa: Puerta F, R12 Alternative: Gate F, R12
T12-T21	R7, Puerta // Gate F, R11 Alternativa: Puerta G, R12-R11 Alternative: Gate G, R12-R11	Puerta // Gate F, R11
T21B-T23	R7, Puerta // Gate F, R11-R10 Alternativa: Puerta G, R12-R10 Alternative: Gate G, R12-R10	Puerta // Gate F, R11-R10



LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D o SUPERIOR (1) ARRIVALS RWY 03L - CODE LETTER D or GREATER AIRCRAFT (1)			
A // to	De // From		
	R8	S3	S2
P00-P26	R7	Puerta // Gate G-R12-Puerta // Gate F-R7	R7
P28-P52	R7-R4	Puerta // Gate G-R12-Puerta // Gate F-R4	Puerta // Gate F-R11-Puerta // Gate E-R4
P54-P66	R7-R3	Puerta // Gate G-R12-Puerta // Gate F/ Puerta // Gate E-R3	Puerta // Gate F-R11-Puerta // Gate E-R3
T01-T11 N01, N11, N12, N02, N03	Puerta // Gate G, R12	Puerta // Gate G, R12	R7, Puerta // Gate G, R12 Alternativa: Puerta F, R12 Alternative: Gate F, R12
T12-T21	R7, Puerta // Gate F, R11 Alternativa: Puerta G, R12-R11 Alternative: Gate G, R12-R11	Puerta // Gate G - R12 - R11	Puerta // Gate F, R11
T21B-T23	R7, Puerta // Gate F, R11-R10 Alternativa: Puerta G, R12-R11 Alternative: Gate G, R12-R11	Puerta // Gate G - R12 - R11	Puerta // Gate F, R11-R10

(1) Ver apartado 5, LIMITACIONES DE RODAJE, restricciones de giro TWY S3-R7 y TWY S2-R6. // See section 5, TAXIING RESTRICTIONS, TWY S3-R7 and TWY S2-R6 turning restrictions.

Salidas:

Departures:



SALIDAS CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L o 03R) DEPARTURES NORTH CONFIGURATION (RWY 03L or 03R)	
De // From	A // To
	R1
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 P00-P26	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2 Alternativa: R12, Puerta G, R7-R6-R4-R3-R2 Alternative: R12, Gate G, R7-R6-R4-R3-R2
T01-T11	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2
T12/T12A-T14	R11, Puerta F (1), R6-R2 Alternativa: R12-R11, Puerta E, R3-R2 Alternative: R12-R11, Gate E, R3-R2
T15-T23 P58-P52	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2
P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10, Puerta // Gate J, R2
L02, L04, L06, L08	R3-R2

(1) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por Puerta F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via Gate F.

6.2. CONFIGURACIÓN SUR RWY 21

6.2. SOUTH CONFIGURATION RWY 21

Llegadas:

Arrivals:



LLEGADAS // ARRIVALS RWY 21R				
A // to	De // From			
	R2	S1	S1N	Z1
P00-P26	R3-R7	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R7	R6-R7	R3-R7
P28-P40	R3-R6	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R6	R6	R3-R6
P42-P44	R3-R4	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R6-R4	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R4	R3-R4
P46-P52	R3-R4	R4	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R4	R3-R4
P54-P66	R3	R4-R3	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R3	R3
L01, L03, L05, L07, L09-L12	Puerta // Gate J, R10	R4, Puerta // Gate E, R10	R6, Puerta // Gate F, R11-R10	R3, Puerta // Gate E, R10
L02, L04, L06, L08	R3	R4-R3	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R3	R3
T01-T12A M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	R3, Puerta // Gate E, R11-R12 Alternativa: R3-R6, Puerta F, R12 Alternative: R3-R6, Gate F, R12	R4, Puerta // Gate E, R10-R12	R6, Puerta // Gate F, R12	R3, Puerta // Gate E, R11-R12 Alternativa: R3-R6, Puerta F, R12 Alternative: R3-R6, Gate F, R12
T13-T21	R3, Puerta // Gate E, R11	R4, Puerta // Gate E, R11	R6, Puerta // Gate F, R11	R3, Puerta // Gate E, R11
T21B-T23	R3, Puerta // Gate E, R10	R4, Puerta // Gate E, R10	R6, Puerta // Gate F, R11-R10	R3, Puerta // Gate E, R10

Adicionalmente, en el caso de aeronaves que hayan sido autorizadas a aterrizar por la RWY 21L:

- De forma preferente, TWY Z6-Z2: Esperará en punto de espera Z6 hasta ser autorizada a cruzar RWY 21R, RWY 21L, TWY Z6 y proceder a TWY Z2.
- De forma alternativa, abandonarán pista por el final y esperarán cerca de RWY 03L en el punto de espera en TWY Z7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz) procederán por TWY Z7/Z4 y seguirán por TWY R1 los encaminamientos definidos para RWY 21R.

Additionally, in the case of aircraft which have been cleared to land on RWY 21L:

- Preferably, TWY Z6-Z2: It will wait at holding point Z6 until it is authorized to cross RWY 21R, RWY 21L, TWY Z6 and proceed to TWY Z2.
- Alternatively, they shall vacate the runway at the end, hold short of RWY 03L at runway-holding position on TWY Z7 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall proceed via TWY Z7/Z4 and continue via TWY R1 along the routings defined for RWY 21R.

Salidas:

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R o 21L) // DEPARTURES SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R or 21L)	
De // From	A // To
	R9R / R9L
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 T01-T11	R12, Puerta // Gate G (1), R8
P00-P26	R12, Puerta // Gate G (1), R8 Alternativa: R12, Puerta F (2), R7-R8 Alternative: R12, Gate F (2), R7-R8
T12-T23 P28-P52 P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10-R11, Puerta // Gate F (2), R7-R8
L02, L04, L06, L08	R3-R8

- (1) Precaución: No entrar en TWY S3 al ser instruido a rodar por Puerta G // Caution: Do not enter TWY S3 when instructed to taxi via Gate G.
- (2) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por Puerta F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via Gate F.

7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

7.1. Helicópteros militares:

Las zonas de despegue/aterrizaje para la operación de helicópteros militares serán, de conformidad con lo establecido en la casilla 16:

- Puerta K.
- TWY R15.
- TWY R18.

Los helicópteros militares que procedan en emergencia realizarán la aproximación a pista, excepto:

- Cuando la emergencia se produzca en la fase de aproximación final a TWY R15 o TWY R18 en cuyo caso completarán la maniobra.
- Cuando exista pérdida de maniobrabilidad o performance que no permita realizarla en pista.

7.2. Helicópteros civiles:

Los helicópteros podrán operar en horario H24.

Los puestos de estacionamiento para este tipo de aeronaves se ubican en la zona suroeste de la plataforma civil.

Se dispone de un puesto de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo SIKORSKY S-61N, y dos puestos de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP y un puesto de estacionamiento con maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP (ver AD 2-GCLP PDC).

- 7.2.1. Los helicópteros por lo general serán instruidos a aterrizar o despegar desde la FATO definida en la pista en servicio, preferentemente, en RWY 03L/21R. Se definen los siguientes puntos posibles de despegue/aterrizaje de helicópteros en la pista:
- a) THR (03L en configuración norte o 21R en configuración sur).
 - b) Proximidades del ARP.

- 7.2.2. Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones (vuelos operacionales en misiones como las de atender a emergencias) u otros que lo requieran por circunstancias especiales (intensidad de viento superior a 20 kt), en performance 1, con base en GCLP, y que sean del tipo SK61 o menor y previa coordinación con ATC, podrán operar en las FATO E o FATO J.

Los helicópteros recibirán de ATC, en primera comunicación, información meteorológica y, en base a dicha información, coordinarán con ATC la FATO en la que requieren operar.

Distancias declaradas, de consideración exclusivamente para la operación de helicópteros:

RWY	RTODAH (m)	TODAH (m)	LDAH (m)
03L INT S1 (ARP)	1550	1550	1550
21R INT S2 (ARP)	1550	1550	1550

Generalmente, serán de aplicación los siguientes procedimientos:

CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta J - TWY R2 - Z2 y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 03L, o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta E y esperar posterior autorización para rodar por TWY R4-S1 y despegar en sentido RWY 03L INT TWY S1 en proximidades de ARP.

7. OPERATION OF HELICOPTERS

7.1. Military Helicopters:

The take-off/landing zones for the operation of military helicopters shall be, in accordance with the provisions of item 16:

- Gate K.
- TWY R15.
- TWY R18.

Military helicopters proceeding in emergency shall perform the approach to runway, except:

- When the emergency occurs during final approach to TWY R15 or TWY R18, in which case they shall finish the manoeuvre.
- When loss of manoeuvrability or performance does not allow to perform it in the runway.

7.2. Civil helicopters:

Helicopters can operate in a 24H schedule.

The stands for this type of aircraft are in the south-west zone of the civil apron.

There is one stand without turning manoeuvre for helicopters of a maximum of SIKORSKY S-61N, and two stands without turning manoeuvre for a maximum helicopters type BELL 412 EP and one stands with turning manoeuvre for a maximum helicopter type BELL 412 EP (see AD 2-GCLP PDC).

- 7.2.1. Helicopters shall generally be instructed to land or take-off from the FATO defined at the runway in service, preferably in RWY 03L/21R. The following possible landing/take-off points for helicopters on the runway are defined below:
- a) THR (03L in north configuration or 21R in south configuration).
 - b) Proximities of the ARP.

- 7.2.2. Helicopters operating under a letter of exemptions (operational flights on missions such as attending emergencies) or others as required due to special circumstances (wind intensity greater than 20 kt) in performance 1, based on GCLP, and which are type SK61 or smaller and with prior coordination with ATC, may operate in the FATO E or FATO J.

Helicopters shall receive weather information in a first communication from ATC, and according to said information shall coordinate with ATC the FATO in which they are required to operate.

Declared distances, considered exclusively for operating helicopters:

The following procedures shall generally be applied:

NORTH CONFIGURATION (RWY 03L):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - Gate J - TWY R2 - Z2 and wait for following clearance to take-off in RWY 03L direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10 - Gate E and wait for following clearance to taxi via TWY R4-S1 and take-off in RWY 03L INT TWY S1 direction, in the vicinity of ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L, abandonar vía TWY Z2, posterior TWY R2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta J, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento, o bien
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L INT TWY S2 en proximidades de ARP, posterior TWY S2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta F, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R11-R10 hasta el puesto de estacionamiento.

CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta E - TWY R4 - R6 - R7 - R8 - R9R/R9L y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 21R o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10-R11- Puerta F y esperar posterior autorización ATC para rodar por TWY S2 y despegar en sentido RWY 21R INT TWY S2 en proximidades de ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 21R, posterior TWY S1 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta E, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 21R INT TWY S1 en proximidades de ARP, posterior TWY S1 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta E, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.

8. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

El procedimiento descrito a continuación es válido para la operación esporádica de las siguientes aeronaves de letra de clave F: A124, B748 y A380. La operación de aeronaves de longitud y/o envergadura superior a las antes indicadas (ej.: A225) requerirán un análisis específico previo.

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra de clave F si no es con la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto.

No se autorizarán dos operaciones con aeronaves de letra de clave F permaneciendo de forma simultánea en el aeropuerto durante parte o todo el tiempo de escala.

En caso de tener que atender una operación no prevista de este tipo de aeronaves (ej. emergencias) se coordinarán las medidas oportunas, que tratarán de ajustarse a lo indicado en este procedimiento.

- Pistas: las aeronaves de letra de clave F operarán, preferentemente, en la RWY 03L/21R. Si fuera necesario, se puede operar en la RWY 03R/21L.
- Estacionamiento: la salida del puesto de estacionamiento de las aeronaves contempladas en este procedimiento se realizará mediante retroceso, aproando según indique ATC.

A124 y B748

El puesto de estacionamiento preferente es el T21B, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG LH01, T21, T22 y T23.

Se dispone de otro puesto de estacionamiento con capacidad para aeronaves de envergadura mayor que 65 m, el T20, quedando fuera de servicio los PRKG T19, T21 y T21B.

A124 – B748			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	PRKG
03L (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 ... , Puerta E // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 ... , Gate E	T21B o // or T20
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R4, R3, R2, Z2	
21R (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z3, R1, (alternativa Z2), R2-R4, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY Z3, R1, (alternative Z2), R2-R4, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R6-R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8-R6, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8-R6, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R4-R2, R1, Z4 & Z7	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6, Z2 (alternativa Z7, Z4, R1), R2-R4, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY Z6, Z2 (alternative Z7, Z4, R1), R2-R4, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R6-R8, R9R & S7	

A380

Estacionará en el PRKG N02, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG M01, M02, M03, M04, N11, N12, N01, N03 y P00, P02, P04.

- Rodajes: las aeronaves irán siempre acompañadas de un coche "SÍGAME", que las asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta los puntos de espera de la pista a la salida, así como desde los puntos de espera de la pista, una vez abandonada, hasta el puesto de estacionamiento a la llegada.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land at RWY 03L, leave runway via TWY Z2, following TWY R2 and wait for ATC clearance to enter apron via Gate J, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R10 to the stand, or
- b) ATC clearance to land at RWY 03L INT TWY S2, in the vicinity of ARP, following TWY S2 and wait for ATC clearance to enter apron via Gate F, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R11-R10 to the stand.

SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - Gate E - TWY R4 - R6 - R7 - R8 - R9R/R9L and wait for the following clearance to take-off in RWY 21R direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10-R11- Gate F and wait for the following ATC clearance to taxi via TWY S2 and take-off in RWY 21R INT TWY S2 direction, in the vicinity of ARP.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land in RWY 21R, then TWY S1 and await ATC clearance to enter apron via Gate E, and then as instructed by the "FOLLOW ME" vehicle, via runway R10, up to the stand.
- b) ATC clearance to land in RWY 21R INT TWY S1 in proximities of ARP, then TWY S1 and await ATC clearance to enter apron via Gate E, and then as instructed by the "FOLLOW ME" vehicle, via runway R10, up to the stand.

8. OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The procedure described below is valid for occasional operations of the following code letter F aircraft: A124, B748 and A380. The operation of aircraft of a length and/or wingspan greater than the one indicated (e.g. A225) requires specific prior analysis.

The arrival or stop over of code letter F aircraft is not authorised if it has not received prior authorisation by the Airport Management.

Two operations with aircraft with a code letter F will not be authorized while simultaneously staying at the airport for part or all of the stopover time.

In the event of an unexpected operation for this type of aircraft (e.g. emergencies), the appropriate measures shall be taken and coordinated in line with this procedure.

- Runways: Code letter F aircraft shall preferably operate on RWY 03L/21R. If necessary, they can operate on RWY 03R/21L.
- Parking: Exit of the aircraft included in this procedure from the aircraft stand shall be carried out using push-back, nosing as per ATC instructions.

A124 and B748

The preferred aircraft stand is T21B, leaving PRKG LH01, T21, T22 and T23 out of service (free without parked aircraft).

Another aircraft stand is available with a capacity for aircraft with a wingspan over 65 m, T20, leaving PRKG T19, T21 and T21B out of service.

A380

This aircraft shall park in PRKG N02, leaving PRKG M01, M02, M03, M04, N11, N12, N01, N03 and P00, P02, P04 out of service (free without parked aircraft).

- Taxiing: aircraft shall always be accompanied by a "FOLLOW ME" vehicle, which shall go with the aircraft from the aircraft stand to the runway-holding positions, as well as from the runway-holding positions, after vacating it, to the stand on arrival.

Las rutas de rodaje permitidas según el tipo de aeronave son:

The permitted taxi routes according to the type of aircraft are:

A380			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	PRKG
03L	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 and Gate G	N02
	DEP	Puerta G, TWY R8, R9R, S7, back-track por RWY 03R/21L y TWY Z6 hasta RWY 03L // Gate G, TWY R8, R9R, S7, back-track via RWY 03R/21L and TWY Z6 up to RWY 03L	
21R	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6 o por TWY Z5, Z7, back-track por RWY 21L/03R, TWY S6, cruce de RWY 21R/03L, TWY S3 y Puerta G, o por final de pista // Vacate at end of runway, TWY Z6 or by TWY Z5, Z7, back-track via RWY 21L/03R, TWY S6, RWY 21R/03L crossing, TWY S3 and Gate G, or by end of the runway	
	DEP	Puerta // Gate G, TWY R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8 and Gate G	
	DEP	Puerta G, TWY R8, R9R, back-track por RWY 03L/21R y TWY Z6 o por TWY Z5, Z7 // Gate G, TWY R8, R9R, back-track via RWY 03L/21R and TWY Z6 or by TWY Z5, Z7	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6, back-track por RWY 21R/03L, TWY S3 y Puerta G, o por final de pista // Vacate at end of runway, TWY Z6, back-track via RWY 21R/03L, TWY S3 and Gate G, or by end of the runway	
	DEP	Puerta // Gate G, TWY R8, R9R & S7	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

- En ningún caso una aeronave de letra de clave F abandonará pista por una calle de salida rápida si estuviera aterrizando, únicamente podrá abandonar pista por sus extremos (TWY R1, Z2 o R9R).
- Se recomienda no utilizar las señales del PAPI para evitar indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.
- Durante el rodaje, si la aeronave de letra de clave F es un cuatrimotor, mantendrá los motores exteriores a ralentí para evitar la ingestión de FOD.
- Se requiere maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria en algunos tramos curvos de las calles de rodaje.
- A124 y B748: accederán/saldrán de plataforma vía Puerta E.
- A388: accederá/saldrá de plataforma vía Puerta G.
- Tras la operación (aterrizaje, despegue, rodaje) de una aeronave de letra de clave F, se inspeccionarán la ruta de rodaje seguida y la pista.

Operational and Taxiing Restrictions:

- Under no circumstances, a code letter F aircraft will vacate runway via rapid exit taxiway when landing, it may only vacate the runway via its ends only (TWY R1, Z2 or R9R).
- The use of PAPI signals is not recommended, to prevent incorrect instructions during landing.
- During taxiing, if the code letter F aircraft is a four-engined model, it shall keep the outer engines idling to prevent the intake of FOD.
- Oversteering manoeuvres are required to correct the path on some curved sections of the taxiway.
- A124 and B748: apron access/exit via Gate E.
- A388: apron access/exit via Gate G.
- After the operation (landing, take-off, taxiing) of a code letter F aircraft, the taxiing route and runway shall be inspected.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves ... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue / aterrizaje / escala, estado del pavimento...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

Seguridad_Operacional_LPA@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

canariassafetymanagement@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as takeoff / landing / stopover, pavement conditions...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

Seguridad_Operacional_LPA@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

canariassafetymanagement@enaire.es

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the

situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el controlador de tránsito aéreo de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:

- a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
- b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
- c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.

2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the air traffic controller of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. The following operations of landing and take-off:

- a) Clearances to land with traffic in the holding position.
- b) Clearances to take off with traffic on final approach.
- c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.

2. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

➔ PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) No 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) No 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Gran Canaria, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transporting in the cabin, as a part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in part A of Annex I to the mentioned Regulation, must have engaged a handling agent who is to be responsible for managing the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminal of Gran Canaria Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.

The management for animal rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the public health authorities.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a potencia deberán realizarse por escrito contactando con:

CECOA / CEOPS
SITA: LPAAPYF
E-mail: lpaopsita@aena.es

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a ralentí, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, podrán realizarse además contactando en los siguientes teléfonos del CECO/CEOPS:

TEL: +34-928 579 097 / 098
Extensión telefónica: 79097 / 79098
FAX: +34-928 579 424

Las pruebas a régimen de ralentí se autorizarán en horario H24, pudiendo realizarse en cualquier PRKG, excluidos: T01 a T12, T12A, N11, N12, N01 a N03 y M01 a M04.

Las pruebas de potencia se autorizarán entre las 06:00 y las 23:00 horas en la TWY autorizada por TWR: TWY R9L o R1.

Excepcionalmente, se autorizarán pruebas de potencia en horario de 23:00 horas a 06:00 horas bajo petición vía télex o FAX al CECO/CEOPS. Estas pruebas solo podrán realizarse en la TWY R9L, aproando las aeronaves al viento reinante en el momento de realizarlas.

Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

GROUND ENGINE TEST

Request for engine testing clearance under power must be submitted in writing to:

CECOA / CEOPS
SITA: LPAAPYF
E-mail: lpaopsita@aena.es

Requests for engine performance testings at idling, as well as any questions regarding engine testing procedures, may also be made by contacting CECO/CEOPS on the following phone numbers:

TEL: +34-928 579 097 / 098
Telephone extension: 79097 / 79098
FAX: +34-928 579 424

Engine performance tests at idling will be authorized in schedule H24 and may be conducted at any PRKG, excluding: T01 to T12, T12A, N11, N12, N01 to N03 and M01 to M04.

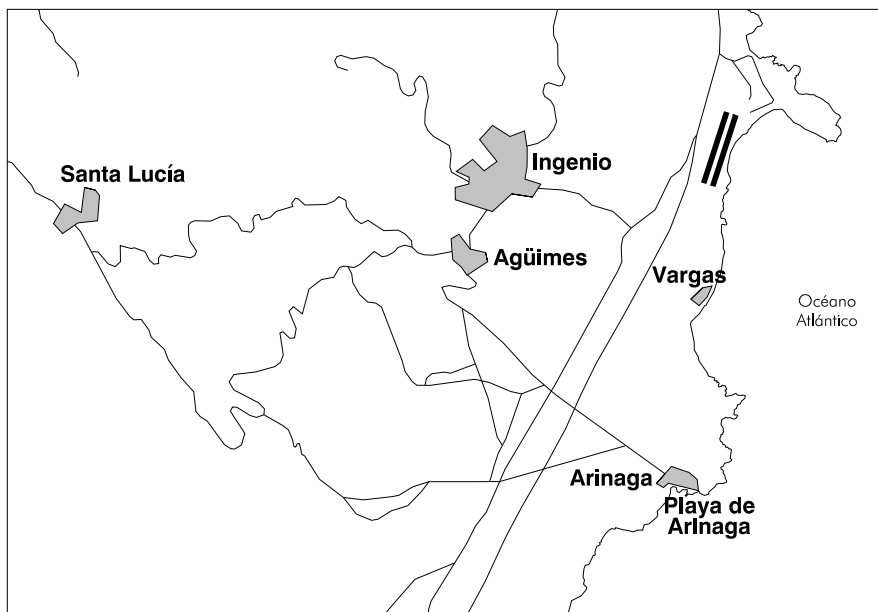
Run-up testing will only be authorized between 06:00 and 23:00 hours at the TWY cleared by TWR: TWY R9L or R1.

Exceptionally, run-up testing will be authorized between 23:00 and 06:00 hours subject to prior request by telex or FAX to CECO/CEOPS. These tests will only be conducted at TWY R9L, with the aircraft nosing into the wind prevailing at the moment of testing.

Overflying the urban centres should be avoided as far as possible.

Áreas sensibles al ruido:

Zones sensitive to noise:

**22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO****FLIGHT PROCEDURES****SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS**

En el aeropuerto de Gran Canaria podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad del radar de Gran Canaria, se suspenderán todas las funciones anteriores.

Asimismo, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad este del ATZ por debajo de 400 ft AMSL y en la mitad oeste del ATZ por debajo de 2300 ft AMSL.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de Gran Canaria no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de Gran Canaria dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 550 m (PPOAM 550)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: AVISO

Se iniciará cuando exista:

- 800 m \geq RVR \geq 550 m,
- 1000 m \geq VIS \geq 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR, o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 1000 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

Aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- RVR < 550 m o
- VIS < 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR, o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 800 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

TWR no autorizará operaciones mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- RVR \geq 800 m, o

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

ATS surveillance systems at Gran Canaria Airport may be used in the provision of the aerodrome control service to carry out the following tasks:

- Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA-4.6.7.3; and
- Provision of navigation assistance to VFR flights.

All the functions above will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of Gran Canaria radar.

Likewise, the provision of functions b) and d) in the eastern half of the ATZ below 400 ft AMSL and in the western half of the ATZ below 2300 ft AMSL, is not guaranteed.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Gran Canaria Airport.

THE MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE (PPOAM)

Gran Canaria Airport has a "Movement Area Operational Standstill Procedure when RVR is lower than 550 m (PPOAM 550)" to maintain safety in the movement area in circumstances of low visibility, which consists of the following phases:

PHASE I: NOTICE

This will be initiated when:

- 800 m \geq RVR \geq 550 m,
- 1000 m \geq VIS \geq 800 m, if the RVR value is not available, or, the prevailing visibility being greater than 1000 m, the visibility in the NNE-SSW direction is lower.

Notification to all concerned services and users to prepare.

PHASE II: OPERATIONAL STANDSTILL

This will be initiated when:

- RVR < 550 m or
- VIS < 800 m, if the RVR value is not available, or, the prevailing visibility being greater than 800 m, the visibility in the NNE-SSW direction is lower.

TWR shall not authorize operations while these conditions persist, except special operations provided for in the procedure.

PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- RVR \geq 800 m or

- VIS ≥ 1000 m, predominante o en dirección NNE-SSW (en caso de no estar disponible valor de RVR) Información para pilotos:

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

- VIS ≥ 1000 m, either the prevailing or in the NNE-SSW direction (if the RVR value is not available) Information for pilots:

Defined meteorological minima for procedure.

FASES PHASES	RVR (m)	VIS (1)
Fase I - AVISO Phase I - NOTICE	< 800 y/and ≥ 550 m	$1000 \text{ m} \geq \text{VIS} \geq 800 \text{ m}$
Fase II - PARALIZACIÓN DE OPERACIONES Phase II - OPERATIONAL STANDSTILL	< 550 m	VIS < 800 m
Fase III - REANUDACIÓN DE OPERACIONES Phase III - RESUMPTION OF OPERATIONS	≥ 800 m	VIS ≥ 1000 m
(1) Valores de VIS aplicables sólo en el caso de que no esté disponible valor de RVR // VIS values only applicable when the RVR value is not available		

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

Ante la duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras:

- Si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- Si se reconoce que la aeronave se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area

When in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area:

- if you recognize that it is not on a runway, stop the aircraft and notify ATC immediately (including the last known position).
- if you recognize that it is on a runway, notify ATC immediately (including the last known position) and vacate the runway as soon as possible, if you can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC indicates otherwise, and then stop the aircraft.

CONTROL DE VELOCIDAD

El Control de Velocidad es esencial para las operaciones seguras y fluidas, especialmente en condiciones de tránsito denso y durante la fase de aproximación final.

El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación mínima (incluyendo separación por estela).

Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Excepto que se reciban otras instrucciones por parte del ATC, los pilotos cumplirán con las siguientes restricciones de velocidad:

Para maniobras ILS y LOC.

- IAS MAX 250 kt a FL100 o IAS MAX correspondiente en los puntos designados.
- IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;
- o distancia equivalente al umbral en caso de DME ILS U/S.

Para el resto de maniobras, las restricciones de velocidad aparecerán en su carta correspondiente.

Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

Las aeronaves que no puedan cumplir con las restricciones de velocidad debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC inmediatamente indicando las velocidades que pueden utilizarse.

En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

SPEED CONTROL

Speed Control is essential for safe and smooth operations, especially in dense traffic and during final approach phase.

Spacing provided between aircrafts aims to achieve maximum runway utilization within the parameters of minimum separation (including wake turbulence separation).

These speeds are mandatory for separation purposes and standardized approach procedures at Gran Canaria Airport.

Except otherwise instructed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions:

For ILS and LOC manoeuvres.

- MAX IAS 250 kt at FL100 or MAX IAS corresponding to the designated points.
- IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt at 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt at 4.0 DME ILS;
- or equivalent distance to threshold in case of DME ILS U/S.

For the rest of manoeuvres, the speed restrictions will appear on your corresponding chart.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.

Aircraft unable to conform to these speeds due to weather conditions, aircraft performance or other operational reasons, should inform ATC immediately and state what speeds might be used.

In the event of a new (non speed related) ATC clearance being issued, pilots are not absolved from the requirement to maintain a previously allocated speed.

Non-compliance with speed control instructions may lead an aircraft to be excluded from the planned approach sequence.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

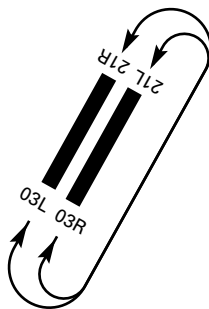
Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES

Horario de operación militar: Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: GCLPYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán por FAX (+34-928 328 296), o a la dirección de correo electrónico: pvuelosgando@mde.es.

Operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5: únicamente podrán autorizarse las aeronaves con llegada posterior a las 18:00 LT del viernes, y la salida antes de las 12:00 LT del domingo, previa solicitud de PPR a la Base aérea de Gando.

Prevía autorización de la Base Aérea de Gando, las operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5 podrán autorizarse de lunes a jueves si la operación está comprendida entre las 18:00 LT del día de su llegada y las 06:30 LT del día siguiente.

Aeronaves militares con carga caliente o peligrosa no permitidas en plataforma civil.

SISTEMAS DE FRENADO PARA AERONAVES MILITARES

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 561 m/1840 ft.

RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

Características: Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado bajo el pavimento dentro de foso en situación de "armado y abajo" (rigged and down).

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: GCLP-02-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 2592 m/8503 ft.

RWY 21L THR + 508 m/1666 ft.

PRECAUCIÓN: Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado permanentemente en posición "armado y arriba" (rigged and up) a una altura entre 0 y 8 cm por encima del pavimento, sustentado sobre "doughnuts" separados entre sí 1.5 m.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: GCLP-03-R-U.

Tipo: BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

OBLIGACIÓN DE ASISTENCIA DE AGENTE HANDLING

Todos los vuelos que no sean operados por compañías u organismos basados en el aeropuerto y que dispongan de las necesarias autorizaciones de Aena Aeropuertos en vigor, deberán disponer de un agente handling contratado que se responsabilice del traslado de los pasajeros y tripulantes dentro de las áreas restringidas de seguridad del aeropuerto.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: De orto a ocaso.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:

Posible presencia de aves debida a los distintos focos de atracción en el interior del aeropuerto y en el entorno cercano, según se describe a continuación:

- Posible presencia de las gaviotas, especialmente de la especie residente gaviota patiamarilla, cuyas poblaciones, nidificantes en

MILITARY AIRCRAFT OPERATION

Military hours of operation: Foreign State aircraft shall request PPR at least 72 hours in advance, Monday through Friday from 0730 to 1400 LT, from the AFTN address: GCLPYXYX. If that system is unavailable, it must be requested by FAX (+34-928 328 296) or by e-mail to: pvuelosgando@mde.es.

Military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5: Aircraft may only be authorised for arrival after 18:00 LT on Friday, and departure before 12:00 LT on Sunday, subject to PPR from Gando Air Base.

Subject to prior authorisation by Gando Air Base, military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5 may be authorised from Monday to Thursday if the operation is between 18:00 LT on the arrival day and 06:30 LT on the following day.

Military aircraft with hot or dangerous cargo are not allowed in the civil apron.

ARRESTING SYSTEMS FOR MILITARY AIRCRAFT

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

Tipo: BIDIRECTIONAL RETRACTABLE CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 561 m/1840 ft.

RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

Characteristics: 1.25-inch steel cable, located below the pavement in the pit area, in the "rigged and down" position.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclatura: GCLP-02-C-B.

Tipo: BIDIRECTIONAL CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 2592 m/8503 ft.

RWY 21L THR + 508 m/1666 ft.

CAUTION: 1.25-inch steel cable located permanently in "rigged and up" position at a height of between 0 and 8 cm above the pavement, held on "doughnuts support" with a 1.5 m separation.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclatura: GCLP-03-R-U.

Tipo: UNIDIRECTIONAL NET BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

OBLIGATORY USE OF HANDLING AGENT

All flights not operated by companies or organizations based at the airport, and holding the necessary authorizations from Aena Airports in force, must use a handling agent, who will be responsible for the transfer of passengers and crew within the restricted airport safety areas.

ANIMAL CONTROL SERVICE

Opening times: From sunrise to sunset.

AREAS WHERE BIRDS GATHER:

Possible presence of birds due to the different points of attraction inside the airport and in the nearby environment, as described below:

- Possible presence of seagulls, especially the resident species yellow-legged gull, with nesting populations on the cliffs in the airport

acantilados del entorno aeroportuario, se refuerzan con la presencia de gaviotas sombrías durante la invernada. Pasos diarios al amanecer y al atardecer, hacia el norte (Ecoparque Gran Canaria Norte) y el sur (Ecoparque Juan Grande) a lo largo de la costa, y cruzando THR 21 hacia las balsas de riego situadas en el interior de la isla.

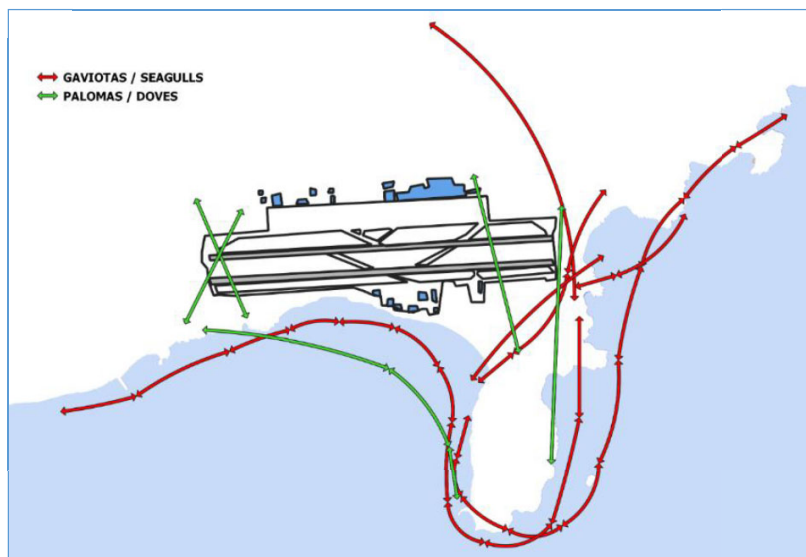
- Posible presencia de palomas bravías, siendo mayor la incidencia del grupo de palomas mensajeras, especialmente por la presencia de palomares en poblaciones cercanas al aeropuerto. Cruce por ambas cabeceras.
- Posible presencia de pequeñas rapaces como el cernícalo vulgar, especialmente durante los primeros vuelos de pollos y dispersión de juveniles, entre mayo y julio.

surroundings, with a greater presence of lesser black-backed gulls during the winter. Daily crossing at sunrise and sunset, to the North (Ecoparque Gran Canaria Norte) and to the South (Ecoparque Juan Grande), along the coast and crossing THR 21 towards the irrigation pools in the island inland.

- Possible presence of wild rock doves, with homing pigeons representing the largest group, especially with the presence of dovecotes in towns near the airport. Crossing by both thresholds.
- Possible presence of small birds of prey such as the common kestrel, especially during the first flights of chicks and the dispersion of juveniles, between May and July.

MOVIMIENTOS DE AVES

MOVEMENT OF BIRDS



FENÓMENOS DE VIENTO

La forma y elevación de la isla de Gran Canaria (1950 m), la ubicación del aeropuerto y la orografía de las proximidades son factores determinantes que hacen de la cizalladura orográfica el fenómeno meteorológico de mayor impacto en el aeropuerto, aunque sólo en situaciones excepcionales llega a afectar a su operatividad de forma importante.

Configuración norte (RWY 03). Situación de Alisio reforzado de N-NW

La difluencia a barlovento de la isla del viento Alisio (~70% del año) de marcada componente N-NW, con mayor incidencia en primavera y principio de verano, genera una línea de convergencia al sur del aeropuerto, cuya posición puede oscilar dependiendo de la dirección del viento sinóptico, con presencia de cizalladura orográfica en distintos sectores de la aproximación, entre Castillo de Romeral y RWY 03. Los aviones pueden verse afectados por viento de cola en parte de su trayectoria de aproximación y al cruzar la línea de convergencia encontrar cizalladura positiva originada por el salto brusco de viento de cola a morro. Esta cizalladura se ve reforzada por vientos racheados en muchas ocasiones, superiores a 40 kt, con una mayor afección a la operatividad del aeropuerto.

La altura de la inversión térmica típica del Alisio es un factor añadido a la perturbación del flujo por el efecto isla. Cuando la inversión se encuentra por debajo de los 2000 m, el viento difluente a barlovento de la isla se acelera en los flancos, al estar comprimido en niveles muy bajos (en ocasiones la inversión puede estar por debajo de los 500 m). Por el contrario, cuando la capa de inversión se encuentra por encima de los 2000 m y el viento sinóptico supera los 15-20 kt, parte del flujo es capaz de superar la orografía, generándose viento descendente fuerte y racheado que a menudo se canaliza por los barrancos que desembocan en las proximidades del aeropuerto, principalmente el de Tirajana y el de Guayadeque en app RWY 03 y el de Silva en la aproximación a RWY 21, acentuándose la cizalladura en estas zonas.

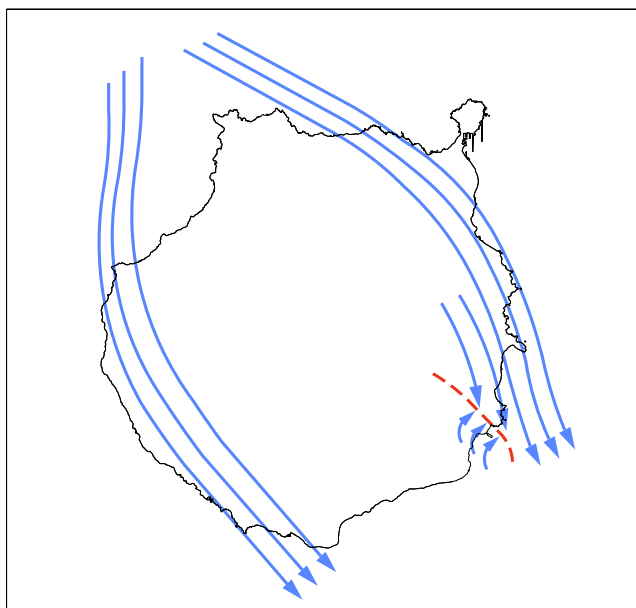
WIND PHENOMENA

The shape and elevation of Gran Canaria island (1950 m), the location of the airport and the relief of its surroundings are decisive factors which make relief wind shear the meteorological phenomenon of greatest impact at the airport, although only in exceptional circumstances does it come to have a significant effect on operations.

North configuration (RWY 03). Situation of reinforced N-NW trade wind

The windward diffluence of the trade wind (~70% of the year), with a strong N-NW component, and most common in spring and early summer, generates a convergence line to the South of the airport, whose position may oscillate, depending on the direction of the synoptic wind, with relief wind shear present during different sectors of the approach, between Castillo de Romeral and RWY 03. Aircraft may find they are affected by tailwind during part of their approach path, and on crossing the convergence line, meet positive wind shear prompted by the sudden switch from tailwind to headwind. This wind shear is often reinforced by gusting winds, of more than 40 kt, with greater impact on operations at the airport.

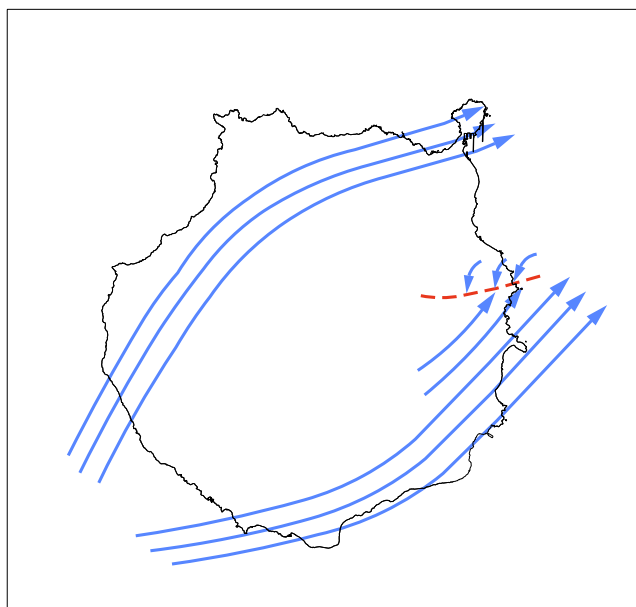
The height of the thermal inversion typical of the trade wind is a factor which increases the disturbance of the flow due to the island effect. When the inversion is below 2000 m, the windward diffluence of the island is accelerated on the flanks, because it has been compressed at very low levels (on occasions, the inversion may be below 500 m). On the other hand, when the inversion layer is above 2000 m, and the synoptic wind exceeds 15-20 kt, part of the flow may be able to surmount the relief, giving rise to a strong, gusting downhill wind, which is often channelled along the gullies which open out in the vicinity of the airport, principally those of Tirajana and Guayadeque on the approach to RWY 03, and Silva on the approach to RWY 21, accentuating the wind shear in those areas.

**Configuración sur (RWY 21). Situación de viento de componente SW**

La situación meteorológica más frecuente se corresponde con una borrasca al W o NW de Canarias, quedando las islas en el sector de vientos del SW. Se genera una perturbación del viento en la costa este de la isla de Gran Canaria, con una línea de convergencia al norte del aeropuerto, en la trayectoria de aproximación a RWY 21, y presencia de cizalladura orográfica que afecta a los aviones en la senda de planeo. En estas situaciones además se superpone la inestabilidad asociada a la borrasca, con cizalladura convectiva añadida a la orográfica, e incluso rachas de vientos descendentes de ladera o microreventones según la posición de la propia borrasca y de sus frentes asociados. En ausencia de inversión, el viento intenso, unido a la perturbación orográfica que sufre y a la cizalladura vertical convectiva asociada a las tormentas, hace que estas situaciones altamente inestables sean las que pueden generar cizalladura de mayor impacto; hecho que se evidencia por el gran número de operaciones frustradas asociadas a este tipo de borrascas en los últimos años. Se presentan estas situaciones preferentemente en otoño e invierno.

South configuration (RWY 21). Situation of wind of SW component

The most common general synopsis is a squall to the W or NW of Canarias, with the islands standing in the sector of SW winds. A disturbance of the wind is generated on the East coast of the island of Gran Canaria, with a convergence line to the North of the airport, on the approach path to RWY 21, and the presence of relief wind shear which affects aircraft on the glide path. In these situations, the instability associated to the squall is superimposed, adding convective wind shear to that of the relief, and even gusts blowing down the slope or microbursts, depending on the position of the squall itself and its associated fronts. In the absence of inversion, the strong wind, in combination with the relief perturbation suffered and the convective vertical wind shear associated to the storms, makes these highly unstable situations those which may cause the wind shear of greatest impact, a fact underlined by the large number of missed operations prompted by this kind of squall in recent years. These circumstances tend to arise in autumn and winter.



Al margen de estas situaciones, se puede generar cizalladura por efecto de brisa marina de componente este en situaciones de pantano barométrico, especialmente al final del verano y principio de otoño. Vientos del oeste puros, pueden generar cizalladura en la pista, con viento de componente sur en RWY 03 y de norte en RWY 21, encontrándose la línea de convergencia en el propio aeropuerto, justo entre las dos cabeceras.

Apart from these situations, sea breeze wind shear may arise in circumstances of barometric swamp, especially at the end of the summer and early autumn. Pure West winds could prompt wind shear on the runway, with a wind of South component for RWY 03 or North for RWY 21, the convergence line being found at the airport itself, just between the two thresholds.

➔ 24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#GCLP>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#GCLP>

➔ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC/1 ILS Z RWY 03L

IAC/2 ILS Y RWY 03L

IAC/3 LOC Z RWY 03L

IAC/4 LOC Y RWY 03L

IAC/5 LOC X RWY 03L

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	27°55'06.0"N	015°23'33.3"W	2	80

IAC/6 VOR RWY 03L

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electricity pylon	27°54'46.4"N	015°23'50.9"W	115	193
Árbol // Tree	27°54'53.1"N	015°23'47.9"W	75	153
Árbol // Tree	27°54'50.5"N	015°23'47.3"W	82	160
Farola // Lampost	27°54'37.5"N	015°23'57.8"W	135	213
Farola // Lampost	27°54'29.9"N	015°24'02.7"W	164	242
Árbol // Tree	27°54'50.7"N	015°23'47.1"W	77	155
Farola // Lampost	27°54'35.8"N	015°23'58.3"W	138	215
Árbol // Tree	27°54'51.2"N	015°23'46.4"W	73	151
Farola // Lampost	27°54'34.2"N	015°23'58.7"W	140	218
Árbol // Tree	27°54'51.0"N	015°23'46.7"W	72	150
Farola // Lampost	27°54'28.3"N	015°24'03.3"W	164	242
Árbol // Tree	27°54'51.6"N	015°23'45.8"W	69	147
Árbol // Tree	27°54'50.3"N	015°23'47.6"W	75	153
Árbol // Tree	27°54'52.2"N	015°23'44.9"W	65	143
Árbol // Tree	27°54'51.5"N	015°23'45.9"W	68	146
Farola // Lampost	27°54'25.8"N	015°23'58.8"W	165	243
Árbol // Tree	27°54'52.1"N	015°23'45.1"W	65	143
Árbol // Tree	27°54'52.6"N	015°23'45.6"W	63	141
Farola // Lampost	27°54'32.7"N	015°23'59.2"W	142	220
Farola // Lampost	27°54'26.0"N	015°24'02.2"W	167	245
Árbol // Tree	27°54'56.6"N	015°23'42.9"W	44	122
Terreno // Ground	27°55'07.4"N	015°23'38.5"W	4	82
Torre eléctrica // Electricity pylon	27°54'40.0"N	015°23'52.7"W	109	187
Farola // Lampost	27°54'31.3"N	015°23'59.6"W	144	221
Luz APCH // APCH Light	27°55'06.0"N	015°23'33.3"W	2	80
Valla // Fence	27°54'55.0"N	015°23'46.4"W	52	130
Árbol // Tree	27°54'55.8"N	015°23'46.0"W	49	127
Torre eléctrica // Electricity pylon	27°54'29.8"N	015°23'53.5"W	141	219
Árbol // Tree	27°54'56.5"N	015°23'43.8"W	43	121
Terreno // Ground	27°55'07.4"N	015°23'37.6"W	1	79

IAC/7 ILS Z RWY 21R
IAC/8 ILS Y RWY 21R
IAC/9 LOC Z RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	27°56'44.2"N	015°22'52.2"W	0	33

IAC/11 VOR RWY 21R

OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	21R	27°56'47.2"N	015°22'53.7"W	21	54
Árbol // Tree	21R	27°56'46.3"N	015°22'54.2"W	16	48
Árbol // Tree	21R	27°56'47.1"N	015°22'52.9"W	19	51
Árbol // Tree	21R	27°56'46.7"N	015°22'53.0"W	17	50
Árbol // Tree	21R	27°56'47.4"N	015°22'53.2"W	19	51
Árbol // Tree	21R	27°56'46.4"N	015°22'54.8"W	13	46
Árbol // Tree	21R	27°56'48.2"N	015°22'53.3"W	20	53
Árbol // Tree	21R	27°56'46.3"N	015°22'53.6"W	13	46
Árbol // Tree	21R	27°56'47.0"N	015°22'52.8"W	15	48
Árbol // Tree	21R	27°56'47.5"N	015°22'52.7"W	16	49
Árbol // Tree	21R	27°56'48.1"N	015°22'52.4"W	17	50
Árbol // Tree	21R	27°56'48.7"N	015°22'52.1"W	14	47
Terreno // Ground	21R	27°56'44.2"N	015°22'52.2"W	0	33
Caseta // Stand	21L	27°56'44.2"N	015°22'44.4"W	12	38
Caseta // Stand	21L	27°56'40.2"N	015°22'38.4"W	3	29
Terreno // Ground	21L	27°56'42.6"N	015°22'47.7"W	1	26
Terreno // Ground	21L	27°56'41.8"N	015°22'44.9"W	1	26

IAC/12 NDB RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	27°56'47.2"N	015°22'53.7"W	21	54
Árbol // Tree	27°56'46.3"N	015°22'54.2"W	16	48
Árbol // Tree	27°56'47.1"N	015°22'52.9"W	19	51
Árbol // Tree	27°56'46.7"N	015°22'53.0"W	17	50
Árbol // Tree	27°56'47.4"N	015°22'53.2"W	19	51
Árbol // Tree	27°56'46.4"N	015°22'54.8"W	13	46
Árbol // Tree	27°56'48.2"N	015°22'53.3"W	20	53
Árbol // Tree	27°56'46.3"N	015°22'53.6"W	13	46
Árbol // Tree	27°56'47.0"N	015°22'52.8"W	15	48
Árbol // Tree	27°56'47.5"N	015°22'52.7"W	16	49
Árbol // Tree	27°56'48.1"N	015°22'52.4"W	17	50
Árbol // Tree	27°56'48.7"N	015°22'52.1"W	14	47
Terreno // Ground	27°56'44.2"N	015°22'52.2"W	0	33

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

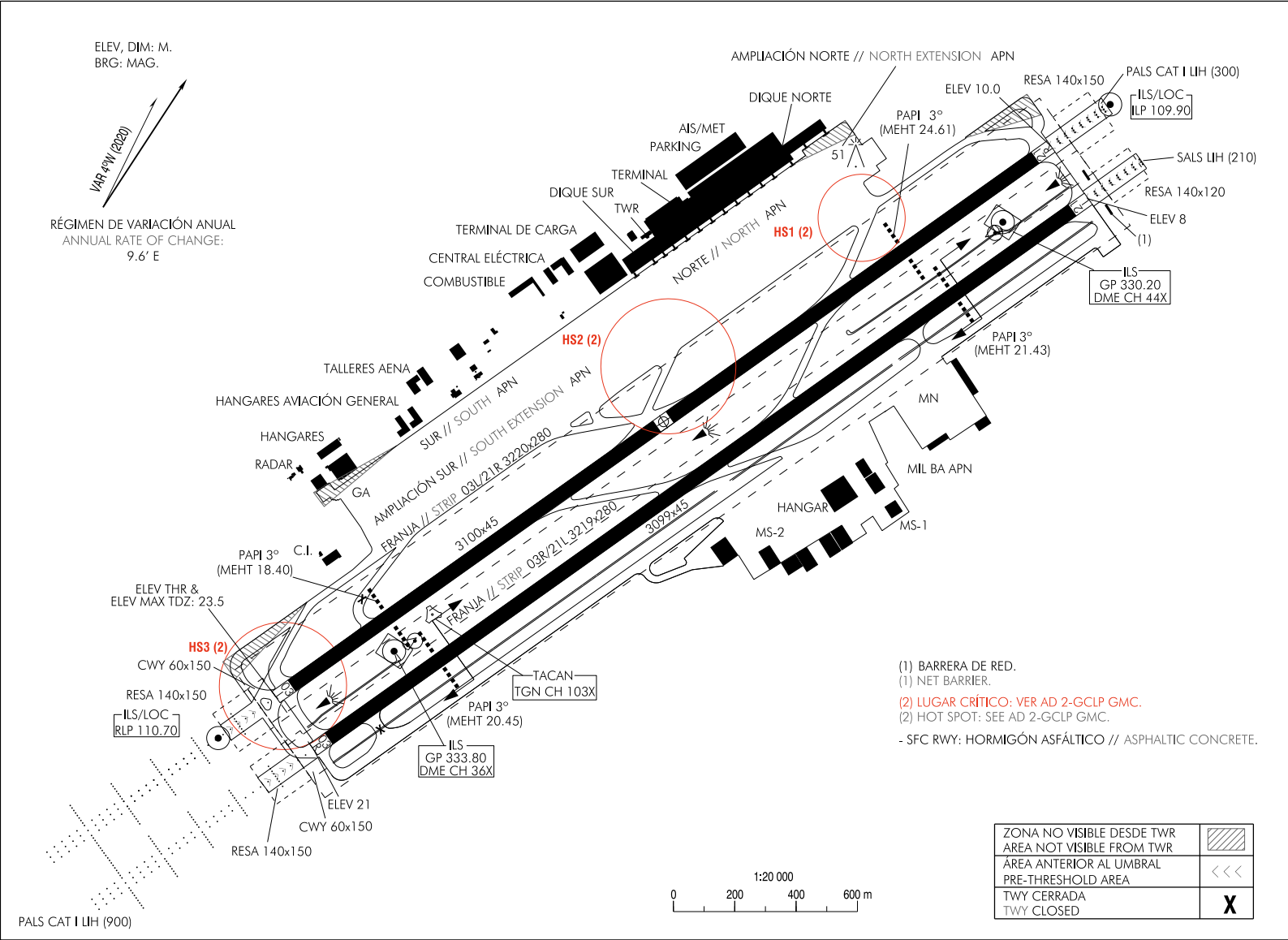
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

27°55'55"N
015°23'12"W

ELEV 24

TWR 118.300
GMC 121.700

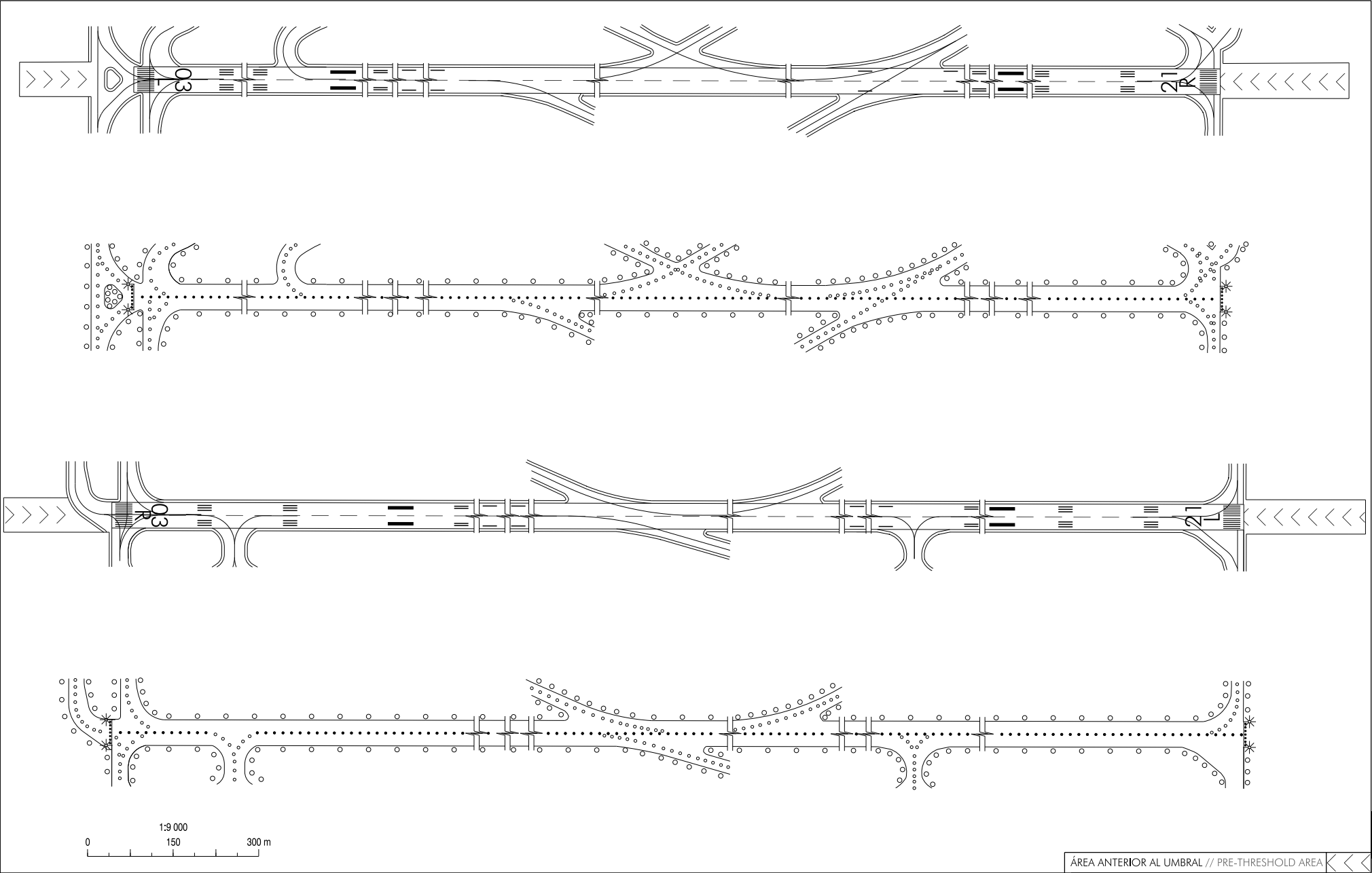
GRAN CANARIA



RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR
03L	026°	27°55'07.93"N 015°23'32.44"W
21R	206°	27°56'41.69"N 015°22'51.00"W
03R	026°	27°55'05.46"N 015°23'25.27"W
21L	206°	27°56'39.20"N 015°22'43.86"W
RESISTENCIA STRENGTH		
RWY: 03L/21R: PCN 100/F/D/W/T, PCN 94/F/A/W/T PCN 129/F/A/W/T 03R/21L: PCN 118/F/D/W/T, PCN 141/F/A/W/T PCN 97/R/B/W/T		
TWY: CIV: S1: PCN 70/F/A/W/T S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T S3: PCN 86/F/A/W/T S5: PCN 44/F/A/W/T S6/S7/R8/R9R: PCN 141/F/A/W/T R2/R3/R4: PCN 94/F/A/W/T R6/R7: PCN 78/R/A/W/T R9L: PCN 38/R/C/W/T R10: PCN 86/R/B/W/T R11: PCN 71/R/C/W/T R12: PCN 66/R/A/W/T R13/03R: PCN 40/F/B/W/T S8: PCN 29/F/A/W/T		
MIL: K: PCN 40/F/A/W/T R13/R14: PCN 29/F/A/W/T R15: PCN 28/R/C/W/T R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T R18: PCN 24/R/C/W/T Z8: PCN 70/F/A/W/T		
APN: CIV: SUR // SOUTH: PCN 112/R/C/W/T PCN 71/R/C/W/T AMPLIACIÓN SUR // SOUTH EXTENSION: PCN 86/R/B/W/T NORTE // NORTH: PCN 78/R/A/W/T AMPLIACIÓN NORTE // NORTH EXTENSION: PCN 97/R/B/W/T		
MIL: PCN 85/R/C/W/T, PCN 38/R/C/W/T PCN 28/R/C/W/T PCN 110/R/B/W/T		

CAMBIOS: SEÑALIZACIÓN EN TWY Z1 Y Z8 DE TWY CERRADA.
CHANGES: CLOSED TWY MARKING ON TWY Z1 AND Z8.

CAMBIOS: NUEVA CONFIGURACIÓN THR 03L/03R, NUEVAS TWY, RETIRADA DE ZONA NO UTILIZABLE.
CHANGES: NEW CONFIGURATION THR03L/03R, NEW TWY, WITHDRAWAL OF NOT USABLE AREA.

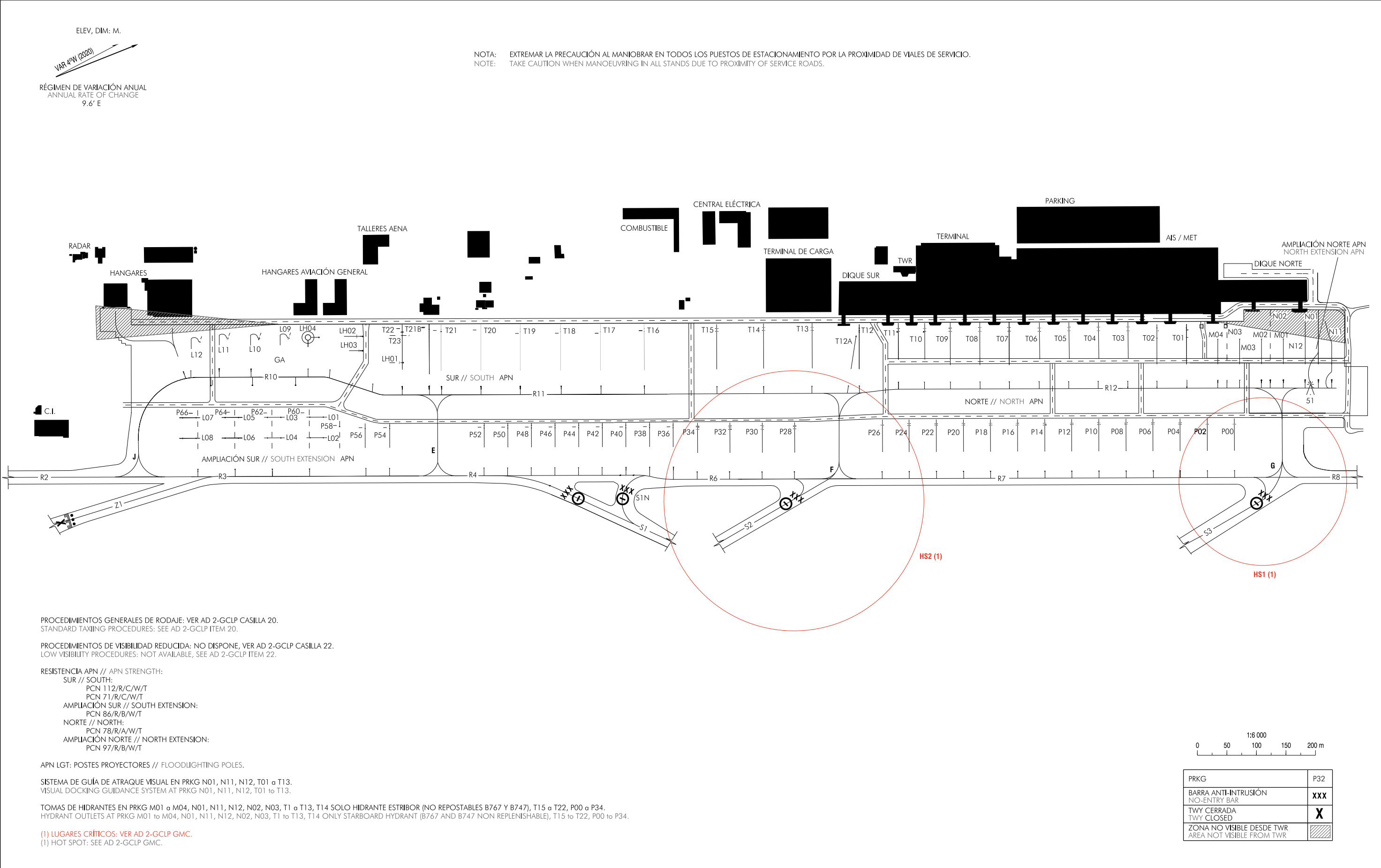


PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
24

TWR 118.300
GMC 121.700

GRAN CANARIA



CAMBIO: SEÑALIZACIÓN TWY Z1.
CHANGES: TWY Z1 MARKING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



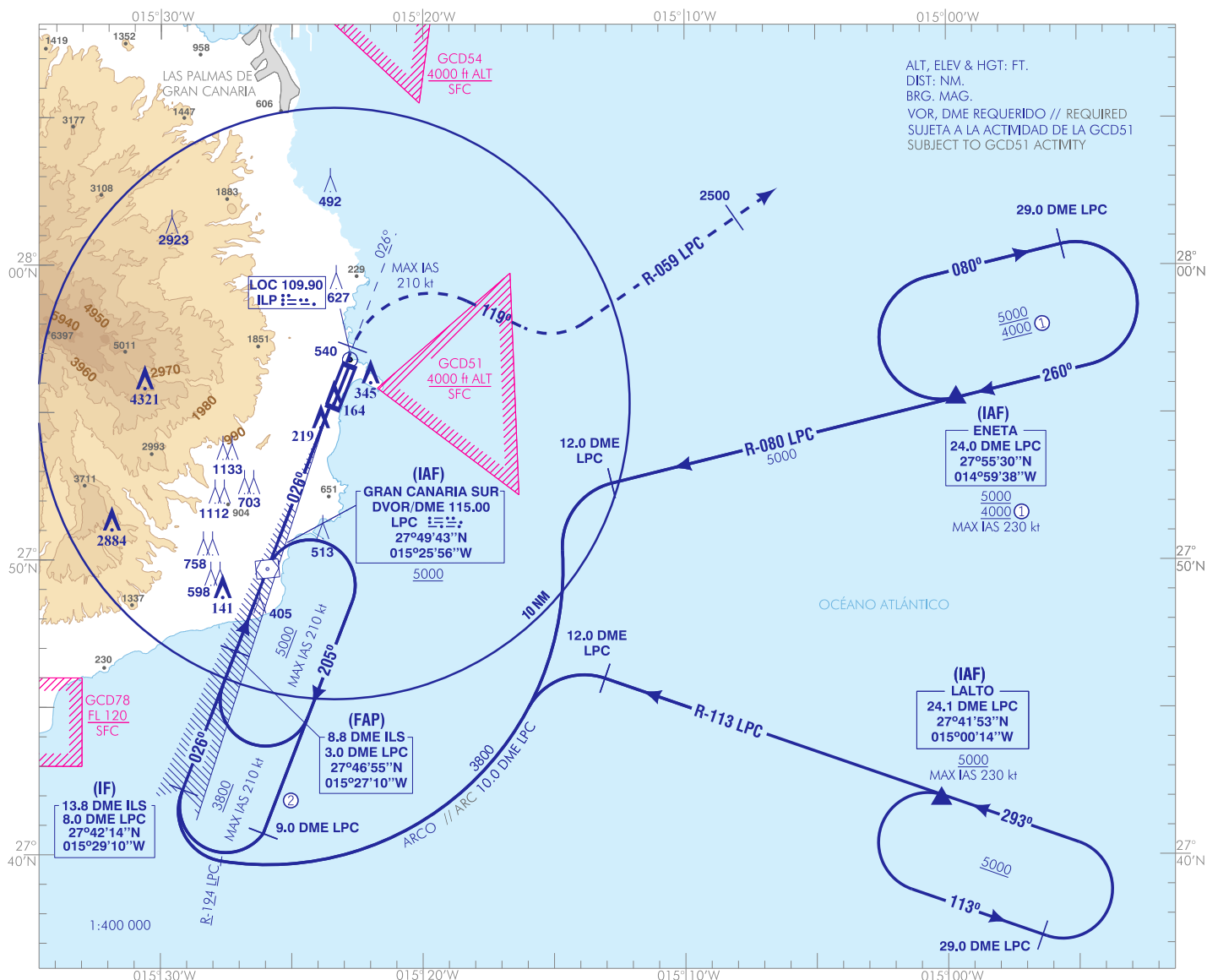
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
ILS Z
RWY 03L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 026° HASTA ALCANZAR 540. VIRAR A LA DERECHA (NO VIRAR ANTES DE 8.0 DME LPC, IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-059 LPC HASTA ALCANZAR 2500 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 026° HASTA ALCANZAR 540. VIRAR A LA DERECHA (NO VIRAR ANTES DE 8.0 DME LPC, IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-059 LPC HASTA 17.0 DME LPC A 2500 MÍNIMO, 3000 MÁXIMO. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR R-072 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC, SUBIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA EN IAF ENETA.

MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 026° UP TO REACH 540. TURN RIGHT (DO NOT TURN BEFORE 8.0 DME LPC, MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-059 LPC UP TO REACH 2500 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

MISSED COMMUNICATIONS FAILURE: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 026° UP TO REACH 540. TURN RIGHT (DO NOT TURN BEFORE 8.0 DME LPC, MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-059 LPC UP TO 17.0 DME LPC AT 2500 MINIMUM, 3000 MAXIMUM. TURN RIGHT TO FOLLOW R-072 LPC DIRECT TO 29.0 DME LPC, CLIMBING TO 4000 TO JOIN THE HOLDING PATTERN OVER IAF ENETA.

NOTAS:

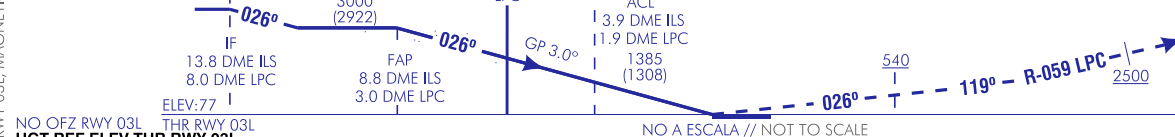
- EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC Y FRUSTRADA.
- HIPODROMO NO OMNIDIRECCIONAL, ENTRADA RESTRINGIDA A LA DERROTA DE ACERCAMIENTO
- EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 3 NM AL NW DEL DVOR/DME LPC.
- CONTROL DE VELOCIDAD EN APP:

NOTES:

- EXCEPT ATC CLEARANCE AND MISSED APPROACH.
- RACETRACK NO OMNIDIRECTIONAL, ENTRY RESTRICTED TO THE INBOUND TRACK.
- THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 3 NM TO THE NW OF DVOR/DME LPC.
- SPEED CONTROL IN APP:

1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC: CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt, AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.

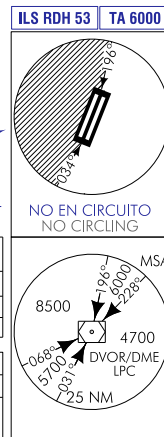
2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.



OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	349 (272)	361 (284)	370 (293)	380 (303)
	THR RWY 03L				
En círculo (H) sobre Circling (H) over		980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 8.8 NM	mins	6:36	5:17	4:24	3:46	3:18	2:56
FAF-MAPT:	mins						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
					2740 (2660)	2410 (2330)	2080 (2000)	1750 (1670)	1420 (1350)



GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 03L

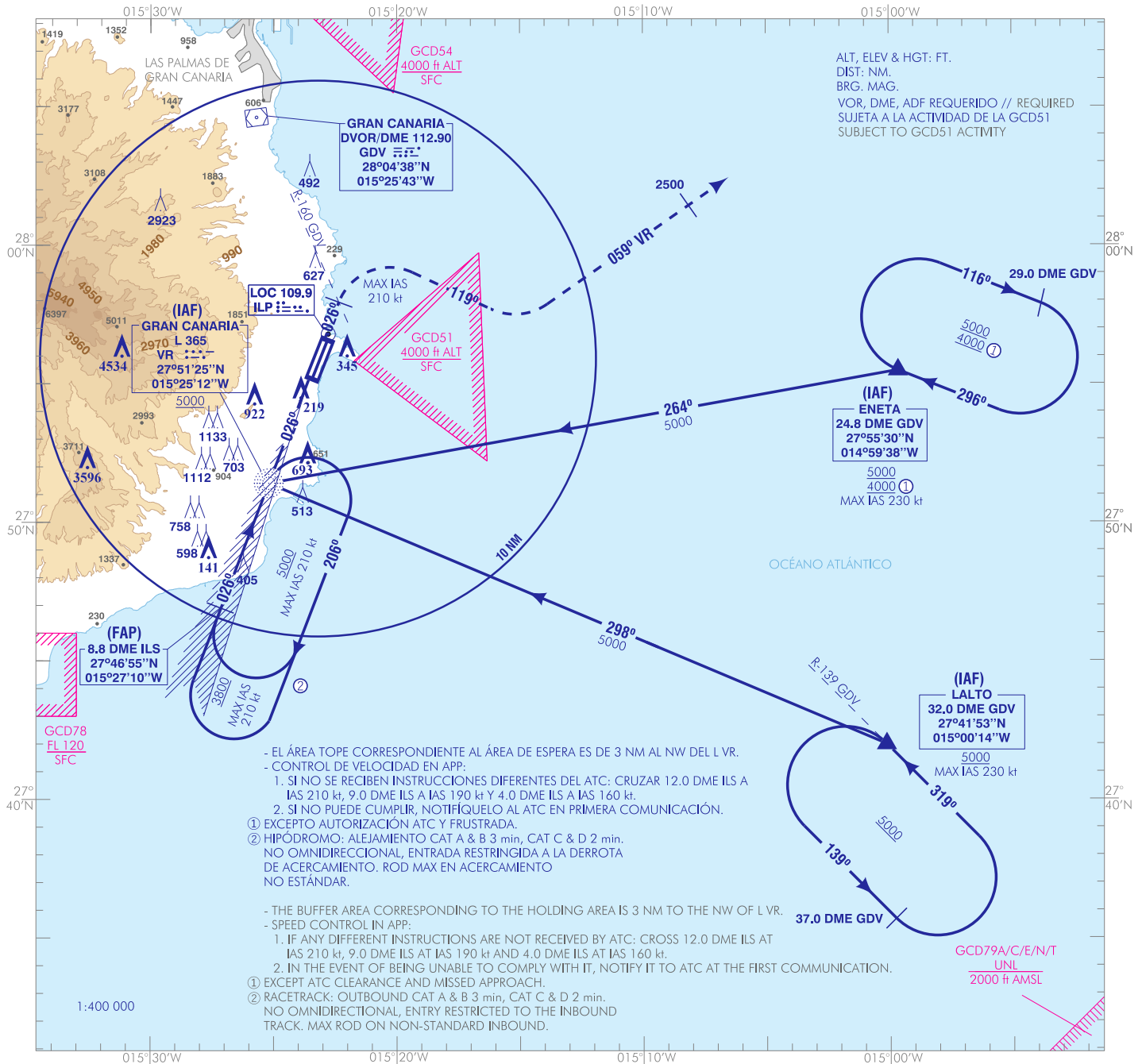
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME LPC (IAF)	27°49'42.7"N	015°25'56.1"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	076.00° (LPC)	24.00 DME LPC
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	108.80° (LPC)	24.10 DME LPC
IF	27°42'13.8"N	015°29'09.7"W	201.00° (LPC)	8.00 DME LPC
FAP	27°46'55.2"N	015°27'09.9"W	201.44° (LOC ILP)	8.80 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
ILS Y
RWY 03L

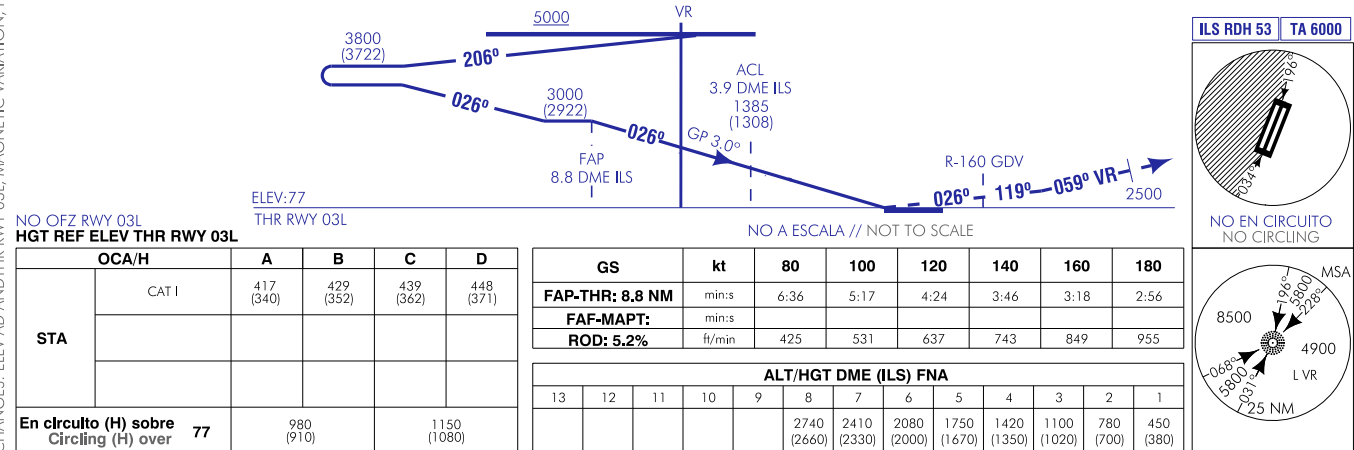


FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA CRUZAR R-160 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 059° VR HASTA ALCANZAR 2500 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA CRUZAR R-160 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 059° VR HASTA INTERCEPTAR R-111 GDV A 2500 MÍNIMO, 3000 MÁXIMO. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-116 GDV ASCENDIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA EN IAF ENETA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO CROSS R-160 GDV. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 059° VR UP TO REACH 2500 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO CROSS R-160 GDV. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 059° VR TO INTERCEPT R-111 GDV AT 2500 MINIMUM, 3000 MAXIMUM. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-116 GDV CLIMBING AT 4000 TO JOIN THE HOLDING OVER IAF ENETA.



GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 03L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L VR (IAF)	27°51'24.5"N	015°25'11.6"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	111.41° (GDV)	24.81 DME GDV
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	135.00° (GDV)	32.00 DME GDV
FAP	27°46'55.2"N	015°27'09.9"W	201.44° (LOC ILP)	8.80 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

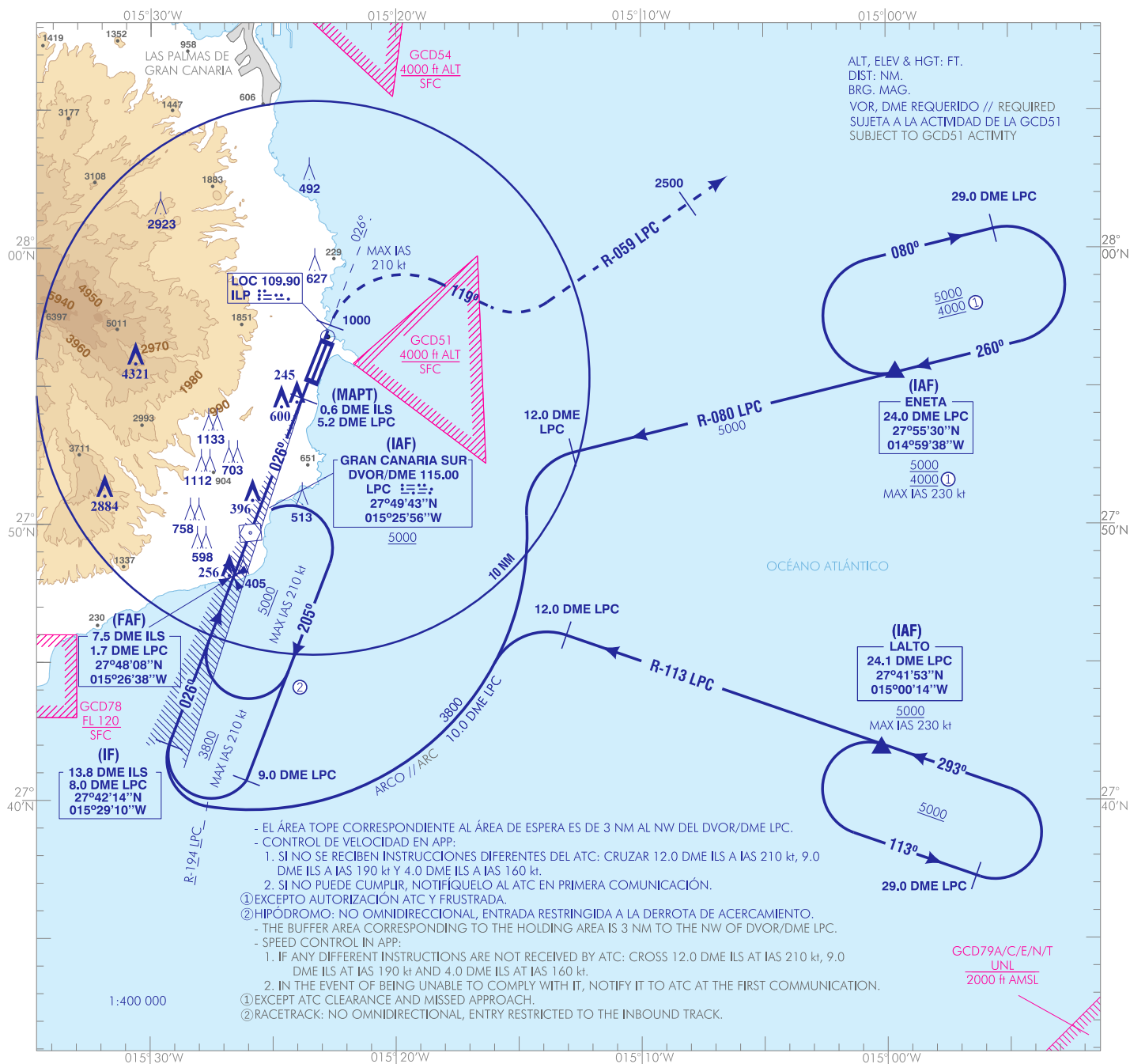


CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
LOC Z RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 03R

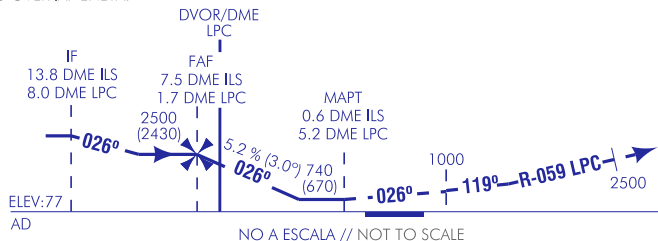


FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA ALCANZAR 1000. VIRAR A LA DERECHA (NO VIRAR ANTES DE 8.0 DME LPC, IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-059 LPC HASTA ALCANZAR 2500 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA ALCANZAR 1000. VIRAR A LA DERECHA (NO VIRAR ANTES DE 8.0 DME LPC, IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-059 LPC HASTA 17.0 DME LPC A 2500 MÍNIMO, 3000 MÁXIMO. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR R-072 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC ASCIENDIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA EN IAF ENETA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO REACH 1000. TURN RIGHT (DO NOT TURN BEFORE 8.0 DME LPC, MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-059 LPC UP TO REACH 2500 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO REACH 1000. TURN RIGHT (DO NOT TURN BEFORE 8.0 DME LPC, MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-059 LPC TO 17.0 DME LPC AT 2500 MINIMUM, 3000 MAXIMUM. TURN RIGHT TO FOLLOW R-072 LPC DIRECT TO 29.0 DME LPC CLIMBING AT 4000 TO JOIN THE HOLDING OVER IAF ENETA.

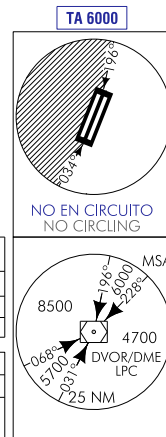


HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
2.5 %		740 (670)		
STA	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA EXCESIVO ENTRE FNA Y RCL RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL			
En círculo (H) sobre Circling (H) over	980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 7.5 NM	mins	5:38	4:30	3:45	3:13	2:49	2:30
FAF-MAPT: 6.9 NM	mins	5:11	4:08	3:27	2:57	2:35	2:18
ROD: 5.2%	ft/min	422	527	633	738	843	949

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
						2350 (2270)	2030 (1950)	1710 (1640)	1400 (1320)



CAMBIO: ELEV AD, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS Y RADIALES.
CHANGES: ELEV AD, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS AND RADIALS.

GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

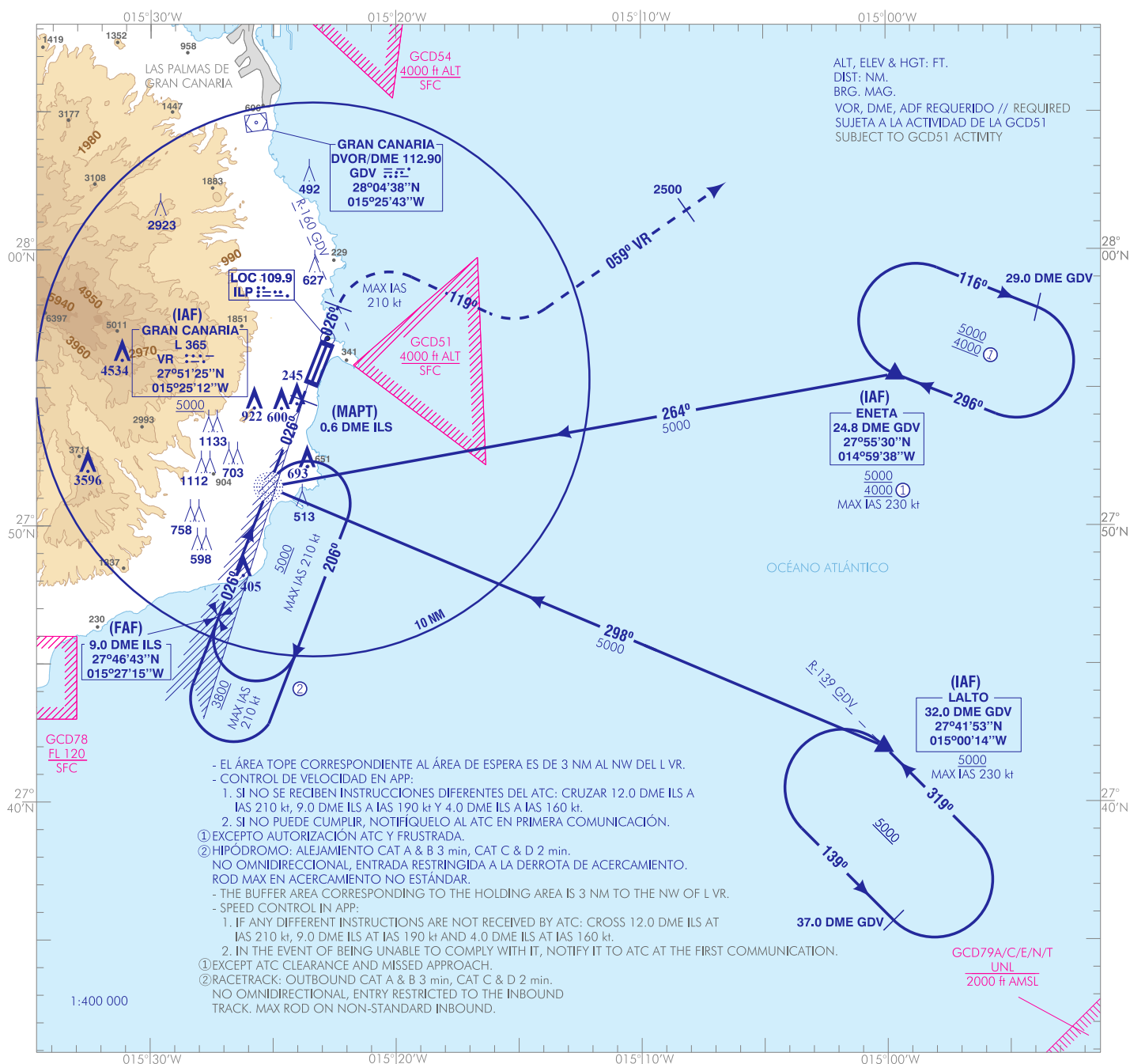
LOC Z RWY 03L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME LPC (IAF)	27°49'42.7"N	015°25'56.1"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	076.00° (LPC)	24.00 DME LPC
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	108.80° (LPC)	24.10 DME LPC
IF	27°42'13.8"N	015°29'09.7"W	201.00° (LPC)	8.00 DME LPC
FAF	27°48'07.8"N	015°26'37.8"W	201.44° (LOC ILP)	7.50 DME ILS
MAPT	27°54'34.3"N	015°23'47.3"W	201.44° (LOC ILP)	0.60 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.21% (2.98°)

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
LOC Y RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 03R

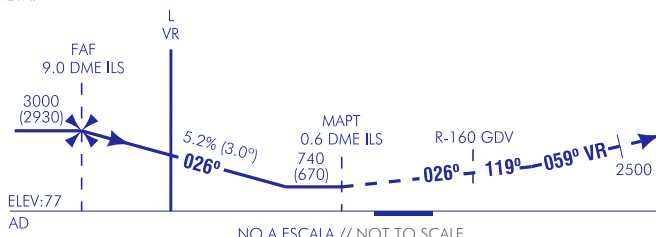


FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA CRUZAR R-160 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 059° VR HASTA ALCANZAR 2500 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA CRUZAR R-160 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 119° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 059° VR HASTA INTERCEPTAR R-111 GDV A 2500 MÍNIMO, 3000 MÁXIMO. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-116 GDV ASCIENDIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA EN IAF ENETA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO CROSS R-160 GDV. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 059° VR UP TO REACH 2500 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO CROSS R-160 GDV. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 119° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 059° VR TO INTERCEPT R-111 GDV AT 2500 MINIMUM, 3000 MAXIMUM. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-116 GDV CLIMBING TO 4000 TO JOIN THE HOLDING OVER IAF ENETA.

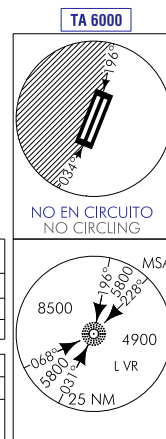


NO A ESCALA // NOT TO SCALE

HGT REF ELEV AD		A	B	C	D
STA	2.5 %	740 (670)			
	Desplazamiento lateral Side step RWY 03R	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA EXCESIVO ENTRE FNA Y RCL RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL			
En circulto (H) sobre Circling (H) over		980 (910)		1150 (1080)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.0 NM	min:s	6:46	5:25	4:31	3:52	3:23	3:00
FAF-MAPT: 8.4 NM	min:s	6:19	5:03	4:13	3:37	3:09	2:48
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	
				3000 (2920)	2680 (2600)	2360 (2280)	2040 (1970)	1720 (1650)	1410 (1330)	1090 (1010)	770 (690)	



GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Y RWY 03L

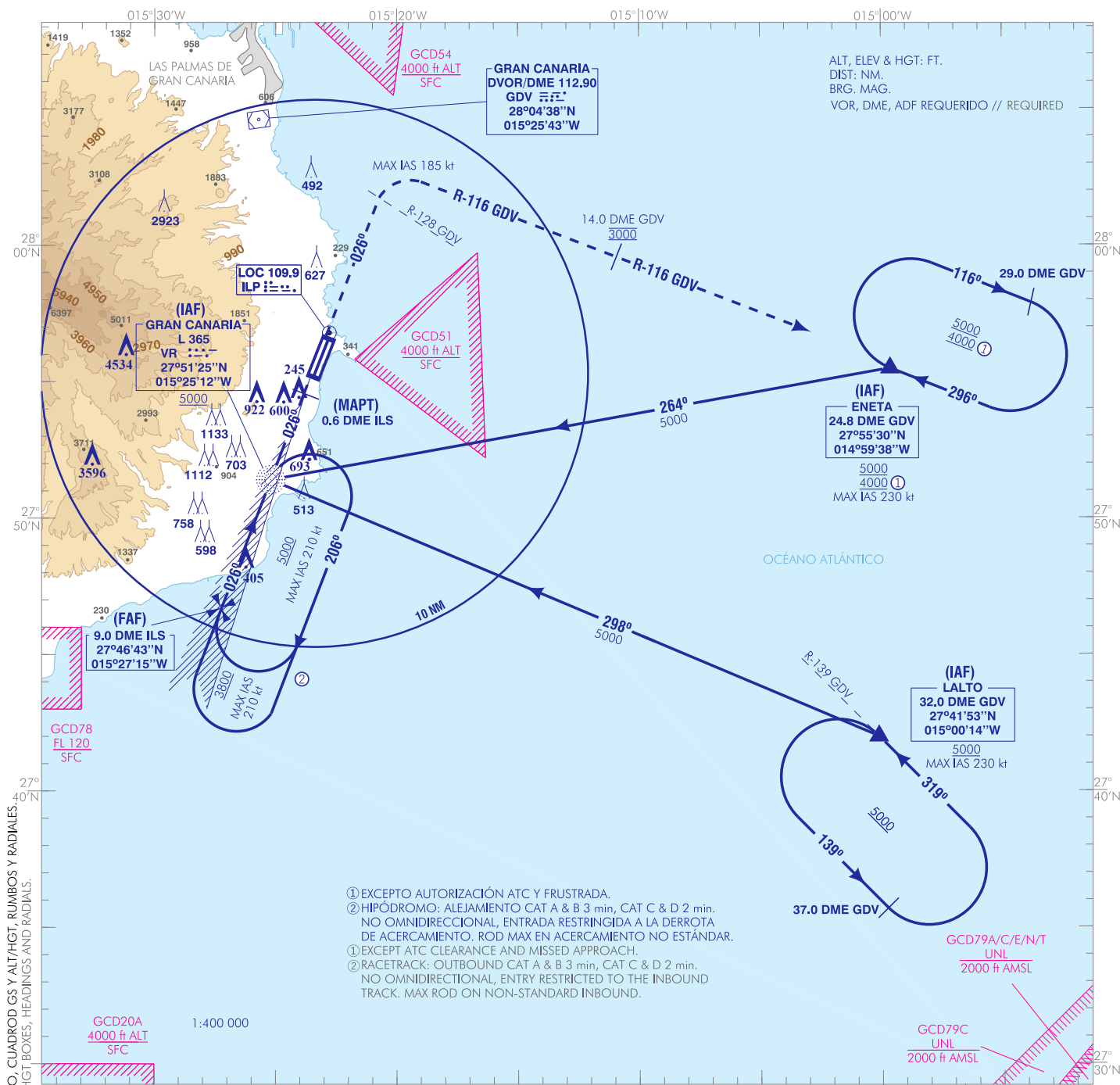
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L VR (IAF)	27°51'24.5"N	015°25'11.6"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	111.41° (GDV)	24.81 DME GDV
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	135.00° (GDV)	32.00 DME GDV
FAF	27°46'42.7"N	015°27'15.4"W	201.44° (LOC ILP)	9.02 DME ILS
MAPT	27°54'34.3"N	015°23'47.3"W	201.44° (LOC ILP)	0.60 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
LOC X RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 03R



- ① EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC Y FRUSTRADA.
② HIPÓDROMO: ALEJAMIENTO CAT A & B 3 min, CAT C & D 2 min.
NO OMNIDIRECCIONAL, ENTRADA RESTRINGIDA A LA DERROTA DE ACERCAMIENTO. ROD MAX EN ACERCAMIENTO NO ESTÁNDAR.
① EXCEPT ATC CLEARANCE AND MISSED APPROACH.
② RACETRACK: OUTBOUND CAT A & B 3 min, CAT C & D 2 min.
NO OMNIDIRECTIONAL, ENTRY RESTRICTED TO THE INBOUND TRACK. MAX ROD ON NON-STANDARD INBOUND.

FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 026° HASTA INTERCEPTAR R-128 GDV. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR R-116 GDV (MANTENER 3000 HASTA 14.0 DME GDV) ASCENDIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 026° UP TO INTERCEPT R-128 GDV. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW R-116 GDV (MAINTAIN 3000 TO 14.0 DME GDV) CLIMBING TO 4000 TO JOIN TO THE HOLDING.

NOTAS:

- EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 3 NM AL NW DEL L VR.

- CONTROL DE VELOCIDAD EN APP:

1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC: CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 190 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt.

2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

- THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 3 NM TO THE NW OF L VR.

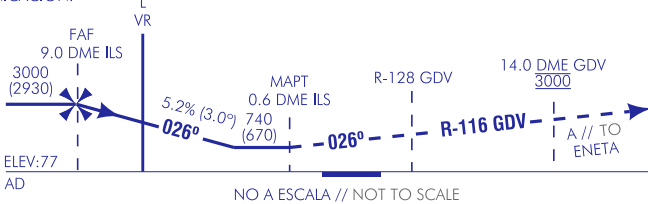
- SPEED CONTROL IN APP:

1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC: CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.

2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.

HGT REF ELEV AD

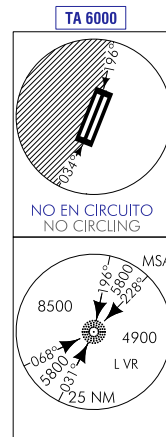
OCA/H	A	B	C	D
2.5 %	740 (670)			
Desplazamiento lateral Side step RWY 03R	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA EXCESIVO ENTRE FNA Y RCL RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL			
En circuito (H) sobre Circling (H) over	980 (910)		1150 (1080)	



GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.0 NM	min:s	6:46	5:25	4:31	3:52	3:23	3:00
FAF-MAPT: 8.4 NM	min:s	6:19	5:03	4:13	3:37	3:09	2:48
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA

13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
					2680 (2600)	2360 (2280)	2040 (1970)	1720 (1650)	1410 (1330)	1090 (1010)	770 (690)	



CAMBIO: ELEV AD, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, PENDIENTE, ÁNGULO DE DESCENSO, CUADRO GS Y ALT/HGT, RUMBOS Y RADIALES.
CHANGES: ELEV AD, MAGNETIC VARIATION, SLOPE, DESCENT ANGLE, GS AND ALT/HGT BOXES, HEADINGS AND RADIALS.

GRAN CANARIA AD

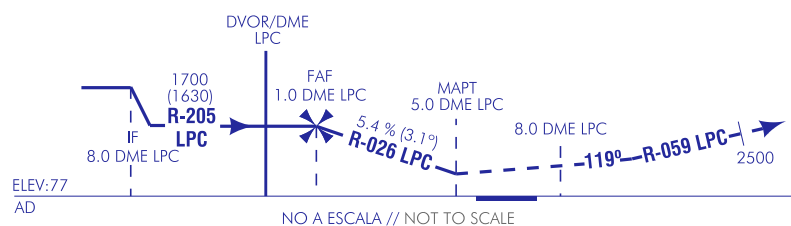
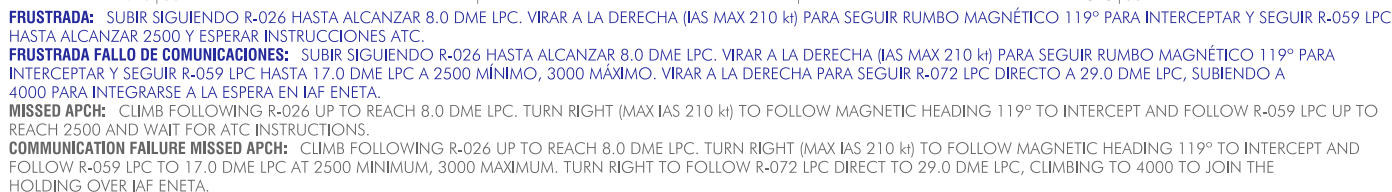
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC X RWY 03L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L VR (IAF)	27°51'24.5"N	015°25'11.6"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	111.41° (GDV)	24.81 DME GDV
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	135.00° (GDV)	32.00 DME GDV
FAF	27°46'42.7"N	015°27'15.4"W	201.44° (LOC ILP)	9.02 DME ILS
MAPT	27°54'34.3"N	015°23'47.3"W	201.44° (LOC ILP)	0.60 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

GRAN CANARIA
VOR RWY 03L
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 03R

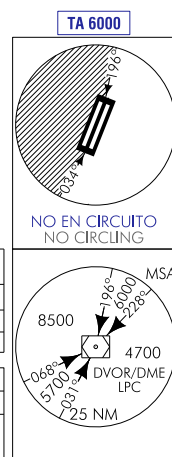


NO A ESCA

HGT REF ELEV AD		A	B	C	D
STA	OCA/H				
	2.5 %	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR VULNERACION VSS RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO VSS VULNERATION			
	Desplazamiento lateral Side step RWY 03R				
En circuito (H) sobre Circling (H) over		1200 (1130)	1330 (1260)	1430 (1360)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.4%	ft/min	437	546	655	764	873	983

ALT/HGT DME (LPC) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
											1380 (1300)	



GRAN CANARIA AD

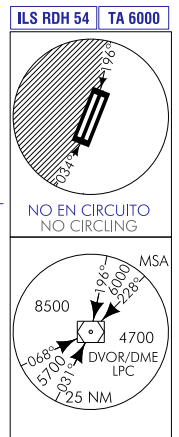
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 03L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME LPC (IAF)	27°49'42.7"N	015°25'56.1"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	076.00° (LPC)	24.00 DME LPC
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	108.80° (LPC)	24.10 DME LPC
IF	27°42'13.8"N	015°29'09.7"W	201.00° (LPC)	8.00 DME LPC
FAF	27°50'39.1"N	015°25'30.9"W	021.65° (LPC)	1.00 DME LPC
MAPT	27°54'22.8"N	015°23'51.0"W	021.65° (LPC)	5.00 DME LPC
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.39% (3.09°)

GRAN CANARIA
ILS Z
RWY 21R



ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								1710 (1670)	1380 (1350)	1050 (1020)	730 (700)	410 (380)

GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 21R

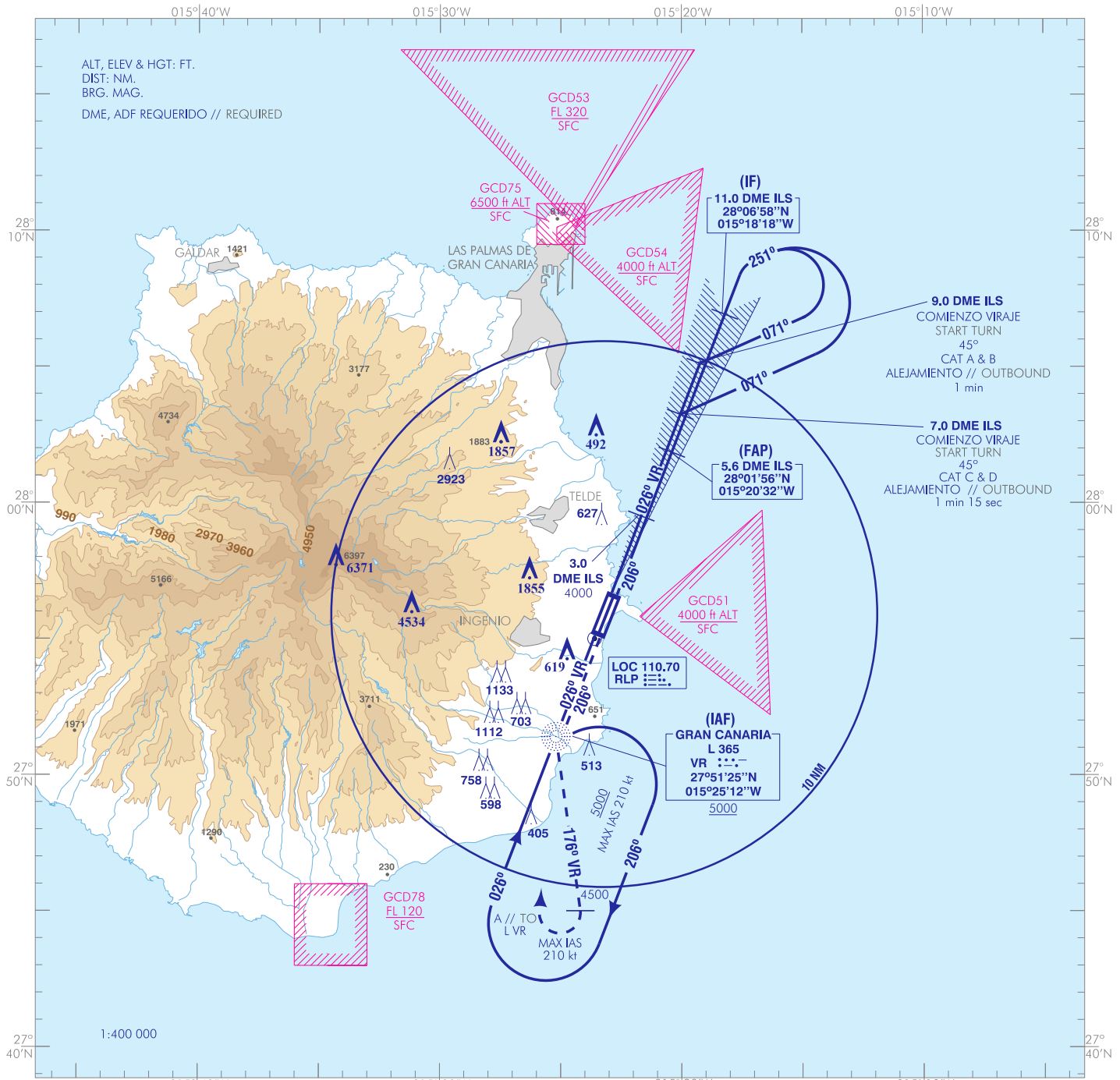
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME LPC (IAF)	27°49'42.7"N	015°25'56.1"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	076.00° (LPC)	24.00 DME LPC
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	108.80° (LPC)	24.10 DME LPC
MADAS (IAF)	28°13'15.5"N	015°22'44.1"W	006.86° (LPC)	23.64 DME LPC
IF	28°06'57.6"N	015°18'18.1"W	021.44° (LOC RLP)	11.00 DME ILS
FAP	28°01'55.7"N	015°20'32.0"W	021.44° (LOC RLP)	5.61 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
ILS Y
RWY 21R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 206° DIRECTO A L VR. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 176° VR HASTA ALCANZAR 4500. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) DIRECTO A L VR SUBIENDO A 5000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 206° DIRECT TO L VR. PROCEED ON MAGNETIC TRACK 176° VR TO REACH 4500. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) DIRECT TO L VR CLIMBING TO 5000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 3 NM AL NW DEL L VR.
- CONTROL DE VELOCIDAD EN APP:

1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC: CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 190 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt.
2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

- THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 3 NM TO THE NW OF L VR.
 - SPEED CONTROL IN APP:
1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC: CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.
 2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.

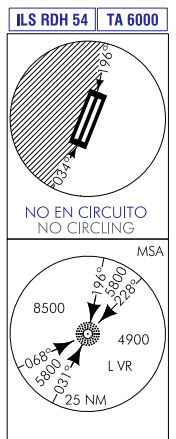
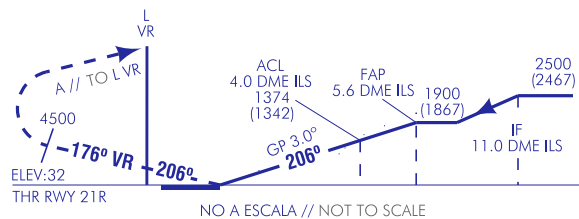
NO OFZ RWY 21R

HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	316 (284)	328 (296)	337 (305)	347 (315)
En círculo (H) sobre Circling (H) over		77	1500 (1430)	1540 (1470)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.6 NM	min:s	4:12	3:22	2:48	2:24	2:06	1:52
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
								1710 (1670)	1380 (1350)	1050 (1020)
									730 (700)	410 (380)



CAMBIO: ELEV AD Y THR RWY 21R, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS.
CHANGES: ELEV AD AND THR RWY 21R, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS.

WEF 20-MAY-21 (AIRAC AMDT 04/21)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GCLP IAC/8.1

GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

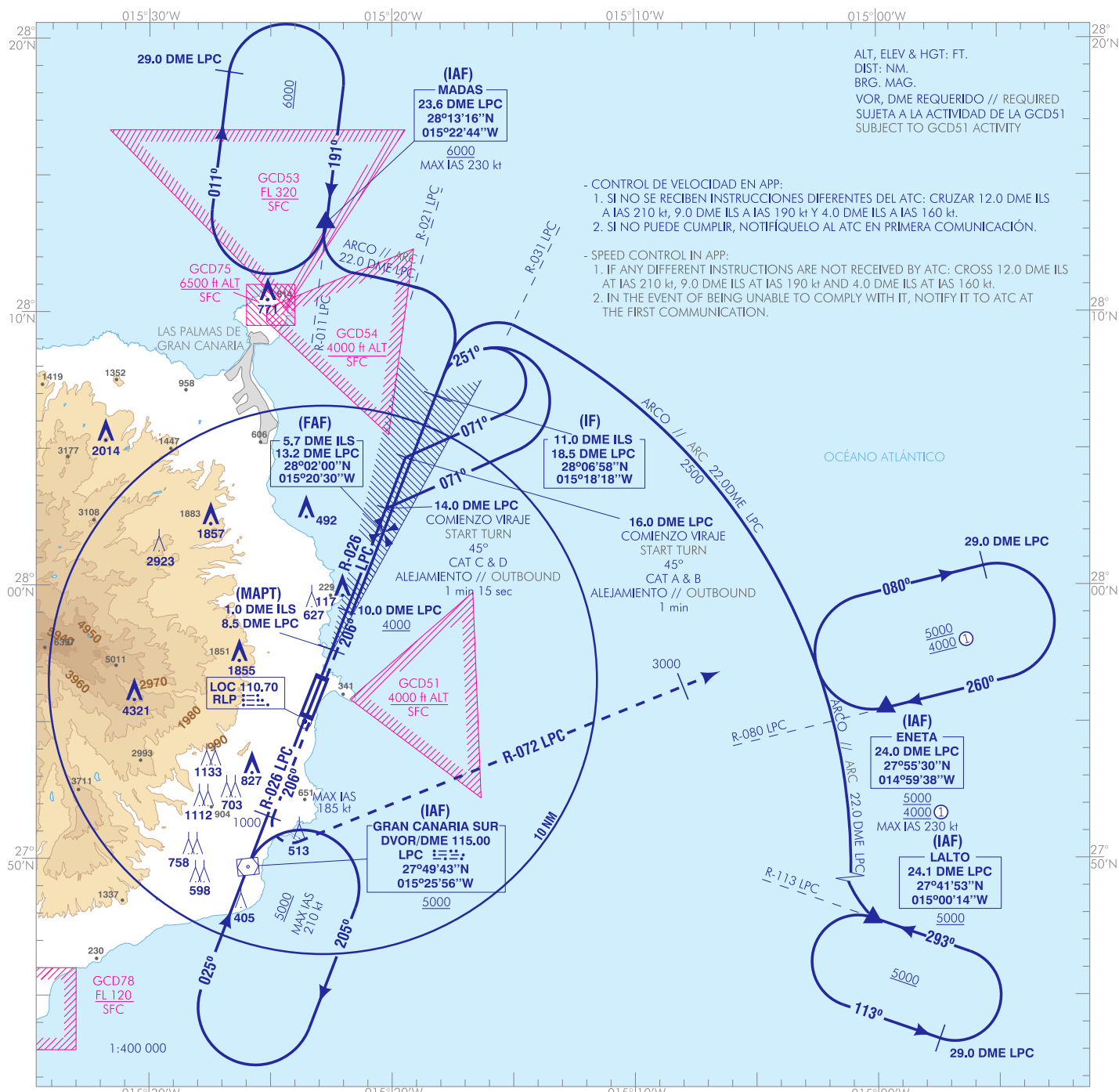
ILS Y RWY 21R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L VR (IAF)	27°51'24.5"N	015°25'11.6"W	—	—
IF	28°06'57.6"N	015°18'18.1"W	021.44° (LOC RLP)	11.00 DME ILS
FAP	28°01'55.7"N	015°20'32.0"W	021.44° (LOC RLP)	5.61 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP	124.300
TWR	118.300
GMC	121.700
ATIS	118.600

GRAN CANARIA
LOC Z RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 21L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 206° HASTA ALCANZAR 1000. VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE 5.4 DME LPC, IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-072 LPC HASTA ALCANZAR 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO 206° HASTA ALCANZAR 1000. VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE 5.4 DME LPC, IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-072 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC, ASCIENDIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA EN IAF ENETA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 206° UP TO REACH 1000. TURN LEFT (NOT BEFORE 5.4 DME LPC, MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-072 LPC UP TO REACH 3000 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 206° UP TO REACH 1000. TURN LEFT (NOT BEFORE 5.4 DME LPC, MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-072 LPC DIRECT TO 29.0 DME LPC, CLIMBING TO 4000 TO JOIN THE HOLDING OVER IAF ENETA.

10.0 DME

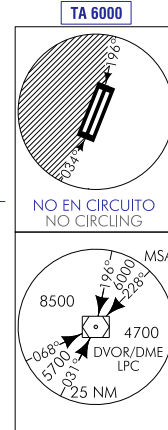
ALTITUDE EN SEGMENTO D
RESTRICTION ON OUTBOUND
NOTAS:
① EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC.
- EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL
ÁREA DE ESPERA ES DE 3 NM AL NW
DEL DVOR/DME LPC.
NOTES:
① EXCEPT ATC CLEARANCE.
- THE BUFFER AREA CORRESPONDING
TO THE HOLDING AREA IS 3 NM TO
THE NW OF DVOR/DME LPC.

HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5 %	500 (470)			
	Desplazamiento lateral Side step RWY 21L	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA EXCESIVO ENTRE FNA Y RCL RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL			
En círculo (H) sobre Circling (H) over		1040 (970)		1280 (1210)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 5.7 NM	min:s	4:16	3:25	2:51	2:26	2:08	1:54
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.3%	fl/min	426	532	639	745	852	958

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								1680 (1650)	1370 (1330)	1050 (1010)	730 (690)	



GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 21R

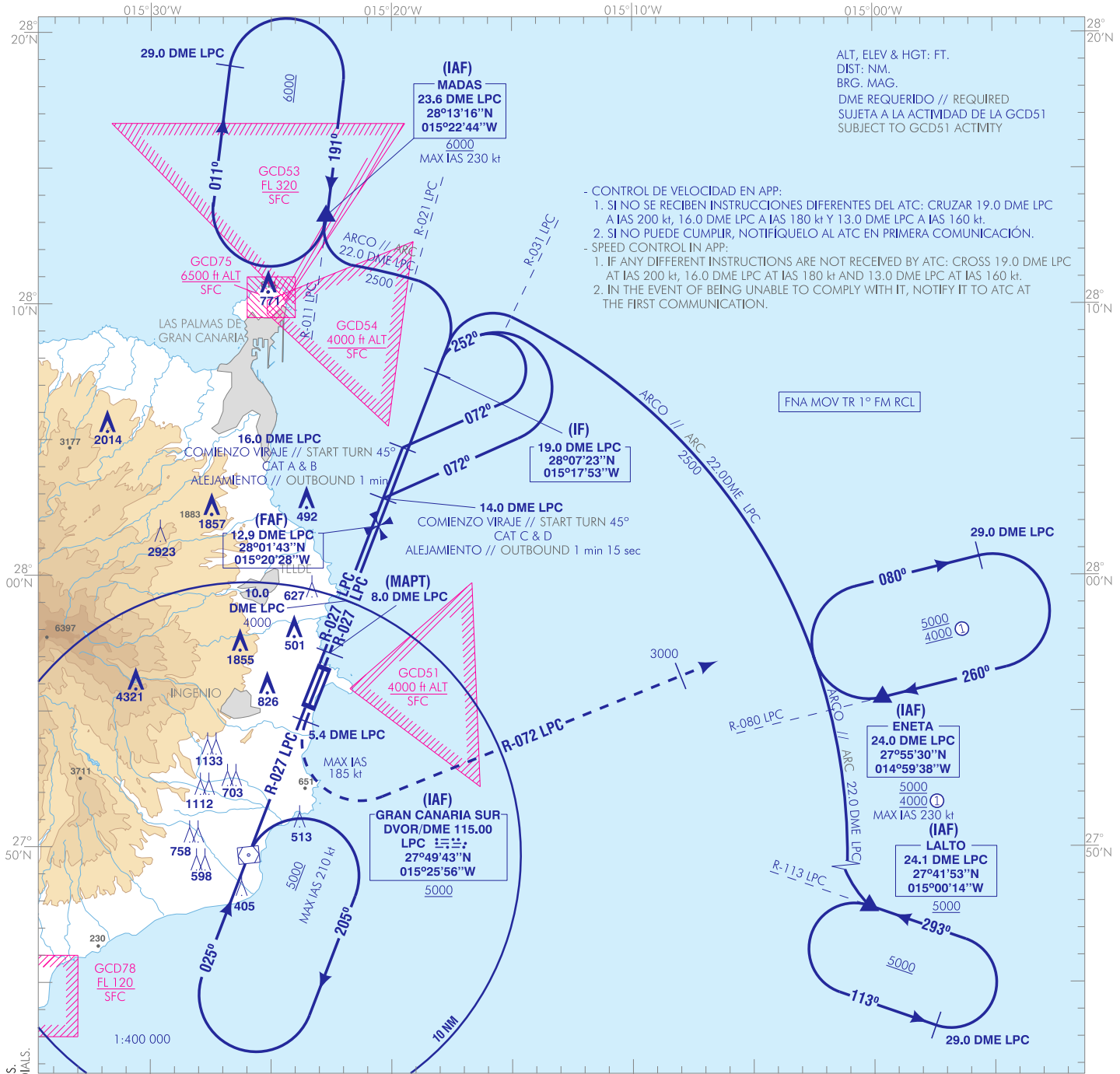
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME LPC (IAF)	27°49'42.7"N	015°25'56.1"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	076.00° (LPC)	24.00 DME LPC
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	108.80° (LPC)	24.10 DME LPC
MADAS (IAF)	28°13'15.5"N	015°22'44.1"W	006.86° (LPC)	23.64 DME LPC
IF	28°06'57.6"N	015°18'18.1"W	021.44° (LOC RLP)	11.00 DME ILS
FAF	28°02'00.3"N	015°20'29.9"W	021.44° (LOC RLP)	5.69 DME ILS
MAPT	27°57'37.7"N	015°22'26.2"W	021.44° (LOC RLP)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.26% (3.01°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

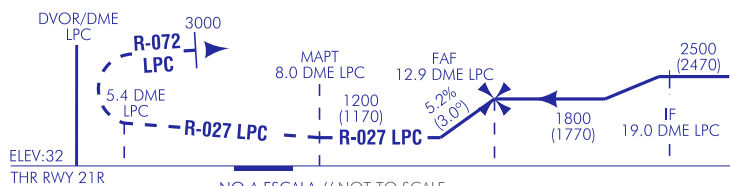
GRAN CANARIA
VOR RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 21L



CAMBIO: ELEV AD Y THR RWY 21R, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS Y RADIALES.
CHANGES: ELEV AD AND THR RWY 21R, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS AND RADIALS.

FRUSTRADA: SUBIR SIGUIENDO R-027 LPC HASTA 5.4 DME LPC. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-072 LPC HASTA ALCANZAR 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR SIGUIENDO R-027 LPC HASTA 5.4 DME LPC. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-072 LPC DIRECTO A 29.0 DME LPC, ASCENDIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA EN IAF ENETA.
MISSED APCH: CLIMB FOLLOWING R-027 LPC UP TO 5.4 DME LPC. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-072 LPC UP TO REACH 3000 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.
COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH: CLIMB FOLLOWING R-027 LPC UP TO 5.4 DME LPC. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-072 LPC DIRECT TO 29.0 DME LPC, CLIMBING TO 4000 TO JOIN THE HOLDING OVER IAF ENETA.

NOTAS:
① EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC.
- EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 3 NM AL NW DEL DVOR/DME LPC.
NOTES:
① EXCEPT ATC CLEARANCE.
- THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 3 NM TO THE NW OF DVOR/DME LPC.

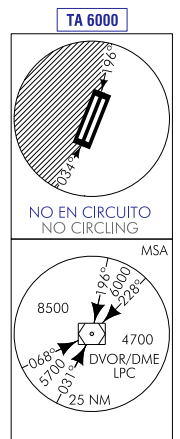


HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H	A	B	C	D
2.5 %				
Desplazamiento lateral Side step RWY 21L				
En circuito (H) sobre Circling (H) over	77	1290 (1220)	1540 (1470)	1640 (1570)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	422	527	633	738	843	949

ALT/HGT DME (LPC) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
	1520 (1490)									



GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 21R

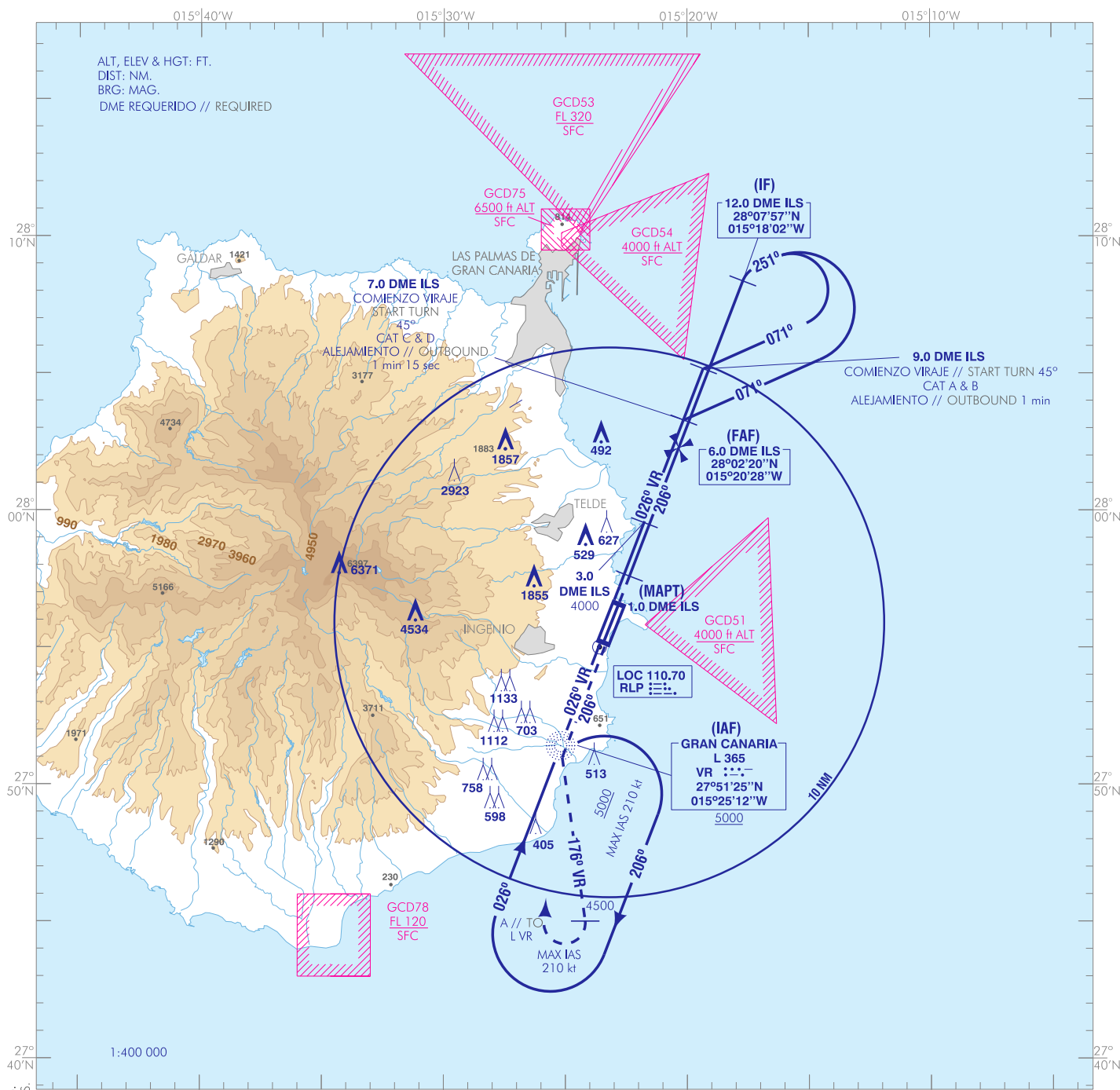
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME LPC (IAF)	27°49'42.7"N	015°25'56.1"W	—	—
ENETA (IAF)	27°55'29.6"N	014°59'38.4"W	076.00° (LPC)	24.00 DME LPC
LALTO (IAF)	27°41'53.2"N	015°00'14.3"W	108.80° (LPC)	24.10 DME LPC
MADAS (IAF)	28°13'15.5"N	015°22'44.1"W	006.86° (LPC)	23.64 DME LPC
IF	28°07'22.8"N	015°17'52.9"W	022.00° (LPC)	19.00 DME LPC
FAF	28°01'42.7"N	015°20'28.2"W	022.00° (LPC)	12.90 DME LPC
MAPT	27°57'09.4"N	015°22'32.8"W	022.00° (LPC)	8.00 DME LPC
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.21% (2.98°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
77
VAR 4°W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300
GMC 121.700
ATIS 118.600

GRAN CANARIA
NDB RWY 21R
DESPLAZAMIENTO LATERAL // SIDE STEP RWY 21L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 206° DIRECTO A L VR. PROCEDER POR RUTA MAGNETICA 176° VR HASTA ALCANZAR 4500. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) DIRECTO A L VR SUBIENDO A 5000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 206° DIRECT TO L VR. PROCEED ON MAGNETIC TRACK 176° VR TO REACH 4500. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) DIRECT TO L VR CLIMBING TO 5000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 3 NM AL NW DEL L VR.

- CONTROL DE VELOCIDAD EN APP:

1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC: CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 200 kt, 9.0 DME ILS A IAS 180 kt Y 6.0 DME ILS A IAS 160 kt.

2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

- THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA

IS 3 NM TO THE NW OF L VR.

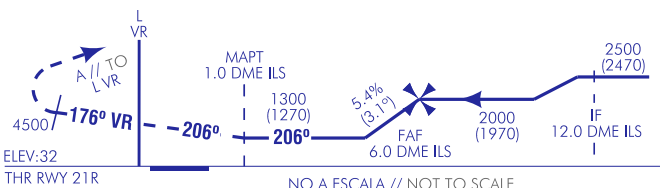
- SPEED CONTROL IN APP:

1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC: CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 200 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 180 kt AND 6.0 DME ILS AT IAS 160 kt.

2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.

HGT REF ELEV THR RWY 21R

OCA/H	A	B	C	D
2.5 %	1300 (1270)			
Desplazamiento lateral Side step RWY 21L	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA EXCESIVO ENTRE FNA Y RCL RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL			
En círculo (H) sobre Circling (H) over	77	1500 (1430)	1590 (1520)	



GRAN CANARIA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB RWY 21R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L VR (IAF)	27°51'24.5"N	015°25'11.6"W	—	—
IF	28°07'56.5"N	015°18'01.9"W	021.00° (VR)	12.00 DME ILS
FAF	28°02'19.6"N	015°20'28.1"W	021.00° (VR)	6.00 DME ILS
MAPT	27°57'38.8"N	015°22'29.8"W	021.00° (VR)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				2.41% (3.09°)



1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEGR - GRANADA**
Federico García Lorca. Granada-Jaén**2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

ARP: 371119N 0034638W. Ver AD 2-LEGR ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 17 km W.
Elevación: 567 m / 1860 ft.
Ondulación geode: 48.25 m ± 0.05 m (1).
Temperatura de referencia: 35°C.
Temperatura baja media: 6°C.
Declinación magnética: 0° (2020).
Cambio anual: 7.5'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Granada; 18329 Granada.
TEL: +34-958 245 281 **FAX:** +34-958 245 247
AFTN: LEGR. **E-mail:** grx.cecoa@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.
(2) Ver casilla 20. Aviación general y de negocios.

ARP: 371119N 0034638W. See AD 2-LEGR ADC.
Distance and direction from the city: 17 km W.
Elevation: 567 m / 1860 ft.
Geoid undulation: 48.25 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 35°C.
Low average temperature: 6°C.
Magnetic variation: 0° (2020).
Annual change: 7.5'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Granada; 18329 Granada.
TEL: +34-958 245 281 **FAX:** +34-958 245 247
AFTN: LEGR. **E-mail:** grx.cecoa@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR. (2)
Remarks: (1) For all AD points.
(2) See item 20. Business and general aviation.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS**

Aeropuerto: V: 0430-2115, PS 1 HR 45 MIN PPR.
I: 0530-2215, PS 1 HR 45 MIN PPR.
Aduanas e Inmigración: HR AD. (1)
Servicios médicos y de sanidad: Primeros auxilios horario limitado.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: V: 0415-2135, I: 0515-2235.
En caso de activación PPR: V: 0415-2320, I: 0515-0020.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD. Ver casilla 2. Tránsito autorizado.
Seguridad: H24.
Deshielo: HR AD.
Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0415-2135, I: 0515-2235.
En caso de activación PPR: V: 0415-2320, I: 0515-0020.
(1) Horario Inspección Fronteriza (control documental): V: 0500-2100, I: 0600-2200. Para operaciones No Schengen fuera de este horario, contactar con el aeropuerto vía telefónica, al menos 1HR antes para modificar el horario de cierre, y al menos 12HR antes para modificar el horario de apertura.

Airport: V: 0430-2115, PS 1 HR 45 MIN PPR.
I: 0530-2215, PS 1 HR 45 MIN PPR.
Customs and Immigration: HR AD. (1)
Health and Sanitation: First aid limited hours.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: V: 0415-2135, I: 0515-2235.
In case of expediting PPR: V: 0415-2320, I: 0515-0020.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD. See item 2. Approved traffic.
Security: H24.
De-icing: HR AD.
Remarks: Airport hours of activity: V: 0415-2135, I: 0515-2235.
In case of expediting PPR: V: 0415-2320, I: 0515-0020.
(1) Frontier Inspection Schedule (document control): V: 0500-2100, I: 0600-2200. For Non-Schengen operations outside these hours, contact the Airport by telephone, at least 1HR in advance for modifying the closing time, and at least 12HR in advance for modifying the opening time.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 4250 kg.
Tipos de combustible: 100LL (1), JET A-1.
Tipo de lubricante: No.
Capacidad de reabastecimiento:
(2) 100LL: 1 cisterna y 1 tanque 13000 L, 3 L/s.
JET A-1: 3 cisternas y 4 tanques 285000 L, 56.93 L/s.
Instalaciones para el deshielo: Sí. Ver AD 2-LEGR ADC.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones:
(1) No se permiten operaciones de reabastecimiento con pasaje a bordo, embarcando o desembarcando cuando se trate de AVGAS (100LL) o combustible de alta volatilidad tipo Jet B o similar, o cuando se puedan mezclar estos tipos de combustible.
(2) Servicio prestado por EXOLUM.
Contactar previamente:
TEL: +34-958 245 244
+34-958 455 016
FAX: No.
E-mail: grx@exolum.com
Agentes de rampa para Aviación Comercial y Aviación General:
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL: +34-958 245 237
FAX: +34-958 245 235
E-mail: grxkk@iberia.es
SITA: GRXKQIB
Agentes de rampa exclusivos para Aviación General:
- ANDALUCIA AVIATION SERVICES S.L.
Executive & General Aviation Services
TEL (H24): +34-607 020 204
FAX: +34-958 309 747
E-mail: opsgrx@aa-s.eu

Cargo facilities: Up to 4250 kg.
Fuel types: 100LL (1), JET A-1.
Oil types: No.
Refuelling capacity:
(2) 100LL: 1 truck and 1 tank 13000 L, 3 L/s.
JET A-1: 3 trucks and 4 tanks 285000 L, 56.93 L/s.
De-icing facilities: Yes. See AD 2-LEGR ADC.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks:
(1) Refuelling operations with AVGAS (100LL) or highly-volatile Jet B-type fuel or similar, or if these fuel types are mixed are not permitted when passengers are on board, boarding or disembarking.
(2) Service provided by EXOLUM.
Previously contact:
TEL: +34-958 245 244
+34-958 455 016
FAX: No.
E-mail: grx@exolum.com
Commercial and General Aviation ramp agents:
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL: +34-958 245 237
FAX: +34-958 245 235
E-mail: grxkk@iberia.es
SITA: GRXKQIB
Ramp agents sole for General Aviation:
- ANDALUCIA AVIATION SERVICES S.L.
Executive & General Aviation Services
TEL (H24): +34-607 020 204
FAX: +34-958 309 747
E-mail: opsgrx@aa-s.eu

- GENERAL AVIATION SERVICE S.L.
TEL (H24): +34-691 857 494
+34-958 309 657
FAX: +34-958 309 657
E-mail: granada@generalaviation.es

- GENERAL AVIATION SERVICE S.L.
TEL (H24): +34-691 857 494
+34-958 309 657
FAX: +34-958 309 657
E-mail: granada@generalaviation.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Taxis, autobuses y vehículos de alquiler.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios horario limitado.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático/Buzón de correos.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hoteles: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, buses and hire cars.
Medical facilities: First aid limited hours.
Bank/Post Office: Cash dispenser/Mailbox.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: 7 (1).
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
El Aeropuerto dispone de los siguientes equipos propios para la recuperación de aeronaves inutilizadas:
- conjunto de cojines neumáticos para levantamiento de estructuras/fuselajes de hasta 18 Tm;
- patines para traslado de aviones ligeros, de hasta 2 Tm;
- dollies para recuperación de aeronaves de carga máxima 5, 10 y 30 Tm;
- barras de remolcado de 5 y 10/30 Tm;
- diversas eslingas de hasta 15 Tm.
Además, por medios externos, el Aeropuerto dispone de acuerdos con empresas de grúas locales con una capacidad de hasta 250 Tm.
Número de teléfono (+34-958 245 221), y e-mail del coordinador del aeródromo (grx.cecoa@aena.es) para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías.
Observaciones: El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.
(1) CAT 9 a demanda, conforme al procedimiento (ver ítem 20. Reglamentación local: Procedimiento de solicitud de nivel de protección de salvamento y extinción de incendios a demanda)

Fire category: 7 (1).
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
The Airport has the following own equipment for the recovery of disabled aircraft:
- pneumatic lifting bags for hoisting structures/fuselages of up to 18 TM;

- trailers for moving light aircraft of up to 2 TM;
- dollies for recovery of aircraft of maximum weights 5, 10 and 30 TM;
- towbars of 5 and 10/30 TM;
- various slings of up to 15 TM.
In addition, the Airport can avail of external means through agreements with local crane companies, with capacity of up to 250 TM.
Telephone number (+34-958 245 221) and e-mail (grx.cecoa@aena.es) of the aerodrome coordinator, for moving disabled aircraft in the movement area or in its vicinity.
Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN.
(1) CAT 9 on demand, according to the procedure (see item 20. Local regulations: procedure for the request of rescue protection level and fire fighting category on demand).

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

Tipos de equipamiento de limpieza: Distribuidor de urea, máquina quitanieves, camión barredor con cuchilla quitanieves.
Prioridades de limpieza: Pistas, calles de salida rápida y calles de acceso a pista, calles de rodaje, accesos a plataforma y plataformas.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: Acetato potásico (KAC), y urea (UREA).
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 31-MAR.
Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Urea spreader, snowplough, sweeper truck with snowplough blade.
Clearance priorities: Runways, rapid exit taxiways and runway access taxiways, taxiways, apron access and aprons.
Use of material for movement area surface treatment: Potassium acetate (KAC) and urea (UREA).
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Period of application of snow plan: 1-DEC to 31-MAR.
Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie: Hormigón.
Resistencia: PCN 81/R/A/W/T.
PRKG: 1B, 2, 4, 5, 7, 7H, 8: PCN 34/R/A/W/T.
PRKG: 1, 10, 10A, 10B, 10H, 11, 11A, 11B, 11H: PCN 61/R/A/W/T.
PRKG: 20 a 45: PCN 79/R/A/W/T.
Zona de Deshielo: PCN 71/R/B/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: T1, T2: 23 m; E1, E2, E5, E6: 26 m; E3, E4: 28 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: T1, T2, E3, E4: PCN 101/F/A/W/T.
E1, E2, E5, E6: PCN 118/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV: 568 m / 1864 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEGR PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete.
Strength: PCN 81/R/A/W/T.
PRKG: 1B, 2, 4, 5, 7, 7H, 8: PCN 34/R/A/W/T.
PRKG: 1, 10, 10A, 10B, 10H, 11, 11A, 11B, 11H: PCN 61/R/A/W/T.
PRKG: 20 to 45: PCN 79/R/A/W/T.
De-icing area: PCN 71/R/B/W/T.
Taxiways: Width: T1, T2: 23 m; E1, E2, E5, E6: 26 m; E3, E4: 28 m.
Surface: Asphalt.
Strenght: T1, T2, E3, E4: PCN 101/F/A/W/T.
E1, E2, E5, E6: PCN 118/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron: ELEV: 568 m / 1864 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEGR PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros iluminados. Puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de parada en TWY E1, E2, E5 y E6 para acceso a RWY 09/27 solo en condiciones de baja visibilidad, luces de protección de pista, letreros NO ENTRY y puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, distancia fija y zona de toma de contacto.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

Taxiing guidance system: Lighted boards. Runway-holding positions, stop bars, stop bars on TWY E1, E2, E5 and E6 to access to RWY 09/27 only under low visibility conditions, runway guard lights, NO ENTRY boards and stands.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, fixed distance and touchdown zone.

TWY markings: Centre line and side stripe.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEGR AOC.

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEGR AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Granada EM Ae.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Cartas: Mapas previstos significativos, de viento y de temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

→ **Información adicional:** Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Granada EM Ae: HR AD; TEL: +34-958 446 428.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Granada EM Ae.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Charts: Significant forecasted, wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds and lightning image and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Granada EM Ae: HR AD; TEL: +34-958 446 428.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
09	089.46° GEO 090° MAG	2900 x 45	371119.01N 0034737.25W	THR: 561.6 m / 1842 ft TDZ: 562.9 m / 1847 ft	No	60 x 150	3020 x 300 (2)	No	184 x 130	RWY: ASPH PCN 101/F/A/W/T (1) SWY: No
27	269.48° GEO 270° MAG	2900 x 45	371119.89N 0034539.68W	THR: 567 m / 1860 ft TDZ: No	No	60 x 150	3020 x 300 (2)	No	150 x 150	RWY: ASPH PCN 101/F/A/W/T (1) SWY: No

Observaciones: (1) Primeros 170 m hormigón PCN 34/R/A/W/T.

(2) Últimos 13 m de RWY 27 margen derecho: franja decrece hasta 90 m.

La superficie de la franja consta de asfalto en su tramo central, coincidente con la pista, con una longitud de 3020 m y una anchura de 60 m, siendo el resto (120 m exteriores a cada lado de la franja) de terreno natural.

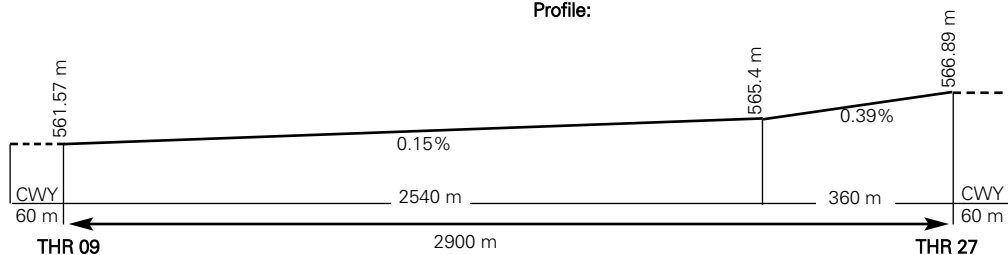
Remarks: (1) First 170 m concrete PCN 34/R/A/W/T.

(2) Last 13 m of right side of RWY 27: strip decreases up to 90 m.

The surface of the strip consists of asphalt in its central section, coinciding with the runway, of length 3020 m and width of 60 m, with the rest (120 m beyond each side of the strip) being natural terrain.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
09	2900	2960	2900	2900
27	2900	2960	2900	2900
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 09</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (INFO NO AVBL). (2)</p> <p>Umbral: Verdes, con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2900 m: 1095 m blancas + 1200 m blancas y rojas + 605 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)</p> <p>Borde de pista: 2900 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida E4. (1) (1) Las luces de eje de pista y las luces de la calle de salida rápida E4 están operativas cuando el alcance visual en pista (RVR) sea inferior o igual a 550 m. (2) PAPI no utilizable por ACFT de letra de clave E.</p>	<p>Runway: 09</p> <p>Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (INFO NO AVBL). (2)</p> <p>Threshold: Green, with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2900 m: 1095 m white + 1200 m white and red + 605 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1)</p> <p>Runway edge: 2900 m white. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights E4. (1) (1) Runway centre line lights and rapid exit taxiway E4 lights are operational whenever the runway visual range (RVR) is lower than or equal to 550 m. (2) PAPI is not usable by code letter E ACFT.</p>
<p>Pista: 27</p> <p>Aproximación: Sencillo, 420 m. Luces de identificación de umbral. LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (INFO NO AVBL). (2)</p> <p>Umbral: Verdes, con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2900 m: 1095 m blancas + 1200 m blancas y rojas + 605 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)</p> <p>Borde de pista: 2900 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida E3. (1) (1) Las luces de eje de pista y las luces de la calle de salida rápida calle E3 están operativas cuando el alcance visual en pista (RVR) sea inferior o igual a 550 m. (2) PAPI no utilizable por ACFT de letra de clave E.</p>	<p>Runway: 27</p> <p>Approach: Simple, 420 m. Threshold identification lights. LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (INFO NO AVBL). (2)</p> <p>Threshold: Green, with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2900 m: 1095 m white + 1200 m white and red + 605 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1)</p> <p>Runway edge: 2900 m white. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights E3. (1) (1) Runway centre line lights and rapid exit taxiway E3 lights are operational whenever the runway visual range (RVR) is lower than or equal to 550 m. (2) PAPI is not usable by code letter E ACFT.</p>

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 09 y 1 cerca THR 27. No LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Borde.</p> <p>Iluminación de plataforma: Borde.</p> <p>Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) con 0 segundos de tiempo de conmutación (luz), apoyado en grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 09 and 1 near THR 27. No LGTD.</p> <p>TWY lighting: Edge.</p> <p>Apron lighting: Edge.</p> <p>Secondary power supply: Uninterrupted power system (UPS) with 0 seconds of switch-over time (light), supported by power generators with a maximum time of response of 15 seconds.</p> <p>Remarks: None.</p>

➔ 16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<p>Situación:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 09/27. Coordenadas THR 09 y THR 27, ver casilla 12.– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27. Coordenadas THR 09 y THR 27, ver casilla 12.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 3H, 6H, 7H, 9H, 10H y 11H. <p>Elevación:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 09/27. Elevación THR 09 y THR 27, ver casilla 12– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27. Elevación THR 09 y THR 27, ver casilla 12.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 3H, 6H, 7H, 9H, 10H y 11H.	<p>Position:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 09/27. Coordinates THR 09 and THR 27, see item 12.– Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27. Coordinates THR 09 and THR 27, see item 12.– Air Taxiing: TLOF same as PRKG 3H, 6H, 7H, 9H, 10H and 11H. <p>Elevation:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 09/27. Elevation THR 09 and THR 27, see item 12.– Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27. Elevation THR 09 and THR 27, see item 12.– Air Taxiing: TLOF same as PRKG 3H, 6H, 7H, 9H, 10H and 11H.



PRKG	ELEV (m)
3H	567.592
6H	567.628
7H	567.932
9H	567.600
10H	568.161
11H	568.678

➔ **Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**

- FATO: RWY 09/27.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 3H y 6H.
- PRKG 3H: hormigón PCN 81/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 7 m.
- PRKG 6H: hormigón PCN 81/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 9 m.
- PRKG 7H: hormigón, PCN 34/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 17.39 m.
- PRKG 9H: hormigón, PCN 81/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11.37 m.
- PRKG 10H: hormigón, PCN 61/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11.37 m.
- PRKG 11H: hormigón, PCN 61/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11.37 m.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Iluminación de plataforma.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 09/27.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 3H and 6H.
- PRKG 3H: concrete PCN 81/R/A/W/T. Circular stripe with 50 cm wide and an interior diameter of 7 m.
- PRKG 6H: concrete PCN 81/R/A/W/T. Circular stripe with 50 cm wide and an interior diameter of 9 m.
- PRKG 7H: concrete, PCN 34/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 17.39 m.
- PRKG 9H: concrete, PCN 81/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 11.37 m.
- PRKG 10H: concrete, PCN 61/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 11.37 m.
- PRKG 11H: concrete, PCN 61/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 11.37 m.

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: No.

Remarks: Apron lighting.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR GRANADA Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 6.5 NM centred on ARP.	<u>1000 ft AGL</u> SFC	D	GRANADA TWR ES/EN	2150 m/7000 ft
ATZ GRANADA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle of radius 8 km centred on ARP. (1)	<u>3000 ft HGT</u> (2) SFC	D	GRANADA TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP/TWR	Granada TWR	118.850 MHz 121.500 MHz 121.925 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	APP/L EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Granada gonio	118.850 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	GDA	113.400 MHz	H24	371059.4N 0035927.3W		Posibles fluctuaciones en los radiales de alejamiento a distancias superiores a 5 NM // Fluctuations may be observed on outbound radials at distances greater than 5 NM.
DME	GDA	CH 81X	H24	371059.9N 0035927.3W	600 m	
L (0°)	GR	285.000 kHz	H24	371117.7N 0035027.6W		270° MAG / 4200 m FM THR 09; COV 15 NM.
L (0°)	GRA	412.000 kHz	HR AD	371121.7N 0034039.8W		090° MAG / 7395 m FM THR 27; COV 20 NM.
LOC 09 (0°) ILS CAT I	GRD	109.300 MHz	HR AD	371119.9N 0034529.5W		090° MAG / 251 m FM THR 27; AVBL BTN ±35° FM RCL FM 17 NM (15.4 DME) a // at 5600 ft o // or ABV.

GP 09	332.000 MHz	HR AD	371123.1N 0034724.2W	AVBL BTN ±10° FM RCL FM 25 NM (23.4 DME) a // at 5600 ft o // or ABV. 3°; RDH 18 m; a // at 324 m FM THR 09 & 124 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // To the left on APCH direction.
ILS/DME	GRD	CH 30X	HR AD 371123.1N 0034724.2W	567 m REF DME THR 09

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)
Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)
VFR-N flights are permitted.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCION DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA
El operador que desee operar en el Aeropuerto Granada/Federico Garcia Lorca Granada-Jaén con una aeronave de categoría OACI-SSEI superior a 7 deberá solicitarlo con la mayor antelación posible al aeropuerto mediante un correo electrónico a la siguiente dirección: Grx.Operaciones@aena.es, indicando la fecha y hora de llegada programada, y el modelo de avión.

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF RESCUE PROTECTION LEVEL AND FIRE FIGHTING CATEGORY ON DEMAND
An operator wishing to operate at Granada/Federico Garcia Lorca Granada-Jaén Airport with an aircraft of category ICAO-SSEI higher than 7 shall apply to the airport, as far in advance as possible, via email at: Grx.Operaciones@aena.es, indicating the scheduled date and time of arrival and the aircraft model.

INSTRUCCIONES OPERATIVAS
1. Procedimiento de Operación en Área de Movimiento. Describe las actuaciones para una correcta coordinación de todas las personas y dependencias necesarias para el movimiento y estacionamiento de las aeronaves y restricciones en Plataforma, siguiendo los protocolos de seguridad en la misma.
No se autorizarán las maniobras de viraje de 180º en pista. Para acceder a las cabeceras desde la propia pista, se deberá abandonar la misma por la salida rápida y volver a acceder a ésta por el punto de espera de pista correspondiente.
2. Procedimiento para aeronaves de letra de clave 4D y 4E.
Para que una aeronave de letra de clave D o E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o el Agente Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto. La solicitud debe remitirse vía email a Grx.CEOA@aena.es al menos 72HR antes de la hora programada de la operación.
Para garantizar que se mantienen las distancias de seguridad apropiadas cuando hay una aeronave detenida en los puntos de espera E2 o E5, y es necesario que otra aeronave se cruce por detrás para alcanzar los puntos de espera E1 o E6, se impone la siguiente limitación: solo se permite el uso simultáneo de E1-E2 y E5-E6 cuando se trate de aeronaves de letra de clave 4C o inferior.
Las aeronaves de letra de clave 4E y el modelo de aeronave B767-400 sólo podrán utilizar TWY E2 y E5. Para las familias de ACFT A330-300, A340-600, A350-1000, B747-400 y B777-300, además, será necesario realizar la maniobra de “sobreviraje”. Sólo se permitirá el rodaje de una aeronave en el área de movimiento, cuando ésta sea de letra de clave 4E.
El único puesto de estacionamiento habilitado para aeronaves de letra de clave 4D y 4E es el PRKG 1, debiendo atender el piloto a las indicaciones del señalero (vehículos SÍGAME) para la correcta ubicación de la aeronave.
3. Procedimiento de operación en condiciones meteorológicas adversas.
Cuando el coeficiente de rozamiento medio o la eficacia de frenado estimada sea inferior a 0.40 (BUENA/good), ATC solicitará a las tripulaciones informe (PIREPs) de la eficacia de frenado estimada.

OPERATING INSTRUCTIONS
1. Movement Area Operations Procedure. This describes the actions for proper coordination of all individuals and units necessary for the ground movement and parking of aircraft and restrictions in the apron, following the safety protocols in the same.
Manoeuvres of 180° turns on the runway will not be cleared. To access the thresholds from the runway itself, aircraft must vacate the latter via the rapid exit taxiway and access it again via the corresponding runway-holding position.
2. Procedures for code letter 4D and 4E aircraft.
In order for a code letter D or E aircraft to operate, a prior request from the Airline or Handling Agent and an explicit authorization by the Airport Operations Center are mandatory. The request must be submitted at least 72 HR before the planned date via email to Grx.CEOA@aena.es.
To ensure that appropriate safety distances are maintained whenever there is an aircraft standing at holding positions E2 or E5, and it is necessary for another aircraft to cross from behind to reach holding positions E1 or E6, the following limitation is mandatory: simultaneous use of E1-E2 and E5-E6 is only allowed whenever code letter 4C or lower aircraft are involved.
Code letter 4E aircraft and model B767-400 aircraft may only use TWY E2 and E5. For the ACFT A330-300, A340-600, A350-1000, B747-400 and B777-300 families, the “oversteer” manoeuvre must additionally be performed. Only one code letter 4E aircraft shall be permitted to taxi within the manoeuvring area.
The only stand enabled for code letters 4D and 4E aircraft is PRKG 1, and the pilot must obey the instructions of the signalman (FOLLOW ME vehicles) for the proper location of the aircraft.
3. Operational procedure under adverse meteorological conditions.
When the average friction coefficient, or the estimated braking action, is less than 0.40 (BUENA/good), ATC will request aircrews for reports (PIREPs) of the estimated braking action.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
Durante el uso de los PRKG 1, 10 y 11 quedan inutilizados los PRKG 1A y 1B, 10A y 10B y 11A y 11B respectivamente. El uso de cualquiera de éstos últimos inutiliza el puesto principal correspondiente.
El rodaje de aeronaves de letra de clave 4E por plataforma es incompatible con los puestos de estacionamiento ubicados en la última fila de cada bloque, quedando inutilizados durante dicha maniobra los siguientes PRKG: 0, 3, 3H, 6H y 9.
El acceso de la aeronave B767-400 al PRKG 1 es incompatible con el PRKG 3, el cual queda inutilizado. A su vez, la salida de la aeronave B767-400 del PRKG 1 es incompatible con el PRKG 0, quedando éste inutilizado durante dicha maniobra.
Las familias de aeronaves B737 MAX 9/10 y A321NEO sólo podrán hacer uso de los PRKG 1B o 2. Para la entrada a los PRKG 1B o 2 de estas aeronaves, el PRKG 1A queda inutilizado.

RESTRICTIONS ON AIRCRAFT STANDS
During the use of PRKG 1, 10 or 11, PRKG 1A and 1B, 10A and 10B or 11A and 11B (respectively) are unserviceable. The use of any of the latter disables its corresponding main stand.
The taxiing of code letter 4E aircraft on the apron is incompatible with the stands located in the last line of each block, the following stands being unavailable during such a manoeuvre: PRKG 0, 3, 3H, 6H and 9.
B767-400 aircraft access to PRKG 1 is incompatible with PRKG 3, which becomes unserviceable. In turn, the exit of B767-400 aircraft from PRKG 1 is incompatible with PRKG 0, as it is unserviceable during said manoeuvre.
B737 MAX 9/10 and A321NEO aircraft families may only use PRKG 1B or 2. When these aircraft enter PRKG 1B or 2, PRKG 1A becomes unserviceable.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS
1.- Para la operación de los helicópteros que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el artículo 4 del SERA.
Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelos.
RWY 09 en uso:
- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY T1 hasta la THR 09 y realizarán la maniobra de despegue sobre la pista.

HELICOPTER OPERATION
1.- For the operation of helicopters which hold no letter of exemption under the terms laid down in article 4 of the SERA.
Since there is no other specific area to operate with helicopters, these will receive the same treatment as fixed-wing aircraft and will be authorized by ATC to take off and land on the runway.
RWY 09 in use:
- Departures: Helicopters will carry out taxiing either by air or on the ground (as appropriate) via TWY T1 up to THR 09 and perform the take-off manoeuvre on the runway.

- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por la salida rápida E4 efectuando rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta la plataforma por TWY T2.

RWY 27 en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY T2 hasta la THR 27 y realizarán la maniobra de despegue sobre la pista.

- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por la salida rápida E3 efectuando rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta plataforma por TWY T1.

Una vez en plataforma, el rodaje tanto aéreo como terrestre, se llevará a cabo por la calle de acceso al puesto de estacionamiento, siguiendo la alineación marcada por su señal de eje tanto a la llegada como a la salida.

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir de o entrar a la RWY 09/27 de acuerdo a lo indicado anteriormente, estos procedimientos podrán modificarse a requerimiento del piloto por motivos de viento, o a requerimiento de ATC por motivos operacionales.

2.- Para la operación de los helicópteros que dispongan de carta de exención, en los términos prescritos en el artículo 4 del SERA: siempre que vayan a realizar una operación especial motivada por una situación de urgencia o emergencia deberán contactar con ATC para recibir información sobre el procedimiento de aplicación en estos casos.

→ 3.- Se restringe la operación de entrada y/o salida a los puestos de estacionamiento 3H y 6H de forma simultánea.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para las siguientes operaciones:

1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen.
2. Vuelos con origen en un aeródromo que no aplique medidas de seguridad en salida según lo previsto en el Reglamento (UE) 300/2008, durante todo el horario operativo.
3. Aeronaves con envergadura y/o longitud superiores a 14 m (estacionamiento en plataforma comercial).
4. Vuelos con más de 10 pasajeros.
5. Vuelos de salida cuyos ocupantes deseen hacer uso de la zona comercial del aeropuerto.

Exención: vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y extinción de incendios.

En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

Con objeto de cumplir lo establecido en el Reglamento (CE) No 2016/399, para este tipo de vuelos, el comandante remitirá a la policía de fronteras información sobre la identidad de los pasajeros a las siguientes direcciones de e-mail:

granada.pfaextdoc@policia.es, y
gr-cmd-granada-aeropuerto@guardiacivil.org

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecsdptosafetymg@enaire.es

RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES

- AD cerrado para aviones sin radiocomunicación.
- Toda operación de entrenamiento y escuela a realizar en el aeropuerto o en su espacio aéreo (ATZ) requieren de la aprobación previa del gestor aeroportuario. Contactar con al menos 3 HR de antelación con Grx.CEOA@aena.es
- Las operaciones VFR en formación o de grupos de aeronaves (rallies, formación, escuelas, etc.) en número superior a 5, así como la operación de ULM con aprobación previa por parte de AESA, han de coordinarse con el aeropuerto. Contactar con al menos 72 HR de antelación con GranadaCECOA@aena.es
- Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones: TEL: +34-958 245 284 / +34-958 245 283.

PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, en el Aeropuerto de Granada/Federico Garcia Lorca Granada-Jaén no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado.

- Arrivals: Helicopters will complete the final approach to the runway and will vacate it via the rapid exit E4 conducting taxiing either by air or on the ground, as appropriate, up to the apron via TWY T2.

RWY 27 in use:

- Departures: Helicopters will carry out taxiing by air or on the ground (as appropriate) via TWY T2 up to THR 27 and perform the take-off manoeuvre on the runway.

- Arrivals: Helicopters will complete the final approach to the runway and will vacate it via rapid exit E3 conducting taxiing by air or on the ground, as appropriate, up to the apron via TWY T1.

Once on the apron, taxiing either by air or on the ground will be carried out via the access taxiway to the aircraft stand, following the alignment signaled by its centre line marking for both arrival and departure.

Although helicopters will usually be authorized to leave or enter RWY 09/27 as indicated above, these procedures may be modified when required by the pilot for reasons of wind, or by ATC due to operational reasons.

2.- For operating helicopters with a letter of exemption, under the terms prescribed in article 4 of the Standard European Rules of the Air (SERA): whenever a special operation is going to be performed as a result of an urgency or emergency, Air Traffic Control (ATC) must be contacted to receive information about how to apply the procedure in these cases.

3.- Simultaneous entry and/or exit for stands 3H and 6H is restricted.

BUSINESS AND GENERAL AVIATION

It is mandatory to contract the service of a handling agent for the following operations:

1. Flights with origin and/or destination in Non-Schengen countries.
2. Flights with origin at an aerodrome which does not apply the departure security measures provided for in the Regulation (EU) 300/2008, throughout the operational hours.
3. Aircraft with wingspan and/or length greater than 14 m (parking on commercial apron).
4. Flights with more than 10 passengers.
5. Departing flights whose occupants wish to make use of the shopping area of the airport.

Exemption: State, hospital, SAR, military, humanitarian and fire fighting flights.

For arrival operations, passengers and crew must await the arrival of their ground handling agent.

In order to comply with the Regulation (EU) 2016/399 for this kind of flight, the commander shall send information about the identity of the passengers to the border police at the following e-mail addresses:

granada.pfaextdoc@policia.es and
gr-cmd-granada-aeropuerto@guardiacivil.org

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecsdptosafetymg@enaire.es

RESTRICTIONS ON OPERATIONS

- AD closed to aircraft without radio communications.
- All training operations and school to be conducted at the airport or in its airspace (ATZ) require prior approval from the airport management. Contact Grx.CEOA@aena.es at least 3 HR in advance.
- VFR operations in formation or in groups of aircraft (rallies, formation, schools, etc.) of more than 5, as well as the operation of ULM with the prior approval of AESA, must be coordinated with the airport. Contact GranadaCECOA@aena.es at least 72 HR in advance.
- TWR telephone contact numbers to be used in the event of communications failure: TEL: +34-958 245 284 / +34-958 245 283.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

By virtue of ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, at Granada/Federico Garcia Lorca Granada-Jaén Airport, the operation of aircraft by air carriers with no designated representative at the airport will not be permitted, for the purposes of coordinating the actions arising out of the response to an emergency, this representative may be another air carrier or a designated handling agent.

→ REALIZACIÓN DE ARRANQUE CRUZADO

La realización del arranque cruzado está reservada a aeronaves con APU inoperativa.

Es necesario solicitar la autorización de arranque cruzado a ATC y esperar su aprobación.

CARRYING OUT CROSS-BLEED START

Carrying out cross-bleed is only allowed for aircraft with inoperative APU.

It is necessary to request for cross-bleed start to ATC and wait for approval.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.- GENERALIDADES

1.- GENERAL

1.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

1.1. The low visibility procedures (LVP) shall be applied when:

- El alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 550 m, o
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad general en el área de maniobras sea inferior a 800 m.

- The runway visual range (RVR) is less than 550 m, or
- In the event of transmissometer failure, the general visibility in the manoeuvring area is less than 800 m.

1.2. Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

1.2. The low visibility procedures (LVP) shall be cancelled when:

- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 1000 m, o
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad general en el área de maniobras sea superior a 1500 m.

- The runway visual range (RVR) is greater than 1000 m, or
- In the event of transmissometer failure, the general visibility in the manoeuvring area is greater than 1500 m.

1.3. Despegues en condiciones de baja visibilidad: Las RWY 09 y 27 están autorizadas para realizar despegues en condiciones de baja visibilidad hasta el mínimo establecido de RVR 200 m.

1.3. Take-offs under low visibility conditions: RWY 09 and 27 are authorized for low visibility take-offs down to the established minimum RVR 200 m.

1.4. TWR informará a los pilotos de que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida.

1.4. TWR shall inform the pilots that low visibility procedures are in force.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.- SURFACE MOVEMENT

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.

Pilots shall proceed to verify the situation of their aircraft at all times, ensuring that their taxiing takes place under conditions of complete operational safety.

A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tránsito los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de sus mínimos operacionales.

In order to establish a better transit sequence, pilots shall not request start-up, push-back nor taxiing clearances when the Runway Visual Range (RVR) readings, or visibility if appropriate, are under their operational minimum.

En cualquier caso, en los casos en que el RVR sea inferior a 550 m solamente se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el Área de Movimiento.

In any event, where the RVR is less than 550 m, only one aircraft will be cleared to taxi at a time on the Movement Area.

2.1. Llegadas:

2.1. Arrivals:

2.1.1. Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán:

2.1.1. Aircraft that have landed shall report:

- Pista libre y
- Calle de salida utilizada.

- Runway vacated and
- Taxiway used.

2.1.2. A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME" para dirigirse al puesto de estacionamiento asignado, comunicando a TWR "SÍGAME a la vista".

2.1.2. At the entrance of the parking stands, they shall wait for the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned stand, notifying TWR "FOLLOW ME in sight".

2.2. Salidas:

2.2. Departures:

2.2.1. Para los despegues en condiciones de visibilidad reducida (LVTO) se deberán utilizar los siguientes puntos de espera de la pista:

2.2.1. For Low Visibility Take-Offs (LVTO) the following runway holding positions shall be used:

- RWY 09 – E1 (CAT I) o E2 (CAT II)
- RWY 27 – E5 (CAT I) o E6 (CAT II)

- RWY 09 – E1 (CAT I) or E2 (CAT II)
- RWY 27 – E5 (CAT I) or E6 (CAT II)

2.2.2. Los pilotos, al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.

2.2.2. Pilots, on requesting clearance for start-up, shall report the stand they are occupying to ATC.

2.2.3. Bajo petición del piloto, el vehículo "SÍGAME" podrá hacer el guiado en la salida de la aeronave hacia los puntos de espera.

2.2.3. Upon request by the pilot, the "FOLLOW ME" vehicle can guide a departing aircraft up to the runway holding positions.

3.- SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRA

3.- ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

3.1. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras.

3.1. Uncertainty about position in the manoeuvring area.

Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).

Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).

En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará lo antes posible la pista si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

In situations in which a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but they recognise that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

3.2. Pérdida de contacto visual entre móviles.

3.2. Loss of visual contact between traffic.

En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC shall take the measures that it shall deem fit.

3.3. Avería de aeronave.

3.3. Breakdown of aircraft.

Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

It shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.

- 3.4. Fallo de comunicaciones.
En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:
- 3.4.1. Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME".
- 3.4.2. Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME".

- 3.4. Communications failure.
In the event that an aircraft operating in the manoeuvring area should experience a communications failure, it shall proceed as follows:
- 3.4.1. Departing aircraft: the aircraft shall continue by the designated route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.
- 3.4.2. Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the runway and await the arrival of an assistance vehicle.
If the aircraft already had a taxiing clearance, it shall continue by the designated route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

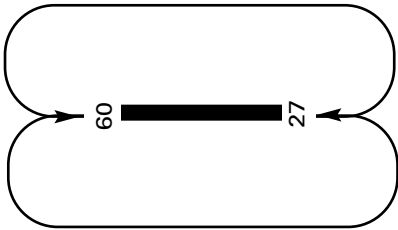
Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) o la altitud mínima de vigilancia ATC de los sectores que la ruta directa atraviesa, lo que sea más alto, de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic conditions, and provided that it is not envisaged that it will be necessary to interrupt a descent, aircraft shall be cleared to proceed by a standard arrival (STAR) or by means of a "direct" type clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or the IF, at the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrument procedure (IAC) or the minimum ATC surveillance altitude of the sectors through which the direct route passes, whichever is the higher, so that the descent operation may be accomplished continuously.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

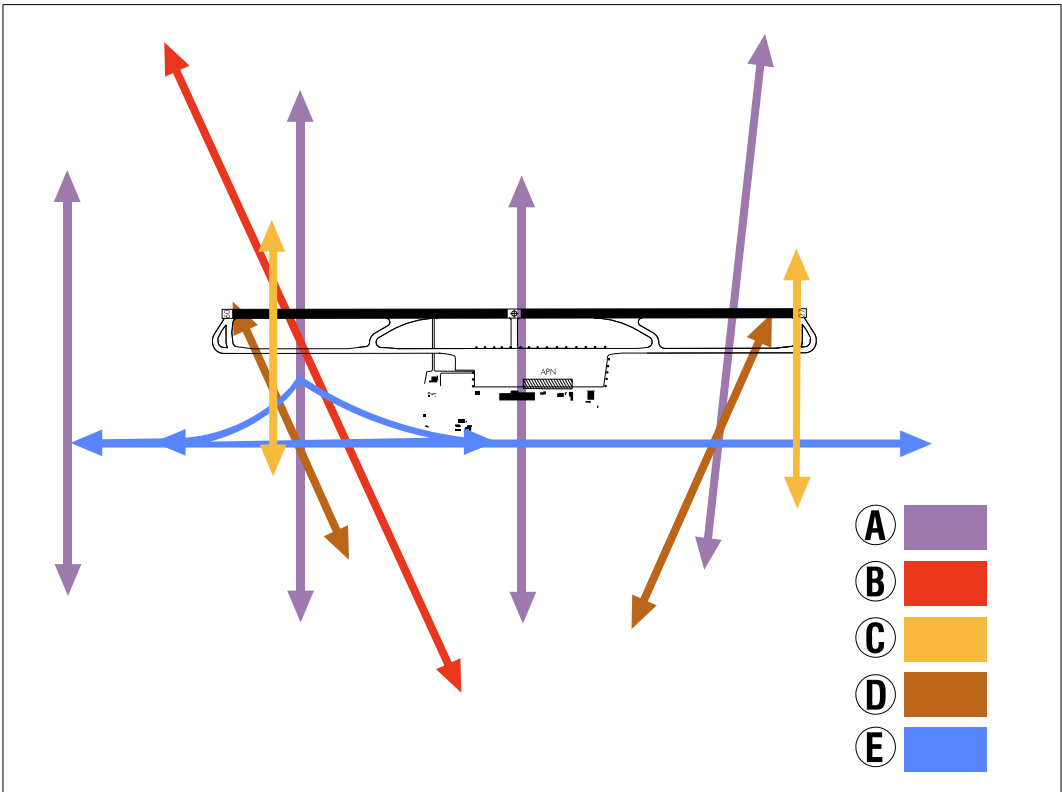
ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN Y MOVIMIENTO DE AVES

Precaución en las operaciones de aterrizaje y despegue en la RWY 09/27 debido a la concentración de aves en las proximidades del aeródromo.
Flujos de aves:

BIRDS CONCENTRATION AND MOVEMENT AREAS

Caution in landing and take-off operations to RWY 09/27 due to birds concentration in the vicinity of the aerodrome.
Flows of birds:



MOVIMIENTO A.- Paso de palomas torcaces, especialmente al amanecer y atardecer. Presente todo el año con incremento de población en época invernal. Altura de paso 40-60 m.

MOVIMIENTO B.- Paso de milano negro. Presente principalmente en primavera y otoño. Altura de paso superior a 150 m.

MOVIMIENTO C.- Paso de estorninos. Presentes todo el año, con incremento de población en época invernal. Altura de paso 20-60 m (normalmente se encuentran posados en bandos en el terreno).

MOVIMIENTO D.- Paso de alcaravanes durante la noche, con incremento de población en época invernal. Altura de paso 20-40 m.

MOVIMIENTO E.- Paso de grajillas. Presentes todo el año. Altura de paso 20-40 m.

MOVEMENT A.- Crossing of wood pigeons, specially at sunrise and sunshine. Presence all year round increasing in population during winter season. Passage height 40-60 m.

MOVEMENT B.- Crossing of black kites. Presence principally during spring and autumm seasons. Passage height upper than 150 m.

MOVEMENT C.- Passage of starlings. Present all year round, increasing in numbers during the winter. Passage height 20-60 m (they are usually in flocks on the ground).

MOVEMENT D.- Crossing of stone-curlew during night time increasing in population during winter season. Passage height 20-40 m.

MOVEMENT E.- Crossing of jackdaws. Presence all year round. Passage height 20-40 m.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEGR>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEGR>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

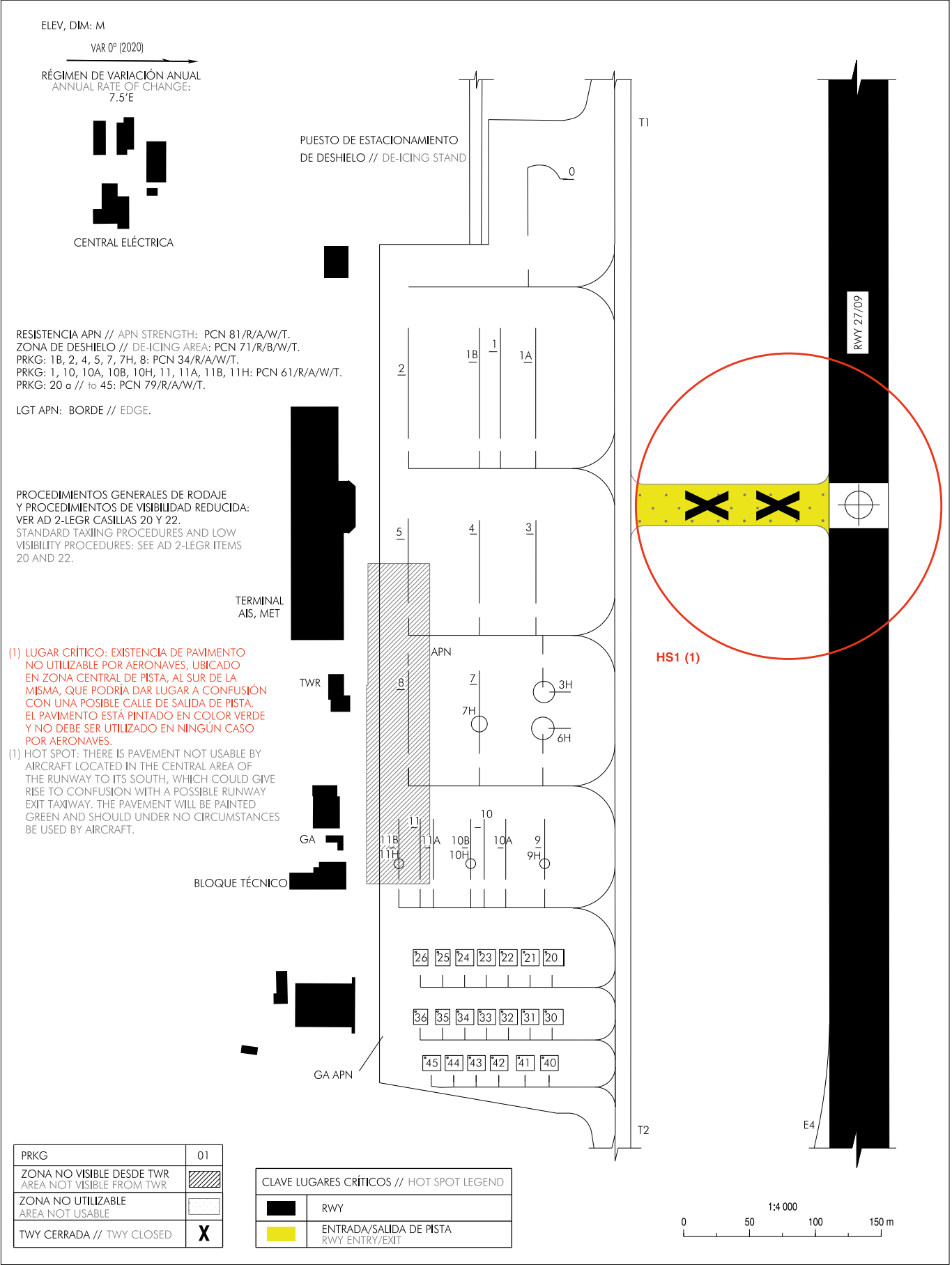
VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC/5 VOR RWY 09

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	37°11'14.9"N	003°47'49.5"W	8	573



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
0	—	37°11'11.21"N 003°46'48.36"W	A	B739	—	—
1	—	37°11'10.58"N 003°46'42.89"W	A	A330	—	INCOMP. 1A, 1B
1A	—	37°11'11.45"N 003°46'42.57"W	A	B739	—	INCOMP. 1
1B	—	37°11'10.06"N 003°46'42.55"W	A	B739	—	INCOMP. 1
2	—	37°11'08.31"N 003°46'42.15"W	A	A321	—	—
3	—	37°11'11.49"N 003°46'37.29"W	A	B739	—	—
→ 3H	—	37°11'11.72"N 003°46'32.61"W	A	A109	—	HEL MAX DIM 14 m
4	—	37°11'10.10"N 003°46'37.27"W	A	B739	—	—
↖ 5	—	37°11'08.35"N 003°46'37.09"W	A	A321	—	—
↖ 6H	—	37°11'11.70"N 003°46'31.49"W	A	B412	—	HEL MAX DIM 17.2 m
7	—	37°11'10.13"N 003°46'32.64"W	A	B739	—	INCOMP. 7H
7H	—	37°11'10.14"N 003°46'31.64"W	A	S61/B412	—	HEL MAX DIM 20.95 m INCOMP. 7 (1)
8	—	37°11'08.38"N 003°46'32.46"W	A	A321	—	—
9	—	37°11'11.78"N 003°46'27.63"W	A	F900	—	INCOMP. 9H
9H	—	37°11'11.78"N 003°46'27.38"W	A	EC45	—	HEL MAX DIM 13.7 m INCOMP. 9
10	—	37°11'10.28"N 003°46'28.24"W	A	A320	—	INCOMP. 10A, 10B, 10H
10A	—	37°11'10.81"N 003°46'27.62"W	A	F900	—	INCOMP. 10
10B	—	37°11'09.96"N 003°46'27.61"W	A	F900	—	INCOMP. 10, 10H
10H	—	37°11'09.96"N 003°46'27.36"W	A	EC45	—	HEL MAX DIM 13.7 m INCOMP. 10, 10B
11	—	37°11'08.70"N 003°46'28.22"W	A	A320	—	INCOMP. 11A, 11B, 11H
11A	—	37°11'09.04"N 003°46'27.60"W	A	F900	—	INCOMP. 11
11B	—	37°11'08.18"N 003°46'27.59"W	A	F900	—	INCOMP. 11, 11H
11H	—	37°11'08.18"N 003°46'27.34"W	A	EC45	—	HEL MAX DIM 13.7 m INCOMP. 11, 11B
20	—	37°11'11.99"N 003°46'24.56"W	A	DA42	—	MAX SPAN 14 m
21	—	37°11'11.44"N 003°46'24.55"W	A	DA42	—	MAX SPAN 14 m
22	—	37°11'10.89"N 003°46'24.55"W	A	DA42	—	MAX SPAN 14 m
23	—	37°11'10.34"N 003°46'24.54"W	A	DA42	—	MAX SPAN 14 m
24	—	37°11'09.81"N 003°46'24.53"W	A	DA42	—	MAX SPAN 14 m
25	—	37°11'09.29"N 003°46'24.53"W	A	C172	—	MAX SPAN 11 m
26	—	37°11'08.83"N 003°46'24.52"W	A	C172	—	MAX SPAN 11 m
30	—	37°11'12.00"N 003°46'22.73"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
31	—	37°11'11.45"N 003°46'22.73"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
32	—	37°11'10.91"N 003°46'22.72"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
33	—	37°11'10.36"N 003°46'22.71"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
34	—	37°11'09.83"N 003°46'22.71"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
35	—	37°11'09.30"N 003°46'22.70"W	A	C172	—	MAX SPAN 11 m
36	—	37°11'08.84"N 003°46'22.70"W	A	C172	—	MAX SPAN 11 m
40	—	37°11'11.82"N 003°46'21.32"W	A	PA31	—	MAX SPAN 14 m
41	—	37°11'10.90"N 003°46'21.31"W	A	PA31	—	MAX SPAN 14 m
42	—	37°11'10.17"N 003°46'21.29"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
43	—	37°11'09.60"N 003°46'21.29"W	A	PA31	—	MAX SPAN 12.4 m
44	—	37°11'09.03"N 003°46'21.28"W	A	C172	—	MAX SPAN 11 m
45	—	37°11'08.46"N 003°46'21.27"W	A	C172	—	MAX SPAN 11 m

Observaciones // Remarks:	
(1)	S61 para ruedas; B412 para patines. // S61 for wheels; B412 for skid.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1X	GA	38°52'39.90"N 001°22'29.70"E	A	B412	—	(1)
2X	GA	38°52'39.09"N 001°22'30.25"E	A	B412	—	(1)
7	—	38°52'35.51"N 001°22'27.62"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C (3)
8	—	38°52'34.79"N 001°22'25.87"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C (3)
9	—	38°52'34.13"N 001°22'24.29"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C (3)
10	—	38°52'33.41"N 001°22'22.55"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C (3)
11	—	38°52'32.75"N 001°22'20.96"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C (3)
12	—	38°52'31.99"N 001°22'19.24"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C (3)
13	—	38°52'30.83"N 001°22'16.68"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C
14	—	38°52'30.11"N 001°22'14.93"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C
15	—	38°52'29.46"N 001°22'13.35"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C
16	—	38°52'28.73"N 001°22'11.56"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C
17	—	38°52'28.08"N 001°22'10.02"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C
18	—	38°52'26.99"N 001°22'07.29"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY C
19	—	38°52'23.71"N 001°22'03.35"E	A	B744	—	INCOMP. 19A, 19B
19A	—	38°52'23.89"N 001°22'02.84"E	A	A321	—	INCOMP. 19
19B	—	38°52'23.28"N 001°22'01.35"E	A	A321	—	INCOMP. 19
20	—	38°52'22.05"N 001°21'58.73"E	A	A332	—	INCOMP. 20A, 20B
20A	—	38°52'22.35"N 001°21'59.11"E	A	A321	—	INCOMP. 20 (4)
20B	—	38°52'21.38"N 001°21'56.80"E	A	A321	—	INCOMP. 20 (5)
21	—	38°52'27.07"N 001°21'54.54"E	A	B763	—	—
22	—	38°52'28.25"N 001°21'57.60"E	A	B762	—	—
23	—	38°52'29.20"N 001°22'00.39"E	A	A321	—	Excluido A320 con sharklets // A320 with sharklets excluded
24	—	38°52'30.04"N 001°22'02.90"E	A	E190	—	Excluido CRJX // CRJX excluded (6)
25	—	38°52'30.66"N 001°22'05.04"E	A	A321	—	INCOMP. 25B (7)
25B	—	38°52'30.98"N 001°22'04.79"E	R	B752	—	INCOMP. 25
26	—	38°52'31.69"N 001°22'07.05"E	A	CRJX	—	—
27	—	38°52'32.60"N 001°22'09.11"E	A/R	B752	—	(8) (13)
28	—	38°52'33.67"N 001°22'11.70"E	A/R	B752	—	(8) (9)
29	—	38°52'34.55"N 001°22'14.17"E	R	B752	—	—
30	—	38°52'35.79"N 001°22'17.21"E	A	B712	—	—
31	—	38°52'36.60"N 001°22'19.14"E	A	B712	—	—
32	—	38°52'37.60"N 001°22'21.04"E	R/A	A321	—	HEL MAX DIM 20.9 m
33	—	38°52'38.24"N 001°22'22.57"E	R/A	A321	—	HEL MAX DIM 20.9 m
34	—	38°52'38.38"N 001°22'24.04"E	R	F2TH	—	—
35	—	38°52'38.75"N 001°22'24.94"E	R	F2TH	—	—
36	—	38°52'39.24"N 001°22'25.75"E	R	CL35	—	—
37	—	38°52'39.60"N 001°22'26.63"E	R	CL35	—	—
52S	GA	38°52'36.64"N 001°22'33.81"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m
53S	GA	38°52'36.66"N 001°22'34.98"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
54S	GA	38°52'37.06"N 001°22'35.94"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
55S	GA	38°52'37.54"N 001°22'37.09"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
56S	GA	38°52'37.90"N 001°22'37.97"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
57S	GA	38°52'38.27"N 001°22'38.85"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
58S	GA	38°52'38.63"N 001°22'39.73"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
59S	GA	38°52'39.00"N 001°22'40.61"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
60S	GA	38°52'39.60"N 001°22'42.06"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
61S	GA	38°52'39.96"N 001°22'42.94"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
62S	GA	38°52'40.33"N 001°22'43.82"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
63S	GA	38°52'40.69"N 001°22'44.70"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
64S	GA	38°52'41.06"N 001°22'45.58"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
65S	GA	38°52'41.42"N 001°22'46.46"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
66S	GA	38°52'41.79"N 001°22'47.34"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
67S	GA	38°52'42.15"N 001°22'48.22"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
68S	GA	38°52'42.52"N 001°22'49.10"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
69S	GA	38°52'43.27"N 001°22'49.72"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m
71M	GA	38°52'36.92"N 001°22'31.77"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m. (10)
72M	GA	38°52'37.52"N 001°22'33.21"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m. (11)
73M	GA	38°52'38.27"N 001°22'33.89"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
74M	GA	38°52'38.66"N 001°22'34.85"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
75M	GA	38°52'39.15"N 001°22'36.04"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
76M	GA	38°52'39.49"N 001°22'36.85"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
77M	GA	38°52'39.87"N 001°22'37.76"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
78M	GA	38°52'40.23"N 001°22'38.64"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
79M	GA	38°52'40.60"N 001°22'39.52"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
80M	GA	38°52'41.20"N 001°22'40.98"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
81M	GA	38°52'41.56"N 001°22'41.86"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
82M	GA	38°52'41.93"N 001°22'42.74"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
83M	GA	38°52'42.29"N 001°22'43.62"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
84M	GA	38°52'42.66"N 001°22'44.50"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
85M	GA	38°52'43.02"N 001°22'45.38"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
86M	GA	38°52'43.39"N 001°22'46.26"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
87M	GA	38°52'43.75"N 001°22'47.14"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
88M	GA	38°52'44.12"N 001°22'48.02"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
89M	GA	38°52'44.09"N 001°22'49.16"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m
90N	GA	38°52'41.70"N 001°22'38.47"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
91N	GA	38°52'42.16"N 001°22'38.15"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
92N	GA	38°52'42.62"N 001°22'37.84"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
93N	GA	38°52'43.08"N 001°22'37.53"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
94N	GA	38°52'43.54"N 001°22'37.22"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
95N	GA	38°52'44.01"N 001°22'36.92"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
96N	GA	38°52'44.45"N 001°22'36.60"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
97N	GA	38°52'44.91"N 001°22'36.29"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
98N	GA	38°52'45.37"N 001°22'35.98"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
99N	GA	38°52'42.37"N 001°22'39.96"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m
100N	GA	38°52'42.97"N 001°22'39.56"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
101N	GA	38°52'43.57"N 001°22'39.15"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m
102N	GA	38°52'44.17"N 001°22'38.74"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m
103N	GA	38°52'44.77"N 001°22'38.33"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m
104N	GA	38°52'45.38"N 001°22'37.92"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m
105N	GA	38°52'45.73"N 001°22'37.13"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
301	SEI	38°52'39.74"N 001°22'32.31"E	A	AT8T	—	MAX DIM 18 m
302	SEI	38°52'40.30"N 001°22'33.78"E	A	AT8T	—	MAX DIM 18 m
K1	—	38°52'21.68"N 001°21'55.27"E	R	G450	NE	MAX DIM 24 m
K2	—	38°52'20.72"N 001°21'54.95"E	R	G450	NE	MAX DIM 24 m
K3	—	38°52'19.76"N 001°21'54.64"E	R	G450	NE	MAX DIM 24 m
K4	—	38°52'19.54"N 001°21'50.35"E	R	G450	NE	MAX DIM 24 m
K5	—	38°52'20.70"N 001°21'50.58"E	R	GL7T	NE	MAX DIM 32 m
K6	—	38°52'21.99"N 001°21'51.00"E	R	GL7T	NE	MAX DIM 32 m
K7	—	38°52'23.29"N 001°21'51.42"E	R	GL7T	NE	MAX DIM 32 m
K8	—	38°52'24.58"N 001°21'51.84"E	R	GL7T	NE	MAX DIM 32 m

Observaciones // Remarks:	
(1)	HEL MAX SPAN 16.2 m para rodaje en tierra / 14.02 m para rodaje aéreo. // HEL MAX SPAN 16.2 m for ground taxiing / 14.02 m for air taxiing.
(2)	Con winglets. // With winglets.
(3)	HEL MAX SPAN 22.01 m para rodaje en tierra / 14.69 m para rodaje aéreo. // HEL MAX SPAN 22.01 m for ground taxiing / 14.69 m for air taxiing.
(4)	No se puede realizar la salida a la vez que se esté realizando la salida del PRKG 20B. // Exit cannot be accomplished at the same time than exit from PRKG 20B.
(5)	No se puede realizar la salida a la vez que se esté realizando la salida del PRKG 20A. // Exit cannot be accomplished at the same time than exit from PRKG 20A.
(6)	No se puede realizar la salida a la vez que se esté realizando la entrada del PRKG 25. // Exit cannot be accomplished at the same time than entry to PRKG 25.
(7)	No se puede realizar la entrada a la vez que se esté realizando la salida del PRKG 24. // Entry cannot be accomplished at the same time than exit from PRKG 24.
(8)	Salida autónoma para todas las aeronaves excepto para B752, que debe ser remolcada. // Autonomous exit for all aircraft except for B752, which must be pushed back.
(9)	No se puede realizar la salida en autónomo a la vez que se esté realizando la salida del PRKG 29. // Autonomous exit cannot be accomplished at the same time than exit from PRKG 29.
(10)	No se puede realizar la salida a la vez que se esté realizando la salida del PRKG 72M. // Exit cannot be accomplished at the same time than exit from PRKG 72M.
(11)	No se puede realizar la salida a la vez que se esté realizando la salida del PRKG 71M. // Exit cannot be accomplished at the same time than exit from PRKG 71M.
(12)	No se permiten operaciones simultaneas de helicópteros en los PRKG 73M-74M y en los PRKG 75M-76M // Simultaneous helicopter operations at PRKG 73M-74M and at PRKG 75M-76M are not allowed.
→ (13)	Salida autónoma para todas las aeronaves excepto para B752 y B738MAX, que deben ser remolcadas. // Autonomous exit for all aircraft except for B752 and B738MAX, which must be pushed back.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LLEIDA/Alguaire

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
0	—	—	A	B190	N	INCOMP. K-N Uso diurno // daytime use
1	—	41°43'41.73"N 000°32'34.27"E	R/A	CRJX	W	INCOMP. 1A, 2A, 1B Uso diurno // daytime use
1A	—	41°43'41.82"N 000°32'34.30"E	R	B753	NE	INCOMP. 1, 1B, 2A Uso diurno // daytime use
1B	—	41°43'41.23"N 000°32'33.07"E	R/A	CRJX/AT72	NW	INCOMP. 1, 1A, 2A Uso diurno // daytime use
2	—	41°43'42.95"N 000°32'32.55"E	R/A	B738	E	A: INCOMP. 2A R: INCOMP. 1, 1A, 1B
2A	—	41°43'42.30"N 000°32'33.52"E	R	B763	E	INCOMP. 1, 1A, 1B, 2, 3, 3A, A-D
3	—	41°43'44.17"N 000°32'30.82"E	R/A	B738	E	INCOMP. 2A, 3A, A
3A	—	41°43'44.17"N 000°32'31.08"E	R	A321	E	INCOMP. 2A, 3, 4 (1), A-B
4	—	41°43'45.34"N 000°32'29.05"E	R/A	B738	E	INCOMP. 2A, 3A (1), A-F
5	—	41°43'46.55"N 000°32'27.32"E	R/A	B738	E	INCOMP. E-J
6	—	41°43'47.62"N 000°32'25.80"E	A	AT8T	SE	—
A	—	41°43'44.92"N 000°32'28.98"E	A	DA40	SW	INCOMP. 2 A, 3 A, 3, 4
B	—	41°43'44.53"N 000°32'28.49"E	A	DA40	SW	INCOMP. 2 A, 3 A, 4
C	—	41°43'45.02"N 000°32'27.79"E	A	DA40	SW	INCOMP. 2 A, 4
D	—	41°43'45.41"N 000°32'28.29"E	A	DA40	SW	INCOMP. 2 A, 4
E	—	41°43'45.51"N 000°32'27.09"E	A	DA40	SW	INCOMP. 4, 5
F	—	41°43'45.90"N 000°32'27.59"E	A	DA40	SW	INCOMP. 4, 5
G	—	41°43'46.33"N 000°32'26.98"E	A	DA40	SW	INCOMP. 5
H	—	41°43'46.00"N 000°32'26.39"E	A	DA40	SW	INCOMP. 5
I	—	41°43'46.89"N 000°32'26.19"E	A	DA40	SW	INCOMP. 5
J	—	41°43'46.50"N 000°32'25.69"E	A	DA40	SW	INCOMP. 5
K	—	41°43'41.46"N 000°32'18.96"E	A	C172	NW	INCOMP. 0, M, N Uso diurno // daytime use
L	—	41°43'40.94"N 000°32'18.32"E	A	C172	NW	INCOMP. 0, M, N Uso diurno // daytime use
M	—	41°43'41.26"N 000°32'18.95"E	A	C172	SE	INCOMP. 0, K, L Uso diurno // daytime use
N	—	41°43'40.75"N 000°32'18.29"E	A	C172	SE	INCOMP. 0, K, L Uso diurno // daytime use

Observaciones // Remarks:

(1)	Los PRKG 3A y 4 son compatibles en el caso de que el PRKG 4 esté ocupado por un AT72 o menor. // PRKG 3A and 4 are compatible in the event that PRKG 4 is occupied by an AT72 or smaller.
-----	---

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LERJ>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LERJ>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación, se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 ILS Z RWY 29
IAC/2 ILS Y RWY 29
IAC/3 LOC RWY 29

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	42°27'22.3"N	002°18'18.5"W	27	1159
Arbustos // Shurbs	42°27'23.9"N	002°18'13.5"W	36	1175
Árbol // Tree	42°27'24.6"N	002°18'16.3"W	48	1179
Árbol // Tree	42°27'23.8"N	002°18'16.5"W	47	1179
Árbol // Tree	42°27'23.9"N	002°18'16.4"W	45	1177
Árbol // Tree	42°27'22.0"N	002°18'18.7"W	33	1167
Arbustos // Shurbs	42°27'20.7"N	002°18'16.6"W	18	1160
Arbustos // Shurbs	42°27'21.0"N	002°18'16.4"W	12	1160
Árbol // Tree	42°27'23.0"N	002°18'16.4"W	29	1163
Árbol // Tree	42°27'23.0"N	002°18'16.2"W	41	1174
Árbol // Tree	42°27'23.4"N	002°18'16.3"W	47	1183
Árbol // Tree	42°27'23.5"N	002°18'16.1"W	47	1183
Árbol // Tree	42°27'23.7"N	002°18'15.1"W	50	1182
Árbol // Tree	42°27'24.0"N	002°18'15.9"W	39	1173
Árbol // Tree	42°27'24.2"N	002°18'15.6"W	38	1173
Arbustos // Shurbs	42°27'23.2"N	002°18'13.9"W	28	1165
Árbol // Tree	42°27'23.2"N	002°18'14.5"W	44	1180

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LOGROÑO AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 11

SALIDA DOMINGO CINCO NOVEMBER (DGO5N)

Subir en rumbo de pista hasta 6.0 DME LPA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-155 LPA directo a DVOR/DME LPA. Proceder por R-269 LPA directo a INDEL. Directo a DVOR/DME DGO.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL075.

SALIDA GARVU UNO JULIET (GARVU1J)

Subir en rumbo de pista hasta 1700 ft. Virar a la derecha (IAS MAX 230 kt) para seguir rumbo magnético 143° para interceptar y seguir R-098 DGO hasta 39.0 DME DGO. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-207 PPN directo a cruzar 35.0 DME PPN a FL130 o superior. Directo a GARVU.

Pendiente mínima de ascenso 7.2% hasta FL130.

SALIDA GARVU TRES NOVEMBER (GARVU3N)

Subir en rumbo de pista hasta 6.0 DME LPA. Virar a la derecha a rumbo magnético 197° hasta interceptar y seguir R-147 LPA directo a cruzar GARVU a FL075 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL075.

SALIDA MIRPO UNO NOVEMBER (MIRPO1N). Solo utilizable previa autorización ATC.

Subir en rumbo de pista hasta 6.0 DME LPA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-155 LPA directo a DVOR/DME LPA. Proceder por R-037 LPA directo a cruzar MIRPO a FL085 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL085.

SALIDA VEGEL TRES NOVEMBER (VEGEL3N)

Subir en rumbo de pista hasta 6.0 DME LPA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-155 LPA directo a DVOR/DME LPA. Proceder por R-059 LPA directo a cruzar VEGEL a FL085 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL085.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 11

DOMINGO FIVE NOVEMBER DEPARTURE (DGO5N)

Climb on runway heading up to 6.0 DME LPA. Turn right to intercept and follow R-155 LPA direct to DVOR/DME LPA. Proceed on R-269 LPA direct to INDEL. Direct to DVOR/DME DGO.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL075.

GARVU ONE JULIET DEPARTURE (GARVU1J)

Climb on runway heading up to 1700 ft. Turn right (IAS MAX 230 kt) to follow magnetic heading 143° to intercept and follow R-098 DGO to 39.0 DME DGO. Turn right to intercept and follow R-207 PPN direct to cross 35.0 DME PPN at FL130 or above. Direct to GARVU.

Minimum climb gradient of 7.2% up to FL130.

GARVU THREE NOVEMBER DEPARTURE (GARVU3N)

Climb on runway heading up to 6.0 DME LPA. Turn right to magnetic heading 197 to intercept and follow R-147 LPA direct to cross GARVU at FL075 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL075.

MIRPO ONE NOVEMBER DEPARTURE (MIRPO1N). Only usable prior ATC clearance.

Climb on runway heading up to 6.0 DME LPA. Turn right to intercept and follow R-155 LPA direct to DVOR/DME LPA. Proceed on R-037 LPA direct to cross MIRPO at FL085 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL085.

VEGEL THREE NOVEMBER DEPARTURE (VEGEL3N)

Climb on runway heading up to 6.0 DME LPA. Turn right to intercept and follow R-155 LPA direct to DVOR/DME LPA. Proceed on R-059 LPA direct to cross VEGEL at FL085 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL085.



OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS

OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	11	42°27'19.3"N	002°18'21.0"W	41	1182
Árbol // Tree	11	42°27'19.1"N	002°18'18.3"W	35	1174
Vegetación // Vegetation	11	42°27'23.6"N	002°18'07.2"W	77	1212
Vegetación // Vegetation	11	42°27'24.5"N	002°18'09.9"W	76	1208
Árbol // Tree	11	42°27'24.2"N	002°18'11.1"W	58	1191
Vegetación // Vegetation	11	42°27'23.7"N	002°18'11.0"W	56	1192
Árbol // Tree	11	42°27'23.7"N	002°18'10.3"W	68	1202
Vegetación // Vegetation	11	42°27'23.6"N	002°18'08.7"W	73	1208
Árbol // Tree	11	42°27'23.3"N	002°18'07.8"W	65	1200
Vegetación // Vegetation	11	42°27'24.5"N	002°18'04.2"W	73	1204
Vegetación // Vegetation	11	42°27'25.7"N	002°18'12.8"W	51	1185
Vegetación // Vegetation	11	42°27'27.1"N	002°18'08.1"W	70	1200
Árbol // Tree	11	42°27'28.2"N	002°18'11.3"W	62	1192
Árbol // Tree	11	42°27'17.7"N	002°18'20.8"W	30	1172
Árbol // Tree	11	42°27'18.6"N	002°18'20.9"W	34	1175
Árbol // Tree	11	42°27'18.3"N	002°18'21.0"W	27	1168
Árbol // Tree	11	42°27'19.4"N	002°18'19.0"W	47	1180
Vegetación // Vegetation	11	42°27'24.5"N	002°18'12.8"W	58	1194
Arbustos // Shurbs	11	42°27'23.9"N	002°18'13.5"W	36	1175
Arbustos // Shurbs	11	42°27'24.0"N	002°18'13.7"W	36	1174

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	11	42°27'24.6"N	002°18'16.3"W	48	1179
Árbol // Tree	11	42°27'23.8"N	002°18'16.5"W	47	1179
Árbol // Tree	11	42°27'23.9"N	002°18'16.4"W	45	1177
Árbol // Tree	11	42°27'22.0"N	002°18'18.7"W	33	1167
Árbol // Tree	11	42°27'19.9"N	002°18'17.9"W	33	1171
Árbol // Tree	11	42°27'20.0"N	002°18'17.9"W	32	1170
Árbol // Tree	11	42°27'23.0"N	002°18'16.2"W	41	1174
Árbol // Tree	11	42°27'23.4"N	002°18'16.3"W	47	1183
Árbol // Tree	11	42°27'23.5"N	002°18'16.1"W	47	1183
Árbol // Tree	11	42°27'23.7"N	002°18'15.1"W	50	1182
Árbol // Tree	11	42°27'24.0"N	002°18'15.9"W	39	1173
Árbol // Tree	11	42°27'24.2"N	002°18'15.6"W	38	1173
Árbol // Tree	11	42°27'24.5"N	002°18'15.4"W	42	1180
Árbol // Tree	11	42°27'23.9"N	002°18'04.6"W	57	1193
Árbol // Tree	11	42°27'24.7"N	002°18'12.0"W	65	1198
Árbol // Tree	11	42°27'23.8"N	002°18'11.8"W	45	1179
Árbol // Tree	11	42°27'23.2"N	002°18'14.5"W	44	1180
Árbol // Tree	11	42°27'19.5"N	002°18'18.2"W	35	1173

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot	11	42°16'19.9"N	002°14'37.0"W	–	4397
Cota // Spot	11	42°18'04.5"N	002°14'42.3"W	–	3157
Cota // Spot	11	42°15'41.6"N	002°14'13.4"W	–	4538
Torre eléctrica // Electricity pylon	11	42°26'48.6"N	002°19'49.1"W	39	1579
Antena // Antenna	11	42°25'18.0"N	002°16'21.0"W	98	1715
Terreno // Terrain	11	42°26'20.9"N	002°17'53.6"W	0	1456
Antena // Antenna	11	42°25'14.0"N	002°17'56.3"W	66	1686

LOGROÑO AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 29

SALIDA DOMINGO CINCO KILO (DGO5K)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME LPA. Virar a la izquierda a rumbo magnético 237° hasta interceptar y seguir R-269 LPA directo a INDEL. Directo a DVOR/DME DGO.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL075.

SALIDA GARVU TRES KILO (GARVU3K)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME LPA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-242 LPA directo a DVOR/DME LPA. Proceder por R-147 LPA directo a cruzar GARVU a FL075 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL075.

SALIDA GARVU UNO LIMA (GARVU1L)

Subir en rumbo de pista hasta 2500 ft. Virar a la izquierda (IAS MAX 210 kt) para interceptar y seguir R-090 DGO en alejamiento hasta 24.0 DME DGO. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-098 DGO hasta 39.0 DME DGO. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-207 PPN directo a cruzar 35.0 DME PPN a FL130 o superior. Directo a GARVU.

Pendiente mínima de ascenso 4.8% hasta FL110.

SALIDA MIRPO UNO KILO (MIRPO1K). Solo utilizable previa autorización ATC.

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME LPA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-242 LPA directo a DVOR/DME LPA. Proceder por R-037 LPA directo a cruzar MIRPO a FL085 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL085.

SALIDA VEGEL TRES KILO (VEGEL3K)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME LPA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-242 LPA directo a DVOR/DME LPA. Proceder por R-059 LPA directo a cruzar VEGEL a FL085 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL085.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 29

DOMINGO FIVE KILO DEPARTURE (DGO5K)

Climb on runway heading up to 5.0 DME LPA. Turn left to magnetic heading 237° to intercept and follow R-269 LPA direct to INDEL. Direct to DVOR/DME DGO.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL075.

GARVU THREE KILO DEPARTURE (GARVU3K)

Climb on runway heading up to 5.0 DME LPA. Turn left to intercept and follow R-242 LPA direct to DVOR/DME LPA. Proceed on R-147 LPA direct to cross GARVU at FL075 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL075.

GARVU ONE LIMA DEPARTURE (GARVU1L)

Climb on runway heading up to 2500 ft. Turn left (IAS MAX 210 kt) to intercept and follow R-090 DGO moving away to 24.0 DME DGO. Turn right to intercept and follow R-098 DGO to 39.0 DME DGO. Turn right to intercept and follow R-207 PPN direct to cross 35.0 DME PPN to FL130 or above. Direct to GARVU.

Minimum climb gradient of 4.8% up to FL110.

MIRPO ONE KILO DEPARTURE (MIRPO1K). Only usable prior ATC clearance.

Climb on runway heading up to 5.0 DME LPA. Turn left to intercept and follow R-242 LPA direct to DVOR/DME LPA. Proceed on R-037 LPA direct to cross MIRPO at FL085 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL085.

VEGEL THREE KILO DEPARTURE (VEGEL3K)

Climb on runway heading up to 5.0 DME LPA. Turn left to intercept and follow R-242 LPA direct to DVOR/DME LPA. Proceed on R-059 LPA direct to cross VEGEL at FL085 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL085.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS

OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Vegetación // Vegetation	29	42°28'12.6"N	002°20'33.1"W	57	1275
Vegetación // Vegetation	29	42°28'12.8"N	002°20'34.9"W	56	1273
Vegetación // Vegetation	29	42°28'13.0"N	002°20'36.8"W	62	1280
Árbol // Tree	29	42°27'49.6"N	002°20'10.2"W	51	1192
Vegetación // Vegetation	29	42°27'54.0"N	002°20'04.0"W	40	1184
Vegetación // Vegetation	29	42°27'54.0"N	002°20'04.0"W	39	1184
Vegetación // Vegetation	29	42°27'57.0"N	002°20'10.7"W	60	1206
Vegetación // Vegetation	29	42°27'56.8"N	002°20'10.8"W	59	1202
Vegetación // Vegetation	29	42°27'53.8"N	002°20'04.4"W	42	1186
Vegetación // Vegetation	29	42°27'54.8"N	002°20'04.2"W	42	1186
Vegetación // Vegetation	29	42°27'55.4"N	002°20'02.9"W	43	1183
Árbol // Tree	29	42°27'47.1"N	002°20'11.7"W	58	1194
Árbol // Tree	29	42°27'48.4"N	002°20'09.1"W	54	1192
Vegetación // Vegetation	29	42°27'53.6"N	002°20'10.9"W	66	1204
Vegetación // Vegetation	29	42°27'55.2"N	002°20'07.8"W	47	1193
Vegetación // Vegetation	29	42°27'53.8"N	002°20'04.3"W	40	1184
Vegetación // Vegetation	29	42°27'54.4"N	002°20'03.4"W	43	1185
Vegetación // Vegetation	29	42°27'55.7"N	002°20'04.5"W	45	1189
Vegetación // Vegetation	29	42°27'55.6"N	002°20'04.0"W	48	1190
Vegetación // Vegetation	29	42°27'56.9"N	002°20'03.0"W	53	1197

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Vegetación // Vegetation	29	42°27'56.5"N	002°20'04.1"W	44	1190
Vegetación // Vegetation	29	42°27'55.9"N	002°20'04.1"W	49	1192

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot	29	42°19'38.7"N	002°36'59.3"W	–	4886
Cota // Spot	29	42°20'06.0"N	002°35'52.5"W	–	4660
Cota // Spot	29	42°19'37.4"N	002°18'16.4"W	–	2774

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEMG - MÁLAGA/Costa del Sol****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 364030N 0042957W. Ver AD 2-LEMG ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 8 km SW.**Elevación:** 16 m / 52 ft.**Ondulación geode:** 47.5 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 31° C.**Temperatura baja media:** 12° C.**Declinación magnética:** 1° W (2020).**Cambio anual:** 7.5'E.**Administración AD:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - Avda. Comandante García Morato s/n - 29004 - Málaga.

MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.

TEL: CIV: +34-952 048 484/04**FAX:** CIV: +34-952 048 862

MIL: +34-952 176 900

MIL: +34-952 176 879

AFTN: LEMG**E-mail:** No.**Tránsito autorizado:** IFR/VFR. (2)**Observaciones:** Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR / VFR) está condicionado a la capacidad disponible. Antes de transmitir FPL debe solicitar slot, en formato SSIM a la Oficina Local de Coordinación de Horarios (CEOPS AGP):

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 04 89 71

Ha de incluir el tipo de aeronave, la matrícula, el operador y agente de asistencia en tierra, aeródromo de origen y de destino, y fecha/hora de ETA y ETD.

No se permitirán vuelos sin slot autorizado.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) No se permite tráfico VFR (incluidos Z y/o Y) con origen o destino MÁLAGA/Costa del Sol:

- Desde el último domingo de marzo hasta el 31 de mayo, y desde el 1 de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de octubre: 0900-1600 y 1800-2100 (LT);

- Desde el 1 de junio hasta el 30 de septiembre: 0000-2359 (LT).

- Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo: 0900-1400 (LT).

Las aeronaves con velocidad de crucero inferior a 200 kt asumirán posibles demoras, incluyendo aeronaves con origen MÁLAGA/Costa del Sol.

Las aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento no se verán afectados por ninguna de las limitaciones anteriores.

Permitidos vuelos VFR Nocturnos.

ARP: 364030N 0042957W. See AD 2-LEMG ADC.**Distance and direction from the city:** 8 km SW.**Elevation:** 16 m / 52 ft.**Geoid undulation:** 47.5 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 31° C.**Low average temperature:** 12° C.**Magnetic variation:** 1° W (2020).**Annual change:** 7.5'E.**AD administration:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - Avda. Comandante García Morato s/n - 29004 - Málaga.

MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.

TEL: CIV: +34-952 048 484/04**FAX:** CIV: +34-952 048 862

MIL: +34-952 176 900

MIL: +34-952 176 879

AFTN: LEMG**E-mail:** No.**Approved traffic:** IFR/VFR. (2)**Remarks:** General and Business Aviation Traffic (IFR / VFR) is dependent upon the capacity available. Before transmitting FPL, pilots should request a slot in SSIM format from the Local Scheduling Coordination Office (CEOPS AGP):

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 04 89 71

This must include the aircraft type, the registration, the operator and ground handling agent, origin and destination aerodromes and date/time of ETA and ETD.

Flights without an authorised slot will not be permitted.

(1) For all AD points.

(2) VFR traffic (included Z and/or Y) with origin or destination MÁLAGA/Costa del Sol is not permitted:

- From the last Sunday in March until 31 May, and from 1 October until the Saturday before the last Sunday in October: 0900-1600 and 1800-2100 (LT).

- From 1 June until 30 September: 0000-2359 (LT).

- From the last Sunday in October until the Saturday before the last Sunday in March: 0900-1400 (LT).

Aircraft with a cruising speed lower than 200 kt will incur possible delays, including aircraft with origin MÁLAGA/Costa del Sol.

State aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights will not be affected by any of the above restrictions.

Nights VFR flights allowed.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO/OPV:** CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Información MET: H24.**ATS:** CIV: H24.

MIL: No.

Abastecimiento de combustible: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Asistencia en tierra: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Seguridad: H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** MIL: Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: LEMGYXX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán vía FAX (+34-952 176 879).**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO/OPV:** CIV: H24.

MIL: SR/SS.

MET briefing: H24.**ATS:** CIV: H24.

MIL: No.

Fuelling: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Handling: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Security: H24.**De-icing:** No.**Remarks:** MIL: Foreign State aircraft will request PPR at least 72 hours in advance, Monday to Friday from 0730 to 1400 LT, from the AFTN address: LEMGYXX. If this means is not available, it will be requested via FAX (+34-952 176 879).**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** CIV: Hasta 5000 kg.
MIL: Hasta 8000 Kg.**Tipos de combustible:** CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1.**Tipo de lubricante:** CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.**Cargo facilities:** CIV: Up to 5000 kg.
MIL: Up to 8000 Kg.**Fuel types:** CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1.**Oil types:** CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.
MIL: Cisternas 20000 L, 16.66 L/s.
Cisternas 5000 L, 18.33 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: CIV: Aeronaves hasta 11 m de envergadura.

Instalaciones para reparaciones: Sí.

Observaciones: GPU: Unidad de CA (hasta 90 KVA) y CC (hasta 2400 A).

DATOS DE CONTACTO DE SUMINISTRADORES DE COMBUSTIBLE:

- SKYTANKING
TEL (H24): +34-686 561 493
Móvil: +34-680 189 226
E-mail: agp@skytanking.com

- SLCA
TEL (H24): +34-607 670 477
Móvil: +34-661 791 248
E-mail: agp@slca.es

Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial como a la aviación general.

Para los pasajeros y tripulaciones que opten por acceder a través de la Terminal de Aviación General, los Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizados por el aeropuerto son:

DATOS DE CONTACTO BASE FIJA DE OPERACIONES (FBO):

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
Terminal de Aviación General
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

→ - MÁLAGA BUSINESS AVIATION FBO U.T.E.
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 122;
+34-952 105 178;
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: administracion@mbafbo.es

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE AVIACIÓN GENERAL:

- AIR TAXIS HANDLING SL
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 436;
+34-952 245 327;
FAX: +34-952 048 967
Móvil: (H24) +34-659 450 014
E-mail: opsagp@airtaxishandling.com
SITA: AGPATXH
FREQ: 131.550 MHz
Página web: www.airtaxishandling.com

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

→ - GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
+34-649 449 674
FAX: +34-952 048 996
Email: malaga@generalaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 328
E-mail: ops.agp@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.075 MHz
Página web: www.unitedaviation.es

- JETEX EXECUTIVE AVIATION
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 215
FAX: +34- 952 238 824
Móvil: +34- 660 235 492
E-mail: agp-malaga@jetex.com
FREQ: 131.600 MHz.
Página web: www.jetex.com

- SKY VALET SPAIN
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 560
FAX: +34-913 936 899
Móvil: +34-616 192 646;
(H24) +34-916 782 648
E-mail: occ@skyvalet.com; ricardo.leon@skyvalet.com
Página web: www.skyvalet.com

Refuelling capacity: CIV: No limitations.
MIL: Trucks 20000 L, 16.66 L/s.
Trucks 5000 L, 18.33 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: CIV: Aircraft up to 11 m wingspan.

Repair facilities: Yes.

Remarks: GPU: AC (up to 90 KVA) and DC (up to 2400 A) unit.

FUEL SUPPLIERS CONTACT DETAILS:

- SKYTANKING
TEL (H24): +34-686 561 493
Mobile phone: +34-680 189 226
E-mail: agp@skytanking.com

- SLCA
TEL (H24): +34-607 670 477
Mobile phone: +34-661 791 248
E-mail: agp@slca.es

Ramp agent may attend both commercial aviation and general aviation.

For passengers and crew who opt to access through the General Aviation Terminal, the General and Business Aviation Managers (FBO) authorised by the airport are:

FIXED BASE OPERATOR CONTACT DETAILS:

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
General Aviation Terminal
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- MÁLAGA BUSINESS AVIATION FBO U.T.E.
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 122;
+34-952 105 178;
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: administracion@mbafbo.es

GENERAL AVIATION HANDLING AGENTS CONTACT DETAILS:

- AIR TAXIS HANDLING SL
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 436;
+34-952 245 327;
FAX: +34-952 048 967
Mobile phone: (H24) +34-659 450 014
E-mail: opsagp@airtaxishandling.com
SITA: AGPATXH
FREQ: 131.550 MHz
Website: www.airtaxishandling.com

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
+34-649 449 674
FAX: +34-952 048 996
Email: malaga@generalaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 328
E-mail: ops.agp@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.075 MHz
Website: www.unitedaviation.es

- JETEX EXECUTIVE AVIATION
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 215
FAX: +34- 952 238 824
Mobile phone: +34- 660 235 492
E-mail: agp-malaga@jetex.com
FREQ: 131.600 MHz.
Website: www.jetex.com

- SKY VALET SPAIN
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 560
FAX: +34-913 936 899
Mobile phone: +34-616 192 646
(H24): +34-91 678 2648
E-mail: occ@skyvalet.com; ricardo.leon@skyvalet.com
Website: www.skyvalet.com

- ANDALUCIA AVIATION SERVICES S.L.
Aviación ejecutiva y supervisión vuelos comerciales
Terminal de Aviación General-FBO Málaga
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-605 055 132
+34-699 759 474
E-mail: opsagp@aa-s.eu

- ATLAS MAINTENANCE
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-683 140 481
Móvil: +34-678 649 060
E-mail: info@atlasagp.com

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE AVIACIÓN
GENERAL Y AVIACIÓN COMERCIAL:

- AVIAPARTNER
FAX: No
Móvil: +34-672 404 787
E-mail: agp.ops@aviapartner.aero
SITA: AGPAOXH

- Groundforce AGP
TEL: +34-952 974 510;
+34-952 974 137.
Móvil: +34-666 545 512
E-mail: AGPGFXH@groundforce.aero
Salvador.Molina@groundforce.aero

- IBERIA
TEL: +34-952 136 194
FAX: +34-952 136 243
Móvil: +34-629 312 928
E-mail: agpkq@iberia.es
SITA: AGPKQIB

- ANDALUCIA AVIATION SERVICES S.L.
Executive aviation and supervision of commercial flights
General-FBO Málaga Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-605 055 132
+34-699 759 474
E-mail: opsagp@aa-s.eu

- ATLAS MAINTENANCE
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-683 140 481
Mobile phone: +34-678 649 060
E-mail: info@atlasagp.com

GENERAL AND COMMERCIAL AVIATION HANDLING AGENTS
CONTACT DETAILS:

- AVIAPARTNER
FAX: No
Mobile phone: +34-672 404 787
E-mail: agp.ops@aviapartner.aero
SITA: AGPAOXH

- Groundforce AGP
TEL: +34-952 974 510;
+34-952 974 137.
Mobile phone: +34-666 545 512
E-mail: AGPGFXH@groundforce.aero
Salvador.Molina@groundforce.aero

- IBERIA
TEL: +34-952 136 194
FAX: +34-952 136 243
Mobile phone: +34-629 312 928
E-mail: agpkq@iberia.es
SITA: AGPKQIB

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: MIL: Sí.
Restaurante: Sí.
Transporte: CIV: Tren, autobuses, taxis y coches de alquiler.
MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios, 1 ambulancia.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos y buzón postal.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: MIL: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Train, buses, taxis and hire cars.
MIL: Buses and light vehicles available on request.
Medical facilities: First aid, 1 ambulance.
Bank/Post Office: Cash dispensers and post box.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: CIV: 9.
MIL: 4.

Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas:

- El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario o explotador de la ACFT afectada: (1)
- Elementos de iluminación y señalización. Dollies para recuperación de aeronaves de carga máxima 5, 10 y 30 Tm. Barras de remolcado de 5 y 10 Tm.
 - Conjunto de juego de remolque de emergencia para aeronaves CAT I, II.
 - 1 polea con capacidad total de 40 Tm conjunto de izado para aeronaves CAT I, II.
 - Viga telescópica ajustable para CAT I, II y III; 1 Viga telescópica ajustable, capacidad 34 Tm.
 - Célula de carga CAT I, II y III; 1 célula de carga de una capacidad de 50 Tm, 2 células de carga de 25 Tm.
 - Todos estos equipos utilizan eslingas de capacidades diversas, 4 de 8 Tm, 2 de 10 Tm, 4 de 12 Tm, 9 de 20 Tm, 2 de 25 Tm.
 - Cojines de Elevación para aeronaves CAT I, II.
 - 4 columnas de elevación con capacidad 31 Tm, y variada altura.
 - 2 columnas de elevación con capacidad 14 Tm.
 - 8 cojines individuales capacidad 14 Tm.
 - 2 cojines baja presión con capacidad de elevación de 11 Tm.
 - Compresor de aire con presión de operación de 8.6 bares.
 - Esteras para reducir la carga puntual en suelo blando Superficie de ester as (300 m²).

Medios Externos: Grúas de diferente capacidad máxima desde 35 Tm hasta 300 Tm, plataformas, camión grúa y camión porta-vehículos (2).

→ **Observaciones:** (1) Contacto E-mail: ejecutivosagp@aena.es (Ejecutivo de Servicio), TEL: +34-952 048 808.
(2) Disponibilidad de equipos y tiempo de respuesta sujeta a disponibilidad de proveedores externos.

Fire category: CIV: 9.
MIL: 4.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft:

- The airport has specific equipment for hoisting and towing aircraft, which are available to the owner or operator of the ACFT affected: (1)
- Lighting and marking equipment. Dollies for removal of aircraft of maximum weights 5, 10 and 30 Tm. Towbars of 5 and 10 Tm.
 - Emergency towing equipment for CAT I, II aircraft.
 - 1 pulley with total capacity of 40 Tm hoisting equipment for CAT I, II aircraft.
 - Adjustable telescopic beam for CAT I, II and III; 1 adjustable telescopic beam, capacity 34 Tm.
 - Load cell CAT I, II and III; 1 load cell with capacity of 50 Tm, 2 load cells of 25 Tm.
 - All this equipment uses slings of different capacities: 4 of 8 Tm, 2 of 10 Tm, 4 of 12 Tm, 9 of 20 Tm, 2 of 25 Tm.
 - Lifting bags for CAT I, II aircraft.
 - 4 lifting columns with capacity 31 Tm, and different heights.
 - 2 lifting columns with capacity 14 Tm.
 - 8 individual lifting bags with capacity 14 Tm.
 - 2 low-pressure bags with lifting capacity of 11 Tm.
 - Air compressor with operational pressure of 8.6 bars.
 - Mats to reduce the point load on soft surfaces Matting area (300 m²).

External facilities: Cranes of different maximum capacity from 35 Tm to 300 Tm, platforms, truck crane and truck carrier vehicles (2).

Remarks: (1) Contact E-mail: ejecutivosagp@aena.es (Service Executive), TEL: +34-952 048 808.
(2) Equipment availability and response time are subject to availability of external suppliers.

<div>7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE</div> <div><div>Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.</div><div>Prioridades de limpieza: No aplica.</div><div>Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.</div><div>Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.</div><div>Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año. Los 340 m de la RWY 30 Starter extension (zona sólo utilizable para despegues) están considerados como parte de la longitud del tercer tercio de la RWY 12 a efectos de notificación del mensaje RCR.</div></div>	<div>RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN</div> <div><div>Types of clearing equipment: Not applicable.</div><div>Clearance priorities: Not applicable.</div><div>Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.</div><div>Specially prepared winter runways: Not applicable.</div><div>Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2. Aerodrome in service during all seasons of the year. The 340 m of RWY 30 starter extension (zone only usable for take-offs) are considered to form part of the final third of RWY 12 for the purposes of the RCR message.</div></div>
<div>8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO</div> <div><div>Plataforma: Superficie: CIV: Hormigón EXC R1, R2: Asfalto. MIL: Hormigón.</div><div>→ Resistencia: CIV: Rampas 1 y 2: PCN 17/F/D/W/T. Rampas 3 y 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T. Rampas 4 y 5: PCN 47/R/A/W/T. Rampa 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5 PCN 47/R/A/W/T. Rampa 8: PCN 148/F/A/W/T. Rampa 9: PCN 142/R/B/W/T MIL: PCN 75/R/A/W/T.</div><div>Calles de rodaje: Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto. EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Hormigón.</div><div>→ Resistencia: CIV: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 120/F/A/W/T. HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 148/F/A/W/T. E-2, E-4, E-5: PCN 44/F/C/W/T. G-4: PCN 76/F/C/W/T. R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 47/R/A/W/T. G-8, G-9, G-10, G-11: PCN 60/F/A/W/T. B tramo BTN R7D & L: PCN 47/F/A/W/T. G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T. G-1, G-2, R1A, R1B, R1C, R1D, R1E, R1F: PCN 17/F/D/W/T. G-3: PCN 117/F/A/W/T. R3: PCN 65/R/A/W/T. B tramo BTN R6A & L, R6A, R6B, R6C: PCN 142/F/A/W/T. R7A, R7B, R7C, R7D: PCN 57/R/A/W/T. R8: PCN 148/F/A/W/T. B tramo BTN R7D & Q: PCN 102/F/A/W/T. HW-1, E-7, C, CD, D, F, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T. E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3: PCN 68/F/A/W/T. MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T. HM: PCN 66/R/A/W/T.</div><div>Calle de rodaje aéreo: EH: Anchura: 7 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: Resistente a cargas estáticas.</div><div>Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: - Rampas R1, R2 y R3: ELEV 7 m/23 ft. - Rampas R4, R5, R6, R7, R8 y R9: ELEV 11 m/36 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEMG PDC.</div><div>Observaciones: Ninguna.</div></div>	<div>MOVEMENT AREA DETAILS</div> <div><div>Apron: Surface: CIV: Concrete EXC R1, R2: Asphalt. MIL: Concrete.</div><div>Strength: CIV: Rampas 1 and 2: PCN 17/F/D/W/T. Ramps 3 and 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T. Ramps 4 and 5: PCN 47/R/A/W/T. Ramp 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5 PCN 47/R/A/W/T. Ramp 8: PCN 148/F/A/W/T. Ramp 9: PCN 142/R/B/W MIL: PCN 75/R/A/W/T.</div><div>Taxiways: Width: 23 m. Surface: Asphalt. EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Concrete.</div><div>Strength: CIV: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 120/F/A/W/T. HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 148/F/A/W/T. E-2, E-4, E-5: PCN 44/F/C/W/T. G-4: PCN 76/F/C/W/T. R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 47/R/A/W/T. G-8, G-9, G-10, G-11: PCN 60/F/A/W/T. B segment BTN R7D & L: PCN 47/F/A/W/T. G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T. G-1, G-2, R1A, R1B, R1C, R1D, R1E, R1F: PCN 17/F/D/W/T. G-3: PCN 117/F/A/W/T. R3: PCN 65/R/A/W/T. B segment BTN R6A & L, R6A, R6B, R6C: PCN 142/F/A/W/T. R7A, R7B, R7C, R7D: PCN 57/R/A/W/T. R8: PCN 148/F/A/W/T. B segment BTN R7D & Q: PCN 102/F/A/W/T. HW-1, E-7, C, CD, D, F, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T. E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3: PCN 68/F/A/W/T. MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T. HM: PCN 66/R/A/W/T.</div><div>Air taxiway: EH: Width: 7 m. Surface: Asphalt. Strength: Static load bearing.</div><div>Check locations: Altimeter: Apron: - Rampas R1, R2 and R3: ELEV 7 m/23 ft. - Rampas R4, R5, R6, R7, R8 and R9: ELEV 11 m/36 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEMG PDC.</div><div>Remarks: None.</div></div>
<div>9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE</div> <div><div>Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedio, letreros de instrucciones obligatorias, no entry e información LGTD, barras de parada, luces de protección de pista, barras anti-intrusión, señalización de puesto de estacionamiento, letreros de designación de puesto de estacionamiento (1), puntos de retroceso y sistema de guía visual de atraque (2) y área anterior al umbral.</div><div>Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto (EXC RWY 30), punto de visada (EXC RWY 30), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (E-8, E-9 y E-10), RWY 13 (E-4, E-2 y E-1), RWY 31 (E-3, E-5 y E-6).</div><div>Señalización de TWY: Eje, faja lateral y balizas reflectantes de borde.</div><div>Observaciones: (1) Sólo en los puestos de estacionamiento de contacto. (2) Ver AD 2-LEMG PDC.</div></div>	<div>TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS</div> <div><div>Taxiing guidance system: Runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory sing, LGTD no entry and information boards, stop bars, runway guard lights, anti-intrusion bars, stand marking, designation sign of stands (1), push-back points and docking visual guidance system (2) and pre-threshold area.</div><div>RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone (EXC RWY 30), aiming point (EXC RWY 30), markings rapid exit taxiway markings on RWY 12 (E-8, E-9 and E-10), RWY 13 (E-4, E-2 and E-1), RWY 31 (E-3, E-5 and E-6).</div><div>TWY markings: Centre line, side stripe and edge reflective markers.</div><div>Remarks: (1) Only at the contact stands. (2) See AD 2-LEMG PDC.</div></div>

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-3, E-5 y E-6).
(1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-3, E-5 and E-6).
(1) The spacing for the precision approach system is not standard.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca del THR 12, 1 cerca del THR 13, 1 cerca del THR 30, 1 cerca del THR 31. LGTD. Iluminación de TWY: Eje en A, B, C, CD, D, E-1 a E-11, F, G-1, G-3 a G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 a HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C. Iluminación de Plataforma: Torres de iluminación en todas las plataformas. Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: grupos electrógenos de continuidad que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) inferior a un segundo. Observaciones: Ninguna.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 12, 1 near THR 13, 1 near THR 30, 1 near THR 31. LGTD. TWY lighting: Centre line on A, B, C, CD, D, E-1 to E-11, F, G-1, G-3 to G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C. Apron lighting: Floodlighting poles on all aprons. Secondary power supply: Visual aid systems. Engine generators of continuity that provide a maximum switch-over time (light) lower than 1 second. Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: – Ondulación del geode: Ver apartado 2. – FATO: RWY 13/31. Coordenadas THR 13 y THR 31, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Coordenadas 364030N 0042957W (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467. Elevación: – FATO: RWY 13/31. Elevación THR 13 y THR 31, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Elevación 12 m (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.	Position: – Geoid undulation: See item 2. – FATO: RWY 13/31. Coordinates THR 13 and THR 31, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Coordinates 364030N 0042957W (coincide with ARP). – Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467. Elevation: – FATO: RWY 13/31. Elevation THR 13 and THR 31, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Elevation 12 m (Coincides with ARP). – Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.

PRKG	ELEV (m)
02H	8
03H	8
05H	8
06H	8
465	7
466	7
467	7

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
– FATO: RWY 13/31.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31, ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.
– PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hormigón hidráulico PCN 65/R/A/W/T. Al coincidir con puestos de estacionamiento no precisa señalización TLOF.
– PRKG 465, 466 y 467: Hormigón asfáltico PCN 17/F/D/W/T.
Orientación: No.
Distancias declaradas:

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 13/31.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31, see item 12.
– Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.
– PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hydraulic Concrete PCN 65/R/A/W/T. At this coincides with a stands, it does not require TLOF marking.
– PRKG 465, 466 and 467: Asphalt Concrete PCN 17/F/D/W/T.
Direction: No.
Declared distances:

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13 (1)	3200	3450	3200	3200
13 INT HN-1L (1)	3030	3280	3030	NU
13 INT E-1 (2)	985	1235	985	NU
13 INT E-3 (2)	1085	1335	1085	NU
31 (1)	3200	3419	3200	3200
31 INT E-1	2114	2333	2114	NU
31 INT E-3 (2)	2014	2233	2014	NU
13 INT E-6	2108	2358	2108	NU
(1) Uso nocturno exclusivamente // Night use exclusively (2) Uso exclusivo helicópteros // Helicopters exclusive use				

Iluminación: No.
Observaciones: Rodaje aéreo:
Dimensiones máximas de helicópteros: 22.20 m.
PRKG 02H incompatible con PRKG 02 y 04.
PRKG 03H incompatible con PRKG 03 y 09.
PRKG 05H incompatible con PRKG 05 y 09.
PRKG 06H incompatible con PRKG 04, 06, 08 y 12.
Iluminación de plataforma.

Lighting: No.
Remarks: Air Taxiing:
Maximum dimensions of helicopters: 22.20 m.
PRKG 02H incompatible with PRKG 02 and 04.
PRKG 03H incompatible with PRKG 03 and 09.
PRKG 05H incompatible with PRKG 05 and 09.
PRKG 06H incompatible with PRKG 04, 06, 08 and 12.
Apron lighting.

17. ESPACIO AÉREO ATS				ATS AIRSPACE	
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude	
CTR MÁLAGA (1) 365152N, 0045957W; 370345N, 0044625W; 363439N, 0040710W; 362313N, 0041949W; 365152N, 0045957W.	FL075 SFC	D	MÁLAGA APP ES/EN	1850 m / 6000 ft	
ATZ MÁLAGA (1) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) // Circle 8 km radius centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	MÁLAGA TWR ES/EN		
Observaciones: (1) No se permite tráfico VFR, excepto de aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento (ver limitaciones relacionadas en ENR 2.1 TMA Sevilla): - Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo: 0900-1400 (LT). - Desde el último domingo de marzo hasta el sábado anterior al último domingo de octubre: 0900-1600 y 1800-2100 (LT). (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) VFR traffic is not permitted, except for State aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights (see related restrictions in ENR 2.1 TMA Sevilla): - From the last Sunday in October until the Saturday before the last Sunday in March: 0900-1400 (LT). - From the last Sunday in March until the Saturday before the last Sunday in October: 0900-1600 and 1800-2100 (LT). (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.			

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES	
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks	
APP	Málaga APP	118.455 C 121.025 MHz 123.855 C 245.600 MHz	H24 H24 H24 H24	DEP BACK UP ARR MIL	
TWR	Málaga TWR	118.150 MHz 118.780 C 121.500 MHz 122.100 MHz 124.780 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	TWR-W (RWY 13/31) TWR-E (RWY 12/30) EMERG MIL BACK UP EMERG MIL	
	Málaga GMC	121.705 C 121.955 C	H24 H24	GMC-W GMC-E	
	Málaga Clearance	121.880 C	H24	CLR. También disponible mediante enlace de datos // Also available via data link.	
ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	120.380 C 124.480 C	H24 H24		
D-ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°W) DME	AGP AGP	117.150 MHz CH 118Y	H24 H24	364103.6N 0042914.4W 364104.0N 0042914.1W	0 m	A // At 25 NM BTN R-219/R-234 & BLW FL090, posibles fluctuaciones de señal // possible signal fluctuation.
DVOR (1°W)	MGA	112.000 MHz	H24	364851.5N 0042210.5W		COV 40 NM U/S BTN: - R-349/R-059 BLW FL100, - R-059/R-079 BLW FL120, - R-079/R-349 BLW FL080. R-046 BLW FL095 BTN 09-14 NM, oscilaciones de señal de más de ± 5° // signal oscillations greater than ± 5°. R-090 BLW FL120 BTN 20-30 NM, oscilaciones de señal de más de ± 5° // signal oscillations greater than ± 5°. R-298 BLW FL120 BTN 10-20 NM, posible pérdida de guiado // possible guidance lost.
DME	MGA	CH 57X	H24	364851.0N 0042210.6W	1020 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-349/R-059 BLW FL100, - R-059/R-079 BLW FL120, - R-079/R-349 BLW FL080.
DVOR (1°W)	MAR	112.600 MHz	H24	370319.1N 0045623.6W		R-119 BTN 10 NM & 20 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations.

							R-045 BTN 30 NM & 50 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations.
DME DVOR (1°W)	MAR MLG	CH 73X 113.550 MHz	H24 H24	370318.8N 364043.5N	0045623.2W 0043023.9W	690 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL. - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
DME	MLG	CH 82Y	H24	364043.1N	0043024.4W	30 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL. - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
NDB (1°W)	RMA	330.000 kHz	H24	363932.1N	0042836.3W		132° MAG/1085 m FM THR 31; COV 60 NM BTN 039°/049° oscilaciones de señal de más de ± 15° // signal oscillations greater than ± 15°.
LOC 12 (1°W) ILS CAT I GP 12	IMG	110.550 MHz 329.450 MHz	H24 H24	364038.9N 364126.5N	0042831.8W 0043014.6W		118° MAG/506 m FM THR 30 3°; RDH 16.50 m; a // at 315 m FM THR 12 & 120 FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 12 LOC 13 (1°W) ILS CAT I GP 13	IMG GMM	CH 42Y 109.500 MHz 332.600 MHz	H24 H24 H24	364126.5N 363949.7N 364054.7N	0043014.6W 0042900.9W 0043039.3W	21 m	REF DME THR 12 132° MAG/268 m FM THR 31 3.2°; RDH 16.75 m; a // at 309 m FM THR 13 & 123 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in direction APCH; COV 12NM AVBL BTN 8° a la derecha y 6° a la izquierda // 8° to the right and 6° to the left FM RCL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 13 LOC 31 (1°W) ILS CAT I GP 31	GMM GAA	CH 32X 109.900 MHz 333.800 MHz	H24 H24 H24	364054.7N 364109.2N 363958.8N	0043039.3W 0043052.2W 0042920.6W	21 m	REF DME THR 13 312° MAG/226 m FM THR 13; 3°; RDH 16.00 m; a // at 285 m FM THR 31 & 114 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 31 L (1°W) GBAS	GAA GM LEMG	CH 36X 350 kHz 115.150 MHz CH 20697 & 21108	H24 H24 H24	363958.8N 364335.4N 364113.5N	0042920.6W 0043417.2W 0043044.9W	15 m	REF DME THR 31 312° MAG/7025 m FM THR 13 RWY 13: VDB COV 18 NM a // at FL100.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS****RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES**

- AD cerrado a operaciones de entrenamiento.
- AD cerrado para aviones sin radiocomunicación.
- Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer de las frecuencias indicadas en la casilla 18 como Málaga TWR/APP.
- Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operación de aeronaves de letra de clave F, ver casilla 3.
- Operación de helicópteros, ver casilla 4.

RESTRICTIONS TO OPERATIONS

- AD closed to training operations.
- AD closed to aircraft without radiocommunication.
- Availability of frequencies named Málaga TWR/APP in item 18 is mandatory for aircraft using this AD.
- Contact phone numbers to be used with TWR in case of communications failure:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operation of code letter F aircraft, see item 3.
- Operation of helicopters, see item 4.

➔ PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en la parte A del Anexo I del citado Reglamento (perros, gatos y hurones) debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo.

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To ensure compliance with the Regulation (EU) no. 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) no. 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport animals (pets) in the cabin as part of passenger hand luggage, of the types set out in part A of Annex I to the cited Regulation (dogs, cats and ferrets), must have engaged a handling agent which shall be responsible for managing the animals in those cases where, during inspections by the Guardia Civil Fiscal Patrol and Customs Personnel at the Passenger Terminals of MÁLAGA/Costa del Sol.

Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones del Servicio de Inspección Fronteriza en el terminal de carga correspondiente, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

PLANES DE VUELO

Todos los vuelos que deseen operar en MÁLAGA/Costa del Sol deberán disponer del correspondiente slot aeroportuario. La oficina ARO del Aeropuerto MÁLAGA/Costa del Sol tiene la facultad de no aceptar Planes de Vuelo cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado al vuelo (ver GEN 1.2 apartado 3).

AVIACIÓN GENERAL

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en la sección del AD 1.1 del AIP España.

Para vuelos de Aviación General y de negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberán incluir en la petición del slot aeroportuario y en la casilla 18 "otros datos", del plan de vuelo la siguiente información:

- Agente handling del vuelo
- Gestor de aviación general y de negocios contratados (si procede).

Para datos de contacto de FBO o de Agentes Handling Aviación General consultar casilla 4.

UTILIZACIÓN DE RWY 12/30

La RWY 12/30 se encuentra disponible para su uso a instancias ATC diariamente en horario estimado de 0900 a 2100 LT. No obstante, atendiendo a necesidades operativas o de demanda de tráfico, el gestor aeroportuario puede modificar este horario, publicándolo mediante NOTAM y/o ATIS.

CONFIGURACIÓN DE PISTAS

En el aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol existen las siguientes configuraciones de pistas posibles:

Configuración Norte:

Dos RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 30.

Una RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 31.

Configuración Sur (preferente):

Dos RWY:

- Llegadas RWY 12.
- Salidas RWY 13.

Una RWY:

- Llegadas RWY 13.
- Salidas RWY 13.

➔ ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado pudiendo considerar el cambio a partir de 7 kt en cola.

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR LA PISTA

- Aterrizaje por RWY 12: sólo se utilizarán las TWY E-8, E-9, E-10, E-11 y HE-1.
- Aterrizaje por RWY 13: sólo se utilizarán las TWY E-4, E-2 y E-1 o la TWY HS-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.
- Aterrizaje por RWY 31: sólo se utilizarán las TWY E-3, E-5 y E-6 o la TWY HN-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes RET o anteriores, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR:

Airport, some breach of the animal health requirements set out in the cited Regulation which would prompt their rejection at the border is detected.

The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the facilities of the Border Inspection Service at the appropriate freight terminal, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

FLIGHT PLANS

All flights wishing to operate at MÁLAGA/Costa del Sol must hold the appropriate airport slot. The ARO of MÁLAGA/Costa del Sol Airport has authority to reject Flight Plans whose EOBT or ETA do not match the airport slot previously assigned to the flight (see GEN 1.2 section 3).

GENERAL AVIATION

All General and Business Aviation aircraft must engage ground handling services, by virtue of the provisions of section AD 1.1 in the AIP-España.

For General and business Aviation and business flights wishing to operate at the airport, the following information must be included in the airport slot request and in the item 18 "Other information" of the flight plan:

- Flight Handling agent,
- General and business aviation manager engaged (if applicable).

For contact data for FBO or General Aviation Handling Agents, see item 4.

RWY 12/30 UTILIZATION

RWY 12/30 is available for use at the request of ATC each day during estimated hours of 0900 to 2100 LT. However, depending on operational needs or traffic demand, the airport manager can modify this schedule, publishing it through NOTAM and/or ATIS.

RUNWAY CONFIGURATION

At MÁLAGA/Costa del Sol airport there are the following possible runway configurations:

North configuration:

Two RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 30.

One RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 31.

South configuration (preferent):

Two RWY:

- Arrivals RWY 12.
- Departures RWY 13.

One RWY:

- Arrivals RWY 13.
- Departures RWY 13.

ATC will maintain the preferential configuration described for wind components, including gusts, of up to 10 kt tailwind and/or 20 kt crosswind, and changing may be considered from a tailwind of 7 kt.

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

- Landing on RWY 12: only TWY E-8, E-9, E-10, E-11 and HE-1 are available.
- Landing on RWY 13: only TWY E-4, E-2 and E-1 or TWY HS-3 are available for aircraft vacating by runway end.
- Landing on RWY 31: only TWY E-3, E-5 and E-6 or TWY HN-3 are available for aircraft vacating by runway end.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

To minimize the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following or earlier RET, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR:

PLANO DE AERÓDROMO-OACI

36°40'30"N
004°29'57"W

ELEV 16

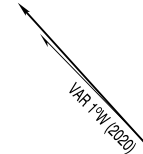
TWR-W (RWY 13/31)	118.150
TWR-E (RWY 12/30)	118.780

GMC-W	121.705
GMC-E	121.955
CLR	121.880

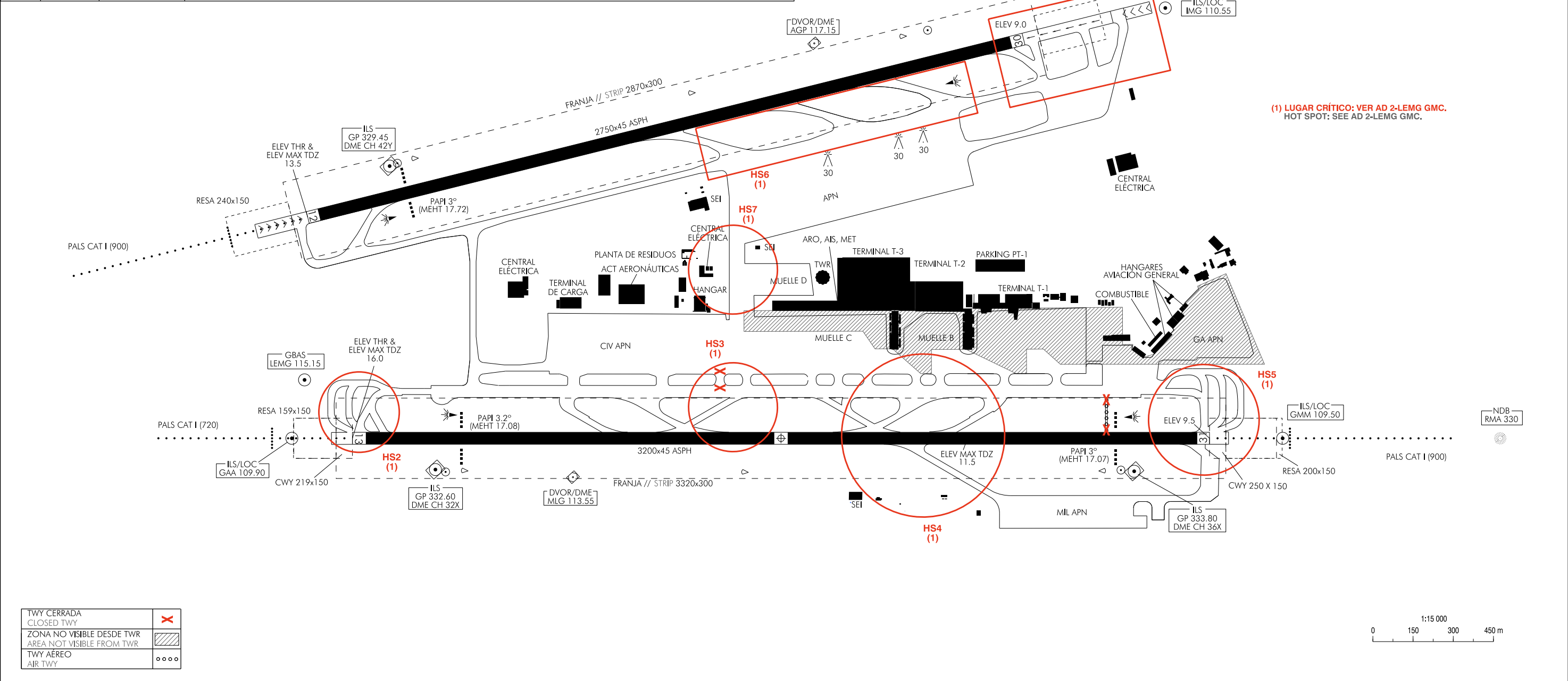
MÁLAGA/Costa del Sol

RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	RESISTENCIA // STRENGTH
12	118°	36°41'27.76"N 004°30'28.09"W	<div>APN: CIV: Rampas // Ramps 1 & 2: PCN 17/F/D/W/T. Rampas // Ramps 3 & 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T. Rampas // Ramps 4 & 5: PCN 47/R/A/W/T. Rampas // Ramps 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5: PCN 47/R/A/W/T. Rampa // Ramp 8: PCN 148/F/A/W/T. Rampa // Ramp 9: PCN 142/R/B/W/T MIL: PCN 75/R/A/W/T.</div>
30	298°	36°40'46.47"N 004°28'49.91"W	
13	132°	36°41'04.32"N 004°30'45.34"W	
31	312°	36°39'55.47"N 004°29'08.96"W	
			MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T; HM: PCN 66/R/A/W/T.
			TWY AÉREO // AIR TWY: EH: RESISTENTE A CARGAS ESTÁTICAS // STATIC LOAD BEARING.

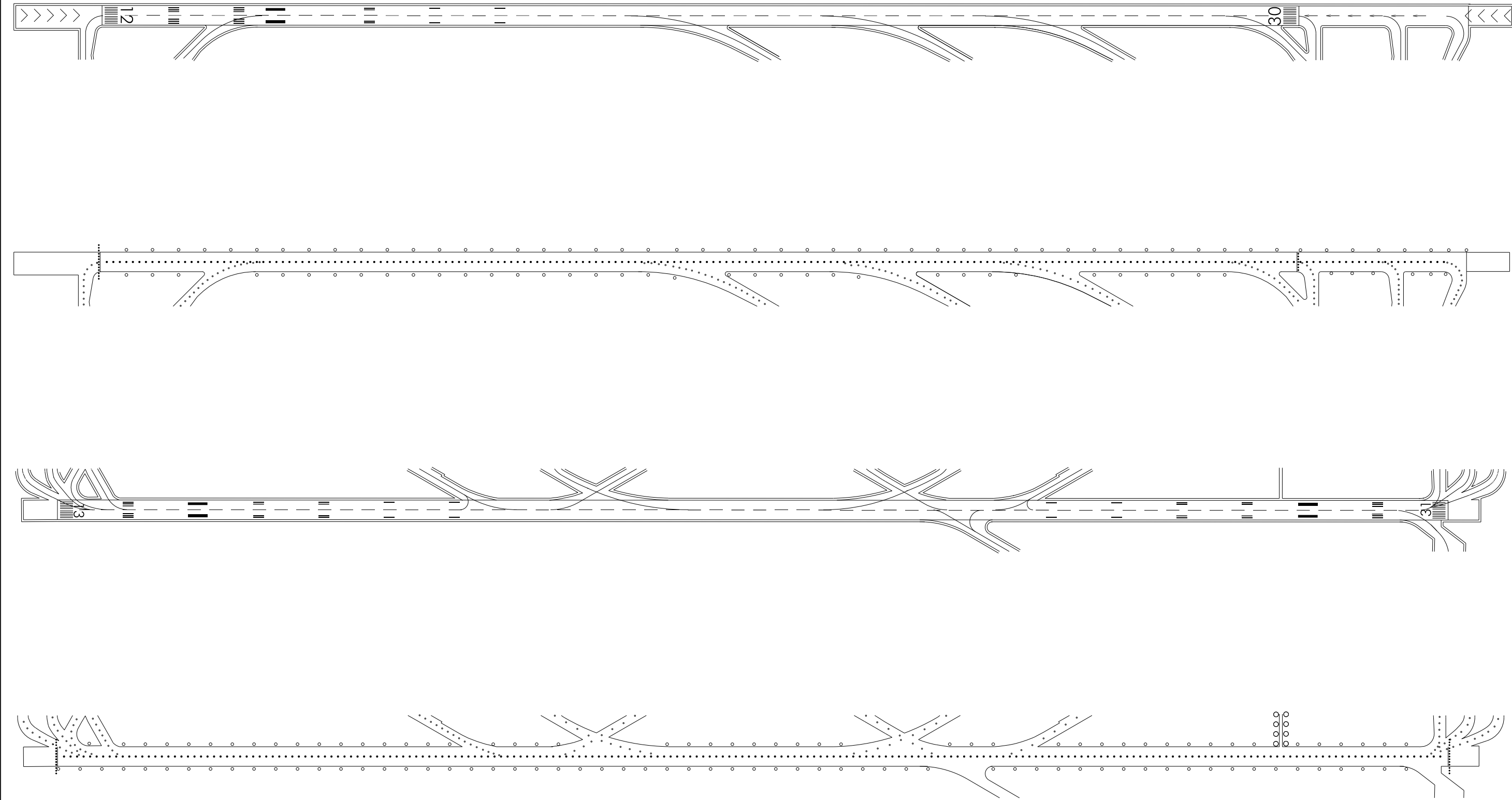
ELEV, DIM: M.
BRG: MAG.



RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5' E



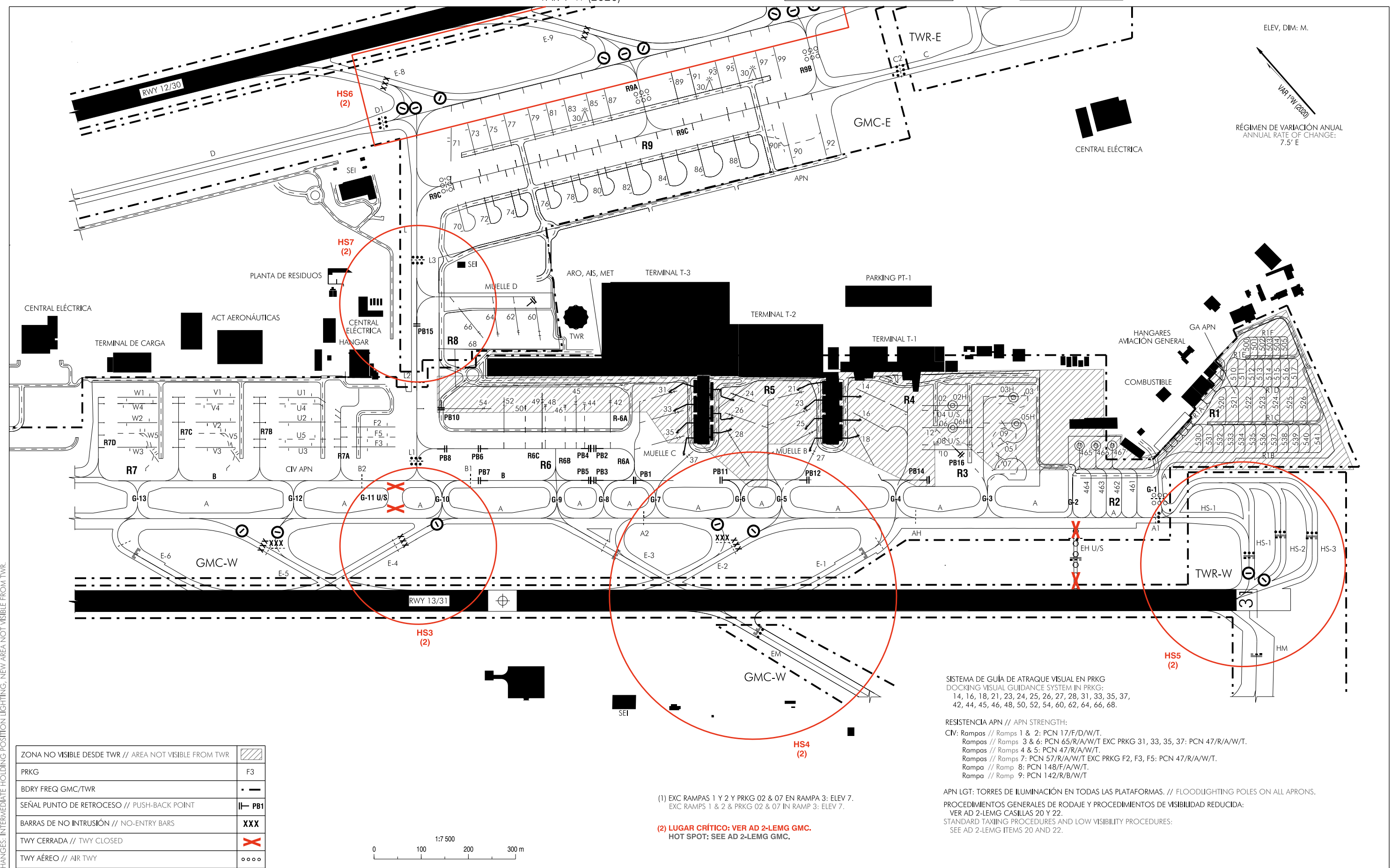
CAMBIOS: ZONA NO VISIBLE DESDE TWR EN GA APN.
CHANGES: NEW AREA NOT VISIBLE FROM TWR EN GA APN.



ELEV APN
11 (1)
VAR 1°W (2020)

TWR-W (RWY 13/31)	118.150
TWR-E (RWY 12/30)	118.780

GMC-W	121.705
GMC-E	121.955
CLR	121.880

MÁLAGA/Costa del Sol

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
02	R3	36°40'19.80"N 004°29'17.90"W	A	B3XM	—	INCOMP. 02H, 04 (1)
02H	R3	36°40'19.40"N 004°29'17.29"W	A	23.5 m	—	INCOMP. 02, 04 Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
03	R3	36°40'16.41"N 004°29'11.96"W	A	A321	—	INCOMP. 03H, 09 (2)
03H	R3	36°40'16.76"N 004°29'12.53"W	A	25 m	—	INCOMP. 03, 09 Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
04	R3	36°40'19.81"N 004°29'18.50"W	A	B763	—	INCOMP 02, 02H, 06, 06H, 12 (1) U/S
05	R3	36°40'14.91"N 004°29'15.78"W	A	B3XM	—	INCOMP. 05H, 09 (26)
05H	R3	36°40'15.28"N 004°29'13.90"W	A	24 m	—	INCOMP. 05, 09. Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
06	R3	36°40'18.71"N 004°29'19.19"W	A	B3XM	—	INCOMP. 04, 06H, 08, 12 (1)
06H	R3	36°40'18.33"N 004°29'18.63"W	A	23.5 m	—	INCOMP. 04, 06, 08, 12. Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
07	R3	36°40'14.08"N 004°29'16.93"W	A	B3XM	—	INCOMP. 09 (26)
08	R3	36°40'18.00"N 004°29'20.51"W	A	B763	—	INCOMP. 06, 06H, 10, 12 (1) U/S
09	R3	36°40'15.57"N 004°29'15.05"W	A	B748	—	INCOMP. 03, 03H, 05, 05H, 07 (27)
10	R3	36°40'17.61"N 004°29'20.43"W	A	B3XM	—	INCOMP. 08, 12 (1)
12	R3	36°40'18.69"N 004°29'19.51"W	R	B744	N	INCOMP. 04, 06, 06H, 08, 10 (24) (27) MAX ACFT LEN 76.73 m
14	R4	36°40'24.20"N 004°29'22.12"W	R	B3XM	NW	400 Hz - A/C (1) (4) (5)
16	R4	36°40'23.32"N 004°29'23.74"W	R	B779	NW	400 Hz - A/C (4) (5) (25) (27) INCOMP. B77L y // and B744
18	R4	36°40'21.94"N 004°29'24.95"W	R	B744	NW	400 Hz - A/C (4) (5) (25) (27) MAX ACFT LEN 75.36 m
21	R5	36°40'26.89"N 004°29'26.19"W	R	B39M	NW/SE	400 Hz - A/C (4) (6) (22)
23	R5	36°40'25.68"N 004°29'26.82"W	R	B752	NW/SE	400 Hz - A/C (1) (4) (7) (22)
24	R5	36°40'29.83"N 004°29'30.50"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (8) (22)
25	R5	36°40'24.29"N 004°29'27.63"W	R	B753	NW/SE	400 Hz - A/C (1) (4) (9)
26	R5	36°40'28.99"N 004°29'31.92"W	R	B753	SE	400 Hz - A/C (1) (4) (10)
27	R5	36°40'23.20"N 004°29'28.62"W	R	B77L	SE	400 Hz - A/C (4) (11)
28	R5	36°40'27.99"N 004°29'33.05"W	R	B77L	SE	400 Hz - A/C (4) (11)
31	R6	36°40'32.81"N 004°29'34.51"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (12) (22)
33	R6	36°40'31.45"N 004°29'35.08"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (12)
35	R6	36°40'30.09"N 004°29'36.39"W	R	B763	SE	400 Hz - A/C (1) (4) (12) (22)
37	R6	36°40'28.74"N 004°29'36.83"W	R	B744	SE	400 Hz - A/C (4) (13) MAX ACFT LEN 75.36 m
42	R6	36°40'35.19"N 004°29'38.67"W	R	B764	SE	400 Hz - A/C (4) (14)
44	R6	36°40'36.27"N 004°29'40.15"W	R	B39M	NW	400 Hz - A/C INCOMP. 45 (4) (15)
45	R6	36°40'36.75"N 004°29'40.86"W	R	B764	NW	400 Hz - A/C INCOMP. 44, 46 (4) (15)
46	R6	36°40'37.02"N 004°29'41.56"W	R	B39M	NW	400 Hz - A/C INCOMP. 45 (4) (15) (22)
48	R6	36°40'37.97"N 004°29'42.77"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C INCOMP. 49 (4) (16) (22)
49	R6	36°40'38.31"N 004°29'43.03"W	R	B753	SE	400 Hz - A/C INCOMP. 48, 50 (1) (4) (16)
50	R6	36°40'38.78"N 004°29'44.17"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (16) INCOMP. 49 INCOMP. 52 con ACFT de letra de clave D si PRKG 50 está ocupado // with code letter D ACFT if PRKG 50 occupied.

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
52	R6	36°40'39.93"N 004°29'45.59"W	R	B763	SE	400 Hz - A/C (1) (4) (16) INCOMP. 50 si ACFT de letra de clave D aparcado // if code letter D ACFT parked.
54	R6	36°40'40.75"N 004°29'46.94"W	R	B744	NE	400 Hz - A/C (4) (17) (23)
60	R8	36°40'41.84"N 004°29'39.11"W	R	B39M	W	400 Hz - A/C (4) (18)
62	R8	36°40'43.08"N 004°29'40.21"W	R	B39M	NW	400 Hz - A/C (4) (19)
64	R8	36°40'43.97"N 004°29'41.60"W	R	B39M	NW/NE/SW	400 Hz - A/C (4) (20)
66	R8	36°40'44.57"N 004°29'43.27"W	R	B753	NW/NE/SW	400 Hz - A/C (4) (20)
68	R8	36°40'43.88"N 004°29'43.72"W	R	B744	NE/SW/NW	400 Hz - A/C (4) (21) (23)
70	R9	36°40'50.50"N 004°29'38.44"W	A	B39M	—	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
71	R9	36°40'55.93"N 004°29'34.00"W	A	B39M	—	—
72	R9	36°40'49.69"N 004°29'36.34"W	A	B39M	—	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
73	R9	36°40'55.55"N 004°29'32.34"W	A	B39M	—	—
74	R9	36°40'48.82"N 004°29'34.28"W	A	B39M	—	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
75	R9	36°40'54.93"N 004°29'30.86"W	A	B39M	—	—
76	R9	36°40'47.71"N 004°29'31.65"W	A	B39M	—	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
77	R9	36°40'54.19"N 004°29'29.57"W	A	F50	—	MAX ACFT LEN 45 m
78	R9	36°40'46.85"N 004°29'29.59"W	A	B39M	—	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
79	R9	36°40'53.57"N 004°29'27.63"W	A	B39M	—	—
80	R9	36°40'45.99"N 004°29'27.53"W	A	B39M	—	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
81	R9	36°40'52.94"N 004°29'26.13"W	A	B39M	—	—
82	R9	36°40'44.90"N 004°29'25.41"W	A	B753	—	(3)
83	R9	36°40'52.20"N 004°29'24.85"W	A	F50	—	MAX ACFT LEN 45 m
84	R9	36°40'43.72"N 004°29'22.61"W	A	B753	—	(3)
85	R9	36°40'51.63"N 004°29'23.01"W	A	B39M	—	—
86	R9	36°40'42.54"N 004°29'19.82"W	A	B753	—	(3)
87	R9	36°40'50.90"N 004°29'21.49"W	A	B38M	—	MAX ACFT LEN 40 m
88	R9	36°40'41.37"N 004°29'17.03"W	A	B753	—	(3)
89	R9	36°40'48.84"N 004°29'16.60"W	A	B38M	—	MAX ACFT LEN 40 m
90	R9	36°40'39.42"N 004°29'13.31"W	R	B744	—	INCOMP. 90F (23)
90F	R9	36°40'40.97"N 004°29'13.12"W	A	B748	—	INCOMP. 90, 92. Solo // Only B748
91	R9	36°40'48.29"N 004°29'15.08"W	A	B39M	—	—
92	R9	36°40'38.34"N 004°29'10.72"W	R	B744	—	INCOMP. 90F (23)
93	R9	36°40'47.47"N 004°29'13.13"W	A	B39M	—	—
95	R9	36°40'46.85"N 004°29'11.65"W	A	B39M	—	—
97	R9	36°40'46.10"N 004°29'09.88"W	A	B39M	—	—
99	R9	36°40'45.28"N 004°29'08.53"W	A	B39M	—	—
461	R2	36°40'06.94"N 004°29'09.67"W	—	GL5T	—	MAX ACFT LEN 36.24 m
462	R2	36°40'07.64"N 004°29'10.65"W	—	GL5T	—	MAX ACFT LEN 36.24 m
463	R2	36°40'08.34"N 004°29'11.63"W	—	GL5T	—	MAX ACFT LEN 36.24 m
464	R2	36°40'09.04"N 004°29'12.61"W	—	GL5T	—	MAX ACFT LEN 36.24 m
465	R2	36°40'11.56"N 004°29'11.41"W	—	—	—	Uso exclusivo HEL. // Exclusive HEL use. MAX SPAN 17.25 m.
466	R2	36°40'10.82"N 004°29'10.29"W	—	—	—	Uso exclusivo HEL. // Exclusive HEL use. MAX SPAN 17.25 m

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
467	R2	36°40'10.08"N 004°29'09.32"W	–	–	–	Uso exclusivo HEL. // Exclusive HEL use. MAX SPAN 17.25 m
500	R1	36°40'08.58"N 004°28'54.96"W	A	LJ35	–	–
501	R1	36°40'08.22"N 004°28'54.50"W	A	LJ35	–	–
502	R1	36°40'07.91"N 004°28'54.01"W	A	LJ35	–	–
503	R1	36°40'07.56"N 004°28'53.48"W	A	LJ35	–	–
504	R1	36°40'07.25"N 004°28'52.98"W	A	LJ35	–	–
505	R1	36°40'06.54"N 004°28'52.57"W	A	LJ35	–	–
510	R1	36°40'07.88"N 004°28'57.13"W	A	LJ35	–	–
511	R1	36°40'07.56"N 004°28'56.54"W	A	PA31	–	–
512	R1	36°40'07.16"N 004°28'55.99"W	A	PA31	–	–
513	R1	36°40'06.80"N 004°28'55.42"W	A	PA31	–	–
514	R1	36°40'06.40"N 004°28'54.87"W	A	PA31	–	–
515	R1	36°40'06.01"N 004°28'54.33"W	A	PA31	–	–
516	R1	36°40'05.64"N 004°28'53.76"W	A	PA31	–	–
517	R1	36°40'05.25"N 004°28'52.83"W	A	PA31	–	–
520	R1	36°40'07.89"N 004°28'57.11"W	A	CL60	–	–
521	R1	36°40'06.57"N 004°28'58.51"W	A	GLF4	–	–
522	R1	36°40'05.94"N 004°28'57.63"W	A	GLF4	–	–
523	R1	36°40'05.30"N 004°28'56.75"W	A	GLF4	–	–
524	R1	36°40'04.67"N 004°28'55.88"W	A	GLF4	–	–
525	R1	36°40'03.66"N 004°28'55.43"W	A	GLF4	–	–
526	R1	36°40'02.93"N 004°28'54.69"W	A	GLF4	–	MAX ACFT LEN 27 m
530	R1	36°40'06.11"N 004°29'03.10"W	A	F900	–	–
531	R1	36°40'05.61"N 004°29'02.47"W	A	C56X	–	–
532	R1	36°40'05.13"N 004°29'01.77"W	A	F900	–	–
533	R1	36°40'04.65"N 004°29'01.06"W	A	F900	–	–
534	R1	36°40'04.13"N 004°29'00.45"W	A	C56X	–	–
535	R1	36°40'03.67"N 004°28'59.73"W	A	F900	–	–
536	R1	36°40'03.15"N 004°28'59.07"W	A	F900	–	–
537	R1	36°40'02.68"N 004°28'58.68"W	A	F900	–	–
538	R1	36°40'02.19"N 004°28'57.65"W	A	F900	–	–
539	R1	36°40'01.69"N 004°28'56.95"W	A	F900	–	–
540	R1	36°40'01.17"N 004°28'56.29"W	A	F900	–	–
541	R1	36°40'00.68"N 004°28'55.56"W	A	F900	–	–
F2	R7	36°40'44.75"N 004°29'55.58"W	A	B39M	N	INCOMP. F5
F2	R7	36°40'44.02"N 004°29'54.56"W	A	B39M	S	INCOMP. F5
F3	R7	36°40'43.71"N 004°29'56.72"W	A	B39M	N	INCOMP. F5
F3	R7	36°40'42.98"N 004°29'55.70"W	A	B39M	S	INCOMP. F5
F5	R7	36°40'44.30"N 004°29'56.25"W	A	A306	N	INCOMP. F2, F3
F5	R7	36°40'43.42"N 004°29'55.02"W	A	A306	S	INCOMP. F2, F3
U1	R7	36°40'49.87"N 004°29'58.94"W	A	B753	N	INCOMP. U4 (1)
U1	R7	36°40'48.99"N 004°29'57.71"W	A	B753	S	INCOMP. U4 (1)
U2	R7	36°40'48.61"N 004°30'00.33"W	A	B753	N	INCOMP. U4, U5 (1)
U2	R7	36°40'47.73"N 004°29'59.10"W	A	B753	S	INCOMP. U4, U5 (1)
U3	R7	36°40'47.32"N 004°30'01.75"W	A	B39M	N	INCOMP. U5
U3	R7	36°40'46.44"N 004°30'00.51"W	A	B39M	S	INCOMP. U5
U4	R7	36°40'49.69"N 004°29'59.52"W	A	A333	N	INCOMP. U1, U2
U4	R7	36°40'48.51"N 004°29'57.86"W	A	A333	S	INCOMP. U1, U2

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
U5	R7	36°40'47.88"N 004°30'01.51"W	A	A333	N	INCOMP. U2, U3
U5	R7	36°40'46.70"N 004°29'59.85"W	A	A333	S	INCOMP. U2, U3
V1	R7	36°40'53.57"N 004°30'04.12"W	A	B753	N	INCOMP. V4 (1)
V1	R7	36°40'52.69"N 004°30'02.89"W	A	B753	S	INCOMP. V4 (1)
V2	R7	36°40'52.31"N 004°30'05.52"W	A	B753	N	INCOMP. V4, V5 (1)
V2	R7	36°40'51.41"N 004°30'04.28"W	A	B753	S	INCOMP. V4, V5 (1)
V3	R7	36°40'51.02"N 004°30'06.93"W	A	B39M	N	INCOMP. V5
V3	R7	36°40'50.14"N 004°30'05.70"W	A	B39M	S	INCOMP. V5
V4	R7	36°40'53.39"N 004°30'04.70"W	A	B744	N	INCOMP. V1, V2, V5
V4	R7	36°40'52.21"N 004°30'03.05"W	A	B744	S	INCOMP. V1, V2, V5
V5	R7	36°40'49.68"N 004°30'05.74"W	A	A388	–	INCOMP. V2, V3, V4. MAX ACFT LEN 75.36 m
W1	R7	36°40'57.25"N 004°30'09.28"W	A	B753	N	INCOMP. W4 (1)
W1	R7	36°40'56.37"N 004°30'08.05"W	A	B753	S	INCOMP. W4 (1)
W2	R7	36°40'55.99"N 004°30'10.67"W	A	B753	N	INCOMP. W4, W5 (1)
W2	R7	36°40'55.11"N 004°30'09.44"W	A	B753	S	INCOMP. W4, W5 (1)
W3	R7	36°40'54.56"N 004°30'11.89"W	A	B39M	N	INCOMP. W5
W3	R7	36°40'53.96"N 004°30'11.05"W	A	B39M	S	INCOMP. W5
W4	R7	36°40'57.07"N 004°30'09.86"W	A	B744	N	INCOMP. W1, W2, W5
W4	R7	36°40'55.89"N 004°30'08.22"W	A	B744	S	INCOMP. W1, W2, W5
W5	R7	36°40'53.38"N 004°30'10.92"W	A	A388	–	INCOMP. W2, W3, W4 MAX ACFT LEN 75.36 m

Observaciones // Remarks:	
(1)	Con // with Winglets.
(2)	A321, B739: deben parar en la señal "STOP 2". Durante la salida, seguirán la línea de eje de trazo continua. Resto de aeronaves: deben parar en la señal "STOP 1". Durante la salida, seguirán la línea de eje de trazo discontinuo. // A321, B739: must stop at the "STOP 2" signal. During departure, they will follow the continuous centre line. Other aircraft: must stop at the "STOP 1" signal. During departure, they will follow the dashed centre line.
(3)	Las maniobras en el puesto de estacionamiento requieren giros pronunciados de la rueda de morro. // Manoeuvres at the stand require sharp turns of the nose wheel.
(4)	Disponen de sistema guía de atraque visual sistema "Safedock". // They have a "Safedock" visual docking guidance system.
(5)	Remolcar por R4 hasta PB14 aproando al NW. // Towing via R4 up to PB14, nosing to the NW.
(6)	Remolcar por R5 hasta PB12 aproando al NW. Alternativo: remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE. // Towing via R5 up to PB12, nosing to the NW. Alternative: Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE.
(7)	Remolcar por R5 hasta PB12 aproando al NW. Alternativo: remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE o, si MAX SPAN < 36 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 24. // Towing via R5 up to PB12, nosing to the NW. Alternative: Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE or, if MAX SPAN < 36 m, towing along 5 up to the PRKG 24 access point.
(8)	Remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE. // Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE.
(9)	Remolcar por R5 hasta PB12 aproando al NW. Alternativo: remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE o, si MAX SPAN < 41 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 26. // Towing via R5 up to PB12, nosing to the NW. Alternative: Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE or, if MAX SPAN < 41 m, towing along 5 up to the PRKG 26 access point.
(10)	Remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE. Alternativo: si MAX SPAN < 36 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 24. // Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE. Alternative: If MAX SPAN < 36 m, towing along R5 up to the PRKG 24 access point.
(11)	Remolcar hasta PB11 aproando al SE. Alternativo: si MAX SPAN < 41 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 26. // Towing up to PB11, nosing to the SE. Alternative: If MAX SPAN < 41 m, towing along R5 up to the PRKG 26 access point.
(12)	Remolcar por R6A y B hasta PB3 aproando al SE. Alternativo: remolcar por R6A y R6C hasta PB2 aproando al SE. // Towing via R6A and B up to PB3, nosing to the SE. Alternative: Towing via R6A and R6C up to PB2, nosing to the SE.
(13)	Si aeronave de letra de clave E, remolcar por B hasta PB1 aproando al SE. Para demás aeronaves: remolcar por B hasta PB3 aproando al SE. // For code letter E aircraft, towing via B up to PB1, nosing to the SE. For other aircraft: Towing via B up to PB3, nosing to the SE.
(14)	Remolcar por R6C hasta PB2 aproando al SE. Alternativo: remolcar recto y girar hacia B aproando al SE hasta PB3. // Towing via R6C up to PB2, nosing to the SE. Alternative: Towing straight and turning towards B, nosing to the SE, up to PB3.
(15)	Remolcar por R6C hasta PB4 aproando al NW. Alternativo: remolcar recto y girar hacia B aproando al NW hasta PB5. // Towing via R6C up to PB4, nosing to the NW. Alternative: Towing straight and turning towards B, nosing to the NW, up to PB5.

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
11 (1)

TWR-W (RWY 13/31)	118.150
TWR-E (RWY 12/30)	118.780

GMC-W	121.705
GMC-E	121.955
CLR	121.880

MÁLAGA/Costa del Sol

WID TWY: 23.
TWY AÉREO // AIR TWY: 7.
SFC TWY: ASPH, EXC: G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: CONC.
RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH:
CIV: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 87/F/A/W/T;
HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 128/F/A/W/T;
E-2, E-4, E-5: PCN 47/F/C/W/T;
G-4: PCN 78/F/C/W/T;
R4, R5, R6A, G-5, G-6, G-7: PCN 50/R/A/W/T;
G-8, G-9, G-10: PCN 67/F/A/W/T;
B TRAMO // SEGMENT BTN R7D & L, G-12, G-13: PCN 91/F/A/W/T;
G-1, G-2, R1A, R1B, R1C, R1D, R1E, R1F: PCN 19/F/D/W/T;
G-3, R3: PCN 68/R/A/W/T;
B TRAMO // SEGMENT BTN R6A & L, R6B, R6C: PCN 114/F/A/W/T;
R7A, R7B, R7C, R7D: PCN 63/R/A/W/T;
R8: PCN 148/F/A/W/T;
B TRAMO // SEGMENT BTN R7D & Q, HW-1, E-7, E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1;
HE-2, HE-3, C, CD, F, D, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T.
MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T;
HM: PCN 66/R/A/W/T.
TWY AÉREO // AIR TWY: EH: RESISTENTE A CARGAS ESTÁTICAS // STATIC LOAD BEARING.

LGT TWY:
EJE // CENTRE LINE: A, B, C, CD, D, E-1 α // to E-11, F, G-1, G-3 α // to G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 α // to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C.

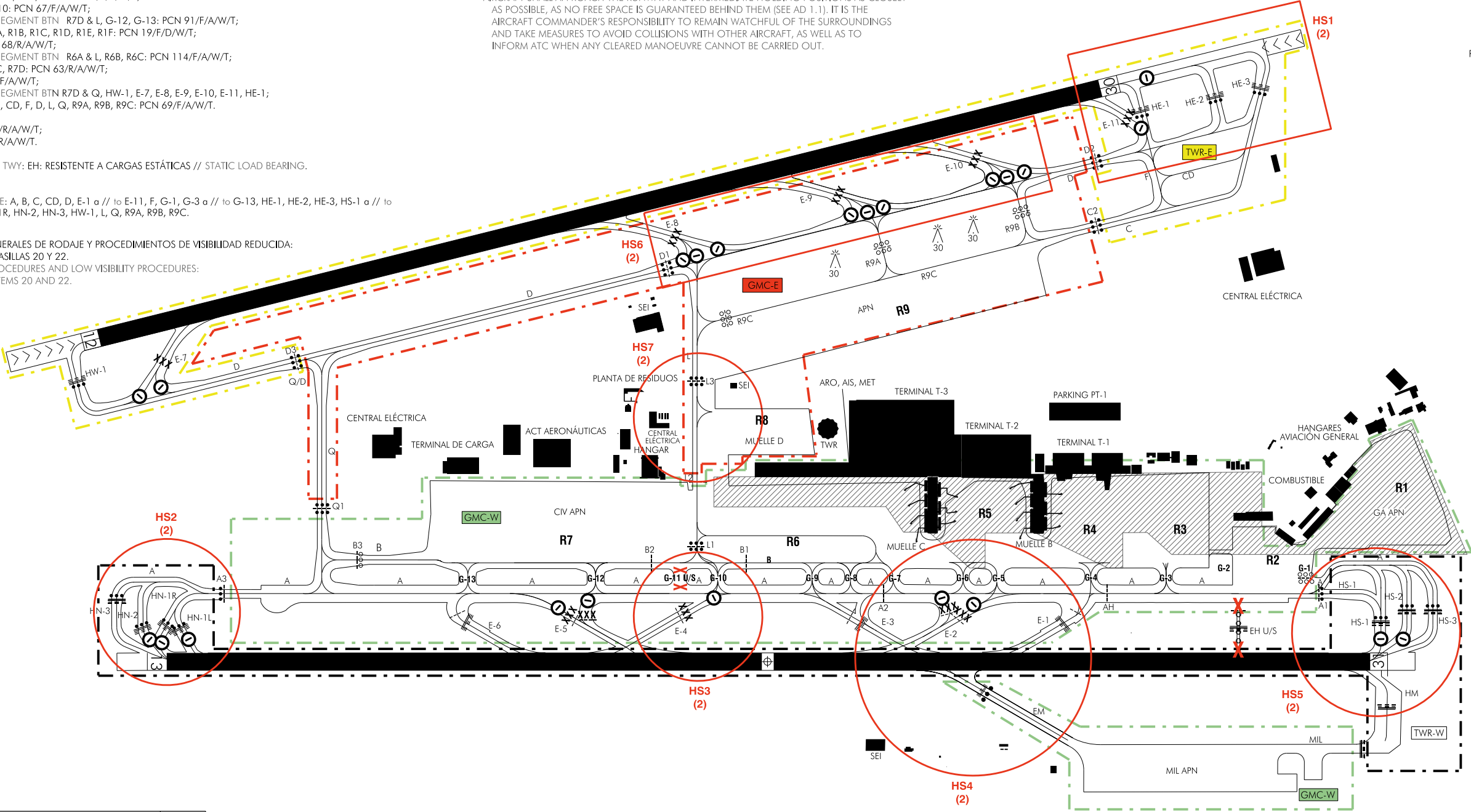
PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEMG CASILLAS 20 Y 22.
STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEMG ITEMS 20 AND 22.

(1) EXC RAMPAS 1, 2 Y 3: ELEV 7.
EXC RAMPAS 1, 2 AND 3: ELEV 7.

LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS, YA QUE NO SE GARANTIZA ESPACIO LIBRE POR DETRÁS DE LAS MISMAS (VER AD 1.1) SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES CON OTRAS AERONAVES, ASÍ COMO INFORMAR AL ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR CON UNA AUTORIZACIÓN.

AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, AS NO FREE SPACE IS GUARANTEED BEHIND THEM (SEE AD 1.1). IT IS THE AIRCRAFT COMMANDER'S RESPONSIBILITY TO REMAIN WATCHFUL OF THE SURROUNDINGS AND TAKE MEASURES TO AVOID COLLISIONS WITH OTHER AIRCRAFT, AS WELL AS TO INFORM ATC WHEN ANY CLEARED MANOEUVRE CANNOT BE CARRIED OUT.

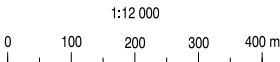
ELEV, DIM: M.



ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRAS DE NO INTRUSIÓN // NO-ENTRY BARS	XXX
LÍMITE // LIMIT FREQ TWR-W	---
LÍMITE // LIMIT FREQ TWR-E	---
LÍMITE // LIMIT FREQ GMC-W	---
LÍMITE // LIMIT FREQ GMC-E	---
TWY CERRADA // TWY CLOSED	X
TWY AÉREO // AIR TWY	oooo

PRECAUCIÓN:
SI ATC INDICA A UNA AERONAVE QUE ESTÁ SALIENDO DE PISTA QUE MANTENGA LA POSICIÓN EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LAS TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5, E-6, LA RWY SE CONSIDERARÁ QUE ESTÁ OCUPADA.
CAUTION:
IF ATC INDICATES TO AN AIRCRAFT VACATING THE RUNWAY TO HOLD AT THE HOLDING POSITIONS OF TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 OR E-6, RUNWAY SHALL BE CONSIDERED TO BE OCCUPIED.

(2) LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN LAS PÁGINAS POSTERIORES.
THE DETAILED DESCRIPTION OF THE CHARACTERISTICS OF THE HOT SPOTS CAN BE FOUND ON SUBSEQUENT PAGES.



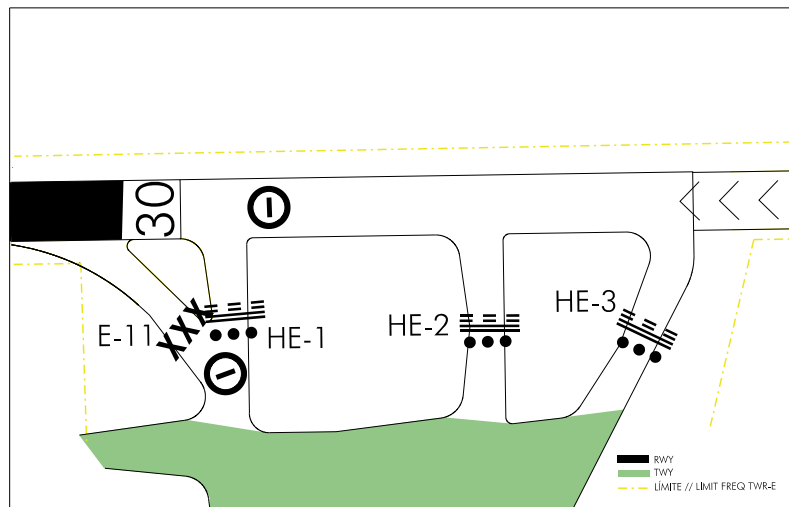
CAMBIO: ILUMINACIÓN DE PUNTOS DE ESPERA, NUEVA ZONA NO VISIBLE DESDE LA TORRE.
CHANGES: INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTING, NEW AREA NOT VISIBLE FROM TWR.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LUGARES CRÍTICOS HOT SPOTS

1. HS1: Cabecera de RWY 30, TWY E-11, HE-1, HE-2, HE-3.

1. HS1: Head of RWY 30, TWY E-11, HE-1, HE-2, HE-3.



PRECAUCIÓN:

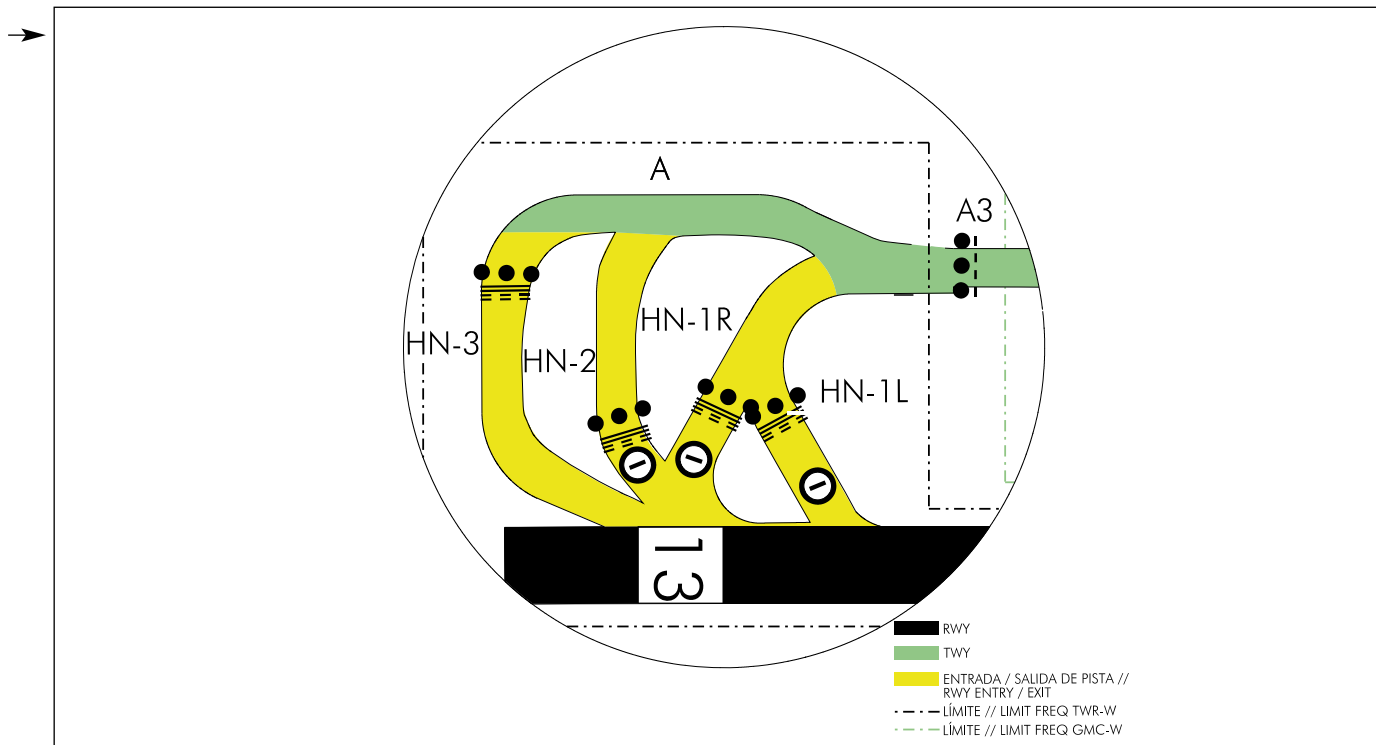
- Al ser instruido a rodar vía TWY HE-1 al punto de espera de la pista 12/30, no entrar en TWY E-11.
- Las TWY HE-2 y HE-3 no se utilizarán para abandonar la pista, debido a que penetran en el área crítica del LOC ILS 12.

CAUTION:

- When instructed to taxi via TWY HE-1 to RWY 12/30 holding position, do not enter TWY E-11.
- TWY HE-2 and HE-3 shall not be used to vacate the runway as they penetrate the critical area of the LOC ILS 12.

2. HS2: Cabecera de RWY 13, TWY HN-3, HN-2, HN-1R, HN-1L.

2. HS2: Head of RWY 30, TWY HN-3, HN-2, HN-1R, HN-1L.



PRECAUCIÓN:

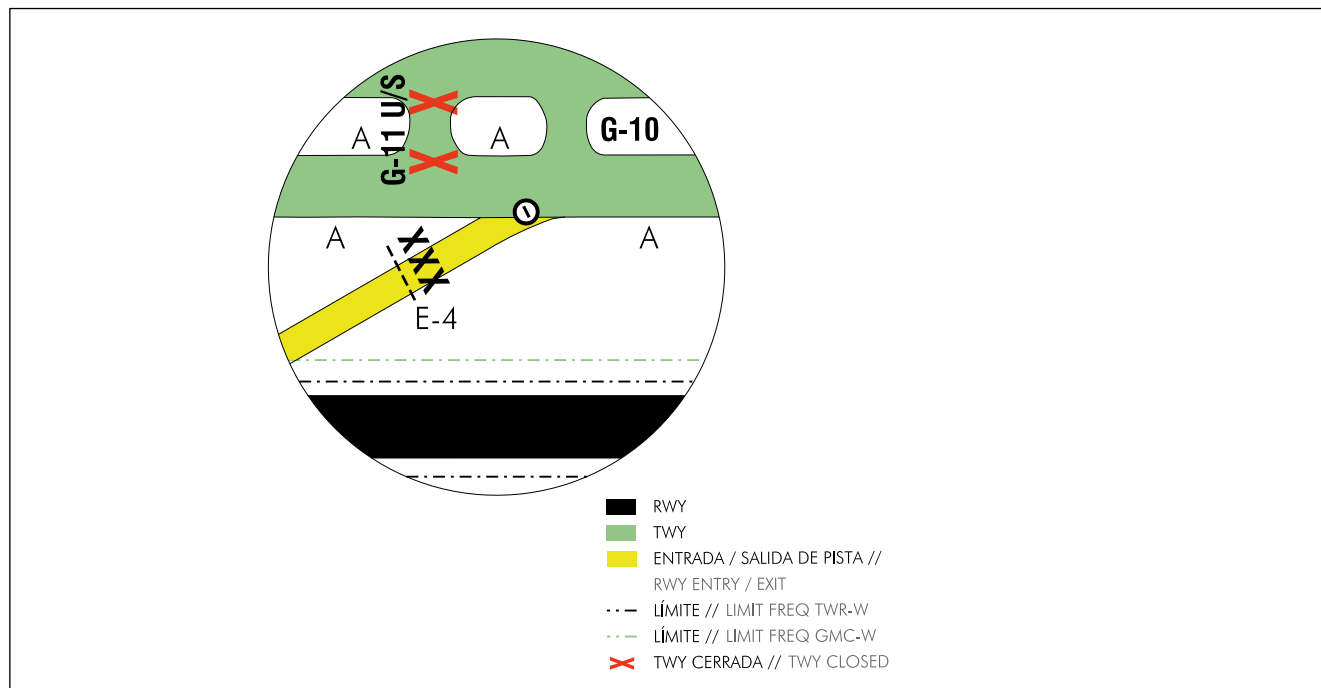
- Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera de RWY 13, todas las aeronaves que accedan a RWY 13 rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio A3.
- Zona de posible desorientación, prestar especial atención a la señalización e instrucciones ATC.

CAUTION:

- Bearing in mind the incompatibilities of the holding bay of RWY 13, all aircraft proceeding to RWY 13 shall initially taxi up to the corresponding intermediate holding position A3.
- Possible disorientation area, pay especial attention to markings and ATC instructions.

3. HS3: TWY A, E-4.

3. HS3: TWY A, E-4.



PRECAUCIÓN:

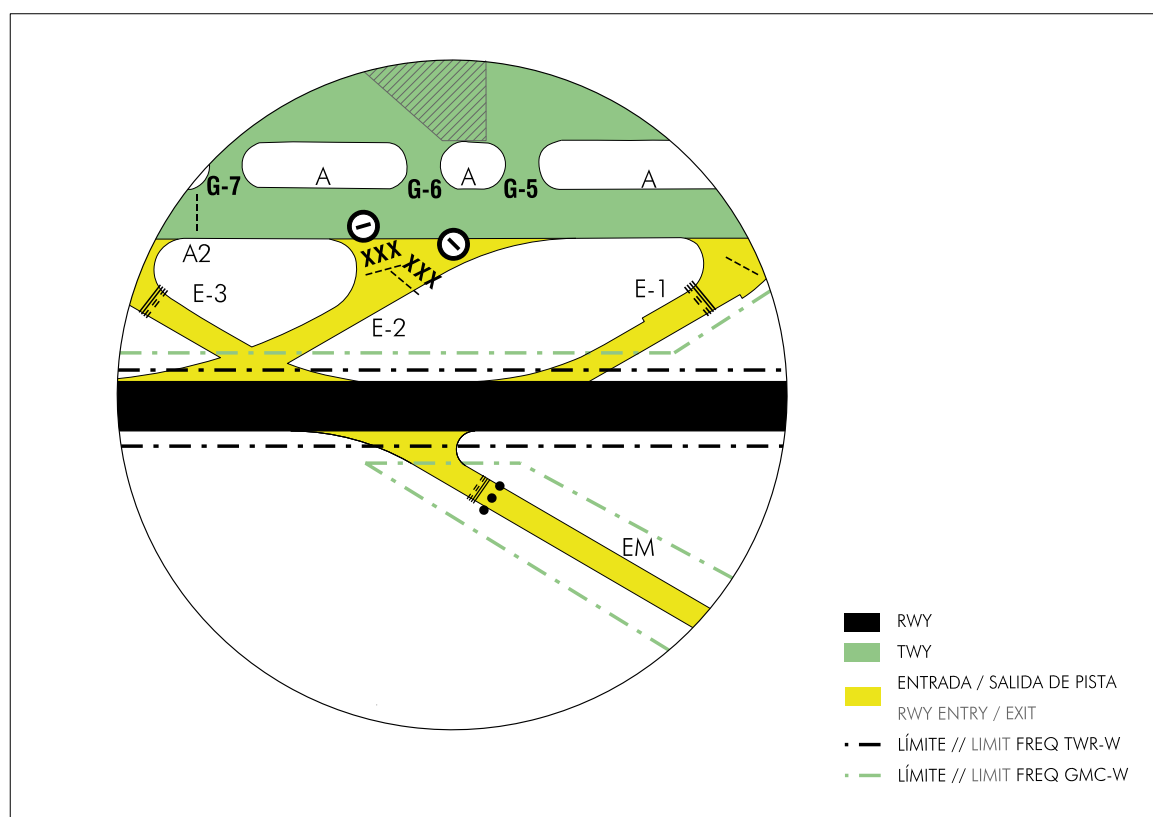
- Al ser instruido a rodar vía TWY A al punto de espera de la pista 13/31, no entrar en TWY E-4.

CAUTION:

- When instructed to taxi via TWY A to RWY 13/31 holding position, do not enter TWY E-4.

→ 4. HS4: TWY A, E-1, E-2, E-3-EM.

4. HS4: TWY A, E-1, E-2, E-3-EM.



PRECAUCIÓN:

- Al ser instruido a rodar vía TWY A al punto de espera de la pista 13/31, no entrar en TWY E-1, E-2, o E-3.
- Rodando por TWY E-3/EM a/desde la base aérea, no girar a la izquierda ni a la derecha en la RWY 13/31. Antes de cruzar asegúrese de tener autorización ATC.

CAUTION:

- When instructed to taxi via TWY A to runway 13/31 holding position, do not enter TWY E-1, E-2 o E-3.
- Taxiing via TWY E-3/EM to/from the air base, do not turn left/right into RWY 13/31. Ensure you hold ATC clearance before crossing.

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**GEML - MELILLA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 351647N 0025723W. Ver AD 2-GEML ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 4 km SW.**Elevación:** 48 m/156 ft.**Ondulación geode:** 47 m ± 0.15 m (1).**Temperatura de referencia:** 29°C.**Temperatura baja media:** 13°C.**Declinación magnética:** 0° (2020).**Cambio anual:** 9.0 'E.**Administración AD:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Melilla, Carretera Yasinem s/n; 52005 Melilla.MIL: Comandancia Militar Aérea del Aeropuerto de Melilla,
Carretera Yasinem s/n; 52005 Melilla.**TEL:** CIV: CECO: +34-952 698 622/621 **FAX:** CIV: CECO: +34-952 698 677

Dirección: +34-952 698 614 Dirección: +34-952 698 608

MIL: +34-952 976 972 MIL: +34-917 686 358
+34-952 676 615**AFTN:** GEML**E-mail:** CIV: melillaCECOA@aena.es

MIL: sata_melilla@ea.mde.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR.**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.**ARP:** 351647N 0025723W. See AD 2-GEML ADC.**Distance and direction from the city:** 4 km SW.**Elevation:** 48 m/156 ft.**Geoid undulation:** 47 m ± 0.15 m (1).**Reference temperature:** 29°C.**Low average temperature:** 13°C.**Magnetic variation:** 0° (2020).**Annual change:** 9.0 'E.**AD administration:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Melilla, Carretera Yasinem s/n; 52005 Melilla.MIL: Comandancia Militar Aérea del Aeropuerto de Melilla,
Carretera Yasinem s/n; 52005 Melilla.**TEL:** CIV: CECO: +34-952 698 622/621 **FAX:** CIV: CECO: +34-952 698 677

Management: +34-952 698 614 Management: +34-952 698 608

MIL: +34-952 976 972 MIL: +34-917 686 358
+34-952 676 615**AFTN:** GEML**E-mail:** CIV: melillaCECOA@aena.es

MIL: sata_melilla@ea.mde.es

Approved traffic: IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: 0550-1830, PS 1 HR PPR;
I: 0700-1730, PS 1 HR PPR.**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** V: 0535-1850, I: 0645-1750.

En caso de activación PPR: V: 0535-1950, I: 0645-1850.

Abastecimiento de combustible: HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** HR AD.**Deshielo:** No.**Observaciones:** Aeronaves de Estado que operen en la plataforma
militar solicitarán permiso el día hábil anterior en horario
0800-1400 LT por FAX +34-917 686 358 o E-mail
sata_melilla@ea.mde.es.Horario de actividad del aeropuerto: V: 0535-1850, I: 0645-1750.
En caso de activación PPR: V: 0535-1950, I: 0645-1850.**Airport:** V: 0550-1830, PS 1 HR PPR;
I: 0700-1730, PS 1 HR PPR.**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** V: 0535-1850, I: 0645-1750.

In case PPR is activated: V: 0535-1950, I: 0645-1850.

Fuelling: HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** HR AD.**De-icing:** No.**Remarks:** State aircraft operating on the military apron shall request
permission the previous working day during 0800-1400 LT by
FAX +34-917 686 358 or E-mail sata_melilla@ea.mde.es.

Airport operational schedule: V: 0535-1850, I: 0645-1750.

In the event of activation of PPR: V: 0535-1950, I: 0645-1850.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:**

CIV: Almacén, montacargas, vehículos para transportes.

MIL: Traspaleta manual, Batea de carga, Horquillas elevadoras hasta 4500 kg,
plataforma para 3 pallet HCU.**Tipos de combustible:** JET A-1 (1).**Tipos de lubricante:** No.**Capacidad de reabastecimiento:**

JET A-1: 1 tanque de almacenamiento 150000 L.

1 tanque de almacenamiento 65000 L.

1 cisterna para suministro 10000 L; 20 L/s.

1 cisterna para suministro 33000 L; 20 L/s.

2 cisternas para transporte 34000 L.

Instalaciones para el deshielo: No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A
de pico / 1000 A permanente).

Agentes de rampa:

IBERIA LAE SAU OPERADORA

TEL: +34-952 698 631 / 34

E-mail: mlnkk@iberia.es

(1) EXOLUM

TEL: +34-618 896 397 / +34-646 937 255

E-mail: mln@exolum.com; jplazag@exolum.com.

Cargo facilities:

CIV: Warehouse, goods lift, vehicles for transport.

MIL: Manual pallet-lifter, Cargo trailer, Forklifts up to 4500 kg, platform for
3 pallet HCU.**Fuel types:** JET A-1 (1).**Oil types:** No.**Refuelling capacity:**

JET A-1: 1 warehousing tank 150000 L.

1 warehousing tank 65000 L.

1 supply truck 10000 L; 20 L/s.

1 supply truck 33000 L; 20 L/s.

2 transport trucks 34000 L.

De-icing facilities: No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** MIL: GPU: AC (up to 100 KVA) and DC units (up to 2500 A peak /
1000 A permanent).

Ramp agents:

IBERIA LAE SAU OPERADORA

TEL: +34-952 698 631 / 34

E-mail: mlnkk@iberia.es

(1) EXOLUM

TEL: +34-618 896 397 / +34-646 937 255

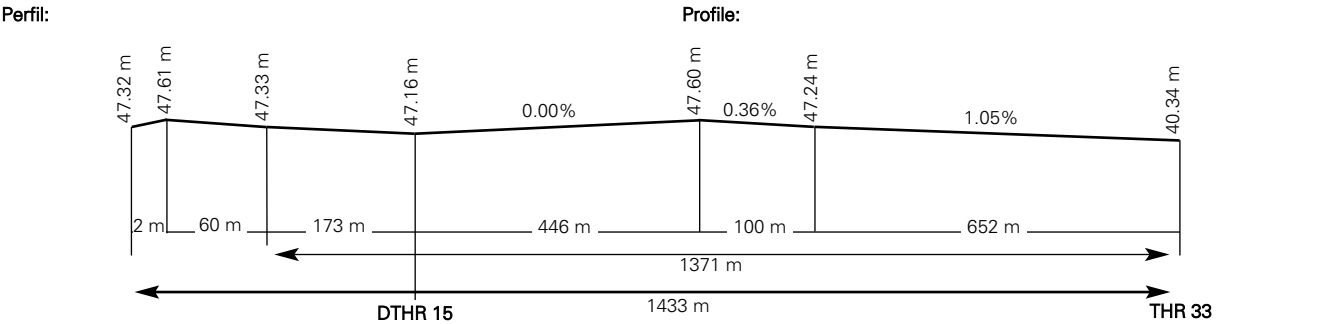
E-mail: mln@exolum.com; jplazag@exolum.com.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
Hoteles: No. Restaurante: Sí. Transporte: CIV: Taxis MIL: Microbus tripulaciones O/R. Instalaciones médicas: No. Banco/Oficina Postal: No/No. Información turística: Sí. Observaciones: Ninguna.	Hotels: No. Restaurant: Yes. Transportation: CIV: Taxis. MIL: Crew minibus O/R. Medical facilities: No. Bank/Post Office: No/No. Tourist information: Yes. Remarks: None.
6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
Categoría de incendios: 5. Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada. Retirada de aeronaves inutilizadas: Servicio externo para retirada de aeronaves, previo aviso y a cargo del propietario/ explotador. Medios disponibles MAX: AT 76 y aviación general. Capacidad de remolcado e izado. Observaciones: Ninguna.	Fire category: 5. Rescue equipment: In accordance with the fire category published. Removal of disabled aircraft: External service for removal of aircraft, prior notice and charged to the owner/operator. Means available MAX: AT 76 and general aviation. Capacity of towing and raising. Remarks: None.
7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica. Prioridades de limpieza: No aplica. Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica. Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica. Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.	Types of clearing equipment: Not applicable. Clearance priorities: Not applicable. Use of material for movement area surface treatment: Not applicable. Specially prepared winter runways: Not applicable. Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2. Aerodrome in service during all seasons of the year.
8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	MOVEMENT AREA DETAILS
Plataforma: Superficie: CIV: Hormigón. MIL: Asfalto / Terreno compactado. Resistencia: CIV: Aviación general G1 & G2: PCN 46/R/C/W/T. PRKG H1/ L1 & L2/P2: PCN 25/R/C/W/T. PRKG L3/P3: PCN 14/R/B/W/T. PRKG L4/P4 & H5/L5/P5: PCN 30/R/B/W/T. MIL: Información no disponible. Calles de rodaje: Anchura: CIV: 21.70 m. MIL: 15 m. Superficie: CIV y MIL: Asfalto. Resistencia: CIV : PCN 67/F/A/W/T. MIL: Información no disponible. Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 51 m / 166 ft. VOR: No. INS: No. Observaciones: Puntos de contacto para vehículos con TWR para acceso al área de movimiento: R, I-1, I-2, D-1, D-2, P y V. Ver AD 2-GEML ADC.	Apron: Surface: CIV: Concrete. MIL: Asphalt / Soil compacted. Strength: CIV: General aviation G1 & G2: PCN 46/R/C/W/T. PRKG H1/ L1 & L2/P2: PCN 25 /R/C/W/T. PRKG L3/P3: PCN 14 /R/B/W/T. PRKG L4/P4 & H5/L5/P5: PCN 30 /R/B/W/T. MIL: Information not available. Taxiways: Width: CIV: 21.70 m. MIL: 15 m. Surface: CIV and MIL: Asphalt. Strength: CIV: PCN 67/F/A/W/T. MIL: Information not available. Check locations: Altimeter: Apron ELEV 51 m / 166 ft. VOR: No. INS: No. Remarks: Contact points for vehicles with TWR for access to movement area: R, I-1, I-2, D-1, D-2, P and V. See AD 2-GEML ADC.
9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
Sistema de guía de rodaje: Letreros, punto de espera en pista, puestos de estacionamiento y luces de protección de pista. Señalización de RWY: Designadores, eje, faja lateral, umbral, umbral desplazado RWY 15, zona de toma de contacto y punto de visada. Señalización de TWY: Eje y faja lateral. Observaciones: Ninguna.	Taxiing guidance system: Boards, runway-holding positions, stands and runway guard lights. RWY markings: Designators, centre line, side stripe, threshold, threshold RWY 15 displaced, touchdown zone and aiming point. TWY markings: Centre line and side stripe. Remarks: None.
10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal Interna, Transición, Transición Interna y Aterrizaje Interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI: Ver datos digitales "Item 10". Observaciones: Ver AD 2-GEML AOC.	Obstacles which penetrate Approach, Take-off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO: See digital data "Item 10". Remarks: See AD 2-GEML AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Melilla EM Ae. HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND No. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español. Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud. Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR. Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24, TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699. <div>Melilla EM Ae: HR AD; TEL: +34-952 698 619 +34-952 674 416</div> Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	MET office: Melilla EM Ae. HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: No. Briefing: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish. Charts: Forecasted significant and wind and temperature in altitude maps. Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display. ATS unit served: TWR. Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24, TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699. <div>Melilla EM Ae: HR AD; TEL: +34-952 698 619 +34-952 674 416</div> Remarks: Aerodrome climatological summay available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA					RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
15 (1) (3)	146.27°GEO 146°MAG	1433 x 45	351701.91N 0025734.39W	THR: 47 m/155 ft TDZ: No	No	No	1553 x 150	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 35/F/A/W/T SWY: No
33 (2)	326.27°GEO 326°MAG	1371 x 45	351629.58N 0025708.06W	THR: 40 m/132 ft TDZ: No	No	60 x 150	1491 x 150	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 35/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) THR RWY 15 desplazado 235 m. (2) Coordenadas extremo RWY 33: 351706.58N 0025738.19W. (3) RWY 15: Inicio físico pista 351708.26N 0025739.55W.	Remarks: (1) THR RWY 15 displaced 235 m. (2) End RWY 33 coordinates: 351706.58N 0025738.19W. (3) RWY 15: Physical start: 351708.26N 0025739.55W.
--	---



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
15	1433	1433	1433	1198
33	1371	1431	1371	1371
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 15 Aproximación: Sencillo, 300 m. Luces de identificación de umbral. LIH. PAPI (MEHT): 4.38° (11.94 m / 39 ft) Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: No. Borde de pista: 1433 m: 235 m rojas + 784 m blancas + 414 m amarillas. (1) Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: (1) Luces de intensidad variable. Luces de eje guiado de plataforma de viraje: Verdes e intensidad variable.	Runway: 15 Approach: Single, 300 m. Threshold identification lights. LIH. PAPI (MEHT): 4.38° (11.94 m / 39 ft) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centreline: No. Runway edge: 1433 m: 235 m red + 784 m white + 414 m yellow. (1) Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) Adjustable light intensity. Guided centreline lights on turn pad: Green and adjustable light intensity.

Pista: 33 Aproximación: Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (9.12 m / 30 ft). Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: No. Borde de pista: 1371 m: 913 m blancas + 458 m amarilas. (1) Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: (1) Luces de intensidad variable. Luces de eje guiado de plataforma de viraje: Verdes e intensidad variable.	Runway: 33 Approach: Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (9.12 m / 30 ft). Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centreline: No. Runway edge: 1371 m: 913 m white + 458 m yellow. (1) Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) Adjustable light intensity. Guided centreline lights on turn pad: Green and adjustable light intensity.
--	--

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--	--

ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 15, 1 cerca THR 33. LGTD. Iluminación de TWY: Borde. Iluminación de plataforma: Borde. Fuente secundaria de energía: Fuente de alimentación ininterrumpida para todo el balizamiento. Observaciones: Ninguna.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 15, 1 near THR 33. LGTD. TWY lighting: Edge. Apron lighting: Edge. Secondary power supply: Uninterrupted power supply for the entire lighting system. Remarks: None.
--	--

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
--	-------------------------

Situación: - FATO: RWY 15/33. Coordenadas THR 15 y THR 33, ver casilla 12. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 15/33. Coordenadas THR 15 y THR 33, ver casilla 12. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 o H5 de la plataforma civil. Ver AD 2-GEML PDC. Elevación: - FATO: RWY 15/33. Elevación THR 15 y THR 33, ver casilla 12. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 15/33, ver casilla 12. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 o H5 de la plataforma civil. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: - FATO: RWY 15/33. Ver casilla 12 y AD 2-GEML ADC. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 15/33. Ver casilla 12 y AD 2-GEML ADC. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 o H5 de la plataforma civil. Ver AD 2-GEML PDC. → - PRKG H5: Hormigón PCN 14/R/B/W/T. - PRKG H1: Hormigón PCN 27/R/B/W/T. Orientación: FATO coincide con RWY 15/33. Ver casilla 12. Distancias declaradas: FATO coincide RWY 15/33. Ver casilla 13. Iluminación: RWY 15/33 ver casilla 14, plataforma ver casilla 15. Observaciones: Ninguna.	Position: - FATO: RWY 15/33. Coordinates THR 15 and THR 33, see item 12. - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 15/33. Coordinates THR 15 and THR 33, see item 12. - Air taxiing: TLOF coincides with PRKG H1 or H5 of civil apron. See AD 2-GEML PDC. Elevation: - FATO: RWY 15/33. Elevation THR 15 and THR 33, see item 12. - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 15/33, see item 12. - Air taxiing: TLOF coincides with PRKG H1 or H5 of civil apron. Dimensions, surface, maximum weight, marking: - FATO: RWY 15/33. See item 12 and AD 2-GEML ADC. - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 15/33. See item 12 and AD 2-GEML ADC. - Air taxiing: TLOF coincides with PRKG H1 or H5 of civil apron. AD 2-GEML ADC - PRKG H5: Concrete PCN 14/R/B/W/T. - PRKG H1: Concrete PCN 27/R/B/W/T. Direction: FATO coincides with RWY 15/33. See item 12. Declared distances: FATO coincides with RWY 15/33. See item 13. Lighting: RWY 15/33 see item 14, apron see item 15. Remarks: None.
---	---

17. ESPACIO AÉREO ATS	ATS AIRSPACE
-----------------------	--------------

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
ATZ MELILLA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	MELILLA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS	ATS COMMUNICATION FACILITIES
---------------------------------------	------------------------------

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
TWR	Melilla	119.525 MHz 121.500 MHz 139.300 MHz 121.775 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG MIL GMC / BACK-UP MIL
VDF	Melilla gonio	119.525 MHz	HR ATS	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	MEL	114.250 MHz	H24	351649.6N 0025729.4W	60 m	U/S BTN R-120/R-270.
DME	MEL	CH 89Y	H24	351649.2N 0025729.8W		U/S BTN R-120/R-270.
NDB (0°)	MIA	292.000 kHz	H24	351828.1N 0025719.9W		U/S BTN 045°/320° COV 25 NM AVBL BTN 320°/045° a // at 4000 ft AMSL.
DME	MLL	CH 121X 117.400 MHz	H24	351826.6N 0025719.5W	120 m	U/S BTN 045°/320° COV 25 NM AVBL BTN: 320°/350° a // at 6000 ft AMSL o // or ABV, 350°/045° a // at 4000 ft AMSL o // or ABV COV 40 NM AVBL BTN: 320°/360° a // at FL90 o // or ABV, 360°/045° a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
20. REGLAMENTACIÓN LOCAL				LOCAL REGULATIONS		
USO DE PLATAFORMA Maniobra de retroceso sólo permitido previa autorización del centro de coordinación aeroportuaria. Maniobra de retroceso con motor solo permitida previa solicitud al CECO A y autorización expresa. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan e informarán de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese necesario. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de: - Los pilotos en el rodaje en plataforma. - Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento. TWR facilitará el puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentre en tierra. No se presta servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME".				USE OF APRON Push-back manoeuvre is only permitted by authorization from the airport coordination centre. Powerback manoeuvre is only permitted after request from CECO A and express authorization. On requesting start-up, pilots shall notify the stand they occupy and inform of the need for cross-bleed start-up if this is necessary. Avoiding collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of: - Pilots during taxiing on the apron. - Ground handling companies during the push-back manoeuvre or exit from the stand. TWR shall facilitate the stand to the pilot of the aircraft once it is on the ground. Guiding service by a "FOLLOW ME" vehicle is not provided.		
USO DE PISTA Maniobras de retroceso en pista sólo permitidas en las plataformas de viraje habilitadas en pista salvo indicación contraria por parte del servicio ATS/TWR. Prohibidas operaciones de arrastre de pancartas.				USE OF RUNWAY Back-track manoeuvres only permitted on the turn pads provided on the runway other than when indicated otherwise by the ATS/TWR service. Operations of banner towing are prohibited.		
OPERACIONES DE HELICÓPTEROS → Operaciones de helicópteros (despegue/aterrizaje) autorizados en pista y rodaje aéreo o terrestre, según corresponda, hasta PRKG H1 o H5. ←				HELICOPTER OPERATIONS Helicopter operations (take-off/landing) authorised on runway and air or ground taxiing, as appropriate, up to PRKG H1 or H5.		
ESTACIONAMIENTO Y RODAJE DE AERONAVES CON ENVERGADURA MAYOR QUE AT76 Aeronaves con una envergadura mayor que el ATR 72-600 estacionarán exclusivamente en el puesto L2. Durante la entrada y salida de estas aeronaves a L2, quedan restringidos los puestos H1/L1 y L3/P3.				PARKING AND TAXIING OF AIRCRAFT WITH A WINGSPAN HIGHER THAN AT76 Aircraft with a wingspan higher than ATR 72-600 shall only park at Stand L2. When these aircraft enter and exit L2, Stands H1/L1 and L3/P3 shall be restricted.		
NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afectación a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo. El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información: <ul style="list-style-type: none">• Fecha y hora.• Lugar.• Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves...implicados).• Empresas involucradas.• Descripción de los hechos.• Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue / aterrizaje / escala, estado del pavimento...).				OPERATIONAL SAFETY REPORTS Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed. The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information: <ul style="list-style-type: none">• Date and time.• Site.• Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft...involved).• Companies implicated.• Description of the facts.• Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off / landing / stopover, pavement conditions...).		

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

SeguridadOperacionalMLN@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecsdptosafetymg@enaire.es

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

SeguridadOperacionalMLN@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecsdptosafetymg@enaire.es

PROCEDIMIENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR.

1.- GENERALIDADES

En el Aeropuerto de Melilla está autorizada la operación de las aeronaves militares de letra de clave D siguientes: Airbus A400M, Lockheed C130 y Transall C160.

No se permite la operación de otras aeronaves de letra de clave D.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- Llegadas: Aterrizaje y rodaje por pista hacia cabecera contraria, viraje en plataforma y salida de pista por TWY MIL.
- Salidas: Entrada en pista por TWY MIL, rodaje hasta cabecera y viraje en plataforma hasta alinearse.

3.- ESTACIONAMIENTO

Las aeronaves objeto de este procedimiento estacionarán de manera autónoma en la plataforma militar.

4.- RESTRICCIONES OPERATIVAS

El rodaje de estas aeronaves se realizará a velocidad reducida, siempre que sea posible con los motores externos apagados y con el resto de motores al ralentí.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Las aeronaves de Aviación General que se encuentren en alguno de los siguientes casos, deberán contar con un Agente de asistencia en tierra contratado para operar en este aeropuerto:

1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen.
2. Vuelos con origen en un aeródromo que no aplique medidas de seguridad en salida según lo previsto en el Reglamento (UE) 300/2008.
3. Aeronaves cuyo MTOW sea superior a 3.5 toneladas y/o cuya envergadura sea superior a 12 m (estacionamiento en plataforma comercial).
4. Aeronaves cuyo sistema de propulsión sea a reacción

Exención: vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y de extinción de incendios.

OPERATIONAL PROCEDURE FOR HIGHER CODE LETTER AIRCRAFT.

1.- GENERAL

The following code letter D military aircraft are authorised to operate at Melilla Airport: Airbus A400M, Lockheed C130 and Transall C160.

Operations by other code letter D aircraft are not permitted.

2.- SURFACE MOVEMENT

- Arrivals: Land and taxi via runway up to opposite threshold, turn on turn pad and vacate runway via TWY MIL.
- Departures: Enter runway via TWY MIL, taxi to threshold and turn on turn pad to line up.

3.- PARKING

Aircraft that are the object of this procedure shall park autonomously on the military apron.

4.- OPERATIONAL RESTRICTIONS

These aircraft shall taxi at reduced speed and, whenever possible, with the outer engines off and the other engines idling.

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

General Aviation aircraft must have engaged a Handling Agent to operate at this airport in any of the following cases:

1. Flights whose origin and/or destination is in a Non-Schengen country.
2. Flights with origin at an aerodrome which does not apply the departure security measures provided for in the Regulation (EU) 300/2008.
3. Aircraft whose MTOW is greater than 3.5 tonnes and/or whose wingspan is greater than 12 m (parking on commercial apron).
4. Aircraft using a jet propulsion system.

Exemption: State, hospital, SAR, military, humanitarian and fire fighting flights.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

ZONA DE PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

GROUND ENGINE TEST AREA

➔ Pruebas en puesto de estacionamiento: aeronaves ATR 72-600 (o menos exigentes) cuando realizan la prueba al ralentí.

Tests on stand: ATR 72-600 aircraft (or less challenging aircraft) when testing at idle regime.

➔ Pruebas en zona de prueba de motores (PRKG P5): aeronaves ATR 72-600 (o menos exigentes) cuando la prueba sea a media y/o plena potencia, siempre y cuando PRKG L4/P4 esté libre. La aeronave debe colocarse en la posición P (Poniente). Como punto alternativo al PRKG L5/P5/H5 se tienen las dos cabeceras de pista para caso excepcionales de saturación de plataforma.

Tests in engine testing zone (PRKG P5): ATR 72-600 aircraft (or less challenging aircraft) when the test is at medium and/or full power, provided that PRKG L4/P4 is free. The aircraft must place itself in position P (Poniente). As an alternative point to PRKG L5/P5/H5, the two Runway heads are available for exceptional cases of apron saturation.

➔ Aeronaves más exigentes que el ATR 72-600 únicamente podrán hacer pruebas de motores (que no sean al ralentí) en cabeceras de pista.

Aircraft that are more challenging than the ATR 72-600 may only perform engine tests (other than those performed at idling speed) at runway thresholds.

Observaciones: No se realizarán pruebas de motores fuera del horario operativo publicado. Debe comunicarse y autorizarse previamente por CECOA y autorizarse por TWR al inicio. No se realizarán con embarques o desembarques de pasajeros en la plataforma.

Remarks: No engine tests shall be carried out outside the published operational hours. These must be communicated to and authorized in advance by CECOA, and authorized by TWR at start. They shall not be carried out during loading or unloading passengers on the apron.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

INCOMPATIBILIDAD ENTRE LAS MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN VOR Y NDB

INCOMPATIBILITY BETWEEN THE VOR AND NDB APPROACH PROCEDURES

La realización de la aproximación VOR por una aeronave es incompatible con la realización, de forma simultánea, de la aproximación NDB por otra aeronave; por ello, preferentemente, se utilizará la maniobra de aproximación VOR.

Accomplishment of the VOR approach by an aircraft is incompatible with the simultaneous accomplishment of the NDB approach by another aircraft; for this reason, preferably, the VOR approach manoeuvre shall be used.

No obstante, en caso de que un piloto tenga intención de realizar la maniobra de aproximación NDB, se informará previamente a GEML, de forma que se pueda proporcionar la información que corresponda a los usuarios.

Nevertheless, in the event that the pilot intends to perform the NDB approach, GEML shall be informed in advance, so that it is possible to provide the appropriate information to users.

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

En el aeropuerto de Melilla podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control AD para ejecutar las siguientes funciones:

ATS surveillance systems may be used at Melilla Airport in providing the AD control service to carry out the following duties:

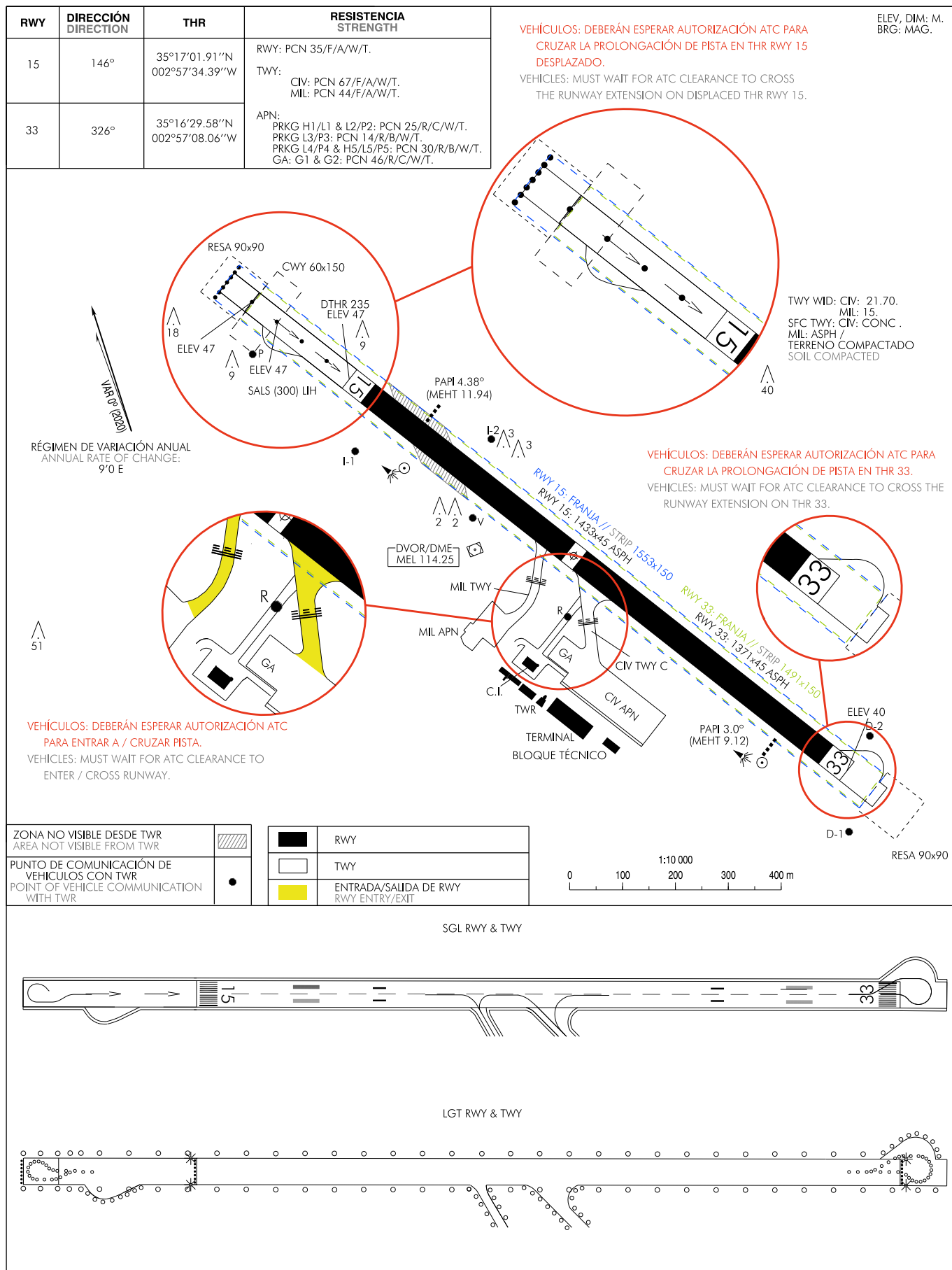
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

35°16'47"N
002°57'23"W

ELEV 48

TWR
GMC (RESERVA // BACKUP) 119.525
121.775

MELILLA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MELILLA



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

	PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
	G1	-	35°16'42.03"N 002°57'26.33"W	A	PA34	-	Envergadura MAX / MAX wingspan 12
	G2	-	35°16'42.52"N 002°57'25.44"W	A	PA34	-	Envergadura MAX/ MAX wingspan 12
→	H1	-	35°16'40.93"N 002°57'25.20"W	A	AW139	- -	INCOMP. L1 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
	H5	-	35°16'35.86"N 002°57'21.70"W	A	EC25	-	INCOMP. L5, P5
→	L1	-	35°16'40.84"N 002°57'24.77"W	A	AT76	- -	INCOMP. H1 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76/ IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
→	L2	-	35°16'39.45"N 002°57'24.07"W	A	A319N	-	INCOMP. P2 INCOMP. L1, H1, L3, P3 SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
→	L3	-	35°16'38.25"N 002°57'23.09"W	A	AT76	-	INCOMP. P3 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
	L4	-	35°16'37.04"N 002°57'22.12"W	A	AT76	-	INCOMP. P4
	L5	-	35°16'35.84"N 002°57'21.11"W	A	AT76	-	INCOMP. P5, H5
	P2	-	35°16'39.43"N 002°57'24.91"W	A	AT76	-	INCOMP. L2
→	P3	-	35°16'38.21"N 002°57'23.94"W	A	AT76	- -	INCOMP. L3 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
	P4	-	35°16'37.01"N 002°57'22.96"W	A	AT76	-	INCOMP. L4
	P5	-	35°16'35.77"N 002°57'21.95"W	A	AT76	-	INCOMP. L5, H5

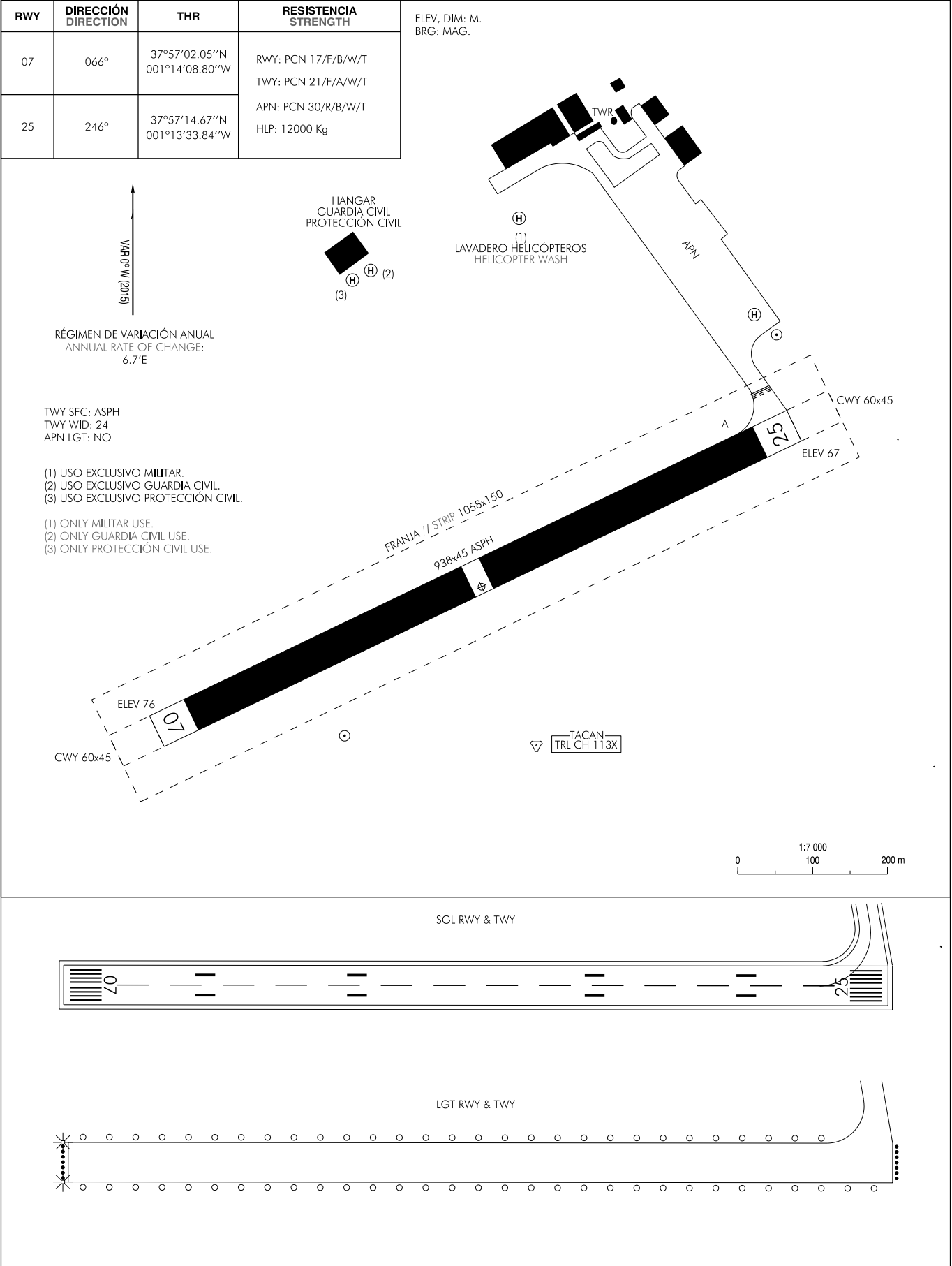
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

37° 57'08"N
001° 13'51"W

ELEV 76

TWR 118.100

MURCIA/Alcantarilla



CAMBIOS: EDIFICIOS, HLP.
CHANGES: BUILDINGS, HLP.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

1. Zona de parada de motores de aviación general.
 2. TWY A, B y C.
 3. PRKG 7B y 7C.
- Aeronaves de letras de clave B y C (excepto A319, MD82, CR1000), a ralentí:
 1. PRKG: 4, 4B, 5, 6, 6B y 7.
 2. En señal de visada en RWY 22.
 - Aeronaves de letras de clave B y C, a plena potencia:
 1. En señal de visada en RWY 22.

RESTRICCIONES LOCALES

- 1.- Prohibido el sobrevuelo de territorio francés entre:
V: 2000-0530; I: 2100-0630.
- 2.- Se evitará en lo posible el sobrevuelo de territorio francés a una altitud inferior a 300 m. Las aeronaves que estén obligadas a sobrevolar la playa de Hendaya durante los despegues o aterrizajes lo harán tan al oeste y tan alto como sea posible y nunca a una altitud inferior a 100 m.
- 3.- Prohibidos los vuelos acrobáticos, de publicidad y bautismos del aire sobre territorio francés a una altitud inferior a 500 m.

CATEGORÍA OPERACIONES TRÁFICO COMERCIAL

Las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) en el aeropuerto de San Sebastián deberán considerarse por los operadores aéreos como categoría C (de acuerdo a la clasificación definida en AMC1 ORO.FC.105-b-2-c).

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El aeropuerto de San Sebastián proporciona categoría SEI 6 de forma continuada y categoría 7 a demanda. Para operar con categoría 7 las compañías deben solicitarlo vía e-mail a operacionesEAS@aena.es.

La solicitud debe hacerse con al menos 72 horas de antelación a la fecha prevista del vuelo y deberá contener los siguientes datos:

- Número de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

La confirmación de la categoría demandada se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecm.safety@enaire.es

1. The engine stopped area in the general aviation area.
 2. TWY A, B and C.
 3. PRKG 7B and 7C.
- Code letter B and C aircraft (except A319, MD82, CR1000), idling level:
 1. PRKG: 4, 4B, 5, 6, 6B and 7.
 2. RWY 22, at the aiming point marking.
 - Code letter B and C aircraft, high power level:
 1. RWY 22, at the aiming point marking.

LOCAL RESTRICTIONS

- 1.- Overflying the French territory is forbidden between:
V: 2000-0530; I: 2100-0630.
- 2.- Overflying French territory below 300 m altitude should be avoided as far as possible. Aircraft having to overfly Hendaya beach when taking-off or landing shall do so as far west and as high as possible and never below 100 m altitude.
- 3.- Acrobatic and publicity flights and maiden flights over the French territory are forbidden below 500 m altitude.

CATEGORY OF COMMERCIAL TRANSPORT OPERATIONS

Commercial air transport (CAT) operations at San Sebastián airport shall be considered by aircraft operators as category C (according to the classification defined in AMC1 ORO.FC.105-b-2-c).

PROCEDURE FOR THE REQUESTING OF FIRE CATEGORY ON DEMAND

San Sebastián Airport provides SEI category 6 continuously and 7 on demand. To operate under category 7 interested companies must request it via e-mail to operacionesEAS@aena.es.

The request must be made at least 72 hours before the scheduled flight, and shall include the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft type.
- Scheduled date and time.

Confirmation of the required category shall be given through the same means by which it was requested.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are authorized.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

In the specific case of safety reports related to the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) they may be sent to the e-mail address:

lecm.safety@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

El ángulo del PAPI de la RWY 22 está calculado según requisitos medioambientales y por restricción local debido al acuerdo hispano-francés de sobrevuelo a la población de Hendaya (casilla 20).

El ángulo del PAPI de la RWY 04 (ver casilla 14), está calculado para el franqueamiento de obstáculos en la aproximación.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The RWY 22 PAPI angle is calculated based on environmental requirements and for local restriction due to the Spanish-French agreement of overflying the town of Hendaya (item 20).

The RWY 04 PAPI angle (see item 14) is calculated for obstacle clearance during approach.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**

El Aeropuerto de San Sebastián no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de San Sebastián no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), en su lugar existe un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 800 m (PPOAM 800)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

- FASE I. Aviso: 1000 m \geq RVR \geq 800 m
- FASE II. Paralización de operaciones: 800 m $>$ RVR
- FASE III. Reanudación de operaciones: RVR \geq 800 m

FLIGHT PROCEDURES**LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at San Sebastián airport.

OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at San Sebastián airport. The "Operational Standstill Procedure in the Movement Area when RVR is below 800 m (PPOAM 800)" is available instead to maintain safety in the movement area in low-visibility situations, which consists of the following phases:

- PHASE I. Notice: 1000 m \geq RVR \geq 800 m
- PHASE II. Operational standstill: 800 m $>$ RVR
- PHASE III. Resumption of operations: RVR \geq 800 m

Información para pilotos:

- Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras
Ante la duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras:
 - si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida).
 - si se reconoce que la aeronave se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará la pista, lo antes posible, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- Avería de una aeronave
 - Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
- Pérdida de contacto visual entre móviles
 - En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave.
- Fallo de comunicaciones
 - Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
 - Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
 - Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA DE PUESTO DE ESTACIONAMIENTO PARA AERONAVES

Con el fin de evitar el efecto del chorro de las aeronaves detenidas en los puntos de espera de la pista (A, B y C), normalmente, la Torre de Control no expedirá el permiso de rodaje hasta que no tenga la seguridad de que estos no tendrán que pararse en dichos puntos, sino que podrán acceder a la pista en uso sin detenerse.

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

De acuerdo al RCA, podrán utilizarse los sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo; y
- c) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza en la ATZ, la prestación de las funciones b) y c) por debajo de 1600 ft AMSL y al sur del campo por debajo de 2600 ft AMSL.

No se garantiza la provisión de la función a) al sur del campo en la ATZ por debajo de 2600 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), y c) puede verse afectada, o incluso suspenderse; en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

Adicionalmente, con objeto de ayudar a mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS para proporcionar al controlador por procedimientos:

- 1º - Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
- 2º - Información suplementaria respecto a otro tránsito; y
- 3º - Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

Information for pilots:

- Uncertainty regarding the position in the maneuvering area
When in doubt about the position of the aircraft relative to the maneuvering area:
 - If it is known that the aircraft is not on runway, immediately stop the aircraft and report this event (including the last known position) to ATC.
 - If it is known that the aircraft is on a runway, immediately report (including the last known position) to ATC, evacuating the runway, as soon as possible if a proper nearby taxiway can be located, unless ATC indicates otherwise; and then stop the aircraft.
- Aircraft failure
 - Report the situation to ATC and await the arrival of assistance. If on a runway, if possible and unless ATC indicates otherwise, evacuate the runway.
- Loss of visual contact between traffics
 - If visual contact is lost with another aircraft or a vehicle with which it has its own separation, immediately inform ATC and stop the aircraft.
- Communications failure
 - Departing aircraft: the aircraft shall continue along the assigned route and stop at the limit of ATC clearance, taking special care, holding the position and await the arrival of an assistance vehicle.
 - Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, hold position after leaving the runway and await the arrival of an assistance vehicle.
 - If the aircraft already has ATC clearance to taxi continue along the assigned route to the limit of the clearance, taking special care, holding the position and awaiting the arrival of an assistance vehicle.

AIRCRAFT STAND DEPARTURE PROCEDURE

To prevent the effects of aircraft stopped at runway-holding positions (A, B and C) the Control tower will not usually issue any taxi clearance until it is certain that they will not have to stop at those positions, but rather they will access the active runway without stopping.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

According to the RCA, ATS surveillance systems may be used in the provision of the aerodrome control service, to perform the following functions:

- a) Flight path monitoring of aircraft on final approach;
- b) Flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- c) Providing navigation assistance to VFR flights.

The provision of functions b) and c) in the ATZ below 1600 ft AMSL and south of the airfield below 2600 ft AMSL is not guaranteed.

The provision of function a) in the ATZ to south of the airfield below 2600 ft AMSL is not guaranteed.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions (a), b) and c) can be provided may be affected, or they may even be suspended; in this case, this will be notified to the aircraft by the available aeronautical information resources.

In addition, to assist in keeping watch on the state of air traffic, ATS surveillance systems may be used to provide the controller by procedures:

- 1º - Better position information for aircraft under control;
- 2º - Supplementary information on other traffic; and
- 3º - Information on any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where necessary.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances in which the published SID cannot be used, IFR flights may request a "visual departure" from ATC under the following conditions:

- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.
- Weather conditions in the direction of the take-off and subsequent initial climb that permit the visual flight until the MSA, which shall be provided by ATC.
- Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC, to enable the departure to be safe. Should it be subsequently necessary to deviate from the approved heading, the pilot shall inform ATC.

➔ PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la MSA, que será proporcionada por ATC.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura. En caso de tener que desviarse posteriormente del rumbo aprobado, informará a ATC.

- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la MSA proporcionada por ATC.

- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance until the MSA provided by ATC.

➔ NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA EN APROXIMACIÓN O DESPEGUE

En caso de experimentar cizalladura, los tráficos facilitarán a ATC, en la medida de lo posible, los siguientes datos:

- Fase del vuelo en la que ha tenido lugar.
- Intensidad: débil, moderada, fuerte, muy fuerte o sin calificar.
- Sentido del fenómeno: positivo o negativo.
- Si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto.
- Cualquier otra información complementaria disponible.

Una vez informado del fenómeno de cizalladura, ATC lo comunicará a las aeronaves siguientes que pudieran estar afectadas (incluyendo el tipo de aeronave y si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto), siempre que no se haya notificado ya por otros medios (ej.: METAR/SPECI...). Asimismo, ATC confirmará con estas aeronaves si la han experimentado o no.

Con la finalidad de disponer del METAR actualizado en todo momento en lo relativo a la presencia de cizalladura, en caso de despegue o aterrizaje con un METAR reportando cizalladura, el tráfico informará siempre a ATC si la ha sufrido o no.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

El circuito de aeródromo debe efectuarse del lado de España. El circuito sobre Hendaya (Francia) está restringido para situaciones especiales y sólo se puede sobrevolar a una altitud de 300 m o superior.

REPORTING WIND SHEAR ON APPROACH OR TAKE-OFF

If experiencing wind shear, flights shall provide ATC with the following information as far as possible:

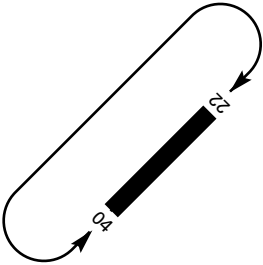
- Flight stage at which wind shear occurred
- Intensity: weak, moderate, strong, very strong, or unclassified.
- Direction of the phenomenon: positive or negative.
- Whether detected by the aircraft's systems or perceived by the pilot.
- Any supplementary information available.

Once notified of the wind shear, ATC shall notify the following aircraft that may be affected (including aircraft type and whether detected by the aircraft's systems or perceived by the pilot), provided it has not already been reported by other means (e.g.: METAR/SPECI...). Likewise, ATC shall confirm with these aircraft if they have experienced wind shear or not.

In order to have the METAR updated at all times regarding the presence of wind shear, when taking off or landing with a METAR reporting wind shear, the air traffic shall always inform ATC whether they have been affected by wind shear or not.

AD TRAFFIC CIRCUIT

The aerodrome circuit must take place on the Spanish side. The circuit over Hendaya (France) is restricted to special situations and is only permitted at 300 m altitude or above.



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: Servicio prestado de forma continua de orto a ocaso.

Ubicación habitual: vehículo en el área de manibras.

En ausencia del mismo, está disponible el uso de los siguientes dispositivos por parte del personal de aeropuerto:

- Ahuyentador digital sonidos
- Puntero láser
- Sirenas de vehículos

ANIMAL CONTROL SERVICE

Hours: Service continuously provided from sunrise to sunset.

Usual location: vehicle in the manoeuvring area.

When there is no animal control service, the following devices are available for use by airport staff:

- Digital sound repeller
- Laser device
- Vehicle sirens

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

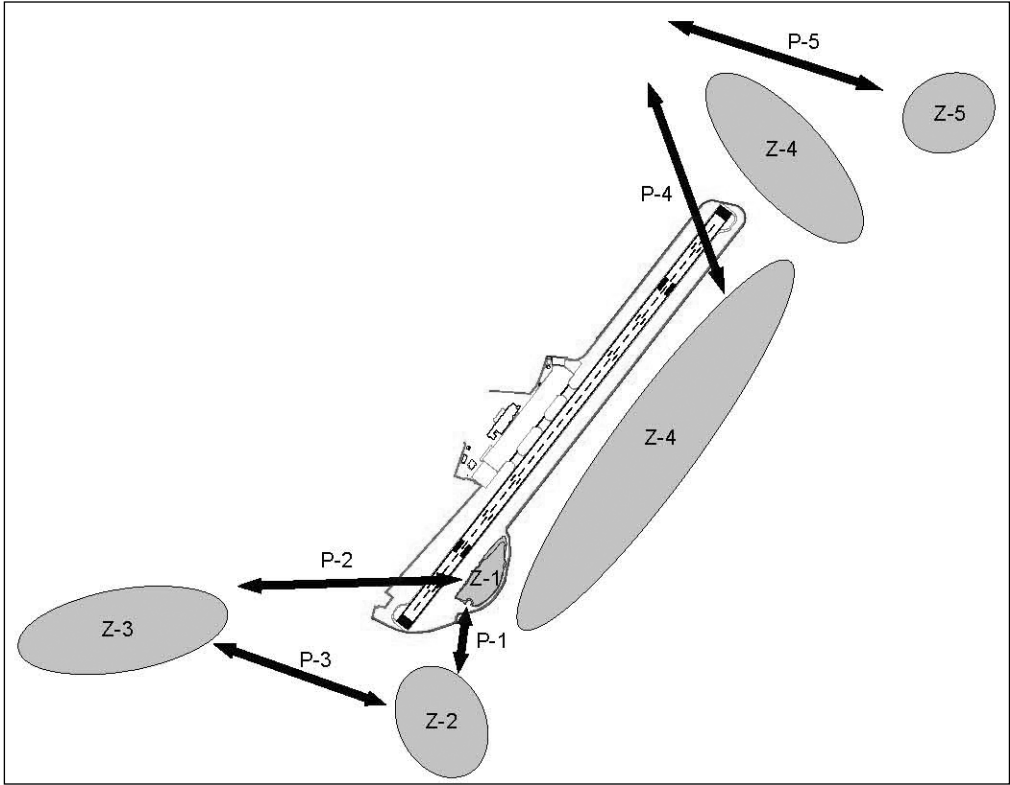
Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos naturales de aves próximas al recinto aeroportuario:

- Zona 1 - Laguna de San Rafael (interior del aeropuerto): población intermitente de gaviota, ánade azulón, garza real, garceta y cormorán grande.
- Zona 2 - Parque Ecológico Plaiaundi: población permanente de gaviota, ánade azulón, garza real, garceta y cormorán grande.
- Zona 3 - Marisma de Jaizubia: población permanente de gaviota, ánade azulón, garza real, garceta y cormorán grande.
- Zona 4 - Ría del Bidasoa: alta concentración de gaviotas.
- Zona 5 - Isla de los pájaros: alta concentración de gaviotas.
- Pasos 1, 2, 3 y 5: pasos naturales de aves.
- Paso 4: paso natural diario de aves en orto y ocaso.

BIRD CONCENTRATION AREAS

The following bird concentration and crossing areas can be identified near the airport area:

- Area 1 - San Rafael lagoon (on the airport grounds): intermittent population of seagulls, mallards, herons, egrets and cormorants.
- Area 2 - Plaiaundi eco-park: permanent population of seagulls, mallards, herons, egrets and cormorants.
- Area 3 - Jaizubia marsh: permanent population of seagulls, mallards, herons, egrets and cormorants.
- Area 4 - Bidasoa estuary: high concentration of seagulls.
- Area 5 - Bird Island: high concentration of seagulls.
- Passages 1, 2, 3 and 5: natural passage for birds.
- Passage 4: daily natural passage for birds at sunrise and sunset.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LESO>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LESO>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 VOR (CAT A, B & C) RWY 22

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Valla // Fence	43°21'41.6"N	001°47'02.0"W	8	22
Sistema de vigilancia // Surveillance system	43°21'43.9"N	001°46'59.6"W	18	31
Valla // Fence	43°21'45.3"N	001°47'06.4"W	8	22
Valla // Fence	43°21'46.0"N	001°47'05.7"W	8	23
Valla // Fence	43°21'42.7"N	001°47'00.8"W	8	22
Valla // Fence	43°21'45.9"N	001°47'05.6"W	8	22
Cartel // Board	43°21'45.7"N	001°47'05.3"W	8	21
Cartel // Board	43°21'43.2"N	001°47'00.8"W	8	20
Árbol // Tree	43°21'46.4"N	001°47'09.6"W	38	54
Árbol // Tree	43°21'46.2"N	001°47'09.6"W	34	51
Árbol // Tree	43°21'45.9"N	001°47'09.5"W	34	49
Cartel // Board	43°21'45.4"N	001°47'06.0"W	8	22
Cartel // Board	43°21'42.6"N	001°47'01.2"W	8	22
Otros obstáculos // Other obstacles	43°21'45.4"N	001°47'06.1"W	4	18
Árbol // Tree	43°21'46.0"N	001°47'09.4"W	39	54
Árbol // Tree	43°21'46.2"N	001°47'09.6"W	41	57
Árbol // Tree	43°21'46.5"N	001°47'09.6"W	41	57

IAC/2 RNP Z RWY 22

IAC/3 RNP Y RWY 22

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Valla // Fence	43°21'41.6"N	001°47'02.0"W	8	22
Sistema de vigilancia // Surveillance system	43°21'43.9"N	001°46'59.6"W	18	31
Valla // Fence	43°21'45.3"N	001°47'06.4"W	8	22
Cartel // Board	43°21'45.4"N	001°47'06.1"W	8	22
Cartel // Board	43°21'42.6"N	001°47'01.2"W	8	22
Valla // Fence	43°21'42.7"N	001°47'00.8"W	8	22
Valla // Fence	43°21'46.0"N	001°47'05.7"W	8	23
Valla // Fence	43°21'45.9"N	001°47'05.6"W	8	22
Cartel // Board	43°21'45.7"N	001°47'05.3"W	8	21
Árbol // Tree	43°21'46.0"N	001°47'09.4"W	39	54
Árbol // Tree	43°21'46.2"N	001°47'09.6"W	41	57

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

de TWY T1 hacia S1, de TWY S2 hacia T2, de TWY T2 hacia H4, de TWY H5 hacia N2, de TWY H9 hacia N4, de TWY H7 hacia N3, y en la maniobra de acceso a la plataforma, la aeronave deberá hacer maniobra de "sobreviraje" para corregir la trayectoria y mantener la distancia de seguridad de la rueda exterior del tren principal con el límite de la zona pavimentada de la calle de rodaje. Estos sobrevirajes también deben realizarlos las aeronaves de letra de clave D modelos MD-11 y B767-400.

Durante el rodaje de una aeronave de letra de clave E o F sobre la TWY N2, solo se autorizarán rodajes de aeronave de letra de clave D o inferior sobre las TWY W3 y W4 o viceversa. Cuando una aeronave de letra de clave E o F esté parada, para el acceso a pista, en un punto de espera de la pista de TWY H5, H9 y T2, no se permitirá el rodaje de otra aeronave por detrás de ella.

Durante el rodaje de aeronaves de letra de clave E o F no se utilizarán los puntos de espera intermedios por otras aeronaves.

Las aeronaves de letra de clave F cuando estacionen en el PRKG 27 deberán acceder y salir de plataforma a través de la GATE-C.

INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Valencia intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el standard europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI: ATC Departure Planning Information message / Mensaje ATC de Información de Planificación de Salidas, para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI: Cancel DPI / Cancelación de información de planificación de salidas, cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

RESTRICCIONES A LA PLATAFORMA R4

No se admiten operaciones de rodaje de ocazo a orto.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS PUNTUAL

El aeropuerto de Valencia proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y categoría 8 o 9 de forma puntual. Para poder operar con categoría 8 o 9 las compañías aéreas interesadas deberán solicitarlo vía:

E-mail: VLC_ceops@aena.es

La solicitud deberá realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo y deberá contener los siguientes datos:

- Categoría OACI-SEI requerida.
- Tipo y modelo de aeronave.
- Clase de vuelo.
- Fecha y hora prevista de operación.

La confirmación de la Categoría 8 o 9 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El Aeropuerto de Valencia, dentro del horario 0000 LT a 0400 LT y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplicará procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de los sistemas de ayuda visuales asociados a RWY y TWY.

➔ PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) N° 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Valencia, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

T1 to S1, from TWY S2 to T2, from TWY T2 to H4, from TWY H5 to N2, from TWY H9 to N4, from TWY H7 to N3 and on the apron access manoeuvre, aircraft must perform an "oversteering" manoeuvre to correct their course and maintain the safety clearance between the outer wheel of the main landing gear and the limit of the paved area of the taxiway. These oversteering manoeuvres must also be performed by code letter D aircraft models MD-11 and B767-400.

During taxiing by a code letter E or F aircraft on TWY N2, only taxiing by code letter D or lower aircraft will be cleared on TWY W3 and W4, or vice versa. When a code letter E or F aircraft is stopped, awaiting access to the runway at the runway holding position on TWY H5, H9 and T2, no aircraft shall be permitted to taxi behind it.

During taxiing by code letter E or F aircraft, other aircraft shall not use the intermediate holding positions.

When code letter F aircraft park on PRKG 27, they must access and exit the apron via GATE-C.

EXCHANGE OF DATA WITH NMOC - ADVANCED ATC TWR

The airport of Valencia exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI: ATC Departure Planning information message, for all instrumental departure flights.
- C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC (cancellation message of departure flight planning information). The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

APRON R4 RESTRICTIONS

Taxiing operations are not allowed from sunset to sunrise.

PROCEDURE FOR REQUESTING OF EXCEPTIONAL FIRE CATEGORY

Valencia Airport provides SEI category 7 continuously and 8 or 9 exceptionally. To operate with category 8 or 9, companies interested must so request via:

E-mail: VLC_ceops@aena.es

The request must be made at least 15 days prior to the scheduled flight, and it shall contain the following data:

- Required ICAO-SEI Category
- Aircraft type and model.
- Flight class.
- Expected date and time of operation.

Confirmation of Category 8 or 9 shall be made by the same means used when requested.

ENERGY-SAVING POLICY

Valencia Airport, between the hours of 0000 LT and 0400 LT, if there are no airway operations expected, will apply energy-saving procedures consisting of switching off the visual aids systems associated to RWY and TWY.

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport in the cabin, as part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in Annex I to the cited Regulation, must have engaged a handling agent who is to be responsible for managing the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminals of Valencia Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

The management for an animal rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

- 1. Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Valencia.
- 2. Su incumplimiento puede ocasionar sanciones a los operadores de las aeronaves.
- 3. El Aeropuerto de Valencia dispone de un Sistema Integrado de monitorizado de Ruidos y seguimiento de trayectorias (SIRVAL) que funciona de forma automática y permanente, recogiendo los niveles de ruido existentes en los lugares donde se han instalado los Terminales de Monitorizado de Ruido (TMR), y que, con la información procedente del sistema de radar del aeropuerto y la correspondiente a los planes de vuelo de las aeronaves, representa sobre una base cartográfica los lugares por donde se desplazan las aeronaves en vuelo, mediante la utilización de un sistema de información geográfica con cartografía digital y orto-fotos. El área controlada con datos radar abarca un radio 30 millas alrededor del aeropuerto.

El SIRVAL dispone de 10 TMR de los que actualmente se encuentran instalados y funcionando 9, en los siguientes municipios: Valencia, Manises, Xirivella, Quart de Poblet, Mislata, Aldaia y Ribarroja de Turia. El TMR número 10 es un TMR portátil que será instalado en diferentes emplazamientos dependiendo de las necesidades de evaluación.

El SIRVAL tiene como finalidad comprobar que, por parte de las aeronaves, se cumplen las trayectorias y procedimientos de vuelo establecidos.

- 4. El termino noche se aplica al periodo comprendido entre las 2300-0700 LT, y el termino día al periodo comprendido entre las 0700-2300 LT.
- 5. RWY 12: No se autorizarán desvíos de las SID hasta que la aeronave se encuentre a 9 DME de VLC o haya librado la altitud de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional.

RWY 30: No se autorizarán desvíos de las SID por debajo de la altitud de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional.

GENERAL

- 1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in the area surrounding Valencia airport.
- 2. Failure to adhere to them may result in sanctions against aircraft operators.
- 3. Valencia airport has an Integrated Noise Monitored and Path Tracking System (SIRVAL) that operates automatically and at all times, collecting existing noise levels in areas where the terminals have been installed to monitor Noise (TMR), and, with information from the radar system for airport and flight plans, it represents on a map the places where aircraft are moving in flight, using a geographic information system mapping and digital ortho-photos. The area controlled with radar data covers a radius of 30 miles around the airport.

The SIRVAL has 10 TMR, of which nine are currently installed and running in the following municipalities: Valencia, Manises, Xirivella, Quart de Poblet, Mislata, Aldaia and Ribarroja de Turia. TMR number 10 is portable and will be installed at different locations depending on evaluation needs.

The purpose of SIRVAL is to ensure that aircraft follow the flight paths and procedures established.

- 4. The term “night” is applicable to the time period between 2300-0700 LT and the term “day” is the time period between 0700-2300 LT.
- 5. RWY 12: Deviations from the SID will not be cleared until the aircraft is at 9 DME from VLC or has cleared the altitude of 6000 ft, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State and hospital aircraft, other than for reasons of operational safety.

RWY 30: Deviations from the SID will not be cleared below the altitude of 6000 ft, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State and hospital aircraft, other than for reasons of operational safety.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralenti podrán realizarse en horario H24 en las zonas habilitadas a tal fin.

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse a:

CENTRO DE OPERACIONES
TEL: +34-961 598 535
FAX: +34-961 598 537

Queda prohibido utilizar empuje de reversa a partir de ralenti durante el periodo nocturno (2300-0700 LT) salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a torre inmediatamente.

GROUND ENGINE TEST

Engine tests higher than idle regime will be allowed in H24 in the areas enabled for that purpose.

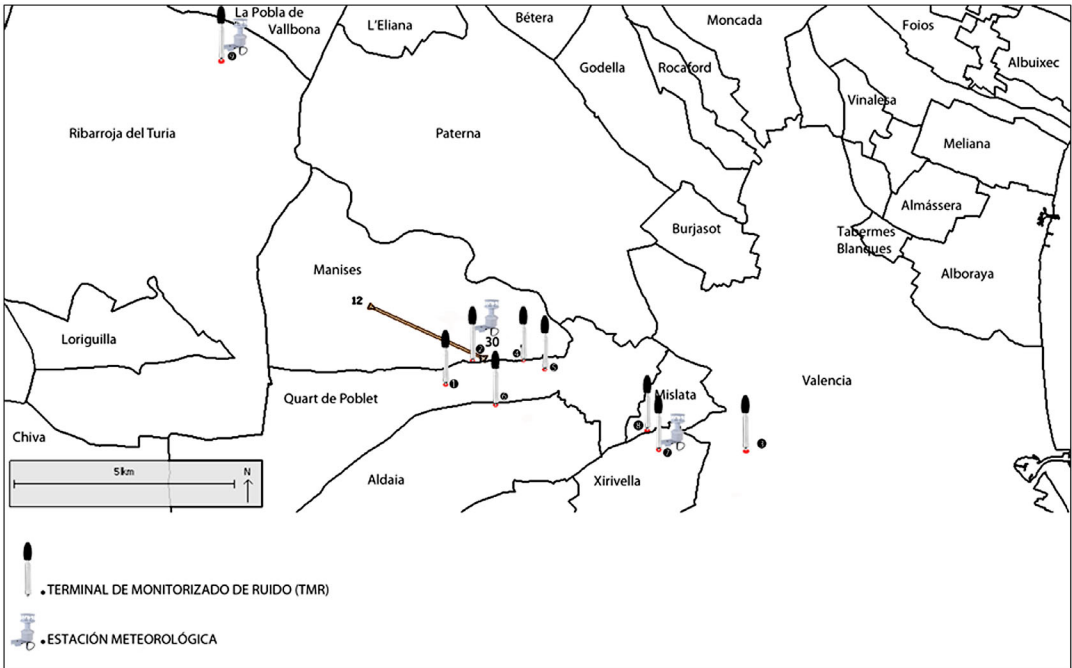
The clearance request for engine tests at any regime, as well as any consultation on the procedure engine tests, shall be addressed to:

CENTRO DE OPERACIONES
TEL: +34-961 598 535
FAX: +34-961 598 537

The use of reverse power from idle regime is not allowed during the night period (2300-0700 LT) except for safety reasons, in which case, TWR must be notified immediately.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM



SITUACIÓN LOCATION	COORD	
	LAT	LONG
AEROPUERTO BA	392848N	0002850W
AEROPUERTO ILS	392905N	0002824W
VALENCIA	392755N	0002408W
MANISES	392904N	0002735W
QUART DE POBLET	392857N	0002715W
ALDAIA	392832N	0002802W
XIRIVELLA	392756N	0002530W
MISLATA	392809N	0002540W
RIBARROJA	393300N	0003213W

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****AJUSTE DE VELOCIDAD**

En el TMA de Valencia, a menos que el ATC indique otra cosa, en las llegadas de VALENCIA AD, bajo control radar, la velocidad se ajustará conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar los IAF (CLS o MULAT).
- IAS 180 kt al abandonar el IF o al completar el viraje a final.
- IAS 160 kt al cruzar el FAF/FAP. Esta velocidad deberá mantenerse hasta 4 NM del umbral.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener la velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC qué velocidades se pueden mantener.

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando un procedimiento de llegada instrumental de descenso continuo (CDA).

SPEED ADJUSTMENT

Within Valencia TMA, unless otherwise indicated by ATC, the speed on arrival to VALENCIA AD, under radar control, shall be adjusted as specified below:

- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
- IAS 220 kt when leaving IAF (CLS or MULAT).
- IAS 180 kt when leaving IF or when completing the final turn.
- IAS 160 kt when crossing the FAF/FAP. Aircraft shall maintain this speed till 4 NM from threshold.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the corresponding adjustment point.

If this speed adjustment cannot be carried out, pilots shall notify ATC of the speed that can be maintained.

Aircraft will be exempted from complying with these speed limits when performing an instrument continuous descent arrival (CDA) procedure.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza el uso del radar de vigilancia en el suministro del Servicio de Control de Aeródromo en la Torre de Control del Aeropuerto de Valencia, para ejecutar las siguientes funciones, tal como se establece en el vigente Reglamento de la Circulación Aérea:

- 1.- Asistencia radar a aeronaves en aproximación final;
- 2.- Asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- 3.- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- 4.- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

RADAR DISPLAY SYSTEM

The use of surveillance radar in providing the Aerodrome Control Service in the Control Tower of Valencia airport is authorised for performing the following functions as established in the Reglamento de la Circulación Aérea in force:

- 1.- Radar assistance to aircraft on final approach;
- 2.- Radar assistance to other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- 3.- Establishing radar separation between successive departing aircraft; and
- 4.- Providing navigation assistance to VFR flights.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA PARA MOVIMIENTOS EN SUPERFICIE (LVP)**1. GENERALIDADES**

La RWY 12/30 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

- 1.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida para despegues (LVP), en los siguientes casos:
 - 1.1.1. Cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, estén definidos en términos de:
 - alcance visual en RWY (RVR) para las RWY 12 y 30, o
 - visibilidad general en el área de movimientos, para las RWY 12 y 30, cuando cualquiera de ellos sean inferiores a 550 m y no estén por debajo de 350 m, en cuyo caso se cancelarán los despegues.
 - 1.1.2. No se admiten llegadas cuando el RVR/visibilidad sea inferior a 550 m.
- 1.2. Se informará a los pilotos que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida por la dependencia ATC correspondiente y a través del sistema ATIS con el texto "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".
- 1.3. El ATC informará igualmente a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los procedimientos, lo cual se producirá una vez superados los 800 m de RVR o visibilidad horizontal.
- 1.4. Durante la aplicación del LVP, quedan canceladas todas las operaciones excepto vuelos comerciales y de emergencia.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Mientras se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de movimiento.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En el caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, e informarán al ATC inmediatamente.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP) FOR GROUND MOVEMENT**1. GENERAL**

RWY 12/30 is authorised for take-off in low visibility conditions.

- 1.1. Low Visibility Procedures (LVP) for take-off will be applied in the following cases:
 - 1.1.1. When the minimum weather conditions established below are defined in terms of:
 - RWY visual range (RVR) for RWY 12 and 30, or
 - general visibility in the movement area, for RWY 12 and 30 when anyone of them is 550 m or below, and not below 350 m, in this case all take-offs will be cancelled.
 - 1.1.2. Landings operations are not allowed when the RVR/visibility are lower than 550 m.
- 1.2. Pilots will be informed of the application of Low Visibility Procedures by the appropriate ATC unit and by ATIS system with the text "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".
- 1.3. Pilots will be also informed by ATC when the application of the LVP are cancelled, which will occur when RVR or the horizontal visibility is above 800 m.
- 1.4. During the application of the LVP, operations shall be cancelled except commercial and emergency flights.

2. GROUND MOVEMENT

The movement of only one aircraft at a time will be authorised in the movement area when the Low Visibility Procedures are being applied.

Pilots will proceed to verify the aircraft position at all times, checking that taxiing is being carried out under conditions of complete safety. If disoriented or in doubt, pilots shall stop the aircraft and immediately notify ATC.

Durante la activación de los procedimientos de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

- PRKG:
Se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME" las entradas y salidas de todos los PRKG del aeropuerto.
- Vías de servicio:
Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por vías de servicio autorizadas.
No se utilizará el vial del SEI a RWY 12/30, excepto en caso de emergencia. Se cerrarán las siguientes vías de servicio:
 - Plataforma NORTE
Desde el PRKG 6B hasta el 25.
Desde el PRKG 6B hasta el 7A.
Desde el PRKG 42 hasta el 12.
Vía de servicio que transcurre entre los PRKG 42 y 43.
 - Plataforma SUR
Todas, excepto la vía de servicio que va desde el PRKG 141 al 153, próxima a los edificios.

2.1. Llegadas:

- 2.1.1. Las aeronaves que hayan aterrizado, al abandonar la RWY notificarán: "Pista libre" al cruzar el letrero de RWY libre de la TWY por la que abandonen.
- 2.1.2. A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME", para dirigirse al PRKG asignado, comunicando a TWR: "SÍGAME" a la vista.

2.2. Salidas:

- 2.2.1. Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el PRKG en el que se encuentran. A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tránsito, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de sus mínimos operacionales.
- 2.2.2. Cuando el RVR /visibilidad sea inferior a 550 m y no estén por debajo de 350 m, sólo se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el área de movimientos. En estas condiciones todas las salidas desde el PRKG serán asistidas por vehículo "SÍGAME" en todos los PRKG.
- 2.2.3. En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

2.2.4. Rutas de rodaje en LVC:

Se procederá según la RWY a utilizar:

APN NORTE:

- RWY 12: salida por GATE-C, rodar por TWY N2, N3 y N4 hasta el punto de espera de pista en la TWY H9, salvo instrucciones en contra de ATC. Excepto para aeronave de letra de clave E o F estacionadas en el PRKG 25, que lo harán por GATE-B.
- RWY 30: salida por GATE-A, rodar por TWY N1 hasta punto de espera de pista TIRIO, excepto para las aeronave de letra de clave D, E o F que utilizarán la ruta definida en el procedimiento para aeronave de letra de clave/tipo E o F (B748 o A124). Sólo podrá realizarse la entrada en pista por TWY H1, salvo instrucciones de ATC.

APN CARGA:

- RWY 12: salida por GATE-D, rodar por TWY N3 y N4 hasta punto de espera de pista en la TWY H9, salvo instrucciones de ATC.
- RWY 30: salida por GATE-A, rodar por TWY N1 hasta punto de espera de pista TIRIO, excepto para las aeronave de letra de clave D, E o F que utilizarán la ruta definida en el procedimiento para aeronave de letra de clave/tipo E o F (B748 o A124). Sólo podrá realizarse la entrada en pista por la TWY H1, salvo instrucciones de ATC.

APN SUR:

Cuando se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, las operaciones de aeronave estacionadas en dicha plataforma serán canceladas. Únicamente aeronave excluidas de las medidas ATFCM podrán operar (Vuelos que transporten jefes de estado o equivalentes, vuelos en misiones de búsqueda y salvamento, vuelos autorizados por autoridades relevantes de los estados, vuelos médicos/ambulancias cuando estén en juego vidas humanas y vuelos involucrados en servicios de extinción de incendios) y lo harán como sigue:

- RWY 12: salida por GATE-F, rodar por TWY S2, S3, S4 hasta punto de espera de pista en TWY T4, salvo instrucciones en contra de ATC.
- RWY 30: salida por la GATE-E, rodar por TWY M1 hasta punto de espera de pista en TWY T1, salvo instrucciones en contra de ATC.

PLATAFORMA R4:

No se admiten operaciones.

3. FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras que experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- a) Si se trata de una aeronave de salida, continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME", que lo conducirá al PRKG o apartadero de espera que se le asigne.

During the activation of the low visibility procedures, the following measures shall be taken:

- PRKG:
Entry and exit for all PRKG will be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.
- Service roads:
Movements by the authorised service roads will be reduced to a minimum.
The road from SEI to RWY 12/30 will not be used, except in case of emergency. The following service roads will be closed:
 - NORTH apron
From PRKG 6B to 25.
From PRKG 6B to 7A.
From PRKG 42 to 12.
Service road that runs between PRKG 42 and 43.
 - SOUTH apron
All roads, except the one that runs from PRKG 141 to 153, near the buildings.

2.1. Arrivals:

- 2.1.1. Aircraft that have already landed will notify "Runway vacated" when the RWY vacated board on the TWY they use to leave has been passed.
- 2.1.2. At apron entry, aircraft must wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned PRKG, and will notify TWR: "FOLLOW ME" in sight.

2.2. Departures:

- 2.2.1. Pilots must request start-up or taxi clearance, indicating the PRKG in which they are located. To establish a better transit sequence, pilots must not request clearance for engine start-up, push-back or taxiing when the RVR values or the weather visibility is below their operational minimums.
- 2.2.2. When the RVR/visibility is lower than 550 m, and not below 350 m, only one aircraft at a time will be authorised to taxi in the manoeuvring area. In these conditions all the exits from the PRKG will be assisted by a "FOLLOW ME" vehicle in all PRKG.
- 2.2.3. When a departing aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform TWR and await new taxiing instructions.

2.2.4 LVC taxiing routes:

Aircraft shall proceed according to the RWY to be used:

NORTH APN:

- RWY 12: exit via gate GATE-C, taxiing via TWY N2, N3 y N4 up to runway holding position TWY H9, unless ATC instructs otherwise. Except aircraft with code letter E o F parked in PRKG 25, that will accomplish this via GATE-B.
- RWY 30: exit via GATE-A, taxiing via TWY N1 up to runway holding position TIRIO, except aircraft with code letter D, E o F which shall use the route defined in the procedure for code letter/type E or F aircraft (B748 o A124). Entry into the RWY may be accomplished via TWY H1 only, unless ATC instructs otherwise.

CARGO APN:

- RWY 12: exit via GATE-D, taxiing via TWY N3 and N4 up to runway holding position TWY H9, unless ATC instructs otherwise.
- RWY 30: exit via GATE-A, taxiing via TWY N1 up to runway holding position TIRIO, except code letter D, E and F aircraft, which shall use the route defined in the procedure for code letter/type E or F aircraft (B748 o A124). Entry into the RWY may be accomplished via TWY H1 only, unless ATC instructs otherwise.

SOUTH APN:

When Low Visibility Procedures are being applied, operations of aircraft parked on this apron will be cancelled. Only aircraft exempted from ATFCM measures will operate (Flights carrying Heads of State or equivalent, Flights conducting search and rescue operations, Flights authorized by the relevant State authorities, Flights engaged in life-critical emergency evacuation, Flights engaged in fire-fighting services) it shall do as follows:

- RWY 12: exit via GATE-F, TWY S2, S3, S4 up to runway holding position TWY T4, unless ATC instructs otherwise.
- RWY 30: exit via GATE-E, TWY M1 up to runway holding position TWY T1, unless ATC instructs otherwise.

R4 APRON:

Operations are not allowed.

3. COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it shall proceed as follows:

- a) When it is a departing aircraft, it shall continue along the assigned route to its clearance limit, exercising extreme caution to avoid detours. Aircraft must hold this position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned PRKG or holding bay.

- b) Si se trata de una aeronave de llegada, mantendrá la posición en el primer tramo de TWY en el que el área sensible del ILS quede libre y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que lo conducirá al PRKG asignado.

c) Si se trata de un vehículo, permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que lo conducirá hasta el lugar que se determine.
- b) When it is an arriving aircraft, it shall maintain the position in the first segment of the TWY where the ILS-sensitive area is free, and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned PRKG.

c) When it is a vehicle, it shall hold its position and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned location.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

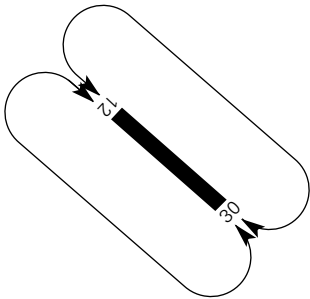
Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

ENTORNO AEROPORTUARIO: FLUJOS

Movimiento 1:

Paso poco frecuente de torcaes que cruzan pista a la altura de H7. Torcaes procedentes del exterior del aeropuerto que se dirigen al campo de golf.

Movimiento 2:

Paso poco frecuente de torcaes que cruzan pista a la altura de H7. Torcaes procedentes de la zona sur del aeropuerto que se dirigen al campo de golf.

Movimiento 3:

Paso poco frecuente de torcaes próximo a la cabecera RWY 30. Torcaes procedentes del exterior del aeropuerto se dirigen desde el sur hacia la localidad de Manises.

Movimiento 4:

Paso muy puntual de gaviotas que cruzan el aeropuerto sobrevolando TWY S1, S2 y S3.

Movimiento 5:

Paso muy puntual de gaviotas próximas a la cabecera de RWY 12. Gaviotas procedentes del exterior del aeropuerto se dirigen desde el sur hacia la localidad de Manises.

OTRAS AVES

Durante los meses de abril, mayo y junio vencejos y golondrinas acuden a alimentarse al aeropuerto.

BIRD CONCENTRATION ZONES

AIRPORT VICINITY: FLOWS

Movement 1:

Infrequent passage of wood pigeons which cross the runway at the level of H7. Wood pigeons from outside the airport moving to the golf course.

Movement 2:

Infrequent passage of wood pigeons which cross the runway at the level of H7. Wood pigeons from the South zone of the airport moving to the golf course.

Movement 3:

Infrequent passage of wood pigeons close to the head of RWY 30. Wood pigeons from outside the airport moving from the South towards the locality of Manises.

Movement 4:

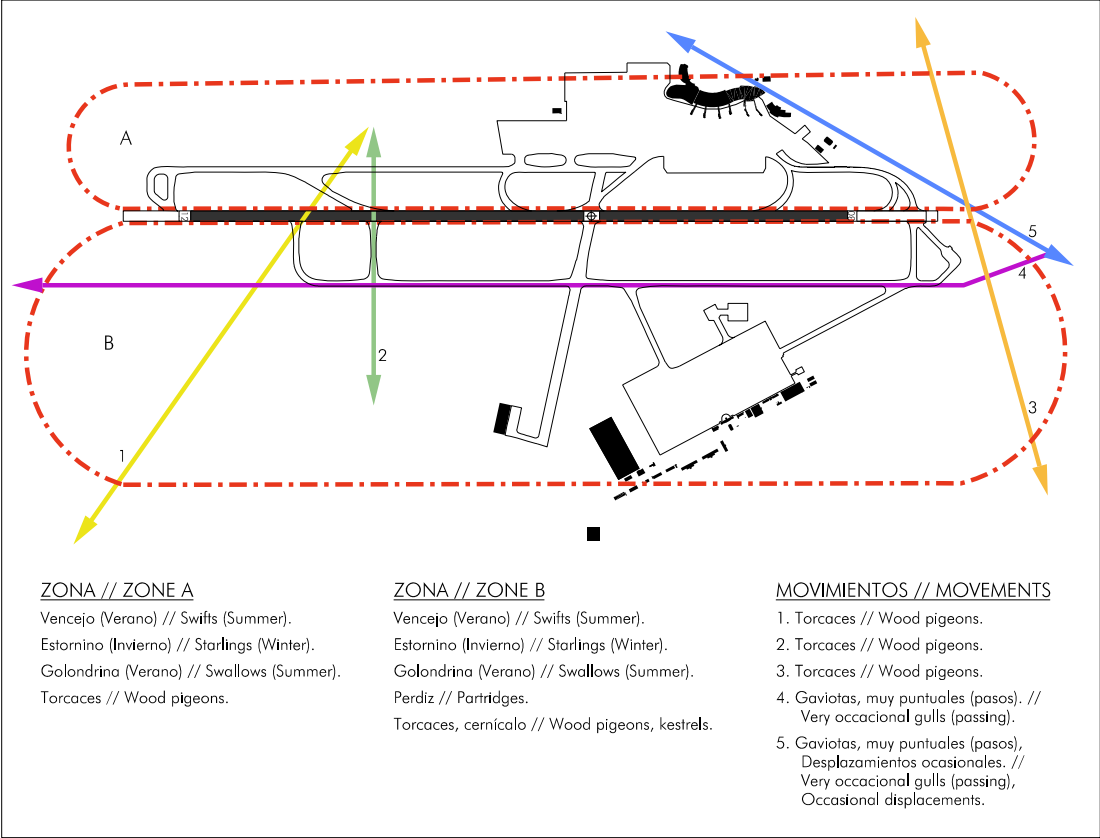
Very occasional passage of gulls crossing the airport, overflying TWY S1, S2 and S3.

Movement 5:

Very occasional passage of gulls close to the head of RWY 12. Gulls from outside the airport moving from the South towards the locality of Manises.

OTHER BIRDS

During the months of April, May and June, swifts and swallows come to the airport to feed.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEVC>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEVC>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMOS VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación, se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 ILS Z RWY 12,
IAC/2 ILS Y RWY 12,
IAC/3 LOC Z RWY 12,
IAC/4 LOC Y RWY 12,
IAC/6 RNP Z RWY 12 (LPV ONLY):

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	39°29'46.9"N	00°30'03.3"W	2	244
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'04.2"W	—	245
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'49.0"N	00°30'02.0"W	—	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.6"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'03.1"W	—	241
Terreno // Ground	39°29'45.8"N	00°30'04.2"W	—	241
Terreno // Ground	39°29'48.3"N	00°30'04.1"W	—	245
Terreno // Ground	39°29'49.8"N	00°30'02.0"W	—	241
Eje RWY // RWY centre line	39°29'47.9"N	00°30'03.2"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'48.2"N	00°30'03.1"W	—	241
Eje TWY // TWY centre line	39°29'48.8"N	00°30'02.0"W	0	240

IAC/5 VOR RWY 12

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	39°29'46.9"N	00°30'03.3"W	2	244
Letrero // Board	39°29'50.4"N	00°30'01.2"W	3	242
Camino // Road	39°29'52.9"N	00°30'03.9"W	16	254
Terreno // Ground	39°29'50.6"N	00°30'00.9"W	–	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'04.2"W	–	245
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.7"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'49.0"N	00°30'02.0"W	–	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.6"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'03.1"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'45.8"N	00°30'04.2"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'51.4"N	00°30'00.9"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'48.3"N	00°30'04.1"W	–	245

IAC/7 RNP Y RWY 12

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	39°29'46.9"N	00°30'03.3"W	2	244
Letrero // Board	39°29'50.4"N	00°30'01.2"W	3	242
Terreno // Ground	39°29'50.6"N	00°30'00.9"W	–	241
Camino // Road	39°29'52.9"N	00°30'03.9"W	16	254
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.6"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'49.0"N	00°30'02.0"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'04.2"W	–	245
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'03.1"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'45.8"N	00°30'04.2"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'51.4"N	00°30'00.9"W	–	241

IAC/8 ILS RWY 30,
IAC/9 LOC RWY 30,
IAC/12 RNP Z RWY 30 (LPV ONLY)

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	39°29'02.6"N	00°28'09.8"W	–	176
Terreno // Ground	39°29'04.2"N	00°28'08.7"W	–	176

IAC/10 VOR RWY 30

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Farola // Lampost	39°29'07.2"N	00°27'57.7"W	46	209
Árbol // Tree	39°29'06.7"N	00°27'56.4"W	42	208
Farola // Lampost	39°29'06. 6"N	00°27'56.1"W	47	208
Farola // Lampost	39°29'05.9"N	00°27'54.6"W	47	208
Farola // Lampost	39°29'06.6"N	00°27'54.2"W	48	208
Vegetación // Vegetation	39°29'06.2"N	00°27'55.5"W	40	205
Árbol // Tree	39°29'06.8"N	00°27'57.3"W	36	201
Árbol // Tree	39°29'05.9"N	00°27'54.7"W	45	206
Terreno // Ground	39°29'02.6"N	00°28'09.8"W	—	176
Terreno // Ground	39°29'04.2"N	00°28'08.7"W	—	176

IAC/11 NDB RWY 30,
IAC/13 RNP Y RWY 30

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	39°29'05.9"N	00°27'54.7"W	45	206
Terreno // Ground	39°29'02.6"N	00°28'09.8"W	—	176
Terreno // Ground	39°29'04.2"N	00°28'08.7"W	—	176

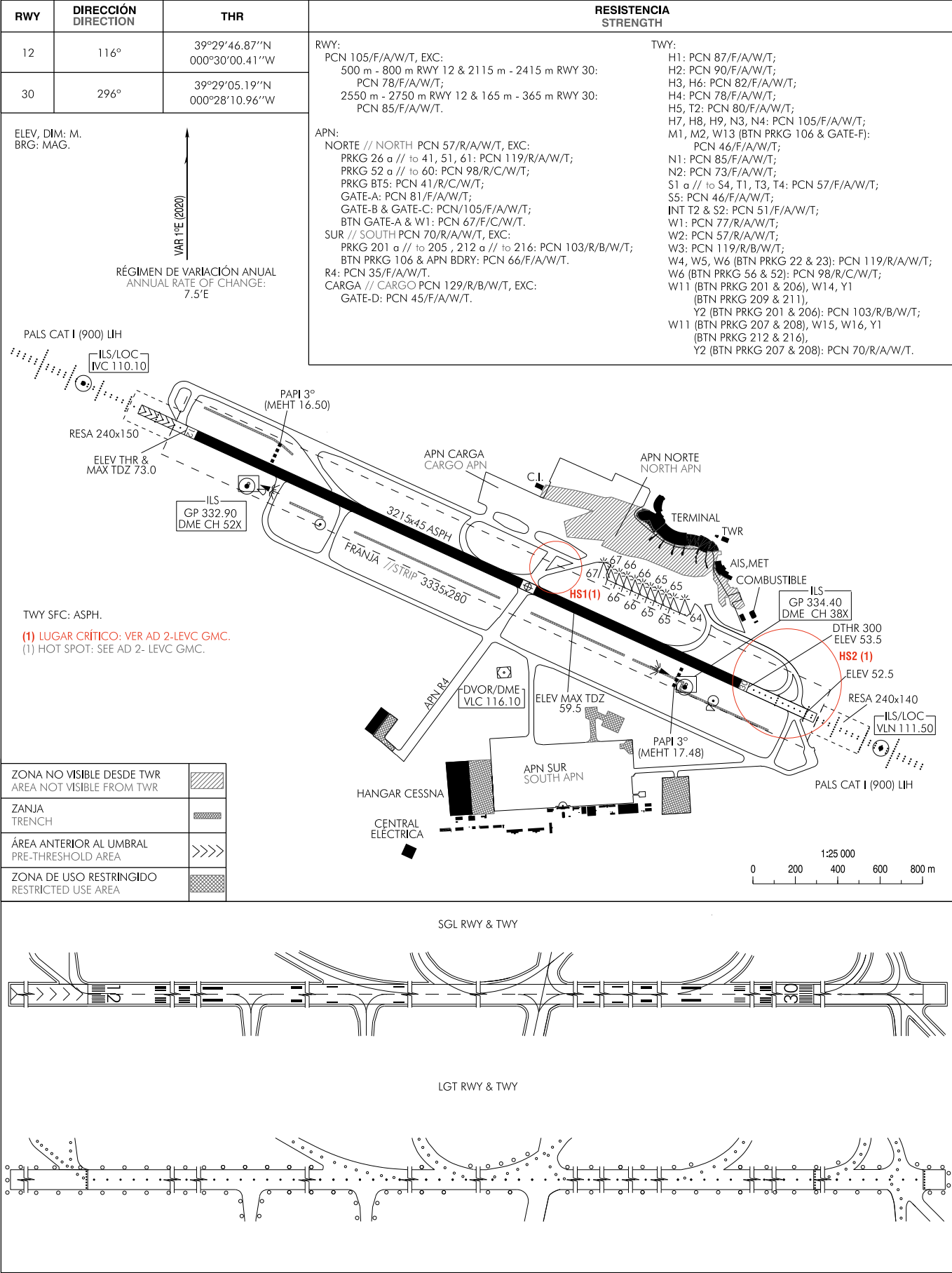
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

39°29'22"N
000°28'54"W

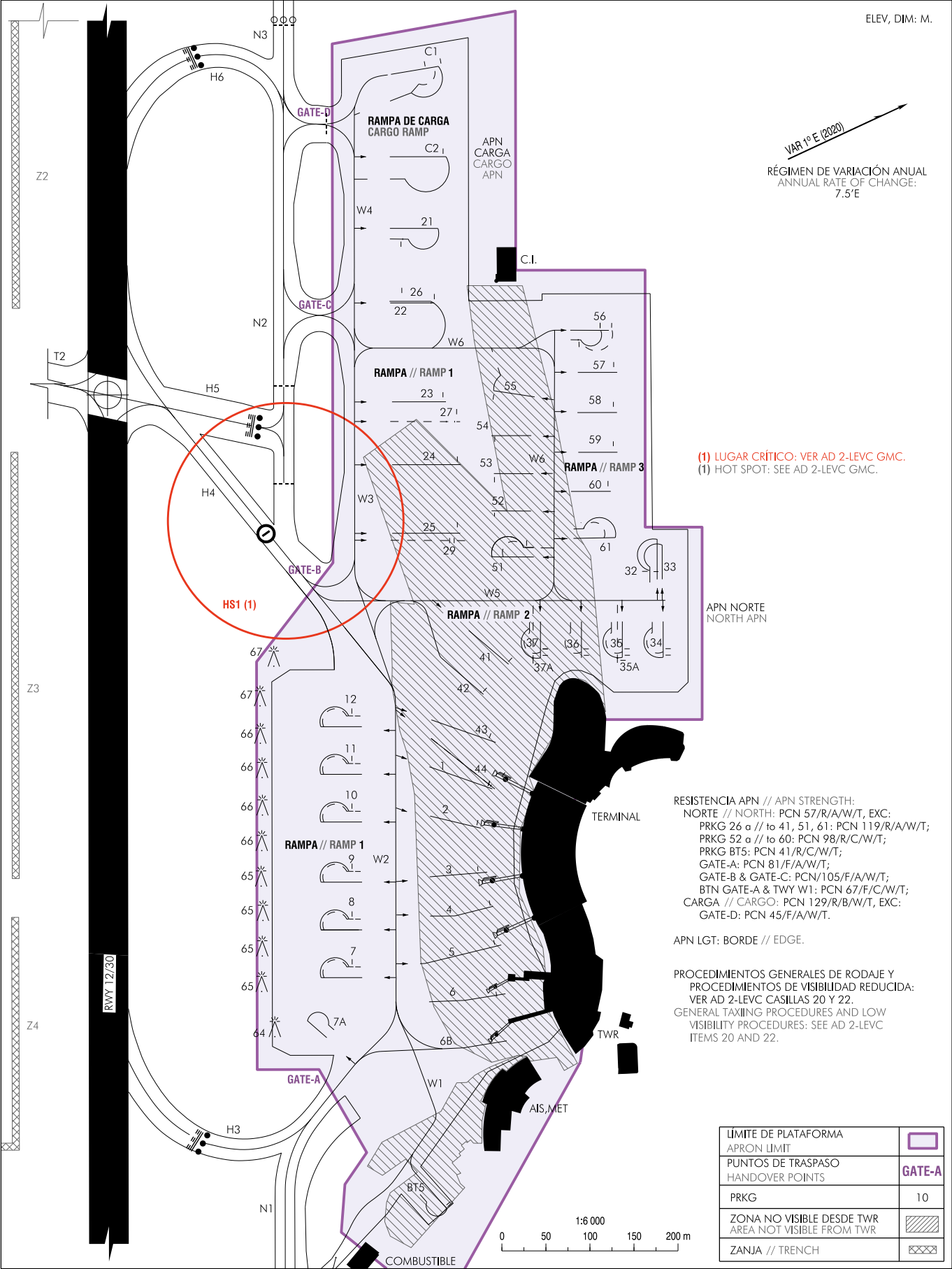
ELEV 73

TWR 118.550
GMC 121.875

VALENCIA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



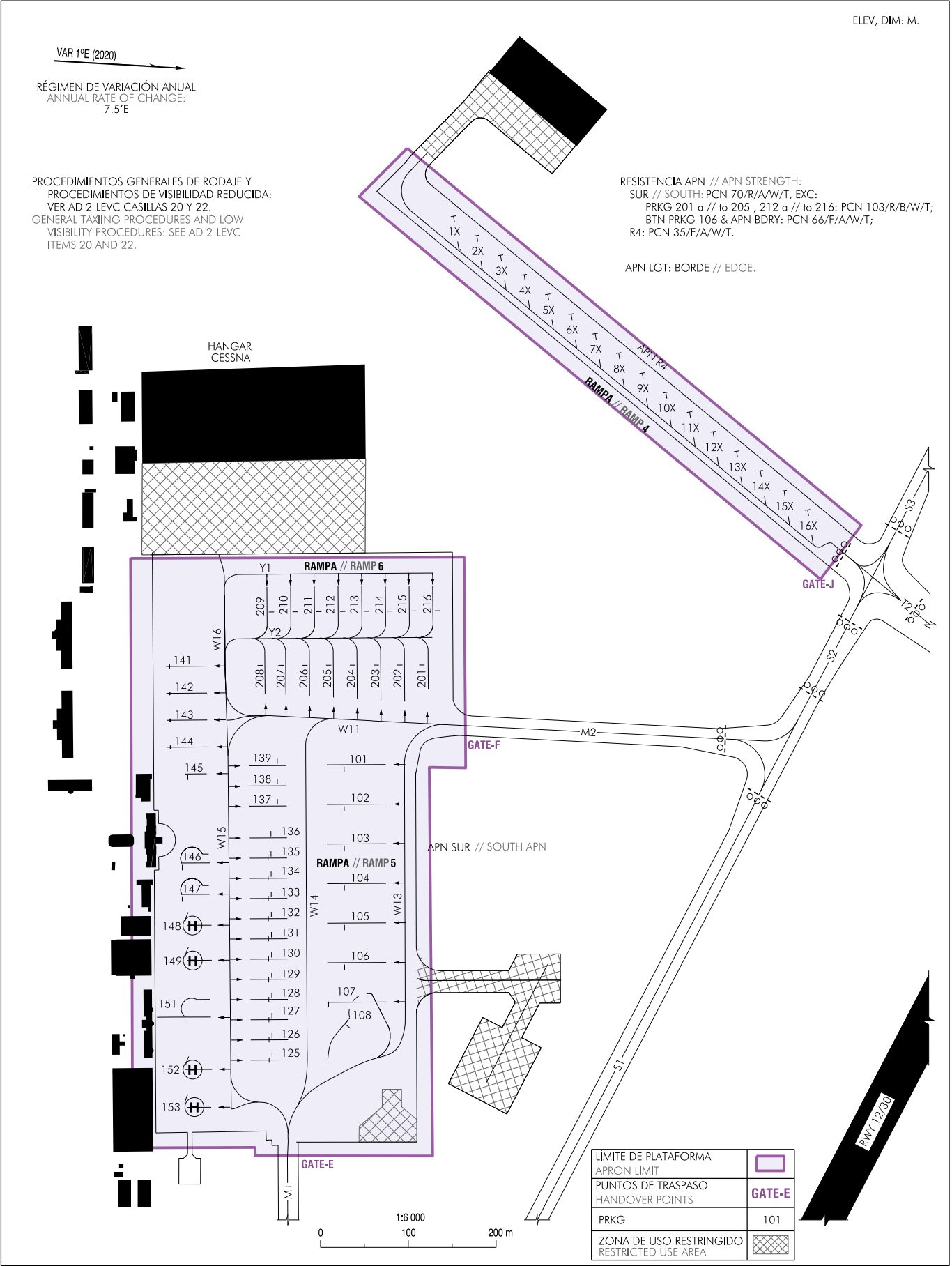
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN SUR // SOUTH
59

TWR 118.550
GMC 121.875

VALENCIA



CAMBIOS: LÍMITES DE PLATAFORMA Y PUNTOS DE TRASPASO.
CHANGES: APN LIMITS AND HANDOVER POINTS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACIELEV APN
59TWR 118.550
GMC 121.875

VALENCIA

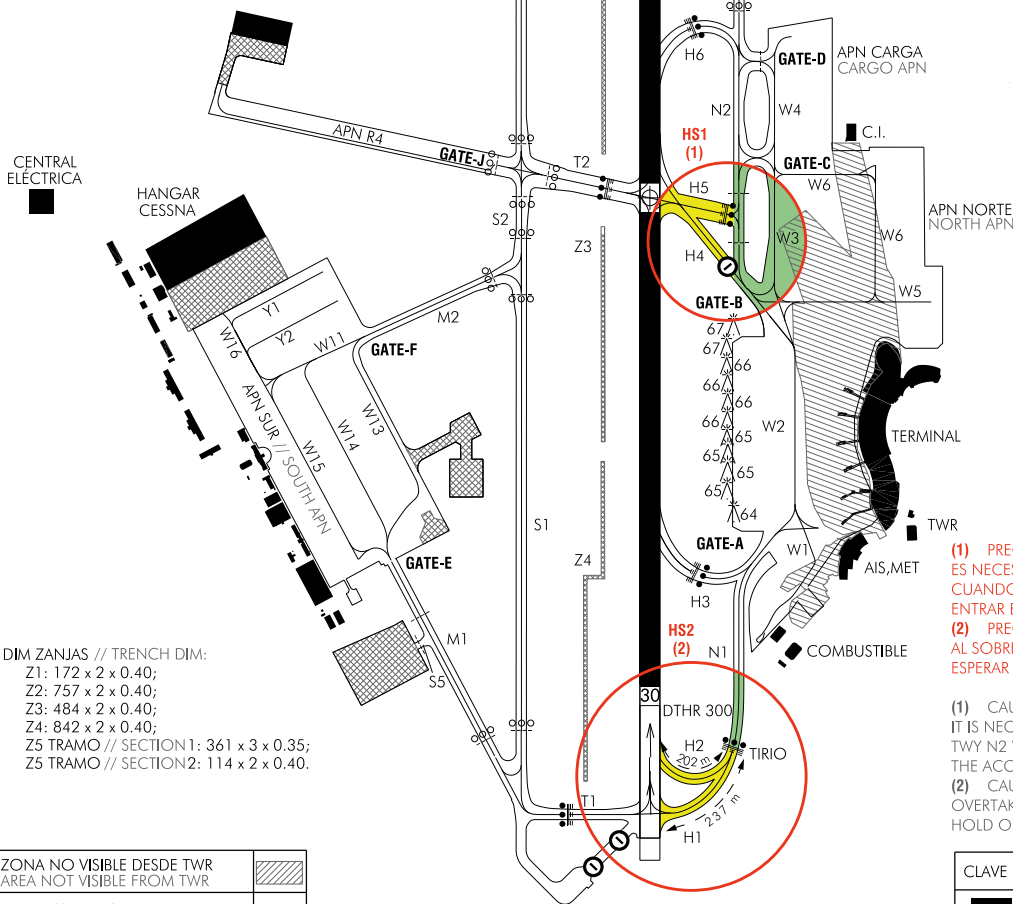
TWY SFC: ASPH.

TWY WD: 23,
EXC T2 & H5: 45.TWY LGT: BORDE // EDGE: T3, T4, S1, S2, S3, S4 & M2;
EJE // CENTRE LINE: N1, N2, N3, N4, H1, H2,
H3, H4, H5, H6, H7, H8, H9, M1, T1 & T2.

RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH:

H1: PCN 87/F/A/W/T;
H2: PCN 90/F/A/W/T;
H3, H6: PCN 82/F/A/W/T;
H4: PCN 78/F/A/W/T;
H5, T2: PCN 80/F/A/W/T;
H7, H8, H9, N3, N4: PCN 105/F/A/W/T;
M1, M2, W13 (BTN PRKG 106 & GATE-F):
PCN 46/F/A/W/T;
N1: PCN 85/F/A/W/T;
N2: PCN 73/F/A/W/T;
S1 A // TO S4, T1, T3, T4: PCN 57/F/A/W/T;
S5: PCN 46/F/A/W/T;
INT T2 & S2: PCN 51/F/A/W/T;
W1: PCN 77/R/A/W/T;
W2: PCN 57/R/A/W/T;
W3: PCN 119/R/B/W/T;
W4, W5, W6 (BTN PRKG 22 & 23): PCN 119/R/A/W/T;
W6 (BTN PRKG 56 & 52): PCN 98/R/C/W/T;
W11 (BTN PRKG 201 & 206), W14, Y1
(BTN PRKG 209 & 211), Y2 (BTN PRKG 201 & 206):
PCN 103/R/B/W/T;
W11 (BTN PRKG 207 & 208), W15, W16, Y1
(BTN PRKG 212 & 216), Y2 (BTN PRKG 207 & 208):
PCN 70/R/A/W/T;

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y
PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEVC CASILLAS 20 Y 22.
GENERAL TAXIING PROCEDURES AND LOW
VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEVC
ITEMS 20 AND 22.

VAR 1° E (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5°E

ELEV, DIM: M.

DIM ZANJAS // TRENCH DIM:

Z1: 172 x 2 x 0.40;
Z2: 757 x 2 x 0.40;
Z3: 484 x 2 x 0.40;
Z4: 842 x 2 x 0.40;
Z5 TRAMO // SECTION 1: 361 x 3 x 0.35;
Z5 TRAMO // SECTION 2: 114 x 2 x 0.40.

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZANJA // TRENCH	
ÁREA ANTERIOR AL UMBRAL PRE-THRESHOLD AREA	
ZONA DE USO RESTRINGIDO RESTRICTED USE AREA	

(1) PRECAUCIÓN: POSIBLE RIESGO DE INCURSIÓN.
ES NECESARIO CONTINUAR POR TWY N2
CUANDO SE ACCEDERÍA POR GATE-B Y EVITAR
ENTRAR EN TWY H4.
(2) PRECAUCIÓN: POSIBLE RIESGO DE INCURSIÓN
AL SOBREPASAR EL PUNTO DE ESPERA TIRIO.
ESPERAR CON AERONAVE EN PARALELO A LA PISTA.

(1) CAUTION: POSSIBLE RWY INCURSION RISK.
IT IS NECESSARY TO CONTINUE TAXIING VIA
TWY N2 WHEN ACCESS VIA GATE-B TO AVOID
THE ACCESS TO TWY H4.
(2) CAUTION: POSSIBLE RWY INCURSION RISK
OVERTAKING TIRIO RUNWAY HOLDING POSITION.
HOLD ON WITH ACFT PARALLEL TO RWY.

CLAVE LUGARES CRÍTICOS // HOT SPOT LEGEND

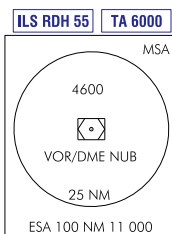
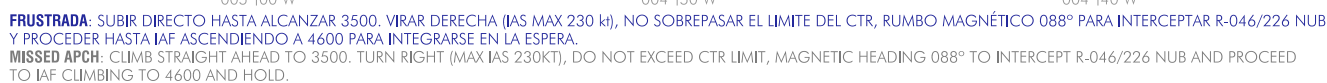
	RWY
	TWY
	ENTRADA/SALIDA DE PISTA RWY ENTRY/EXIT

CAMBIOS: ELEV APN, PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO TWY M1.
CHANGES: APN ELEV, INTERMEDIATE HOLDING POSITION TWY M1.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



GS		kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:		min:s						
FAF-MAPT:		min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.2 %		ft/min	425	530	636	742	849	955

ALT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								4450	4120	3800	3480	

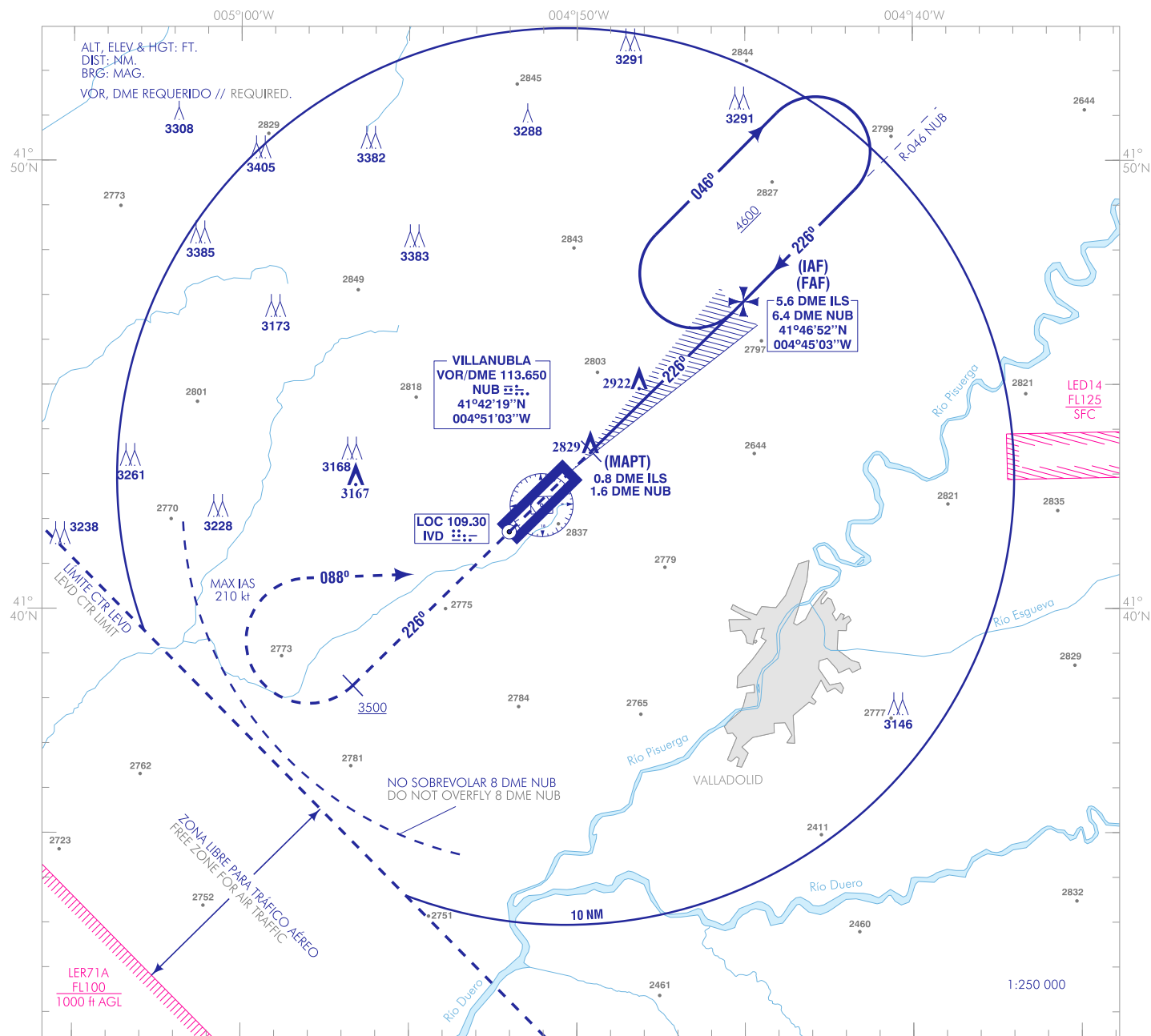
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

ELEV AD
2775
VAR 1°W (2020)

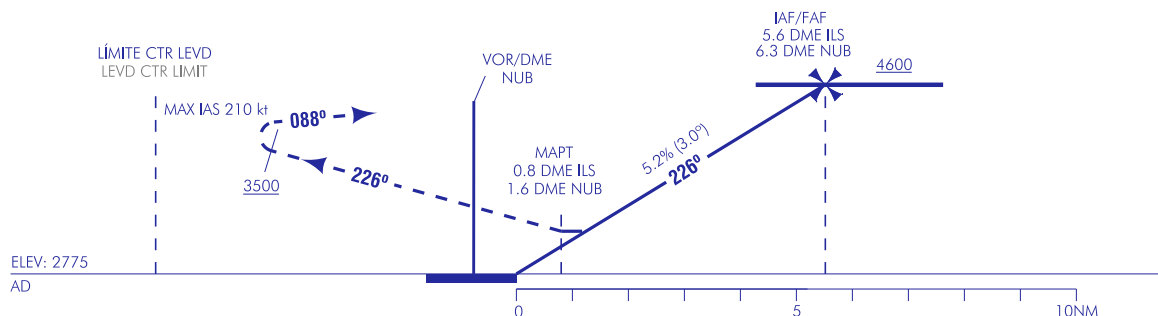
APP/TWR 122.200

VALLADOLID/Villanubla
LOC
RWY 23



FRUSTRADA: SUBIR DIRECTO HASTA ALCANZAR 3500. VIRAR DERECHA (IAS MAX 210 kt), NO SOBREPASAR EL LIMITE DEL CTR, RUMBO MAGNÉTICO 088° PARA INTERCEPTAR R-046 NUB Y PROCEDER HASTA IAF ASCENDIENDO A 4600 PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA.

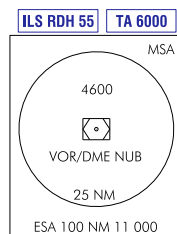
MISSED APCH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO 3500. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt), DO NOT EXCEED CTR LIMIT, MAGNETIC HEADING 088° TO INTERCEPT R-046 NUB AND PROCEED TO IAF CLIMBING TO 4600 AND HOLD.



HGT REF ELEV AD

CAT	A	B	C	D
S-LOC	3170-1.4* (400) (400-1.4)	3170-1.4** (400) (400-1.4)		
En círculo (H) sobre Circling (H) over	3180-1.5 410 (500-1.5)	3270-1.6 500 (500-1.6)	3570-2.4 800 (800-2.4)	3780-3.6 1010 (1100-3.6)
* CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS EN 0.1 km * WHEN ALS U/S INCREASE VIS IN 0.1 km ** CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS EN 0.4 km ** WHEN ALS U/S INCREASE VIS IN 0.4 km				

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 4.8	min:s	3:35	2:52	2:23	2:03	1:48	1:36
ROD: 5.2 %	ft/min	425	530	636	742	849	955
ALT/HGT DME (ILS) FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
							5
							4
							3
							2
							1
							4430
							4110
							3790
							3470



CAMBIO: FREQ APP/TWR.
CHANGES: FREQ APP/TWR.

WEF 23-FEB-23 (AIRAC AMDT 01/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2 - LEVD IAC/3.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



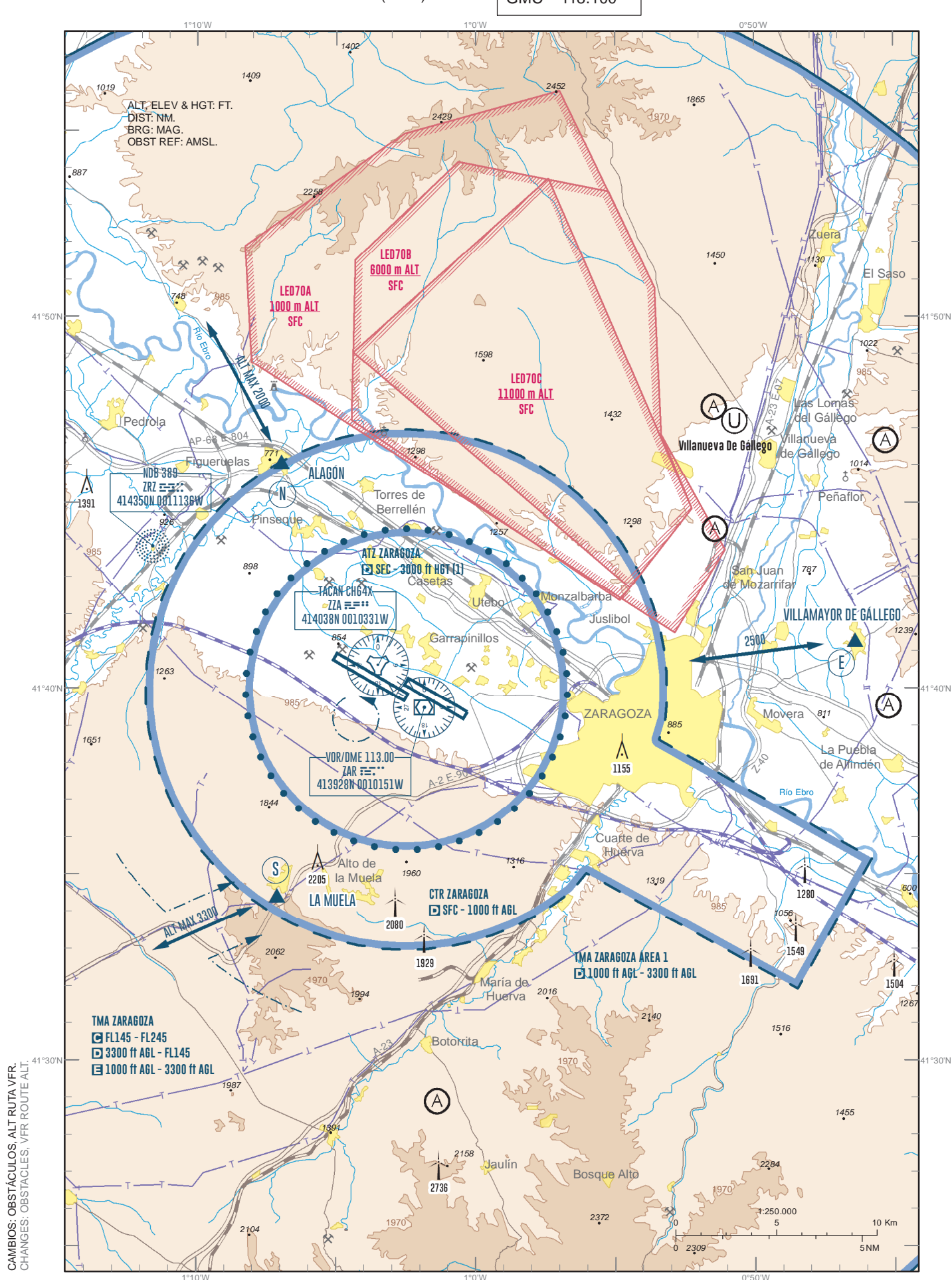
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
862
VAR 0° (2015)

APP	119.300
	296.750
TWR	122.100
	292.200
GMC	118.100

ZARAGOZA
LEZG



ZARAGOZA AD

NOTAS:

Toda la carta está incluida en ZARAGOZA TMA AREA 1.
(1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LLEGADAS:

Aeronaves en VFR con destino a Zaragoza AD establecerán contacto radio con TWR a 2 minutos o 10 NM antes de llegar a los puntos de notificación VFR: E (Villamayor de Gállego), S (Cruce de carretera a La Muela), N (Alagón), y solicitarán permiso para entrar en el CTR. Desde E, S o N se les autoriza, si procede, a integrarse en el circuito de tránsito de aeródromo, proporcionándoles instrucciones para el aterrizaje. La ALT sobre el punto E será de 2500 ft, la ALT máxima sobre N será de 2000 ft y sobre el punto S será de 3300 ft.

FALLO DE COMUNICACIONES:

Las aeronaves con fallo de comunicaciones con destino Zaragoza AD o a la Base Aérea extremarán el cumplimiento de las reglas de vuelo visual al entrar en el CTR y lo harán exclusivamente por la ruta establecida en el punto S, dirigiéndose al punto de espera fallo de comunicaciones para cumplimentar las instrucciones visuales de la TWR. La altitud de vuelo en el punto de espera de fallo de comunicaciones será de 1500 ft (457 m) AMSL.

OBSERVACIONES:

- PAPI (MEHT) RWY 12L: 2.5° (72 ft)
RWY 12R: 3° (63 ft)
RWY 30L: 3° (63 ft)
RWY 30R: 3° (66 ft)
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
N: 414606N 0010658W
E: 414118N 0004625W
S: 413426N 0010707W

NOTES:

All of the chart is included in ZARAGOZA TMA AREA 1.
(1) Or up to cloud ceiling height, whichever is lower.

ARRIVALS:

VFR aircraft with destination Zaragoza AD must establish radio contact with TWR 2 minutes or 10 NM before reaching VFR reporting points: E (Villamayor de Gállego), S (La Muela road junction), or N (Alagón), and shall request clearance to enter the CTR. If appropriate, from points E, S or N aircraft will be cleared to enter the aerodrome traffic circuit and landing instructions will be provided. The ALT over the reporting point E is 2500 ft, the maximum ALT over the reporting point N is 2000 ft and over point S is 3300 ft.

COMMUNICATIONS FAILURE:

Aircraft with communications failure with destination Zaragoza AD or the Air Base shall comply strictly with the VFR on entering the CTR and shall do so exclusively via the established route at the reporting point S, aircraft must head to the communications failure holding point in order to carry out visual flight instructions from TWR. At the communications failure holding point, an altitude of 1500 ft (457 m) AMSL shall be maintained.

REMARKS:

- PAPI (MEHT) RWY 12L: 2.5° (72 ft)
RWY 12R: 3° (63 ft)
RWY 30L: 3° (63 ft)
RWY 30R: 3° (66 ft)
- Purely for information, the geographic coordinates of the points are included:
N: 414606N 0010658W
E: 414118N 0004625W
S: 413426N 0010707W

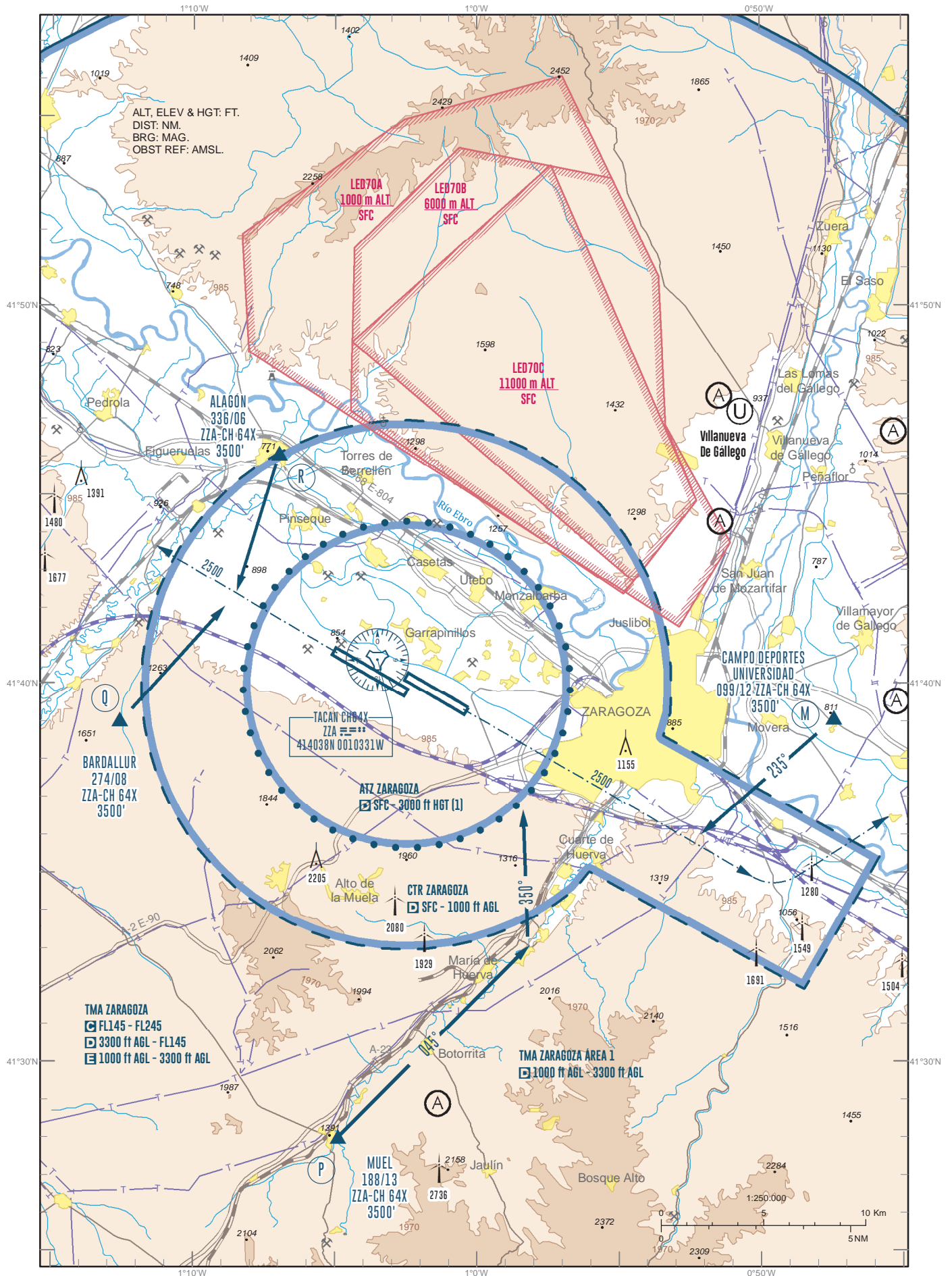
CORREDORES VFR
REACTORES MILITARES

ELEV AD
862
VAR 0° (2015)

APP	119.300
	296.750
TWR	122.100
	292.200
GMC	130.025

ZARAGOZA
LEZG

CAMBIOS: OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES.



ZARAGOZA AD

NOTAS:

Toda la carta está incluida en ZARAGOZA TMA AREA 1.

- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- (2) Las esperas se harán a la derecha.

NOTES:

All of the chart is included in ZARAGOZA TMA AREA 1.

- (1) Or up to cloud ceiling height, whichever is lower.
- (2) Holding shall be accomplished to the right.