

# 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 02/23**  
**AIRAC 09-FEB-23**

**FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 23-MAR-23**  
**EFFECTIVE DATE WEF 23-MAR-23**

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

**Contenido:**

**1.- GEN 2.2.-**

- Abreviatura para las reglas de vuelo visual nocturno.

**2.- GEN 2.4.-**

- Nuevo aeródromo: Aeródromo de García.  
- Nuevo helipuerto: Helipuerto del CEDEFO de Cazorla.

**3.- GEN 3.5.-**

- Frecuencia ATIS del aeropuerto de Almería.

**4.- ENR 1.10.-**

- Actualización del listado de ARO designadas:  
1) Aeródromo de García.  
2) Helipuerto del CEDEFO de Cazorla.

**5.- ENR 4.4.-**

- Observaciones a los puntos GILMA, KEMAO y PARUI.  
- Cambio de nombre de los puntos LA11S a RECKA, LA500 a VENZA, RR512 a INSER, y RR07E a SONUS.

**6.- ENR 5.4.-**

- Obstáculos para la navegación aérea.

**7.- AD 1.3.-**

- Datos de contacto del aeródromo de Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe (Huesca).  
- Nuevo aeródromo: Aeródromo de García.  
- Nuevo helipuerto: Helipuerto del CEDEFO de Cazorla.  
- Corrección editorial al Helipuerto del Hospital de Formentera.

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

- Reglamentación Local:  
1) actualización de procedimientos generales de rodaje;  
2) nuevo procedimiento A-CDM.

**9.- ALMERÍA AD.-**

- Frecuencia ATIS, en todas las páginas y cartas afectadas.

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

**Contents:**

**1.- GEN 2.2.-**

- Abbreviation for night visual flight rules.

**2.- GEN 2.4.-**

- New aerodrome: Aeródromo de García.  
- New heliport: Helipuerto del CEDEFO de Cazorla.

**3.- GEN 3.5.-**

- Almería airport ATIS frequency.

**4.- ENR 1.10.-**

- Update of the list of ARO assigned:  
1) Aeródromo de García.  
2) Helipuerto del CEDEFO de Cazorla.

**5.- ENR 4.4.-**

- Remarks to points GILMA, KEMAO and PARUI.  
- Change of name of the points LA11S to RECKA, LA500 to VENZA, RR07E to SONUS, and RR512 to INSER.

**6.- ENR 5.4.-**

- Air navigation obstacles.

**7.- AD 1.3.-**

- Aeródromo de Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe (Huesca) contact details.  
- New aerodrome: Aeródromo de García.  
- New heliport: Helipuerto del CEDEFO de Cazorla.  
- Formal editing to Helipuerto del Hospital de Formentera.

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

- Local regulations:  
1) update of general taxiing procedures;  
2) new A-CDM procedure.

**9.- ALMERÍA AD.-**

- ATIS frequency, in all relevant pages and charts.

- Carta STAR 3: límites laterales de las zonas LER156, LER63Z1, LER156Z2, LETR65, y LETR66L.
- Cartas IAC/4, 7, 8 y 10: límites laterales de las zonas LER156, LER63Z1, LER156Z2, LETR65, y LETR66L; idioma.
- Cartas IAC/5 y 6: altitud mínima en espera sobre L AM, límites laterales de las zonas LER156, LER63Z1, LER156Z2, LETR65 y LETR66L; idioma.

#### 10.- ANDORRA-LA SEU D'URGELL AD.-

- Horario de operación.
- Categoría de incendios.
- Resistencia de la pista y calles de rodaje, en todos los planos y páginas afectados.
- Obstáculos de aeródromo.
- Iluminación de la pista, calles de rodaje, aproximación y WDI, en todos los planos y páginas afectados.
- Fuente secundaria de energía.
- Reglamentación local sobre operación de uso público y VFRN.
- Plano PDC: observaciones a los PRKG 21, 22 y 23.

#### 11.- BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD.-

- Tránsito autorizado.
- Zona de aterrizaje para helicópteros.
- Reglamentación local:
  - 1) restricciones a las operaciones;
  - 2) limitaciones de rodaje.
- Nuevo lugar crítico HS7 en todos los planos afectados.
- Plano ADC: retirada del ala derecha del PAPI de RWY 06L.
- Plano PDC: observaciones a los PRKG 61, 62 y 63.

#### 12.- BILBAO AD.-

- Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento: capacidad de reabastecimiento.
- Servicios de salvamento y extinción de incendios: retirada de aeronaves inutilizadas.
- Detalles del área de movimiento:
  - 1) superficie de Plataforma Sur;
  - 2) TWY D4: anchura, superficie y resistencia en todas las páginas y planos afectados.
- Características físicas de la pista:
  - 1) coordenadas de extremo de RWY 30;
  - 2) superficie de franja.
- Operación de aeronaves de letra de clave E: salidas.
- Plano PDC 2: coordenadas de los PRKG 11A y 123.

#### 13.- FUERTEVENTURA AD.-

- Ondulación del geode.

- STAR 3 chart: lateral limits of LER156, LER63Z1, LER156Z2, LETR65 and LETR66L areas.
- IAC/4, 7, 8 and 10 charts: lateral limits of LER156, LER63Z1, LER156Z2, LETR65 and LETR66L areas; language.
- IAC/5 and 6 charts: minimum altitude holding over L AM, lateral limits of LER156, LER63Z1, LER156Z2, LETR65 and LETR66L areas; language.

#### 10.- ANDORRA-LA SEU D'URGELL AD.-

- Operational hours.
- Fire category.
- Strength of runway and taxiways, in all relevant charts and pages.
- Aerodrome obstacles.
- Lighting of runway, taxiways, approach and WDI, in all relevant charts and pages.
- Secondary power supply.
- Local regulations on public use operation and VFRN.
- PDC chart: remarks to PRKG 21, 22 and 23.

#### 11.- BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD.-

- Approved traffic.
- Helicopter landing area.
- Local regulations:
  - 1) restrictions on operations;
  - 2) restrictions on taxiing.
- New hot spot HS7 in all affected charts.
- ADC chart: removal of right wing of the PAPI of RWY 06L
- PDC chart: remarks to PRKG 61, 62 and 63.

#### 12.- BILBAO AD.-

- Handling services and facilities: refuelling capacity.
- Rescue and fire fighting services: removal of disabled aircraft.
- Movement area details:
  - 1) South Apron surface;
  - 2) TWY D4: width, surface and strength in all relevant pages and charts.
- Runway physical characteristics:
  - 1) coordinates of end of RWY 30;
  - 2) strip surface.
- Operation of code letter E aircraft: departures.
- PDC 2 chart: coordinates of PRKG 11A and 123.

#### 13.- FUERTEVENTURA AD.-

- Geoid undulation.



- Sistema de guía de rodaje.
  - Operación de aeronaves de letra de clave F: rodaje.
  - Procedimientos de visibilidad reducida (LVP):
    - 1) fase III, cancelación de despegues: valor VIS;
    - 2) fase IV, cancelación PPOAM 600: valores RVR y VIS.
- 14.- GRAN CANARIA AD.-**
- Resistencia de TWY, en todos los planos y páginas afectados.
- 15.- IBIZA AD.-**
- Retirada de aeronaves inutilizadas: datos de contacto.
- 16.- JEREZ AD.-**
- Instalaciones de comunicación ATS: VDF en servicio.
  - Carta SID 1:
    - 1) identificadores de zonas y LER172;
    - 2) coordenadas del VOR en lugar del DME;
    - 3) salida VJF3P.
  - Carta STAR 1:
    - 1) identificadores de zonas y área LER172;
    - 2) coordenadas del VOR en lugar del DME;
    - 3) llegada MGA3T.
- 17.- LA PALMA AD.-**
- Cartas IAC: cambio de denominación de los puntos LA11S por RECKA y LA500 por VENZA.
- 18.- LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD.-**
- Carta STAR 4: cambio de denominación del punto RR512 por INSER.
  - Cartas IAC: cambio de denominación del punto RR07E por SONUS.
- 19.- LOGROÑO AD.-**
- Servicios de salvamento y extinción de incendios:
    - 1) datos de contacto para retirada de aeronaves inutilizadas;
    - 2) medios de extinción.
  - Plataformas de viraje: superficie y resistencia, en todas las páginas y planos afectados.
  - Sistemas y señales de guía de rodaje: observaciones
  - Resistencia de RWY 11/29, y elevación de umbral y zona de toma de contacto de RWY 29, en todos los planos y cartas afectados.
  - Corrección a iluminación de TWY A.
  - Fuente secundaria de energía.
  - Plano PDC: observaciones a los PRKG 3 y 4.
- 20.- MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD.-**
- Procedimientos generales de rodaje: movimiento en superficie.
- 21.- MADRID/Cuatro Vientos AD.-**
- Nueva plataforma Oeste en todas las páginas y planos afectados.
- Taxiing guidance system.
  - Code letter F aircraft operation: taxiing.
  - Low visibility procedures (LVP):
    - 1) phase III, take-off cancellation: VIS value;
    - 2) phase IV, PPOAM 600 cancellation: RVR and VIS values.
- 14.- GRAN CANARIA AD.-**
- TWY strength, in all relevant charts and pages.
- 15.- IBIZA AD.-**
- Removal of disabled aircraft: contact details.
- 16.- JEREZ AD.-**
- ATS communication facilities: VDF available.
  - SID 1 chart:
    - 1) identifiers of areas and LER172;
    - 2) coordinates of VOR instead of DME;
    - 3) VJF3P departure.
  - STAR 1 chart:
    - 1) identifiers of areas and LER172;
    - 2) coordinates of VOR instead of DME;
    - 3) MGA3T arrival.
- 17.- LA PALMA AD.-**
- IAC charts: change of name of the points LA11S by RECKA and LA500 by VENZA.
- 18.- LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD.-**
- STAR 4 chart: change of name of the point RR512 to INSER.
  - IAC charts: change of name of the point RR07E to SONUS.
- 19.- LOGROÑO AD.-**
- Rescue and fire fighting Service:
    - 1) contact details for removal of disabled aircraft;
    - 2) means of extinction.
  - Turn pads: surface and strength, in all relevant pages and charts.
  - Taxiing guidance system and markings: remarks.
  - RWY 11/29 strength, and elevation of threshold and touchdown zone of RWY 29, in all relevant charts and pages.
  - Correction to TWY A lighting.
  - Secondary power supply.
  - PDC chart: remarks to PRKG 3 and 4.
- 20.- MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD.-**
- Standard taxiing procedures: ground movement.
- 21.- MADRID/Cuatro Vientos AD.-**
- New West apron in all relevant pages and charts.

- Corrección editorial: relocalización de información de plataformas.	- Formal editing: relocation of aprons information.
<b>22.- MELILLA AD.-</b>	<b>22.- MELILLA AD.-</b>
- Obstáculos de aeródromo.	- Aerodrome obstacles.
<b>23.- PALMA DE MALLORCA AD.-</b>	<b>23.- PALMA DE MALLORCA AD.-</b>
- Sistema de guía de rodaje.	- Taxiing guidance system.
- Observaciones a los NDB CST y PA.	- Remarks to CST and PA NDBs.
- Reglamentación local:	- Local regulations:
1) corrección a números de puestos de estacionamiento en las rutas de rodaje normalizadas;	1) correction to stands numbers in the standard taxiing routes;
2) limitaciones de rodaje en tramo W5;	2) taxiing restrictions in segment W5;
3) aeronaves de letra de clave F autorizadas a operar en el aeropuerto.	3) code letter F aircraft authorised to operate in the airport.
- Plano PDC:	- PDC chart:
1) características de los puestos de estacionamiento;	1) aircraft stands characteristics;
2) disponibilidad del sistema de guía de atraque visual.	2) visual docking guidance system availability.
- Plano GMC 1: nota de lugar crítico HS4.	- GMC 1 chart: hot spot HS4 note.
<b>24.- SAN SEBASTIÁN AD.-</b>	<b>24.- SAN SEBASTIÁN AD.-</b>
- Reglamentación local: notificaciones de seguridad operacional.	- Local regulations: operational safety reports.
<b>25.- SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD.-</b>	<b>25.- SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD.-</b>
- Operación de helicópteros.	- Helicopter operations.
- Plano PDC: máxima aeronave para los PRKG 23 y 24.	- PDC chart: maximum aircraft for PRKG 23 and 24.
<b>26.- SEVILLA AD.-</b>	<b>26.- SEVILLA AD.-</b>
- Resistencia de RWY 09/27, en todas las páginas y planos afectados.	- Strength of RWY 09/27, in all relevant pages and charts.
- Observaciones de los LOC RWY 09 y LOC RWY 27.	- Remarks to LOC RWY 09 and LOC RWY 27.
- Procedimientos generales de rodaje: actualización de movimiento en superficie.	- Standard taxiing procedures: update of ground movement.
<b>27.- TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD.-</b>	<b>27.- TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD.-</b>
- Distancias declaradas desde intersección.	- Declared distances from intersection.
- Observación al DME LRO.	- Remark to DME LRO.
<b>28.- TENERIFE NORTE/Los Rodeos HLP.-</b>	<b>28.- TENERIFE NORTE/Los Rodeos HLP.-</b>
- Actualización de las observaciones de las radioayudas para la navegación y el aterrizaje.	- Update of radio navigation and landing facilities remarks.
- Nueva casilla 23: cartas relativas al helipuerto.	- New item 23: charts related to the heliport.
- Nueva casilla 24: penetración de la superficie del tramo visual (VSS).	- New item 24: visual segment surface (VSS) penetration.
<b>29.- Datos digitales.-</b>	<b>29.- Digital dataset.-</b>
- Nuevo conjunto de datos completos sobre ruta.	- New complete en-route dataset.
- Nuevo conjunto completo de datos sobre aeródromos/heliportos restringidos.	- New complete restricted aerodromes/heliports dataset.

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
<b>GEN</b>		<b>GEN</b>	
2.2-16	WEF 23-MAR-23	2.2-16	01-DEC-22
2.2-17	WEF 23-MAR-23	2.2-17	08-SEP-22
2.4-1	WEF 23-MAR-23	2.4-1	01-DEC-22
2.4-2	WEF 23-MAR-23	2.4-2	26-JAN-23
2.4-3	WEF 23-MAR-23	2.4-3	26-JAN-23
2.4-4	WEF 23-MAR-23	2.4-4	26-JAN-23
3.5-47	WEF 23-MAR-23	3.5-47	26-JAN-23
3.5-48	WEF 23-MAR-23	3.5-48	01-DEC-22
<b>ENR</b>		<b>ENR</b>	
1.10-6	WEF 23-MAR-23	1.10-6	26-JAN-23
1.10-8	WEF 23-MAR-23	1.10-8	26-JAN-23
1.10-9	WEF 23-MAR-23	1.10-9	26-JAN-23
4.4-1 a // to 4.4-64	WEF 23-MAR-23	4.4-1 a // to 4.4-64	23-FEB-23
<b>AD</b>		<b>AD</b>	
AD 1.3-7	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-7	01-DEC-22
AD 1.3-9	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-9	16-JUN-22
AD 1.3-10	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-10	29-DEC-22
AD 1.3-11	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-11	29-DEC-22
AD 1.3-12	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-12	29-DEC-22
AD 1.3-13	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-13	26-JAN-23
AD 1.3-19	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-19	26-JAN-23
AD 1.3-20	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-20	26-JAN-23
AD 1.3-21	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-21	26-JAN-23
AD 1.3-22	WEF 23-MAR-23	AD 1.3-22	26-JAN-23
AD 2-LEAL 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 6	23-FEB-23
AD 2-LEAL 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 7	23-FEB-23
AD 2-LEAL 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 8	23-FEB-23
AD 2-LEAL 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 9	23-FEB-23
AD 2-LEAL 10	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 10	23-FEB-23
AD 2-LEAL 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 11	23-FEB-23
AD 2-LEAL 12	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 12	23-FEB-23
AD 2-LEAL 13	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 13	23-FEB-23
AD 2-LEAL 14	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAL 14	23-FEB-23
AD 2-LEAM 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM 4	26-JAN-23
AD 2-LEAM STAR 3.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM STAR 3.1	15-JUL-21
AD 2-LEAM STAR 3.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM STAR 3.2	28-MAR-19
AD 2-LEAM IAC/1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/1.1	12-SEP-19
AD 2-LEAM IAC/1.2	WEF 23-MAR-23		
AD 2-LEAM IAC/1.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/1.3	12-SEP-19
		AD 2-LEAM IAC/1.4	15-AUG-19
		AD 2-LEAM IAC/1.5	15-AUG-19
		AD 2-LEAM IAC/1.6	15-AUG-19
AD 2-LEAM IAC/2.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/2.1	12-SEP-19
AD 2-LEAM IAC/2.2	WEF 23-MAR-23		
		AD 2-LEAM IAC/2.3	12-SEP-19

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
		AD 2-LEAM IAC/2.4	15-AUG-19
		AD 2-LEAM IAC/2.5	15-AUG-19
AD 2-LEAM IAC/3.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/3.1	10-SEP-20
AD 2-LEAM IAC/4.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/4.1	24-MAY-18
AD 2-LEAM IAC/4.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/4.2	25-MAY-17
AD 2-LEAM IAC/5.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/5.1	18-JUL-19
AD 2-LEAM IAC/6.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/6.1	29-MAR-18
AD 2-LEAM IAC/6.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/6.2	24-MAY-18
AD 2-LEAM IAC/7.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/7.1	12-SEP-19
AD 2-LEAM IAC/7.2	WEF 23-MAR-23		
AD 2-LEAM IAC/7.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/7.3	12-SEP-19
		AD 2-LEAM IAC/7.4	15-AUG-19
		AD 2-LEAM IAC/7.5	15-AUG-19
		AD 2-LEAM IAC/7.6	15-AUG-19
AD 2-LEAM IAC/8.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/8.1	12-SEP-19
AD 2-LEAM IAC/8.2	WEF 23-MAR-23		
		AD 2-LEAM IAC/8.3	12-SEP-19
		AD 2-LEAM IAC/8.4	15-AUG-19
		AD 2-LEAM IAC/8.5	15-AUG-19
AD 2-LEAM IAC/9.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/9.1	23-MAY-19
AD 2-LEAM IAC/9.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/9.2	23-MAY-19
AD 2-LEAM IAC/10.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/10.1	18-JUL-19
AD 2-LEAM IAC/10.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM IAC/10.2	18-JUL-19
AD 2-LEAM VAC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEAM VAC 1.1	02-JAN-20
AD 2-LESU 1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 1	21-APR-22
AD 2-LESU 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 2	01-DEC-22
AD 2-LESU 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 3	25-FEB-21
AD 2-LESU 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 4	19-MAY-22
AD 2-LESU 5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 5	19-MAY-22
AD 2-LESU 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 6	19-MAY-22
AD 2-LESU 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 7	19-MAY-22
AD 2-LESU 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU 8	11-AUG-22
AD 2-LESU ADC	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU ADC	04-NOV-21
AD 2-LESU PDC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU PDC 1.1	19-MAY-22
AD 2-LESU PDC 1.2	WEF 23-MAR-23		
AD 2-LESU PDC 1.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESU PDC 1.3	14-JUL-22
		AD 2-LESU PDC 1.4	14-JUL-22
AD 2-LEBL 1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL 1	01-DEC-22
AD 2-LEBL 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL 2	23-FEB-23
AD 2-LEBL 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL 6	23-FEB-23
AD 2-LEBL 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL 7	23-FEB-23
AD 2-LEBL 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL 9	23-FEB-23
AD 2-LEBL 17	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL 17	23-FEB-23
AD 2-LEBL ADC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL ADC 1.1	29-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.1	29-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.4	01-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.5	01-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.6	01-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.7	01-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.8	01-DEC-22
AD 2-LEBL PDC 1.9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL PDC 1.9	01-DEC-22

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEBL GMC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 1.1	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 1.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 1.2	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 1.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 1.3	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 1.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 1.4	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 1.5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 1.5	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 2.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 2.1	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 2.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 2.2	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 2.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 2.3	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 2.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 2.4	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 2.5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 2.5	01-DEC-22
AD 2-LEBL GMC 2.6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBL GMC 2.6	01-DEC-22
AD 2-LEBB 1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 1	24-FEB-22
AD 2-LEBB 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 2	19-MAY-22
AD 2-LEBB 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 3	29-DEC-22
AD 2-LEBB 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 4	19-MAY-22
AD 2-LEBB 5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 5	11-AUG-22
AD 2-LEBB 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 6	19-MAY-22
AD 2-LEBB 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 7	19-MAY-22
AD 2-LEBB 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 8	19-MAY-22
AD 2-LEBB 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 9	19-MAY-22
AD 2-LEBB 10	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 10	19-MAY-22
AD 2-LEBB 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 11	19-MAY-22
AD 2-LEBB 12	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 12	19-MAY-22
AD 2-LEBB 13	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 13	19-MAY-22
AD 2-LEBB 14	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB 14	19-MAY-22
AD 2-LEBB 15	WEF 23-MAR-23		
AD 2-LEBB ADC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB ADC 1.1	19-MAY-22
AD 2-LEBB PDC 2.2	WEF 23-MAR-23		
AD 2-LEBB PDC 2.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB PDC 2.3	19-MAY-22
AD 2-LEBB PDC 2.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB PDC 2.4	19-MAY-22
		AD 2-LEBB PDC 2.5	19-MAY-22
AD 2-LEBB GMC	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEBB GMC	19-MAY-22
AD 2-GCFV 1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCFV 1	01-DEC-22
AD 2-GCFV 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCFV 3	01-DEC-22
AD 2-GCFV 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCFV 9	04-NOV-21
AD 2-GCFV 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCFV 11	01-DEC-22
AD 2-GCLP 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLP 4	23-FEB-23
AD 2-GCLP ADC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLP ADC 1.1	23-FEB-23
AD 2-GCLP GMC	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLP GMC	23-FEB-23
AD 2-LEIB 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEIB 2	16-JUN-22
AD 2-LEIB 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEIB 3	01-DEC-22
AD 2-LEJR 5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEJR 5	29-DEC-22
AD 2-LEJR SID 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEJR SID 1.1	04-NOV-21
AD 2-LEJR SID 1.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEJR SID 1.3	08-SEP-22
AD 2-LEJR SID 1.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEJR SID 1.4	03-DEC-20
AD 2-LEJR STAR 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEJR STAR 1.1	04-NOV-21
AD 2-LEJR STAR 1.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEJR STAR 1.2	03-DEC-20
AD 2-GCLA IAC/2.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLA IAC/2.1	26-JAN-23
AD 2-GCLA IAC/2.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLA IAC/2.2	14-JUL-22
AD 2-GCLA IAC/3.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLA IAC/3.1	26-JAN-23
AD 2-GCLA IAC/3.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLA IAC/3.2	14-JUL-22

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-GCLA IAC/5.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLA IAC/5.1	26-JAN-23
AD 2-GCLA IAC/5.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCLA IAC/5.2	14-JUL-22
AD 2-GCRR STAR 4.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR STAR 4.1	14-JUL-22
AD 2-GCRR STAR 4.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR STAR 4.3	08-SEP-22
AD 2-GCRR STAR 4.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR STAR 4.4	08-SEP-22
AD 2-GCRR IAC/7.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR IAC/7.1	08-SEP-22
AD 2-GCRR IAC/7.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR IAC/7.2	14-JUL-22
AD 2-GCRR IAC/7.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR IAC/7.3	08-SEP-22
AD 2-GCRR IAC/10.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR IAC/10.1	08-SEP-22
AD 2-GCRR IAC/10.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR IAC/10.2	14-JUL-22
AD 2-GCRR IAC/10.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCRR IAC/10.3	08-SEP-22
AD 2-LERJ 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 2	22-APR-21
AD 2-LERJ 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 3	29-DEC-22
AD 2-LERJ 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 4	25-APR-19
AD 2-LERJ 5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 5	19-MAY-22
AD 2-LERJ 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 6	19-MAY-22
AD 2-LERJ 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 7	30-DEC-21
AD 2-LERJ 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ 8	30-DEC-21
AD 2-LERJ ADC	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ ADC	19-MAY-22
AD 2-LERJ PDC 1.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LERJ PDC 1.2	19-MAY-22
AD 2-LEMD 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEMD 11	19-MAY-22
AD 2-LEMD 12	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEMD 12	19-MAY-22
AD 2-LEMD 13	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEMD 13	19-MAY-22
AD 2-LEMD 14	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEMD 14	19-MAY-22
AD 2-LEMD 16	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEMD 16	29-DEC-22
AD 2-LECU/LEVS 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS 2	02-DEC-21
AD 2-LECU/LEVS 5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS 5	22-APR-21
AD 2-LECU/LEVS 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS 6	27-JAN-22
AD 2-LECU/LEVS 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS 7	27-JAN-22
AD 2-LECU/LEVS 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS 8	22-APR-21
AD 2-LECU/LEVS 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS 9	02-DEC-21
AD 2-LECU/LEVS ADC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS ADC 1.1	02-DEC-21
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS PDC 1.1	27-JAN-22
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.2	WEF 23-MAR-23		
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS PDC 1.3	27-JAN-22
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LECU/LEVS PDC 1.4	27-JAN-22
		AD 2-LECU/LEVS PDC 1.5	27-JAN-22
AD 2-GEML 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GEML 2	23-FEB-23
AD 2-LEPA/LESJ 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 4	29-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 8	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 9	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 10	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 10	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 11	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 12	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 12	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 13	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 13	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 14	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 14	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 15	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 15	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 16	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 16	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 17	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 17	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 18	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 18	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ 19	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 19	01-DEC-22



INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEPA/LESJ 20	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ 20	08-SEP-22
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3	07-OCT-21
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.4	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.4	08-OCT-20
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.5	28-JAN-21
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.6	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.6	28-JAN-21
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.7	08-OCT-20
AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.1	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.1	08-SEP-22
AD 2-LESO 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESO 7	19-MAY-22
AD 2-LESO 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESO 8	23-FEB-23
AD 2-LESO 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESO 9	23-FEB-23
AD 2-LESO 10	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESO 10	23-FEB-23
AD 2-LESO 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-LESO 11	23-FEB-23
AD 2-LEXJ 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEXJ 7	21-APR-22
AD 2-LEXJ 8	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEXJ 8	21-APR-22
AD 2-LEXJ 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEXJ 9	26-JAN-23
AD 2-LEXJ 10	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEXJ 10	26-JAN-23
AD 2-LEXJ PDC 1.2	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEXJ PDC 1.2	29-DEC-22
AD 2-LEZL 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 3	29-DEC-22
AD 2-LEZL 5	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 5	16-JUN-22
AD 2-LEZL 7	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 7	14-JUL-22
AD 2-LEZL 9	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 9	08-SEP-22
AD 2-LEZL 10	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 10	08-SEP-22
AD 2-LEZL 11	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 11	08-SEP-22
AD 2-LEZL 12	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL 12	08-SEP-22
AD 2-LEZL ADC	WEF 23-MAR-23	AD 2-LEZL ADC	29-DEC-22
AD 2-GCXO 1	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCXO 1	19-MAY-22
AD 2-GCXO 2	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCXO 2	08-SEP-22
AD 2-GCXO 3	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCXO 3	08-SEP-22
AD 2-GCXO 4	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCXO 4	08-SEP-22
AD 2-GCXO 6	WEF 23-MAR-23	AD 2-GCXO 6	26-JAN-23
AD 3-GCXM 4	WEF 23-MAR-23	AD 3-GCXM 4	03-DEC-20
AD 3-GCXM 5	WEF 23-MAR-23	AD 3-GCXM 5	03-DEC-20

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

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

NOTAM A: NIL.  
 NOTAM B: 7715/22, 9228/22.  
 NOTAM D: NIL.  
 NOTAM E: 5622/22, 5846/22, 5969/22.  
 SUP: NIL.  
 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.

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.



**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

<b>SST</b>	Avión supersónico de transporte. // Supersonic transport aircraft.	<b>TAS</b>	Velocidad verdadera. // True airspeed.
<b>SSW</b>	Sud-Sudoeste. // South-south-west.	<b>TAX</b>	Rodaje. // Taxiing or taxi.
<b>STA</b>	Aproximación directa. // Straight in approach.	<b>* TCAS</b>	Sistema de alerta de tránsito y anticollisión. // Traffic alert and Collision Avoidance System.
<b>STAR</b>	Llegada normalizada por instrumentos. // Standard instrument arrival.	<b>* TCP</b>	Punto de transferencia de control. // Transfer control point.
<b>STD</b>	Normal o estándar. // Standard.	<b>TDZ</b>	Zona de toma de contacto. // Touchdown zone.
<b>STN</b>	Estación. // Station.	<b>TEL</b>	Teléfono. // Telephone.
<b>STOL</b>	Despegue y aterrizaje cortos. // Short take-off and landing.	<b>TF</b>	Derrota hasta un punto de recorrido. // Track to fix.
<b>STWL</b>	Luces de zona de parada. // Stopway lights.	<b>TFC</b>	Tráfico. // Traffic.
<b>SUBJ</b>	Sujeto a. // Subject to.	<b>* TGL</b>	Folleto orientativo provisional. // Temporary Guidance Leaflet.
<b>SUN</b>	Domingo. // Sunday.	<b>TGS</b>	Sistema de guía para el rodaje. // Taxiing guidance system.
<b>SUP</b>	Suplemento al AIP. // Supplement to the AIP.	<b>THR</b>	Umbral. // Threshold.
<b>SUPPS</b>	Procedimientos suplementarios regionales. // Regional supplementary procedures.	<b>THU</b>	Jueves. // Thursday.
<b>SVC</b>	Servicio (tipo mensaje solamente). // Service (message type only).	<b>TIBA</b>	Radiofusión en vuelo de información sobre el tránsito aéreo. // Traffic information broadcast by aircraft.
<b>SVCBL</b>	En condiciones de servicio. // Serviceable.	<b>TIL</b>	Hasta. // Until.
<b>* SVFR</b>	VFR especial. // Special VFR.	<b>TKOF</b>	Despegue. // Take-off.
<b>SW</b>	Sudoeste. // South-west.	<b>TLOF</b>	Área de toma de contacto y de elevación inicial para helicópteros. // Touch-down and lift-off area for helicopters.
<b>SWB</b>	Dirección Sudoeste. // South westbound.	<b>* TLP</b>	Programa de liderazgo táctico // Tactical Leadership Programme.
<b>* SWL</b>	Carga por rueda simple. // Single wheel load.	<b>* TM (Tm)</b>	Tonelada métrica. // Metric ton.
<b>SWY</b>	Zona de parada. // Stopway.	<b>TMA</b>	Área de control terminal. // Terminal control area.
<b>* SYNOP</b>	Informe meteorológico aeronáutico ordinario (en clave meteorológica aeronáutica). // Aviation routine weather report (in aeronautical meteorological code).	<b>* TMZ</b>	Zona obligatoria de transpondedor. // Transponder mandatory zone.
<b>T</b>			
<b>T</b>	Temperatura. // Temperature.	<b>TNA</b>	Altitud de viraje. // Turn altitude.
<b>TA</b>	Altitud de transición. // Transition altitude.	<b>TNH</b>	Altura de viraje. // Turn height.
<b>TACAN</b>	Sistema ayuda UHF a la navegación aérea táctica. // UHF tactical air navigation aid.	<b>TO</b>	A... (seguida del lugar). // To...(followed by place).
<b>* TACC</b>	Centro de control área terminal. // Terminal Area Control Centre.	<b>* TOAM</b>	Técnico Operaciones en el Área de Movimiento. // Marshaller.
<b>* TACT</b>	Sistema táctico (antigua denominación del actual ETFMS). // Tactical system (former denomination of the current ETFMS).	<b>* TOBT</b>	Hora objetivo de fuera de calzos. // Target Off-Blocks Time.
<b>TAF</b>	Pronóstico de aeródromo. // Aerodrome forecast.	<b>TODA</b>	Distancia de despegue disponible. // Take-off distance available.
<b>TAR</b>	Radar de vigilancia de área terminal. // Terminal area surveillance radar.	<b>TODAH</b>	Distancia de despegue disponible para helicópteros. // Take-off distance available for helicopters.

<b>TORA</b>	Recorrido de despegue disponible. // Take-off run available.	<b>ULM</b>	Aeronave ultraligera motorizada. // Ultra light motorized aircraft.
<b>TP</b>	Punto de viraje. // Turning point.	<b>ULR</b>	Radio de acción excepcionalmente grande. // Ultra long range.
<b>TR</b>	Derrota. // Track.	<b>UNL</b>	Ilimitado. // Unlimited.
<b>TRA</b>	Espacio aéreo temporalmente reservado. // Temporary reserved airspace.	<b>UNREL</b>	Inseguro, no fiable. // Unreliable.
<b>TREND</b>	Pronóstico de tendencia. // Trend forecast.	<b>U/S</b>	Inutilizable. // Unserviceable.
<b>TRL</b>	Nivel de transición. // Transition level.	<b>UTA</b>	Área superior de control. // Upper control area.
<b>* TSA</b>	Espacio aéreo temporalmente segregado. // Temporary segregated area.	<b>UTC</b>	Tiempo universal coordinado. // Coordinated universal time.
<b>* TSAT</b>	Hora de Objetivo de autorización de Puesta en Marcha. // Target Start-Up Approval Time.	<b>* UUP</b>	Mensaje Actualizado de Utilización del Espacio Aéreo. // Updated Airspace Use Plan.
<b>* TTOT</b>	Hora objetivo de Despege. // Target Take-Off Time.	<b>V</b>	
<b>TUE</b>	Martes. // Tuesday.	<b>* V</b>	Verano (Periodo estacional). // Summer (Seasonal period).
<b>TVOR</b>	VOR terminal. // Terminal VOR.	<b>VAC</b>	Carta de aproximación visual. // Visual approach chart.
<b>TWR</b>	Torre de control de aeródromo o control de aeródromo. // Aerodrome control tower or aerodrome control.	<b>VAR</b>	Declinación magnética. // Magnetic variation.
<b>TWY</b>	Calle de rodaje. // Taxiway.	<b>VASIS</b>	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación. // Visual approach slope indicator system.
<b>TXL</b>	Calle de acceso. // Taxilane.	<b>VDB</b>	Radiodifusión de datos VHF. // VHF data broadcast.
<b>TYP</b>	Tipo de aeronave. // Type of aircraft.	<b>VDF</b>	Estación radiogoniométrica de muy alta frecuencia. // Very high frequency direction-finding station.
<b>U</b>		<b>* VE</b>	Exceptuando el vuelo visual. // Except visual flight.
<b>UAC</b>	Centro de control de área superior. // Upper area control centre.	<b>VER</b>	Vertical. // Vertical.
<b>UAR</b>	Ruta aérea superior. // Upper air route.	<b>VFR</b>	Reglas de vuelo visual. // Visual flight rules.
<b>UAS</b>	Sistemas de aeronaves no tripuladas. // Unmanned aircraft systems.	<b>* VFRN</b>	Reglas de vuelo visual nocturno. // Night visual flight rules. ←
<b>UCW</b>	Anchura máxima del tren de aterrizaje (helicópteros). // Undercarriage width (helicopters).	<b>VHF</b>	Muy alta frecuencia (30 a 300 MHz). // Very high frequency (30 to 300 MHz).
<b>UDF</b>	Estación radiogoniométrica de frecuencia ultraalta. // Ultra high frequency direction-finding station.	<b>VIP</b>	Persona muy importante. // Very important person.
<b>UFN</b>	Hasta nuevo aviso. // Until further notice.	<b>VIS</b>	Visibilidad. // Visibility.
<b>UHF</b>	Frecuencia ultra alta (300 a 3000 MHz). // Ultra high frequency (300 to 3000 MHz).	<b>VLF</b>	Muy baja frecuencia (3 a 30 MHz). // Very low frequency (3 to 30 MHz).
<b>UIC</b>	Centro de región superior de información de vuelo. // Upper information centre.	<b>VLR</b>	De muy larga distancia. // Very long range.
<b>UIR</b>	Región superior de información de vuelo. // Upper flight information region.	<b>VMC</b>	Condiciones meteorológicas de vuelo visual. // Visual meteorological conditions.
<b>* UIS</b>	Servicio de información de vuelo en el espacio aéreo superior. // Flight information service in the upper airspace.	<b>VNAV</b>	Navegación vertical. // Vertical navigation.
		<b>VOL</b>	Volumen. // Volume.

<b>VOLMET</b>	Información meteorológica para aeronaves en vuelo. // Meteorological information for aircraft in flight.	<b>WSW</b>	Oeste-Sudoeste. // West-south-west.
<b>VOR</b>	Radiofaro omnidireccional VHF. // VHF omnidirectional radio range.	<b>WT</b>	Peso. // Weight.
<b>VORTAC</b>	VOR y TACAN combinados. // VOR and TACAN combination.	<b>WX</b>	Condiciones meteorológicas. // Weather.
<b>VPA</b>	Ángulo de trayectoria vertical. // Vertical path angle.	<b>X</b>	
<b>VPT</b>	Maniobra visual con derrota prescrita. // Visual manoeuvre with prescribed track.	<b>* (X)</b>	Punto de salida horizontal FRA. // FRA horizontal exit point.
<b>VSA</b>	Por referencia visual al terreno. // By visual reference to the ground.	<b>XBAR</b>	Barra transversal (de sistema de iluminación de aproximación). // Crossbar (of approach lighting system).
<b>VSP</b>	Velocidad vertical. // Vertical speed.	<b>Y</b>	
<b>* VSS</b>	Superficie del segmento visual. // Visual segment surface.	<b>Y</b>	Amarillo. // Yellow.
<b>VTOL</b>	Despegue y aterrizaje verticales. // Vertical take-off and landing.	<b>YCZ</b>	Zona amarilla de precaución (iluminación de pista). // Yellow caution zone (runway lighting).
<b>W</b>		<b>Z</b>	
<b>W</b>	Oeste o longitud oeste. // West or western longitude.	<b>* ZNRVF</b>	Zona no restringida al vuelo fotográfico. // No restricted area to photographic flights.
<b>W</b>	Blanco. // White.	<b>* ZRVF</b>	Zona restringida al vuelo fotográfico. // Restricted area to photographic flights.
<b>WAC</b>	Carta aeronáutica mundial-OACI 1:1.000.000. // World Aeronautical Chart-ICAO 1:1.000.000.	<b>* ZS</b>	Zona de seguridad. // Safety zone.
<b>WB</b>	Dirección oeste. // Westbound.	<b>(*)</b> No incluidas en documentación de la OACI. // Not included in ICAO documentation.	
<b>WBAR</b>	Luces de barra de ala. // Wing bar lights.		
<b>WDI</b>	Indicador de la dirección del viento. // Wind direction indicator.		
<b>WED</b>	Miércoles. // Wednesday.		
<b>WEF</b>	Con efecto a partir de. // With effect from or effective from.		
<b>WI</b>	Dentro de o dentro de un margen de... // Within.		
<b>WID</b>	Anchura o ancho. // Width.		
<b>WIE</b>	Con efecto inmediato. // With immediate effect or effective immediately.		
<b>* WITEM</b>	Pronóstico aeronáutico de vientos y temperaturas en altitud. // Forecast upper wind and temperature for aviation.		
<b>WIP</b>	Obras en progreso. // Work in progress.		
<b>WNW</b>	Oeste-Noroeste. // West-north west.		
<b>WO</b>	Sin. // Without.		
<b>WPT</b>	Punto de recorrido. // Way-point.		
<b>WRNG</b>	Aviso. // Warning.		

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

INDICADORES DE LUGAR  
LOCATION INDICATORS

## DESCIFRADO // DECODE

\* No conectado al AFS // Not connected to the AFS

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
GCAD *	Helipuerto de Adeje (Tenerife) (HLP)
GCAR *	Helipuerto de Artenara (Gran Canaria) (HLP)
GCAI *	Aeródromo de Antigua-Fuerteventura (Las Palmas)
GCCC	Canarias ACC / Autoridad DLS Canarias FIR/UIR // Canarias ACC / Canarias FIR/UIR Data Authority
GCDC *	Helipuerto Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (Tenerife) (HLP)
GCFV	Fuerteventura
GCGA	Canarias (Grupo de Alerta y Control)
GCGC *	Gran Canaria (Oficina Meteorológica de Aeródromo)
GCGM	La Gomera
GCGO *	San Sebastián de la Gomera (La Gomera) (HLP)
GCHG *	Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (Gran Canaria) (HLP)
GCHI	El Hierro
GCHU *	Hospital Universitario de Canarias (Tenerife) (HLP)
GCLA	La Palma
GCLB *	Maspalomas - El Berriel (Gran Canaria)
GCLG *	Helipuerto C.I. de La Guancha (Tenerife) (HLP)
GCLP	Gran Canaria
GCMP	Maspalomas (Estación espacial)
GCPU *	Helipuerto C.I. Puntagorda (La Palma) (HLP)
GCRR	Lanzarote/César Manrique Lanzarote
GCTS	Tenerife Sur
GCTX	Tenerife Norte/Los Rodeos (HLP militar)
GCTX	Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna
GECE	Ceuta (HLP civil)
GEHM *	Melilla (HLP militar)
GEML	Melilla
GSAI *	El Aaiún
GSVO	Villacisneros
LEAA *	Helipuerto La Almoraima (Cádiz) (HLP)
LEAB	Albacete
LEAC	Madrid (Dirección General de Aviación Civil)
LEAD *	Helipuerto de Camposagrado (León) (HLP)
LEAE *	Helipuerto de Villaeles (Palencia) (HLP)
LEAF *	Helipuerto de Alcorisa Forestal (Teruel) (HLP)
LEAG	Algeciras (Cádiz) (HLP)
LEAH *	Aeródromo Los Alcores (Sevilla)
LEAI *	Aeródromo de García (Tarragona)
LEAJ *	Helipuerto Base C.I. de Morata de Tajuña (Madrid) (HLP)
LEAL	Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández
LEAM	Almería
LEAN	Madrid (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)
LEAO	Ciudad Real/Almagro (HLP militar)
LEAP *	Ampuriabrava (Girona)
LEAR	Madrid (Estado Mayor de la Armada)
LEAS	Asturias
LEAT *	Aeródromo de Astorga (León)
LEAU *	Helipuerto nocturno de l'Aeroport d'Andorra - la Seu d'Urgell (Lleida) (HLP)
LEAV *	Aeródromo de Villoldo (Palencia)
LEAX *	La Axarquía-Leóni Benabu (Málaga)
LEAY *	Helipuerto Bifor B La Atalaya (Ciudad Real) (HLP)
LEAZ *	Helipuerto Alcazarén (Valladolid) (HLP)
LEBA	Córdoba
LEBB	Bilbao
LEBC *	Costa Brava-Centro (Girona) (HLP)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEBD *	Helipuerto El Bodón (Salamanca) (HLP)
LEBE *	Beas de Segura (Jaén)
LEBF *	Binéfar (Huesca)
LEBG	Burgos/Villafraja
LEBH *	Helipuerto de Burghondo (Ávila) (HLP)
LEBI *	Beariz (Orense)
LEBL	Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat
LEBO *	Helipuerto Ibañeta Parque Bomberos Asturias (Asturias) (HLP)
LEBP *	Helipuerto de Airbus Helicopters (Albacete) (HLP)
LEBR *	Bárcenas Reales MET
LEBS *	Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (Barcelona) (HLP)
LEBT	Valencia/Bétera (HLP militar)
LEBU *	Helipuerto C.I. Bustarviejo (Madrid) (HLP)
LEBV *	Helipuerto del Barco de Ávila (Ávila) (HLP)
LEBZ	Badajoz/Talavera La Real
LECA *	La Nava-Corral de Ayllón (Segovia)
LECB	Barcelona ACC / Autoridad DLS Barcelona FIR/UIR // Barcelona ACC / Barcelona FIR/UIR Data Authority
LECC *	Cas Curedó (Ibiza) (HLP)
LECD *	La Cerdanya (Girona) (AD/HLP)
LECE *	Centre de Gestió d'Emergències 112 (Reus) (HLP)
LECF *	Calaf-Sallavina (Barcelona)
LECG	Santiago TACC
LECH	Castellón
LECI *	Santa Cilia de Jaca (Huesca)
LECJ *	Castejón de Monegros (Huesca)
LECL	Valencia TACC
LECM	Madrid ACC / Autoridad DLS Madrid FIR/UIR // Madrid ACC / Madrid FIR/UIR Data Authority
LECN *	Castellón (Castellón)
LECO	A Coruña
LECP	Palma TACC
LECR *	Helipuerto de Castromaior (A Coruña) (HLP)
LECS	Sevilla FIC/ACC
LECT *	El Castaño (Ciudad Real)
LECU	Madrid/Cuatro Vientos (civil)
LECV	Madrid/Colmenar Viejo (HLP militar)
LECY *	Helipuerto de Carcabuey (Córdoba) (HLP)
LEcz *	Helipuerto del CEDEFo de Cazorla (Jaén) (HLP)
LEDA	Lleida/Alguaire
LEDB *	Aeródromo de La Vid de Bureba (Burgos)
LEDC *	Aeródromo de La Cuesta (Ciudad Real)
LEDD *	Aeródromo de Caldas de Reis (Pontevedra)
LEDE *	Aeródromo Aerodel (Córdoba)
LEDF *	Madrid (Centro de Predicción y Vigilancia de la Defensa)
LEDG *	Helipuerto Elevado Dirección General de Tráfico (Madrid) (HLP)
LEDI *	Helipuerto de Medina de Pomar (Burgos) (HLP)
LEDL *	Aeródromo El Salobral (Ávila)
LEDM *	Valladolid (Subcentro de Comunicaciones de Meteorología)
LEDN *	Helipuerto Bombers de Campredó (Girona) (HLP)
LEDO *	Hospital Doce de Octubre (Madrid) (HLP)
LEDP *	Aeródromo y Helipuerto de Campillos-Paravientos (Cuenca) (AD/HLP)
LEDR *	Helipuerto Torre Iberdrola (Bizkaia) (HLP)
LEDS *	Helipuerto de Villardeciervos (Zamora) (HLP)
LEDT *	Port de Tarragona (Tarragona) (HLP)

\* No conectado al AFS // Not connected to the AFS

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEDU *	Helipuerto C.I. Herrera del Duque (Badajoz) (HLP)
LEDV *	Helipuerto Base C.I. San Martín De Valdeiglesias (Madrid) (HLP)
LEEB *	Helipuerto C.I. Cebreros (Ávila) (HLP)
LEEC	Sevilla/El Copero (HLP militar)
LEEE	Madrid (Centro de Retransmisión Automática de Madrid)
LEEH *	Helipuerto del Hospital Son Espases (Islas Baleares) (HLP)
LEEI *	Helipuerto Base C.I. Talavera de la Reina (Toledo) (HLP)
LEEJ *	Helipuerto EJEA FORESTAL (Zaragoza) (HLP)
LEEL *	El Musel (Gijón) (HLP)
LEEM *	El Manantío (Badajoz)
LEEN *	Aeródromo de Hiedelaencina-Las Minas (Guadalajara)
LEEP *	Helipuerto de El Pedroso (Sevilla) (HLP)
LEES *	Helipuerto de la Base C.I. de Prado de los Esquiladores (Cuenca) (HLP)
LEET *	Helipuerto C.I. Cueto (León) (HLP)
LEEV *	E. Castellanos-Villacastín (Segovia)
LEEX *	Expo'92 (Sevilla ) (HLP)
LEEY *	Helipuerto Base C.I. de Navas del Rey (Madrid) (HLP)
LEFB *	Helipuerto Teruel Forestal Blancos del Coscojar (Teruel) (HLP)
LEFE *	Helipuerto del Hospital de Formentera (Islas Baleares) (HLP)
LEFI *	Helipuerto Finca Retuerta (Valladolid) (HLP)
LEFM *	Fuentemilanos (Segovia)
LEFO *	Helipuerto del CEDEF0 de Puerto Lobo (Granada) (HLP)
LEFP *	Helipuerto de Plasencia Forestal (Huesca) (HLP)
LEFR *	Fira M2 l'Hospitalet (Barcelona) (HLP)
LEFS *	Helipuerto Fortaleza de Sant Juliá de Ramis (Girona) (HLP)
LEGA	Granada/Armilla (militar)
LEGC *	Altarejos-Guadalcanal (Sevilla)
LEGD *	Helipuerto C.I. Guadramiro (Salamanca) (HLP)
LEGE	Girona
LEGH *	Helipuerto de Guadalupe (Cáceres) (HLP)
LEGI *	Aeródromo La Gineta (Albacete)
LEGL *	Helipuerto de Galaroza (Huelva) (HLP)
LEGM *	Helipuerto de La Morga (Asturias) (HLP)
LEGN	Zaragoza (Grupo Norte de Mando y Control)
LEGO *	Helipuerto de Elciego (Álava) (HLP)
LEGP *	Aeródromo Cerro Lindo (Cáceres)
LEGR	Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén
LEGS *	Helipuerto Parque de Garraf-Sitges (Barcelona) (HLP)
LEGT	Madrid/Getafe
LEGU *	Guadalupe (Cáceres)
LEGY *	Garray (Soria)
LEGZ *	Aeródromo de Orgaz (Toledo)
LEHA *	Hospital Alcorcón (Madrid) (HLP)
LEHB *	Hospital Universitario de Bellvitge (Barcelona) (HLP)
LEHC	Huesca/Pirineos
LEHD *	Helipuerto DAROCA FORESTAL (Zaragoza) (HLP)
LEHE *	Helipuerto BABCOCK (Albacete) (HLP)
LEHG *	Hospital General de Catalunya (Barcelona) (HLP)
LEHH *	Helipuerto Sanitario del Hospital del Henares (Madrid) (HLP)
LEHI *	Hospital de Igualada (Barcelona) (HLP)
LEHJ *	Hospital Universitario Joan XXIII (Tarragona) (HLP)
LEHK *	Helipuerto de Vilamaior (Orense) (HLP)
LEHL *	Helipuerto de El Maíllo (Salamanca) (HLP)
LEHM *	Hospital General de Manresa (Barcelona) (HLP)
LEHN *	Helipuerto de Sierra Nevada (Granada) (HLP)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEHO *	Helipuerto de Sahechores (León) (HLP)
LEHP *	Helipuerto Port Aventura (Tarragona) (HLP)
LEHR *	Helipuerto de Cártama (Málaga) (HLP)
LEHS *	Hospital Cruces de Baracaldo (Bizcaia) (HLP)
LEHT *	Helipuerto Sanitario Hospital del Tajo (Madrid) (HLP)
LEHU *	Helipuerto del Hospital Universitario Central de Asturias en Oviedo (Asturias) (HLP)
LEHV *	Helipuerto Nuevo Hospital de Vigo (Pontevedra) (HLP)
LEHY *	Helipuerto Hoyos (Cáceres) (HLP)
LEHZ *	Helipuerto del Hospital de Jerez (Cádiz) (HLP)
LEIA *	Helipuerto de Valencia de Alcántara (Cáceres) (HLP)
LEIB	Ibiza
LEIC *	Helipuerto C.I. Coca (Segovia) (HLP)
LEID	Madrid (Sistema Centralizado ICARO XXI Direcciones de Supervisión Automática Comunicaciones AFTN)
LEIF	Madrid (Sistema Centralizado ICARO XXI Direcciones de Supervisión Automática Comunicaciones AFTN)
LEIG *	Igualada-Ódena (Barcelona)
LEIJ *	Aeródromo de Cortijo Puerto (Badajoz)
LEIL *	Helipuerto El Cabril (Córdoba) (HLP)
LEIM	Madrid (Estado Mayor del Aire / NOF Militar)
LEIN *	Helipuerto C.I. Portomarín (Lugo) (HLP)
LEIO *	Helipuerto de Villaviciosa (Córdoba) (HLP)
LEIR *	Aeródromo Air Marugán (Segovia)
LEIS *	Aeródromo de Binissalem (Mallorca, Islas Baleares)
LEIT *	Helipuerto C.I. Manchita (Badajoz) (HLP)
LEIU *	Iurreta (Bizcaia) (HLP)
LEIV *	Helipuerto Base de extinción de incendios de Tírig (Castellón) (HLP)
LEIZ *	La Perdiz-Torre de Juan Abad (Ciudad Real)
LEJA *	Helipuerto de Jarandilla de la Vera (Cáceres) (HLP)
LEJC *	Hotel Rey Juan Carlos I (Barcelona) (HLP)
LEJD *	Helipuerto del Hospital Sant Joan de Déu (Barcelona) (HLP)
LEJE *	Aeródromo Juan Espadafor (Granada)
LEJI *	Helipuerto Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo (Toledo) (HLP)
LEJL *	Helipuerto Universitari Germans Trias i Pujol (Barcelona) (HLP)
LEJN *	Helipuerto del Hospital Universitari Sant Joan de Reus (Tarragona) (HLP)
LEJR	Jerez
LEJT *	Hospital Doctor Josep Trueta (Girona) (HLP)
LEJU *	La Juliana (Sevilla)
LELA *	La Calderera (Ciudad Real)
LELB *	Helipuerto de Albendea (Cuenca) (HLP)
LELC	Murcia/San Javier
LELD *	Helipuerto Base C.I. de Valdemorillo (Madrid) (HLP)
LELE *	Helipuerto C.I. de Calera de León (Badajoz) (HLP)
LELG *	Aeródromo Los Garranchos-San Javier (Murcia)
LELH *	Alhama de Murcia (Murcia)
LELI *	Aeródromo El Molinillo (Badajoz)
LELK *	Helipuerto de Lomba (A Coruña)
LELL	Sabadell
LELM *	Helipuerto de Alhama de Almería (Almería) (HLP)
LELN	León
LELO	Logroño/Agoncillo (militar)
LELR *	Helipuerto Base C.I. de Las Rozas (Madrid) (HLP)
LELS *	Helipuerto de Las Casillas (Segovia) (HLP)



\* No conectado al AFS // Not connected to the AFS

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LELT *	Lillo (Toledo)
LELU *	Miluce (Navarra) (HLP)
LELV *	Helipuerto Sanitario Hospital Infanta Leonor de Vallecas (Madrid) (HLP)
LEMB *	Helicópteros Sanitarios de Marbella (Málaga) (HLP)
LEMC *	Madrid (Oficina Meteorológica de Aeródromo)
LEMD	Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas
LEME *	Helipuerto de Es Mercadal (Menorca) (HLP)
LEMF *	Mafé-Gibraleón (Huelva)
LEMG	Málaga/Costa del Sol
LEMH	Menorca
LEMI	Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia
LEMJ *	Helipuerto de Los Moraliños en Jerez del Marquesado (Granada) (HLP)
LEMK *	Martinamatos (Toledo)
LEML *	Aeródromo El Membrillar (Badajoz)
LEMM	AEMET - Centro Nacional OPMET (NOC/RODEX).
LEMN *	Heli Montsiá-Amposta (Tarragona) (HLP)
LEMO	Sevilla/Morón (militar)
LEMP *	Los Martínez del Puerto (Murcia)
LEMQ *	Helipuerto de A Merca (Orense) (HLP)
LEMR *	La Morgal (Asturias)
LEMS *	Manresa (Barcelona)
LEMT *	Casarrubios del Monte (Toledo)
LEMU *	Muchamiel (Alicante)
LEMV *	Helipuerto eventual del Parc de Bombers de Maçanet de la Selva (Girona) (HLP)
LEMX *	La Mancha (Toledo)
LEMY *	Aeródromo Mérida-Royanejos (Badajoz)
LEMZ *	Aeródromo de Mazaricos (A Coruña)
LENA *	Benabarre (Huesca)
LENC *	Helipuerto del Hospital La Línea de La Concepción (Cádiz) (HLP)
LENE *	Aeródromo La Caminera (Ciudad Real)
LENF *	Aeródromo Monforte de Lemos (Lugo)
LENG *	Helipuerto C.I. Pradoluengo (Burgos) (HLP)
LENH *	Nou Hospital de Mataró (Barcelona) (HLP)
LENI *	Helipuerto BIFOR B El Serranillo (Guadalajara) (HLP)
LENM *	Hospital Can Misses (Ibiza) (HLP)
LENN *	Aeródromo de La Centenera (Jaén)
LENR *	Helipuerto del Hospital Universitario Los Arcos del Mar Menor (Murcia) (HLP)
LENT *	Helipuerto Alcoba de los Montes (Ciudad Real) (HLP)
LENU *	Helipuerto Nuevo Hospital de Burgos (Burgos) (HLP)
LENV *	Helipuerto C.I. de Navacerrada (Madrid) (HLP)
LENY *	Hospital de Cerdanya (Girona) (HLP)
LEOA *	Aeródromo El Moral (Badajoz)
LEOB *	Helipuerto C.I. de O Barco (Orense) (HLP)
LEOC *	Ocaña (Toledo)
LEOF *	Helipuerto de Boltaña Forestal (Huesca) (HLP)
LEOH *	Aeródromo Hotel Hacienda Orán (Sevilla)
LEOJ *	Aeródromo de Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe (Huesca)
LEOL *	Aeródromo de Lorca, Agustín Navarro (Murcia)
LEOM *	Helipuerto de Sa Coma (Ibiza) (HLP)
LEON *	Helipuerto de Serón (Almería) (HLP)
LEOO *	Parc de Bombers d'Olot (Girona) (HLP)
LEOP *	Helipuerto COR-COP Toledo (Toledo) (HLP)
LEOR *	Helipuerto del Parque de Bomberos de Orriols (Girona) (HLP)
LEOS *	Aeródromo Los Oteros (León)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEOT *	Ontur (Albacete)
LEPA	Palma de Mallorca
LEPB *	Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (Barcelona) (HLP)
LEPC *	Aeródromo de Pozorubio de Santiago (Cuenca)
LEPD *	Helipuerto C.I. Piedralaves (Ávila) (HLP)
LEPF *	Pinofranqueado (Cáceres) (HLP)
LEPG	Madrid (Grupo Central de Mando y Control)
LEPH *	Helipuerto Hospital Universitario Puerta de Hierro (Madrid) (HLP)
LEPI *	Casas de los Pinos (Cuenca)
LEPJ *	Valle del Tena (Huesca) (HLP)
LEPL *	Helipuerto de Plasencia (Cáceres) (HLP)
LEPN *	Aeródromo de Casimiro Patiño (Badajoz)
LEPO	Mallorca/Pollensa (militar)
LEPP	Pamplona
LEPR *	Sebastián Almagro (Córdoba)
LEPS *	Mas Passamaner (Tarragona) (HLP)
LEPT *	Aeródromo Petra-Pep Mercader (Palma)
LEPU *	Helipuerto Base C.I. de Puerto el Pico (Ávila) (HLP)
LEPV *	Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (Lugo) (HLP)
LEPZ *	Aeródromo Municipal de Pozo Cañada (Albacete)
LEQE *	Helipuerto de Queimadelos (Pontevedra) (HLP)
LEQL *	Helipuerto La Alberquilla (Murcia) (HLP)
LEQU *	Helipuerto C.I. Quintanilla (Valladolid) (HLP)
LERA *	R.A.C.C. (Barcelona) (HLP)
LERB *	Helipuerto de la Base C.I. de Rabanal del Camino (León) (HLP)
LERC *	Parc Taulí (Barcelona) (HLP)
LERD *	Helipuerto de Ronda (Málaga) (HLP)
LERE *	Requena (Valencia)
LERG *	Berga (Barcelona) (HLP)
LERI	Murcia/Alcantarilla (militar)
LERJ	Logroño
LERL	Ciudad Real
LERM *	Robledillo de Mohernando (Guadalajara)
LERN *	Aeródromo de Camarenilla (Toledo)
LERO *	Rozas (Lugo)
LERP *	Aeródromo de Herrera de Pisuerga (Palencia)
LERR *	Helipuerto C.I. de Serradilla (Cáceres) (HLP)
LERS	Reus
LERT	Cádiz/Rota (Base Aero-Naval)
LERU *	Helipuerto de Jaedo (Santander) (HLP)
LERV *	Servei d'evacuació del Circuit de Catalunya (Barcelona) (HLP)
LERY *	Hospital Rey Juan Carlos (Madrid) (HLP)
LESA	Salamanca
LESB	Mallorca/Son Bonet
LESC	Sistema Automatizado del Control de Tráfico Aéreo
LESD *	Santander (Oficina Meteorológica de Aeródromo)
LESE *	San Enrique (Ciudad Real)
LESF *	San Carlos (Cádiz) (HLP militar)
LESI *	Aeródromo Rosinos de la Requejada (Zamora)
LESJ	Palma/Son San Juan (militar)
LESL *	San Luis (Menorca)
LESM *	Murcia (Subcentro de Comunicaciones de Meteorología)
LESN *	Aeródromo San Torcuato (La Rioja)
LESO	San Sebastián
LESP *	Hospital de Sant Pau (Barcelona) (HLP)
LESR *	Helipuerto CEE (A Coruña) (HLP)

\* No conectado al AFS // Not connected to the AFS

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LESS *	Sotos (Cuenca)
LEST	Santiago/Rosalía de Castro
LESU	Andorra-La Seu d'Urgell (Lleida)
LESV *	Sevilla (Oficina Meteorológica de Aeródromo)
LESZ *	Aeródromo de Sigüenza (Guadalajara)
LETA *	Serveis Generals del Circuit de Catalunya (Barcelona) (HLP)
LETB *	Helipuerto de la Base C.I. de Tabuyo del Monte (León) (HLP)
LETC *	Matilla de los Caños (Valladolid)
LETD *	Aeródromo de Taragudo (Guadalajara)
LETE *	Morante (Badajoz)
LETF *	Tomás Fernández Espada (Cádiz)
LETG *	Aeródromo de Algodor (Toledo)
LETH *	Las Tablas del Alberche (Toledo)
LETI *	El Tiétar (Toledo)
LETJ *	Trebujena (Cádiz)
LETK *	Helipuerto Hospitalario Teknon (Barcelona) (HLP)
LETL	Teruel
LETM *	Sant Martí de Sescorts (Barcelona) (HLP)
LETN *	Helipuerto de Tineo (Asturias) (HLP)
LETO	Madrid/Torrejón
LETP *	Santo Tomé del Puerto (Segovia)
LETR *	Tremp (Lleida) (HLP)
LETS *	Torre Picasso (Madrid) (HLP)
LETT *	Helipuerto del Hospital Tortosa Verge de la Cinta (Tarragona)
LETU *	Ablitas (Navarra) (militar)
LETV *	Tirviá (Lleida) (HLP)
LETX *	Aeródromo de Totana (Murcia)
LETY *	Aeródromo de Tinajeros (Albacete)
LETZ *	Torozos (Valladolid)
LEUA *	Helipuerto Hospital Universitario A Coruña (A Coruña) (HLP)
LEUC *	Aeródromo de Cillamayor (Palencia)
LEUE *	Helipuerto C.I. de Huelma (Jaén) (HLP)
LEUG *	Heliplataforma Escal UGS (Castellón) (HLP)
LEUL *	Ullastrell-Teresa Vilá (Barcelona) (HLP)
LEUM *	Aeródromo Lumbier (Navarra)
LEUN *	Calzada de Valdunciel (Salamanca)
LEUR *	Helipuerto del Hospital de Da Costa Burela (Lugo) (HLP)
LEUS *	Helipuerto Hospital Universitario San Cecilio (Granada) (HLP)
LEUT *	Aeródromo AMR (Sevilla)
LEUZ *	Helipuerto de Adamuz (Córdoba) (HLP)
LEVA *	Valencia (Oficina Meteorológica de Aeródromo)
LEVB *	El Carrascal (Valladolid)
LEVC	Valencia
LEVD	Valladolid/Villanubla
LEVE *	Aeródromo Virgen de la Extrella (Badajoz)
LEVf *	Villaframil (Lugo)
LEVG *	Helipuerto de Hospital Valle del Guadalhorce (Málaga) (HLP)
LEVH *	Viella (Lleida) (HLP)
LEVI *	Helipuerto Villalarbo (Zamora) (HLP)
LEVJ *	Aeródromo de Villafranca de Córdoba (Córdoba)
LEVL *	Aeródromo de Villamarco (León)
LEVM *	Valencia (Subcentro de Comunicaciones de Meteorología)
LEVN *	Helipuerto de Vinarós (Castellón) (HLP)
LEVO *	Helipuerto Villahermosa (Ciudad Real) (HLP)
LEVP *	Aeródromo Manuel Sánchez de Valdepeñas (Ciudad Real)
LEVR *	Vilaller (Lleida) (HLP)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEVS	Madrid/Cuatro Vientos (militar)
LEVT	Vitoria
LEVU *	Helipuerto Vall D'Hebron Barcelona Hospital Campus (Barcelona) (HLP)
LEVv *	Helipuerto C.I. Vivero (Valladolid) (HLP)
LEVX	Vigo
LEVY *	Aeródromo Vicente Huerta (Castellón)
LEVZ *	Helipuerto de Vélez Blanco (Almería) (HLP)
LEXA *	Helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca (Murcia) (HLP)
LEXE *	Helipuerto Complex Egara (Barcelona) (HLP)
LEXJ	Santander/Seve Ballesteros-Santander
LEXN *	Helipuerto de San Xoán de Río (Orense) (HLP)
LEXO *	Helipuerto C.I. de Marroxo (Lugo) (HLP)
LEXU *	Helipuerto Xurés (Orense) (HLP)
LEYA *	Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers (Barcelona) (HLP)
LEZA *	Helipuerto C.I. de Laza (Orense) (HLP)
LEZG	Zaragoza
LEZL	Sevilla
LEZO *	Base C.I. de Lozoyuela (Madrid) (HLP)
LEZS *	Aeródromo de Chozas de Abajo
LEZU *	Helipuerto del CEDEFo de Cabezudos (Huelva) (HLP)
LEZZ	Dirección colectiva para distribución de mensajes AFTN en España // Collective address for distribution of AFTN messages in Spain.
LXGB	Gibraltar (North Front)

- Nubes y visibilidad vertical, cuando sea aplicable.
- Temperatura.
- Punto de rocío.
- Reglaje de altímetro (QNH).
- Pronósticos de tipo tendencia (TREND).
- Información sobre fenómenos significativos en las zonas de aproximación del aeródromo.

j) Mensajes suplementarios.

k) Fin de radiodifusión.

**NOTA:** La información que haya sido difundida por NOTAM con una antelación de 48 horas como mínimo, no será incluida en los mensajes ATIS.

Cada transmisión ATIS será identificada por una letra tomada del alfabeto de deletreo de OACI.

Los pilotos deberán hacer acuse de recibo de la letra de identificación en el primer contacto con los servicios apropiados (APP, TWR o GND) para que el controlador se asegure de que la aeronave ha recibido la última información válida.

En Aeropuertos que no sean H24, los mensajes ATIS se actualizarán fuera del horario operativo del aeródromo de acuerdo a lo siguiente:

Información operacional:

- Se indicará que el aeródromo está cerrado.
- Se indicará que no se dispone de servicio ATC.
- No se radiará pista en uso.
- Se radiará la información operacional que se estime oportuna.

Información Meteorológica:

- La información meteorológica radiada será la de una pista en concreto.
- Se extraerá de los sensores de pista y de los METAR AUTO.
- No habrá observador meteorológico durante el tiempo de cierre del aeródromo.

P.ej.: THIS IS XXXX ATIS information X at time XX:XX AD CLSD TIL XXXX UTC MET INFO FOR RWY XX + información de los sensores + METAR AUTO + información operacional + THIS WAS XXXX ATIS information X.

## FRECUENCIAS Y COBERTURAS

Las frecuencias y coberturas de los ATIS son las siguientes:

- Clouds and vertical visibility, where applicable.
- Temperature.
- Dew point.
- Altimeter setting (QNH).
- Trend type forecasts (TREND).
- Information on significant phenomena in the aerodrome approach zone.

j) Supplementary messages.

k) Broadcast end.

**NOTE:** The information spread out by NOTAM at least 48 hours in advance shall not be included in ATIS messages.

Every ATIS transmission shall be identified by a letter from the ICAO spelling alphabet.

Pilots shall acknowledge the identification letter at the first contact with appropriate services, (APP, TWR or GND) so that the controller makes sure that the aircraft has received the latest valid information.

In Airports other than H24, ATIS messages shall be updated in non-operational hours of the aerodrome, according to the following:

Operational information:

- Indications shall be given that the aerodrome is closed.
- Indications shall be given that no ATC service is available.
- The runway in use shall not be radiated.
- Operational information deemed appropriate shall be radiated.

Weather information:

- The radiated weather information shall be that of a particular runway.
- It will be extracted from the runway sensors and METAR AUTO.
- There shall be no weather observer during the time the aerodrome is closed.

For example: THIS IS XXXX ATIS information X at time XX:XX AD CLSD TIL XXXX UTC MET INFO FOR RWY XX + information of sensors + METAR AUTO + operational information: + THIS WAS XXXX ATIS information X.

## FREQUENCIES AND COVERAGE

Frequencies and coverages of ATIS are as follows:

AD ATIS / ATIS ARR / ATIS DEP	FREQ	Cobertura OACI OACI Coverage (NM/FL)	Cobertura teórica Theoretical coverage (NM/FL)
→ ALICANTE ATIS	120.080 C	60/200	60/200
ALMERÍA ATIS	119.050 MHz	60/200	60/200
BARCELONA ATIS ARR	118.655 C	60/200	60/200
BARCELONA ATIS DEP	121.980 C	5/0	5/0
BILBAO ATIS	118.825 MHz	60/200	35/200
FUERTEVENTURA ATIS	118.650 MHz	60/200	130° - 220°: 28/200 Resto // remaining: 60/200
GERONA ATIS	128.750 MHz	60/200	60/200
GRAN CANARIAS ATIS	118.600 MHz	60/200	120° - 220°: 27/200 Resto // remaining: 60/200
IBIZA ATIS	119.800 MHz	60/200	90° - 190°: 45/200 Resto // remaining: 60/200
JEREZ ATIS	125.650 MHz	60/200	60/200
LANZAROTE ATIS	118.625 MHz	60/200	60° - 190°: 23/200 Resto // remaining: 60/200
LA PALMA ATIS	118.250 MHz	60/200	60/200
MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas ATIS ARR	118.255 C	60/200	60/200

AD ATIS / ATIS ARR / ATIS DEP	FREQ	Cobertura OACI OACI Coverage (NM/FL)	Cobertura teórica Theoretical coverage (NM/FL)
MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas ATIS DEP	130.855 C	5/0	5/0
MADRID/Cuatro Vientos ATIS	118.225 MHz	50/150	50/150
MALAGA ATIS ARR	120.380 C	60/200	180° - 230°: 25/200 Resto // remaining: 60/200
MALAGA ATIS DEP	124.480 C	5/0	5/0
MENORCA ATIS	129.150 MHz	60/200	60/200
PALMA DE MALLORCA ATIS	119.255 C	60/200	60/200
SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander ATIS	127.525 MHz	60/200	60/200
SANTIAGO ATIS	127.750 MHz	60/200	60/200
SEVILLA ATIS	118.175 MHz	60/200	60/200
TENERIFE NORTE ATIS	118.575 MHz	60/200	200° - 270°: 25/200 Resto // remaining: 60/200
TENERIFE SUR ATIS	118.675 MHz	60/200	60/200
VALENCIA ATIS	121.075 MHz	60/200	60/200
VITORIA ATIS	119.350 MHz	60/200	60/200

#### Documentación de referencia

La documentación aplicable al ATIS se encuentra en:

- Anexo 3 de la OACI (Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional).
- Anexo 10 de la OACI (Telecomunicaciones Aeronáuticas).
- Anexo 11 de la OACI (Servicios de Tránsito Aéreo).
- Anexo 2 de la OACI (Reglamento del Aire).
- Documento 4444 de la OACI (Gestión del Tránsito Aéreo).
- Documento 7474 de la OACI (Plan de Navegación Aérea Región Africa - Océano Indico).
- Documento 7754 de la OACI (Plan de Navegación Aérea Región Europa).
- Documento 8400 de la OACI (Códigos y Abreviaturas).
- Documento 8896 de la OACI (Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos).
- Documento 9328 de la OACI (Manual de Métodos para la Observación y la Información del Alcance Visual en la Pista).
- Documento 9426 de la OACI (Manual de Planificación de Servicios de Tránsito Aéreo).
- Reglamento de la Circulación Aérea de España.
- Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.
- Guía de Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea (versión vigente).
- Guía Met: Información Meteorológica Aeronáutica (versión vigente).

Para más información acudir al AD 2-XXXX casilla 18, del aeropuerto deseado.

#### Reference documentation

Documentation applicable to ATIS can be found at:

- ICAO Annex 3 (Meteorological Service for International Air Navigation).
- ICAO Annex 10 (Aeronautical Telecommunications).
- ICAO Annex 11 (Air Traffic Services).
- ICAO Annex 2 (Rules of the Air).
- ICAO Document 4444 (Air Traffic Management).
- ICAO Document 7474 (Air Navigation Plan - Africa-Indian Ocean Region).
- ICAO Document 7754 (Air Navigation Plan European Region).
- ICAO Document 8400 (Abbreviations and codes).
- ICAO Document 8896 (Manual of Aeronautical Meteorological Practice).
- ICAO Document 9328 (Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices).
- ICAO Document 9426 (Air Traffic Service Planning manual).
- Spanish Reglamento de la Circulación Aérea.
- ITU Communication Regulations.
- Guide to Meteorological Services for Air Navigation (current version).
- Met Guidance: Aeronautical Meteorological Information (current version).

For more information go to AD 2-XXXX item 18, of the desired airport.

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Aeródromo Mérida-Royanejos Aeródromo Virgen de la Extrella El Manantío Helipuerto C.I. de Calera de León (HLP) Helipuerto C.I. de Serradilla (HLP) Helipuerto C.I. Herrera del Duque (HLP) Helipuerto C.I. Manchita (HLP) Helipuerto de Jarandilla de la Vera (HLP) Helipuerto de Plasencia (HLP) Helipuerto de Valencia de Alcántara (HLP) Helipuerto Hoyos (HLP) Morante Pinofranqueado (HLP)	the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Sevilla AD's.
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD	TEL: +34-932 983 797 / 798 E-mail: bcncops@aena.es	Berga (HLP) Calaf-Sallavinera Fira M2 l'Hospitalet (HLP) Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (HLP) Helipuerto del Hospital Sant Joan de Déu (HLP) Helipuerto Hospitalario Teknon (HLP) Helipuerto nocturno de l'Aeroport d'Andorra - la Seu d'Urgell (HLP) Helipuerto Parque de Garraf-Sitges (HLP) Helipuerto Vall D'Hebron Barcelona Hospital Campus (HLP) Hospital de Igualada (HLP) Hospital de Sant Pau (HLP) Hospital Germans Trias i Pujol (HLP) Hospital Gral. de Catalunya (HLP) Hospital Gral. de Manresa (HLP) Hospital Universitario de Bellvitge (HLP) Hotel Rey Juan Carlos I (HLP) Igualada-Ódena Manresa Nou Hospital de Mataró (HLP) R.A.C.C. (HLP) Sant Martí de Sescorts (HLP) Servei d'evacuació del Circuit de Catalunya (HLP) Serveis Generals del Circuit de Catalunya (HLP) Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers (HLP)	
BILBAO AD	TEL: +34-944 869 655 / 656 / 658 E-mail: bioceops@aena.es	Helipuerto Torre Iberdrola Hospital Cruces de Baracaldo (HLP) Iurreta (HLP)	
CÓRDOBA AD	TEL: +34-957 214 107 / 116 FAX: +34-957 214 133	Aeródromo Aerodel Aeródromo de Villafranca de Córdoba Aeródromo La Caminera Aeródromo de La Cuesta Aeródromo Manuel Sánchez de Valdepeñas El Castaño Helipuerto Alcoba de los Montes (HLP) Helipuerto Bifor B La Atalaya (HLP) Helipuerto de Adamuz (HLP) Helipuerto de Carcabuey (HLP) Helipuerto de Villaviciosa (HLP) Helipuerto El Cabril (HLP) Helipuerto Villahermosa (HLP) La Perdiz-Torre de Juan Abad San Enrique Sebastián Almagro	Fuera del horario operativo de Córdoba AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Sevilla AD. // Outside Córdoba AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Sevilla AD's.

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
FUERTEVENTURA AD	TEL: +34-928 860 719 FAX: +34-928 860 836	Aeródromo de Antigua-Fuerteventura	Fuera del horario operativo de Fuerteventura AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Gran Canaria AD. // Outside Fuerteventura AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/ heliports of its responsibility will be Gran Canaria AD's.
GIRONA AD	TEL: +34-972 186 658 / 659 E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es	Ampuriabrava Costa Brava-Centro (HLP) Helipuerto Bombers de Camprodón (HLP) Helipuerto eventual del Parc de Bombers de Maçanet de la Selva (HLP) Helipuerto del Parque de Bomberos de Orriols (HLP) Helipuerto Fortalesa de Sant Julià de Ramis (HLP) Hospital de Cerdanya (HLP) Hospital Dr. Josep Trueta (HLP) La Cerdanya (AD/HLP) Parc de Bombers d'Olot (HLP)	
GRAN CANARIA AD	TEL: +34-928 579 087 FAX: +34-928 579 313 E-mail: lpaopcomaisaro@aena.es	El Berriel Helipuerto de Artenara (HLP) Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (HLP)	
GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD	TEL: +34-958 245 281 FAX: +34-958 245 247 E-mail: granadacecoa@aena.es	Aeródromo de La Centenera Aeródromo Juan Espadafor Helipuerto de Los Moraillos en Jerez del Marquesado (HLP) Helipuerto de Sierra Nevada (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cazorla (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Puerto Lobo (HLP) Helipuerto Hospital Universitario San Cecilio (HLP)	
IBIZA AD	TEL: +34-971 809 248 FAX: +34-971 809 271	Cas Curedó (HLP) Helipuerto de Sa Coma (HLP) Helipuerto del Hospital de Formentera (HLP) Hospital Can Misses (HLP)	
JEREZ AD	TEL: +34-956 150 106 E-mail: coordinadoresjerez@aena.es	Helipuerto del Hospital de Jerez (HLP) Helipuerto del Hospital La Línea de La Concepción (HLP) Helipuerto La Almoraima (HLP) Tomás Fernández Espada Trebujena	
LA GOMERA AD	TEL: +34-922 873 001 FAX: +34-922 873 002 E-mail: cecoagz@aena.es	San Sebastián de La Gomera (HLP)	
LA PALMA AD	TEL: +34-922 426 100 / 101 / 103 FAX: +34-922 426 141 / 142 / 143	Helipuerto C.I. Puntagorda (HLP)	
LEÓN AD	TEL: +34-987 877 700 FAX: +34-987 877 704	Aeródromo de Astorga Aeródromo de Chozas de Abajo Aeródromo de Villamarco Aeródromo de Villoldo Aeródromo Los Oteros Helipuerto C.I. Cueto (HLP) Helipuerto de Camposagrado (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Rabanal del Camino (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Tabuyo del Monte (HLP) Helipuerto de Sahechores (HLP) Helipuerto de Villaeles (HLP)	Fuera del horario operativo de León AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Asturias AD. // Outside León AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Asturias AD's.

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
LOGROÑO AD	TEL: +34-941 277 477 / 413 FAX: +34-941 277 479 / 410	Aeródromo San Torcuato Garray	Fuera del horario operativo de Logroño AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD. // Outside Logroño AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Bilbao AD's.
MADRID/Cuatro Vientos AD	TEL: +34-913 210 922 / 923 FAX: +34-913 210 950	Aeródromo Air Marugán Aeródromo Cerro Lindo Aeródromo de Algodor Aeródromo de Camarenilla Aeródromo de Hiendelaencina-Las Minas Aeródromo de Orgaz Aeródromo de Sigüenza Aeródromo de Taragudo Base C.I. de Lozoyuela (HLP) Casarrubios del Monte E. Castellanos-Villacastín El Tiétar Fuentemilanos Guadalupe Helipuerto Base C.I. de Las Rozas (HLP) Helipuerto Base C.I. de Morata de Tajuña (HLP) Helipuerto Base C.I. de Navas del Rey (HLP) Helipuerto Base C.I. de Valdemorillo (HLP) Helipuerto Base C.I. San Martín de Valdeiglesias (HLP) Helipuerto Base C.I. Talavera de la Reina (HLP) Helipuerto BIFOR B El Serranillo (HLP) Helipuerto C.I. Bustarviejo (HLP) Helipuerto C.I. Coca (HLP) Helipuerto C.I. de Navacerrada (HLP) Helipuerto COR-COP Toledo (HLP) Helipuerto de Guadalupe (HLP) Helipuerto de Las Casillas (HLP) Helipuerto Elevado Dirección General de Tráfico (HLP) Helipuerto Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo (HLP) Helipuerto Hospital Universitario Puerta de Hierro (HLP) Helipuerto Sanitario del Hospital del Henares (HLP) Helipuerto Sanitario Hospital del Tajo (HLP) Helipuerto Sanitario Hospital Infanta Leonor de Vallecas (HLP) Hospital Alcorcón (HLP) Hospital Doce de Octubre (HLP) Hospital Rey Juan Carlos (HLP) La Calderera La Mancha Las Tablas del Alberche Lillo Martínamatos Ocaña Robledillo de Mohernando Sto.Tomé del Puerto Torre Picasso (HLP)	
MÁLAGA/Costa del Sol AD	TEL: +34-952 048 883 FAX: +34-952 048 971	La Axarquía-Leóni Benabu Helicópteros Sanitarios de Marbella (HLP) Helipuerto de Cártama (HLP) Helipuerto de Hospital Valle del Guadalhorce (HLP) Helipuerto de Ronda (HLP)	



ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
MENORCA AD	TEL: +34-971 157 138 E-mail: mahcepo@aena.es	Helipuerto de Es Mercadal (HLP) San Luis	
PALMA DE MALLORCA AD	TEL: +34-971 789 275 / 286 / 309 FAX: +34-971 789 011	Aeródromo de Binissaleu Aeródromo Petra-Pep Mercader Helipuerto del Hospital Son Espases (HLP) Mallorca/Son Bonet	
PAMPLONA AD	TEL: +34-948 168 740 FAX: +34-948 168 717 E-mail: pamplona_cecoa@aena.es	Aeródromo Lumbier Miluce (HLP)	Fuera del horario operativo de Pamplona AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD. // Outside Pamplona AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Bilbao AD's.
→ REUS AD	TEL: +34-977 779 804 / 885 FAX: +34-977 779 810	Aeródromo de Garcia Centre de Gestió d'Emergències 112 (HLP) Heli Montsià-Amposta (HLP) Helipuerto del Hospital Tortosa Verge de la Cinta (HLP) Helipuerto del Hospital Universitari Sant Joan de Reus (HLP) Helipuerto Port Aventura (HLP) Hospital Universitario Joan XXIII (HLP) Mas Passamaner (HLP) Port de Tarragona (HLP)	
SABADELL AD	TEL: +34-937 282 110 FAX: +34-937 122 720 E-mail: qsaceops@aena.es	Helipuerto Complex Egara (HLP) Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (HLP) Parc Taulí (HLP) Tírvia (HLP) Trenc (HLP) Ullastrell-Teresa Vilá (HLP) Viella (HLP) Vilaller (HLP)	Emergencias: TEL: +34-937 282 112.
SALAMANCA AD	TEL: +34-923 329 600 FAX: +34-923 329 629	Aeródromo El Salobral Aeródromo Rosinos de la Requejada Calzada de Valdunciel Helipuerto Base C.I. de Puerto el Pico (HLP) Helipuerto C.I. Cebreros (HLP) Helipuerto C.I. Guadramiro (HLP) Helipuerto C.I. Piedralaves (HLP) Helipuerto de Burgohondo (HLP) Helipuerto de El Maíllo (HLP) Helipuerto de Villardeciervos (HLP) Helipuerto del Barco de Ávila (HLP) Helipuerto El Bodón (HLP) Helipuerto Villaralbo (HLP)	Fuera del horario operativo de Salamanca AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Madrid/Cuatro Vientos AD. // Outside Salamanca AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Madrid/ Cuatro Vientos AD's.
SANTANDER/Seve Ballesteros- Santander AD	TEL: +34-942 202 111 / 113 FAX: +34-942 202 153 E-mail: ceopssdr@aena.es	Aeródromo de Cillamayor Aeródromo de Herrera de Pisuerga Helipuerto de Jaedo (HLP)	
SANTIAGO/Rosalía de Castro AD	TEL: +34-981 547 563 FAX: +34-981 547 564	Aeródromo de Caldas de Reis Aeródromo de Mazaricos Aeródromo Monforte de Lemos Beariz Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (HLP) Helipuerto C.I. de Laza (HLP) Helipuerto C.I. de Marroxo (HLP) Helipuerto C.I. de O Barco (HLP) Helipuerto C.I. Portomarín (HLP) Helipuerto CEE (HLP)	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Helipuerto de A Merca (HLP) Helipuerto de Castromaior (HLP) Helipuerto de Lomba (HLP) Helipuerto de Queimadelos (HLP) Helipuerto de San Xoán de Río (HLP) Helipuerto de Vilamaior (HLP) Helipuerto del Hospital Da Costa Burela (HLP) Helipuerto Hospital Universitario A Coruña (HLP) Helipuerto Nuevo Hospital de Vigo (HLP) Helipuerto Xurés (HLP) Rozas	
SEVILLA AD	TEL: +34-954 449 202 FAX: +34-954 449 039 E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es	Aeródromo AMR Aeródromo Hotel Hacienda Orán Aeródromo Los Alcores Altarejos-Guadalcana Expo'92 (HLP) Helipuerto de El Pedroso (HLP) Helipuerto de Galaroza (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cabezaudos (HLP) La Juliana Mafé-Gibraleón	
TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD	TEL: +34-922 635 866 / 888 FAX: +34-922 635 328	Helipuerto C.I. de La Guancha (HLP) Helipuerto Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (HLP) Hospital Universitario de Canarias (HLP)	
TENERIFE SUR AD	TEL: +34-922 759 338 FAX: +34-922 759 188	Helipuerto de Adeje (HLP)	
VALENCIA AD	TEL: +34-961 598 538 / 539 FAX: +34-961 598 537	Aeródromo de Pozorrubio de Santiago Aeródromo Vicente Huerta Castellón Heliplataforma Escal UGS (HLP) Helipuerto Base de extinción de incendios de Tírig (Castellón) Helipuerto de Albendea (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Prado de los Esquiladores (HLP) Helipuerto de Vinarós (HLP) Requena Sotos	

El FPL se presentará a la ARO designada, según el aeródromo de que se trate, por teléfono u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente o, si no se dispone de estos medios, por radio a la dependencia ATS designada para servir al aeródromo de salida.

El piloto o su representante será el responsable de comunicar a la misma dependencia ATS donde presentó su FPL los mensajes asociados al mismo: salida (DEP), demora (DLA), cambio (CHG) o cancelación (CNL).

Una vez finalizado el vuelo, el piloto está obligado a dar aviso de llegada, personalmente o por radio, tan pronto como sea posible a la dependencia ATS del AD de llegada.

Cuando no haya dependencia ATS en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará a la dependencia ATC más cercana, o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave o a una oficina de notificación ATS designada.

Cuando no se disponga en tierra de medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada. Esta transmisión se hará a una oficina de notificación ATS designada o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave.

El incumplimiento de estas disposiciones por parte del piloto, especialmente en lo que se refiere al aviso de llegada (ARR), puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios ATS, así como operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

FPL shall be submitted to the assigned ARO, depending on the aerodrome, via telephone or by other means stated by the appropriate ATS authority or if these means are not available, by radio to the ATS unit designated to serve the aerodrome of departure.

The pilot or his representative is responsible to communicate to the same ATS unit where he submitted his FPL, the subsequent associated messages to their flight plan: departure (DEP), delay (DLA), change (CHG) or cancellation (CNL).

Once the flight has ended, it is the pilot's obligation to give notice of his arrival as soon as possible, personally or by radio, to the ATS unit of the AD of arrival.

When there is no ATS unit at the arrival aerodrome, the arrival notification will be reported to the nearest ATC Unit, or to the aeronautical station serving to the ATS unit in charge of the FIR in which aircraft is operating or to an assigned ATS reporting office.

When no means on ground are available to notify arrival messages, aircraft will broadcast immediately before landing, by radio, if possible, a message similar to an arrival report. This broadcasting will be done to an assigned ATS reporting office or to the aeronautical station serving to the ATS unit in charge of the FIR in which aircraft is operating.

Uncompliance by the pilot with the above, specially relating to arrival notification (ARR), may lead to serious inconveniences to the ATS services and unnecessary search and rescue operations.

## PLANES DE VUELO

1. En lo no previsto en SERA.4001 en relación con la presentación del plan de vuelo, será de aplicación lo establecido en el anexo II, adjunto A.

El uso de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustará a lo previsto en el anexo II, adjunto B.

En las materias no reguladas en el Reglamento (CE) Nº 1033/2006, de la Comisión, de 4 de julio, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase prevuelo para el cielo único europeo, el contenido del plan de vuelo, incluidos los planes de vuelo repetitivos (RPL) y el modo de completarlo, se ajustará a lo dispuesto en el anexo II, adjunto C, y su aceptación por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se regirá por lo previsto en el anexo II, adjunto D.

Además, en la cumplimentación del plan de vuelo deberá tenerse en cuenta toda restricción que figure en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior en relación con el contenido del plan de vuelo, incluidos los planes de vuelo repetitivos (RPL), el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de oficio, podrá excepcionar a los planes de vuelo realizados en vuelo para cruzar un área o una ruta en que éste sea exigible en todo caso, o a las operaciones conforme a reglas de vuelo visual u otros supuestos equiparables, del cumplimiento de alguno de los requisitos relativos al contenido del plan de vuelo y al modo de completarlo. Los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo o de los operadores de aeronaves podrán comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea su interés en la simplificación de los planes de vuelo en los supuestos que les afecten.

## FLIGHT PLAN

1. In matters not provided in SERA.4001, the provisions specified in Annex II, Attachment A, shall apply to the submission of flight plans.

The use of repetitive flight plans (RPL) shall adopt the provisions specified in Annex II, Attachment B.

With regard to other matters not included under Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the Single European Sky, contents and completion of flight plans, including repetitive flight plans (RPL), shall adopt the provisions specified in Annex II, Attachment C, and their acceptance by air traffic services units, shall adopt the provisions specified in Annex II, Attachment D.

Additionally, completion of flight plans shall take into account all restrictions published in the Aeronautical Information Publication (AIP).

2. Furthermore, regarding contents of flight plans, including repetitive flight plans (RPL), the director of the National Aviation Safety Agency can, ex-officio, exempt from the compliance with any requirement on content and completion, any flight plan submitted during flight to cross an area or airway that requires such or VFR operations or any comparable event. Designated air traffic service units and aircraft operators can communicate the National Aviation Safety Agency their interest in simplifying specific flight plans.

**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	
ARBK	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	(II)	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	(II)		
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	(II)		
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	AECTA 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_ADO.
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 ROTA TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to ROTA 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_ADO.
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
→ INSER	5ANNC	291703.4N 0130112.8W		TMA CANARIAS	
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_ADD.
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
JOCOL	ICAO	423535.8N 0051827.0W		CTA LEÓN, IAF LELN	
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 ROTA TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to ROTA TWR
KEMEV	ICAO	283943.6N 0135826.6W		TMA CANARIAS, IAF GCFV	

→

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
KEMUL	ICAO	250130.2N 0135232.8W	(I)	UN728, UY601	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
KOSIB	ICAO	283512.0N 0141248.0W		TMA CANARIAS	
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	
LA400	5ANNC	282550.4N 0173612.6W		TMA CANARIAS	
LA430	5ANNC	284017.3N 0174522.0W		TMA CANARIAS	
LA440	5ANNC	283646.2N 0173249.0W		TMA CANARIAS	
LA505	5ANNC	284556.0N 0173944.0W		TMA CANARIAS	
LA510	5ANNC	283940.5N 0174320.7W		TMA CANARIAS	
LA520	5ANNC	283527.3N 0173151.7W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
LIGUM	ICAO	355000.0N 0020000.0W	(EX)	UL195	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR BARCELONA / FIR ARGEL



DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
LUCY	ICAO	412833.0N 0001953.0W		IAF LEZG	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
LUKEP	ICAO	431457.5N 0024610.8W		TMA BILBAO	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
MD031	5ANNC	401146.7N 0032528.0W		TMA MADRID	
MD033	5ANNC	401810.6N 0040946.1W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
MD435	5ANNC	405206.1N 0041310.1W		TMA MADRID	
MD440	5ANNC	395518.5N 0034732.0W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
MD589	5ANNC	403037.9N 0035906.2W		TMA MADRID	
MD600	5ANNC	405554.1N 0034246.8W			

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
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	



DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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)		
NEPAL	ICAO	404133.9N 0015529.4E	(I)	TMA BARCELONA, L2, W2	
NEPUR	ICAO	365545.6N 0045016.8W			

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
NINOT	ICAO	391231.8N 0002900.0E	(ID)	TMA VALENCIA, G30, UM134	(D): LEIB
NIRAK	ICAO	371445.1N 0072542.6W		Y136	BDRY FIR MADRID / LISBOA

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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_ADQ.
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
ORIPÉ	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
ORTOP	ICAO	360136.0N 0072300.0W	(EX)	T100, UN726, UT100	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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.
PA12N	5ANNC	394005.8N 0025802.5E		TMA PALMA, IF LEPA	NO_ADO.
PA400	5ANNC	390135.1N 0021745.0E		TMA PALMA	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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 ROTA TWR // Transfer traffic point between: Sevilla ACC to ROTA 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
PATON	ICAO	405218.0N 0033340.5W			

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
PIMAD	ICAO	381000.0N 0023000.0E	(I)	T100, UT100	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
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



DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
→ RECKA	5ANNC	282542.9N 0174506.3W		TMA CANARIAS	
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	
RIMES	ICAO	403328.6N 0000350.2W	(I)	TMA VALENCIA, A34, UN860	
RIMTU	ICAO	431920.6N 0082200.8W	(I)		

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
RODRA	ICAO	410305.3N 0014349.4E	(I)	B28, UM985, UN861	
ROFIX	ICAO	401247.9N 0034729.9W			

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
RR401	5ANNC	284655.6N 0131638.7W		TMA CANARIAS	
RR402	5ANNC	283854.8N 0131703.9W		TMA CANARIAS	
RR406	5ANNC	284714.5N 0134209.1W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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 BDYR 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
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



DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SONUS	5ANNC	290236.7N 0132440.6W		TMA CANARIAS	
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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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_ADQ.
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
UREDÍ	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	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
VEGEL	ICAO	423534.3N 0020133.0W		CTA LOGROÑO, G52	
VENUX	ICAO	411200.9N 0025126.6W			
→ VENZA	5ANNC	285023.0N 0173708.0W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	



DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
VX800	5ANNC	420822.2N 0083906.7W		TMA GALICIA	
VX805	5ANNC	421338.0N 0082654.0W		TMA GALICIA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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_ADQ.
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	
XILVI	ICAO	363651.7N 0040601.1W			
XIMPE	ICAO	410554.4N 0000051.7E	(I)		

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
ZANKO	ICAO	411716.6N 0045752.5W	(I)	UL14, UN733	
ZL001	5ANNC	372505.4N 0054926.5W		TMA SEVILLA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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:

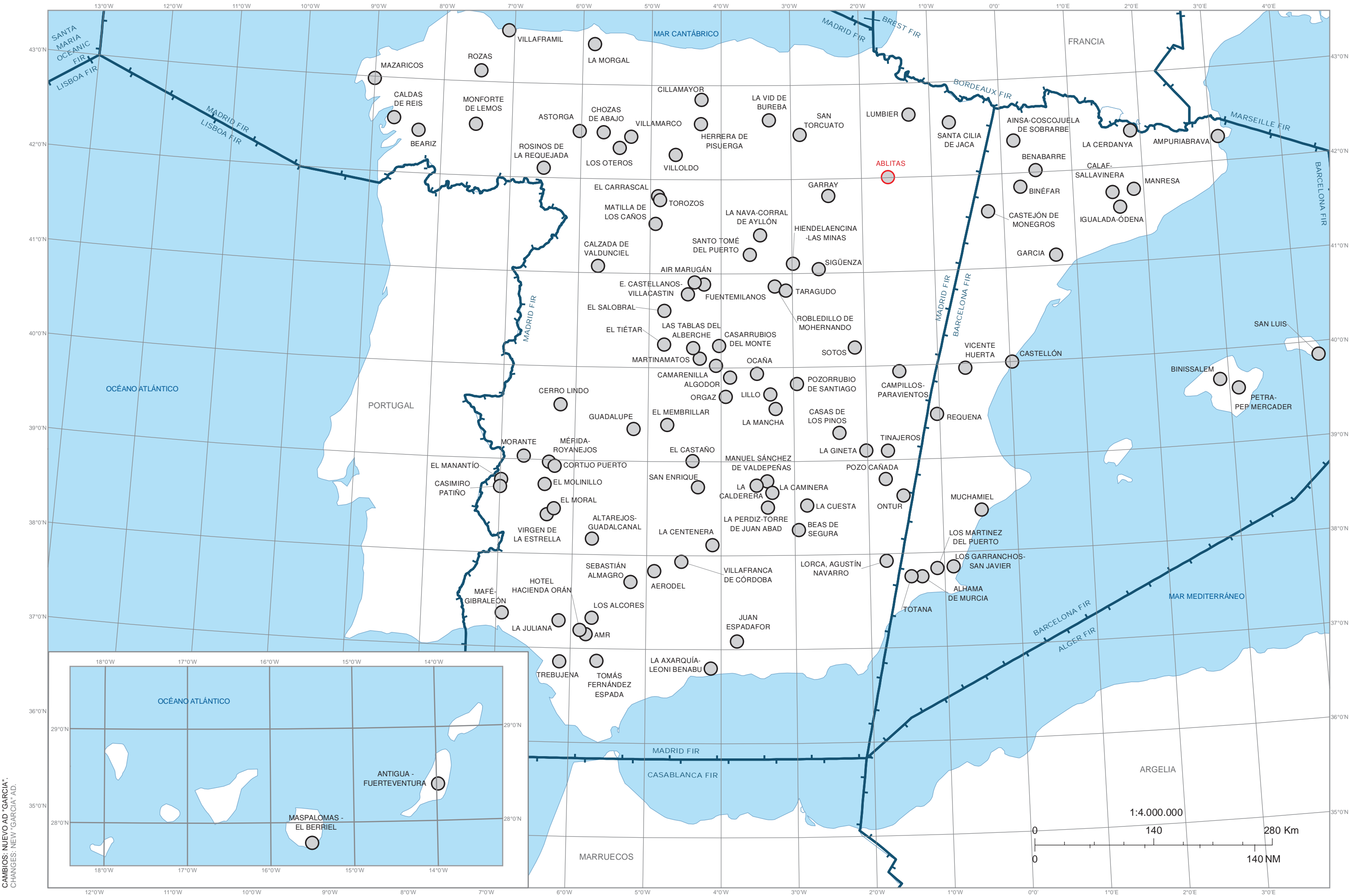
- HTML: Tables that can be displayed on a computer screen.
- CSV: Digital format with values separated by commas. With their corresponding metadata.
- AIXM5: AIXM version 5. With their corresponding metadata.

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**

CARTA DE AERÓDROMOS RESTRINGIDOS // RESTRICTED AERODROMES CHART



CAMBIO: NUEVO AD "GARCIA".  
CHANGES: NEW "GARCIA" AD.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK



# ÍNDICE DE AERÓDROMOS RESTRINGIDOS RESTRICTED AERODROMES INDEX

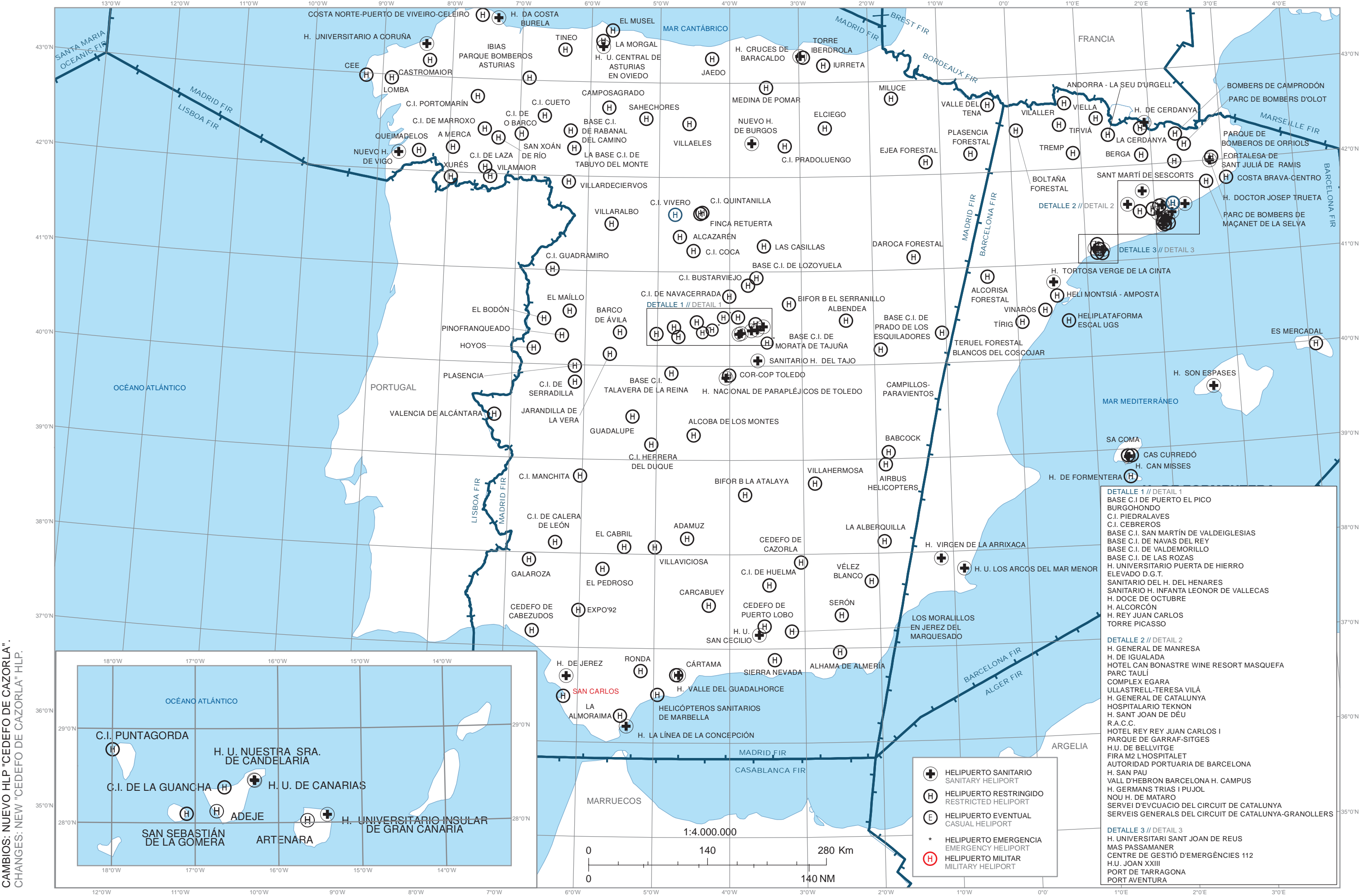
INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Ablitas (Navarra)	420028N 0013722W	Ministerio de Defensa
Aeródromo Aerodel (Córdoba)	375006N 0045345W	Aeronáutica Delgado, S.L.
Aeródromo Air Marugán (Segovia)	405438N 0042211W	José Antonio Garvía Benavente
Aeródromo AMR (Sevilla)	370913N 0054755W	Servicios Aéreos Europeos y Tratamientos Agrícolas S.L. (SAETA)
Aeródromo Cerro Lindo (Cáceres)	393538N 0061222W	CUNDEGAN S.L.
→ Aeródromo de Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe (Huesca)	422053N 0001109E	Ayuntamiento de Ainsa-Sobrarbe TEL: +34-974 500 002 Rafael García García TEL: +34-654 101 010
Aeródromo de Algodor (Toledo)	395354N 0035229W	AERO TOLEDO
Aeródromo de Antigua-Fuerteventura (Fuerteventura)	282328N 0135859W	D. Aridane Urquía Gutiérrez
Aeródromo de Astorga (León)	423015N 0060137W	Club deportivo de Astorga
Aeródromo de Binissalem (Mallorca, Islas Baleares)	394056N 0025252E	Patín de Cola Aviación, S.L. Persona de contacto // Contact person Pablo Rúa Escobar TEL: +34-619 720 206 Gabriel Gomila Frau TEL: +34-649 679 498 E-mail: información@aviacionenlasaulas.com
Aeródromo de Caldas de Reis (Pontevedra)	423441N 0084150W	Aeródromo de Caldas, S.L.
Aeródromo de Camarenilla (Toledo)	400125N 0040410W	Miguel Cuchet Serrano
Aeródromo de Casimiro Patiños (Badajoz)	384221N 0070002W	Club de Vuelo Ciudad de Badajoz
Aeródromo de Chozas de Abajo (León)	422947N 0054058W	Aeroservicios León S.L.
Aeródromo de Cillamayor (Palencia)	425105N 0041651W	Club de Vuelo Cillamayor
Aeródromo de Cortijo Puerto (Badajoz)	385616N 0061558W	Florencio José Crispín Ledo
→ Aeródromo de García (Tarragona)	410650N 0004242E	Abdón Pena Valles
Aeródromo de Herrera de Pisuergra (Palencia)	423537N 0041718W	Asociación de Deportes Aéreos y Ultraligeros Herrerense
Aeródromo de Hiendelaencina-Las Minas (Guadalajara)	410620N 0025921W	Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha
Aeródromo de La Centenera (Jaén)	380654N 0040654W	O.A. Parques Nacionales
Aeródromo de La Cuesta (Ciudad Real)	383151N 0024957W	Agroperdiz, S.L.
Aeródromo de La Vid de Bureba (Burgos)	423757N 0031843W	Juan Jorge Noriega Gómez
Aeródromo de Lorca, Agustín Navarro (Murcia)	375538N 0014634W	Pedro Agustín Navarro Oliver
Aeródromo de Mazaricos (A Coruña)	425858N 0090019W	Aero Servicios T & J S.L.
Aeródromo de Orgaz (Toledo)	394136N 0035605W	D. Antonio Arroyo García-Aranda Jefe de Vuelos // Chief of flights: D. Rodrigo Alejandro Fanali Vigo TEL: +34-696 742 653 E-mail: rafv1974@hotmail.com
Aeródromo de Pozorrubio de Santiago (Cuenca)	394934N 0025709W	José Luis Serrano Zamora
Aeródromo de Sigüenza (Guadalajara)	410241N 0023741W	Aeroclub Seguntino S.L.
Aeródromo de Taragudo (Guadalajara)	404915N 0030535W	Mydiar S.L.U. Benito Baldominos Baldominos TEL: +34-649 030 863 E-mail: benitobaldominos@mydair.com
Aeródromo de Tinajeros (Albacete)	390555N 0014314W	Aeroclub de Albacete
Aeródromo de Totana (Murcia)	374520N 0012650W	Aeroclub Totana
Aeródromo de Villafranca de Córdoba (Córdoba)	375612N 0043158W	Gestor // Manager Antonio López Gutiérrez TEL: +34-658 968 685 +34-653 986 765 E-mail: vuelovillafranca@hotmail.com

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Aeródromo de Villamarco (León)	422713N 0051712W	Ultraligeros León, S.L. TEL: +34-987 230 933 +34-608 484 804
Aeródromo de Villoldo (Palencia)	421556N 0043850W	Club Deportivo Palentino de Aviación Deportiva
Aeródromo El Membrillar (Badajoz)	392332N 0044414W	Agropecuaria el Membrillar S.A. Víctor Laso López / Manuel Carrasco López TEL: +34-915 624 524 +34-639 672 893 E-mail: aerodromo.membrillar@grupo-if.com
Aeródromo El Molinillo (Badajoz)	384430N 0062344W	Sociedad Recreativa AEROCLUB ALA VI
Aeródromo El Moral (Badajoz)	382910N 0061549W	Instituto Aeronáutico S.L.
Aeródromo El Salobral (Ávila)	403617N 0044730W	Recreativos Fortuna S.L. Gestor // Manager: Eduardo Rubio Moral TEL: +34-675 056 713 E-mail: formación@aerotraining.es Persona de contacto // Contact person Francisco Garcinuño Calle TEL: +34-629 857 428 E-mail: gallardo7@gmail.com
Aeródromo Hotel Hacienda Orán (Sevilla)	371150N 0055250W	Hacienda Orán S.A.
Aeródromo Juan Espadafor (Granada)	370522N 0034718W	AIR ALBORÁN, S.L.
Aeródromo La Caminera (Ciudad Real)	384011N 0031812W	PROMOCIONES SAGEMAR S.A.
Aeródromo La Gineta (Albacete)	390621N 0020058W	José Manuel Barajas Martínez
Aeródromo Los Alcores (Sevilla)	371946N 0054325W	Aeródromo Los Alcores, S.L.
Aeródromo Los Garranchos-San Javier (Murcia)	375049N 0005246W	Aeroclub Mar Menor
Aeródromo Los Oteros (León)	421959N 0052657W	Club Air León
Aeródromo Lumbier (Navarra)	423957N 0011812W	Serflight Servicios S.L.
Aeródromo Manuel Sánchez de Valdepeñas (Ciudad Real)	384732N 0032219W	Ayuntamiento de Valdepeñas
Aeródromo Mérida-Royanejos (Badajoz)	385848N 0062043W	Aeroclub de Mérida
Aeródromo Monforte de Lemos (Lugo)	423250N 0073109W	José Antonio Guitián Martínez
Aeródromo Municipal de Pozo Cañada (Albacete)	384752N 0014538W	Aeroclub San Juan cdaeroclubsanjuan@gmail.com Persona de contacto // Contact person Gregorio Núñez Tendaro TEL: +34-608 078 220 E-mail: gregorio@ingetel21.es
Aeródromo Petra-Pep Mercader (Palma)	393436N 0030728E	Gestor/Titular // Manager/Owner: Josep Sansó Roig E-mail: campdevolescruce@yahoo.com Persona de contacto con AESA// Contact person with AESA: Désirée Sánchez Marín TEL: +34-653 110 690 E-mail: campdevolescruce@yahoo.com
Aeródromo Rosinos de la Requejada (Zamora)	420618N 0063144W	Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León
Aeródromo San Torcuato (La Rioja)	422828N 0025221W	AERORIOJA S.L.
Aeródromo Vicente Huerta (Castellón)	395718N 0003723W	Titan Firefighting Company S.L. Persona de contacto // Contact person Carlos José Gómez Domínguez TEL: +34-646 493 128 +34-962 654 100 E-mail: operaciones@titanfirefighting.com
Aeródromo Virgen de la Extrella (Badajoz)	382514N 0062125W	Francisco Alejandro Zapata Gordillo
Aeródromo y Helipuerto de Campillos-Paravientos (Cuenca)	395629N 0013210W	Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad, Consejería de Desarrollo Sostenible de Castilla-La Mancha

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Alhama de Murcia (Murcia)	374456N 0011804W	Gestor // Manager: AEROALHAMA S.L. TEL: +34-680 970 335 E-mail: aeroalhama@gmail.com Persona de contacto // Contact person Ignacio Gracia Monforte TEL: +34-629 690 911 E-mail: nacho@rotorsun.com
Altarejos-Guadalcanal (Sevilla)	381018N 0054423W	José Carlos March
Ampuriabrava (Girona)	421536N 0030635E	FÓRMULA PROPIEDADES, SLU TEL: + 34-972 450 111
Beariz (Orense)	422727N 0082017W	Consejería del Medio Rural. Dirección General de Montes. Xunta de Galicia
Beas de Segura (Jaén)	381616N 0025656W	Ayuntamiento de Beas de Segura
Benabarre (Huesca)	420122N 0002856E	Ayuntamiento de Benabarre
Binéfar (Huesca)	415115N 0001517E	Aeroclub de Binéfar
Calaf-Sallavinera (Barcelona)	414441N 0013328E	SUBADOS, S.L. E-mail: aerodromcalaf@gmail.com
Calzada de Valdunciel (Salamanca)	410430N 0054341W	Jorge Rugero Gomar
Casarrubios del Monte (Toledo)	401406N 0040135W	Aerohobby Aviación Deportiva, S.L.
Casas de los Pinos (Cuenca)	391757N 0022242W	Aviomancha, S.A.
Castejón de Monegros (Huesca)	413631N 0001304W	Pilar de Wenez y Llopis
Castellón (Castellón)	400001N 0000136E	Ayuntamiento de Castellón
E. Castellanos-Villacastín (Segovia)	404702N 0042746W	Rafael Gómez Cordobés
El Carrascal (Valladolid)	414929N 0045335W	Agro Aro, S.A
El Castaño (Ciudad Real)	390032N 0042318W	Agropecuaria El Castaño
El Manantío (Badajoz)	384640N 0065928W	MANANTÍO 2018, S.L.
El Tiétar (Toledo)	401438N 0044740W	Ayuntamiento de La Iglesuela
Fuentemilanos (Segovia)	405319N 0041415W	Aeronáutica del Guadarrama
Garra (Soria)	414917N 0022836W	Excma. Diputación Provincial de Soria
Guadalupe (Cáceres)	392044N 0051152W	José Plaza Fernández
Igualada-Ódena (Barcelona)	413503N 0013910E	Consorti de Gestió Aeròdrom Igualada-Ódena (CAIO)
La Axarquía-Leoni Benabu (Málaga)	364806N 0040808W	Real Aeroclub de Málaga
La Calderera (Ciudad Real)	384451N 0033059W	Cacerías Azor, S.A.
La Cerdanya (Girona)	422311N 0015147E	Consell Comarcal de la Cerdanya
La Juliana (Sevilla)	371742N 0060945W	Luis Iglesias Moñino
La Mancha (Toledo)	393344N 0031459W	Tomás Fuertes Velero TEL: +34-609 128 537
La Morgal (Asturias)	432550N 0054959W	Principado de Asturias
La Nava-Corral de Ayllón (Segovia)	412439N 0032654W	Fundación Laureado Coronel Carlos Martínez Vara de Rey
La Perdiz-Torre de Juan Abad (Ciudad Real)	383047N 0032152W	Navalaumbria, S.A.
Las Tablas del Alberche (Toledo)	401242N 0042311W	Silvia y Diana Silván Escudero TEL: +34-653 599 335 E-mail: silviasilvan@hotmail.com
Lillo (Toledo)	394301N 0031914W	Ayuntamiento de Lillo
Los Martínez del Puerto (Murcia)	375006N 0010551W	Aeroclub Cierva Codorniu de Murcia
Mafé-Gibraleón (Huelva)	372144N 0065519W	Agrícola del Pintado, S.A.
Manresa (Barcelona)	414552N 0015144E	AIRPIRINEUS, S.L.
Martinamatos (Toledo)	400558N 0041740W	Antonio Beneytez Martín TEL: +34-687 714 564
Maspalomas - El Berriel (Gran Canaria)	274656N 0153027W	CANAVIA Líneas Aéreas SLU
Matilla de los Caños (Valladolid)	413150N 0045530W	Manuel Pérez Martínez y Pascual Cantos Romero
Morante (Badajoz)	390213N 0064126W	José Moreno García
Muchamiel (Alicante)	382620N 0002830W	Promociones Deportivas Alicante S.A.

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Ocaña (Toledo)	395615N 0033012W	SENASA
Ontur (Albacete)	383701N 0013130W	Ayuntamiento de Ontur
Requena (Valencia)	392829N 0010204W	Mercantil Centro de Vuelos La Fundación S.L.
Robledillo de Mohernando (Guadalajara)	405155N 0031452W	Aeroclub de Guadalajara
Rozas (Lugo)	430701N 0072813W	Gestionado por Aeroclub de Lugo
San Enrique (Ciudad Real)	384351N 0041847W	Gubel, S.A.
San Luis (Menorca)	395144N 0041507E	Gestionado por Aeroclub de Menorca
Santa Cilia de Jaca (Huesca)	423411N 0004340W	Dirección General de Turismo de la Diputación General de Aragón
Santo Tomé del Puerto (Segovia)	411215N 0033541W	SENASA
Sebastián Almagro (Córdoba)	374301N 0051245W	Sebastián Almagro Castellanos
Sotos (Cuenca)	401215N 0020838W	Aeroclub de Cuenca
Tomás Fernández Espada (Cádiz)	365219N 0053855W	Thomás Huster y Asociados, S.L.
Torozos (Valladolid)	414702N 0045154W	Salvador Martín de la Concha
Trebujena (Cádiz)	365131N 0060826W	Flight Training Europe, S.L. (FTEJerez)
Villaframil (Lugo)	433309N 0070516W	Gestor // Manager: Club Aéreo Ribadeo E-mail: info@clubaereoribadeo.com

CARTA DE HELIPUERTOS RESTRINGIDOS // RESTRICTED HELIPTS CHART



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Helipuerto de Valencia de Alcántara (Cáceres)	392716N 0071318W	Titular // Owner: Servicio de Prevención y Extinción de Incendios Forestales (Plan INFOEX) de la Junta de Extremadura TEL: +34-927 005 807 E-mail: mediosaereos.infoex@juntaex.es
Helipuerto de Vélez Blanco (Almería)	374228N 0020610W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-950 237 578 +34-670 947 429 E-mail: cop.dtal.cagpds@juntadeandalucia.es rafaelt.yebra@juntadeandalucia.es
Helipuerto de Vilamaior (Ourense)	415826N 0072357W	Dirección General de Defensa del Monte de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia TEL: +34-988 386 089 +34-988 386 085 E-mail: luis.miguel.segovia.garcia@xunta.gal
Helipuerto de Villaeles (Palencia)	423409N 0043429W	Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León
Helipuerto de Villardeciervos (Zamora)	415627N 0061649W	Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León
Helipuerto de Villaviciosa (Córdoba)	380431N 0050012W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-671 597 115 +34-670 947 417 E-mail: cop.co.operador.amaya@juntadeandalucia.es eduardo.nicolas@juntadeandalucia.es
Helipuerto de Vinarós (Castellón)	403111N 0002324E	Juana Bover Ríos, Juan Adell Bover, Enrique Adell Bover
Helipuerto del Barco de Ávila (Ávila)	402119N 0053111W	Junta de Castilla y León. Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente
Helipuerto del CEDEFO de Cabezudos (Huelva)	371020N 0063720W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-600 161 559 +34-670 947 191 E-mail: cop.dthu.cagpds@juntadeandalucia.es josea.martinez.bravo@juntadeandalucia.es
→ Helipuerto del CEDEFO de Cazorra (Jaén)	375456N 0030234W	Gestor // Manager Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad. Conserjería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía. TEL: +34-953 313 075 +34-953 319 334 E-mail: copjaen.amaya@juntadeandalucia.es
Helipuerto del CEDEFO de Puerto Lobo (Granada)	371419N 0033206W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-958 897 872 +34-670 947 187 E-mail: cop.dtgr.cagpds@juntadeandalucia.es david.rodriquez.fernandez@juntadeandalucia.es
Helipuerto del Hospital Da Costa Burela (Lugo)	433904N 0072134W	Servizo Galego de Saúde (SERGAS)
Helipuerto del Hospital de Formentera (Islas Baleares)	384228N 0012606E	Gestor // Manager: Airtech Levante S.L TEL: +34-961 255 020 E-mail: miriam@airtechlevant.com Titular // Owner: Servei de Salut de les Illes Balears (IBSALUT) TEL: +34-971 175 587 E-mail: dg@ibsalut.caib.es
Helipuerto del Hospital de Jerez (Cádiz)	364157N 0060907W	Empresa Pública de Emergencias Sanitarias. Consejería de Salud. Junta de Andalucía
Helipuerto del Hospital La Línea de La Concepción (Cádiz)	361031N 0052109W	Servicio Andaluz de Salud



INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Helipuerto del Hospital Sant Joan de Déu (Barcelona)	412304N 0020610E	Ordre Hospitalària San Joan de Déu
Helipuerto del Hospital Son Espases (Islas Baleares)	393633N 0023844E	Airtech Levante SL
Helipuerto del Hospital Tortosa Verge de la Cinta (Tarragona)	404841N 0003124E	Hospital de Tortosa Verge de la Cinta
Helipuerto del Hospital Universitari Sant Joan de Reus (Tarragona)	410841N 0010730E	Reus Serveis Municipals. Gestor // Management: Hospital Universitari Sant Joan de Reus SAM (del grupo Saggesa)
Helipuerto del Hospital Universitario Central de Asturias en Oviedo (Asturias)	432238N 0054935W	GISPASA Gestión de Infraestructuras Sanitarias del Principado de Asturias
Helipuerto del Hospital Universitario Los Arcos del Mar Menor (Murcia)	374901N 0005131W	Gestor // Manager: Airtech Levante S.L TEL: +34-961 255 020 E-mail: miriam@airtechlevante.com Titular // Owner: Gerencia del Área de Salud VIII - Mar Menor. Servicio Murciano de Salud. Hospital Universitario los Arcos del Mar Menor (Murcia). TEL: +34-968 565 002 E-mail: tomass.fernandez@carm.es
Helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca (Murcia)	375555N 0010950W	Gestor // Manager: Airtech Levante S.L. TEL: +34-961 255 020 E-mail: miriam@airtechlevante.com Titular // Owner: Área de Salud Nº 1 Hospital Clínico Universitario Virgen de la Arrixaca TEL: +34-968 369 520 (Gerencia // Management) +34-968 369 500 (Centralita Hospital // Hospital switchboard) E-mail: gerencia.area1.sms@carm.es
Helipuerto del Parque de Bomberos de Orriols (Girona)	420756N 0025414E	Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil (Generalitat de Catalunya)
Helipuerto EJEA FORESTAL (Zaragoza)	420805N 0011237W	Dirección General del Medio Natural y Gestión Forestal. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón
Helipuerto El Bodón (Salamanca)	402904N 0063438W	Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Helipuerto El Cabril (Córdoba)	380434N 0052453W	Empresa Nacional de Residuos Radioactivos (ENRESA)
Helipuerto Elevado Dirección General de Tráfico (Madrid)	402652N 0033824W	Dirección General de Tráfico
Helipuerto eventual del Parc de Bombers de Maçanet de la Selva (Girona)	414646N 0024508E	Titular // Owner: Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento. Departamento de Interior. Generalitat de Catalunya Gestor // Manager: División de la Sala Central de Bomberos TEL: +34-935 820 358 E-mail: divisio.scb@gencat.cat
Helipuerto Finca Retuerta (Valladolid)	413701N 0042446W	Abadía Retuerta S.A.
Helipuerto Fortalesa de Sant Julià de Ramis (Girona)	420151N 0025056E	LUTECAL, SA
Helipuerto Hospital Germans Trias i Pujol (Barcelona)	412847N 0021419E	Titular // Owner: Servei Català de la Salut Gestor // Manager: Hospital Universitari Germans Trias i Pujol Ctra. de Canyet, s/n 08916 Badalona (Barcelona) TEL: +34-934 978 800 E-mail: mjauma.germanstrias@gencat.cat
Helipuerto Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo (Toledo)	395232N 0040259W	Servicio de Salud de Castilla La Mancha
Helipuerto Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (Tenerife)	282655N 0161705W	Servicio Canario de Salud
Helipuerto Hospital Universitario A Coruña (A Coruña)	432041N 0082320W	Servicio Gallego de Salud (SERGAS)
Helipuerto Hospital Universitario Puerta de Hierro (Madrid)	402700N 0035213W	Sociedad Concesionaria Hospital Majadahonda S.A.
Helipuerto Hospital Universitario San Cecilio (Granada)	370849N 0033619W	Servicio Andaluz de Salud. Junta de Andalucía
Helipuerto Hospitalario Teknon (Barcelona)	412424N 0020740E	Teknon Healthcare S.L.
Helipuerto Hoyos (Cáceres)	401014N 0064227W	Titular // Owner: Servicio de Prevención y Extinción de Incendios Forestales (Plan INFOEX) de la Junta de Extremadura TEL: +34-927 005 807 E-mail: mediosaeeros.infoex@juntaex.es
Helipuerto Ibias Parque Bomberos Asturias (Asturias)	430137N 0065304W	Servicio de Emergencias del Principado de Asturias (SEPA)



INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Helipuerto La Alberquilla (Murcia)	380737N 0015504W	Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia
Helipuerto La Almoraima (Cádiz)	361707N 0052605W	Subdirección General de Silvicultura y Montes. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Helipuerto nocturno de l'Aeroport d'Andorra - la Seu d'Urgell (Lleida)	422013N 0012406E	Gestor // Manager: Aeroports Públics de Catalunya, S.L.U. TEL: +34-933 278 368 E-mail: info@aeroports.cat
Helipuerto Nuevo Hospital de Burgos (Burgos)	422142N 0034102W	Sociedad Nuevo Hospital de Burgos S.A.
Helipuerto Nuevo Hospital de Vigo (Pontevedra)	421116N 0084251W	Servicio Gallego de Salud (SERGAS)
Helipuerto Parque de Garraf-Sitges (Barcelona)	411626N 0015453E	Gestor/Titular // Manager/Owner: Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil (Generalitat de Catalunya) Divisió de la Sala Central de Bombers TEL: +34-935 820 358 E-mail: coordinacio.umaer@gencat.cat divisio.scb@gencat.cat
Helipuerto Port Aventura (Tarragona)	410544N 0010917E	Port Aventura Entertainment, S.A.U.
Helipuerto Sanitario del Hospital del Henares (Madrid) (1) (2)	402510N 0033156W	Empresa Pública Hospital del Henares
Helipuerto Sanitario Hospital del Tajo (Madrid) (2)	400331N 0033641W	Concesionaria Hospital del Tajo
Helipuerto Sanitario Hospital Infanta Leonor de Vallecas (Madrid)	402312N 0033657W	Empresa Pública Hospital de Vallecas
Helipuerto Teruel Forestal Blancos del Coscojar (Teruel)	401918N 0010324W	Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Dirección General de Gestión Forestal, Caza y Pesca
Helipuerto Torre Iberdrola (Bizcaia)	431605N 0025619W	Torre Iberdrola A.I.E.
Helipuerto Vall D'Hebron Barcelona Hospital Campus (Barcelona)	412537N 0020825E	Gestor // Manager: Airtech Levante S.L. TEL: +34-961 255 020 E-mail: miriam@airtechlevante.com Titular // Owner: Institut Català de La Salut (ICS) - Hospital Vall D'Hebron TEL: +34-934 893 000
Helipuerto Villahermosa (Ciudad Real)	384504N 0025033W	Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
Helipuerto Villaralbo (Zamora)	413010N 0053948W	Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Helipuerto Xurés (Orense)	415707N 0075726W	Consejería del Medio Rural, Dirección General de Montes, Xunta de Galicia
Hospital Alcorcón (Madrid)	402059N 0035018W	Fundación Hospital Alcorcón
Hospital Can Misses (Ibiza)	385503N 0012510E	Hospital Can Misses
Hospital Cruces de Baracaldo (Bizcaia)	431654N 0025907W	Servicio Vasco de Salud
Hospital de Cerdanya (Girona) (2)	422639N 0015548E	Agrupació Europea de Cooperació Territorial Hospital de la Cerdanya (AECT HC)
Hospital de Igualada (Barcelona)	413518N 0013715E	Consorci Sanitari de l'Anoia
Hospital de Sant Pau (Barcelona)	412453N 0021032E	Fundació de Gestió Sanitària de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau
Hospital Doce de Octubre (Madrid)	402240N 0034149W	Hospital Doce de Octubre
Hospital Doctor Josep Trueta (Girona)	415952N 0024917E	Institut Català de la Salut (ICS)
Hospital General de Catalunya (Barcelona)	412825N 0020233E	Hospital Universitari General de Catalunya
Hospital General de Manresa (Barcelona)	414314N 0015020E	Hospital Sant Joan de Déu de Manresa
Hospital Rey Juan Carlos (Madrid) (2)	402026N 0035210W	Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid
Hospital Universitario de Bellvitge (Barcelona)	412045N 0020613E	Generalitat de Catalunya
Hospital Universitario de Canarias (Tenerife)	282722N 0161731W	O.A. Hospitales del Excmo. Cabildo de Tenerife (HECIT)
Hospital Universitario Insular de Gran Canaria (Gran Canaria)	280458N 0152503W	Airtech Levante, S. L.
Hospital Universitario Joan XXIII (Tarragona)	410732N 0011417E	Hospital Universitari Joan XXIII de Tarragona
Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (Barcelona)	413027N 0014715E	Societat Immobiliària d'Inversions Familiars V.S. 96 S.L.
Hotel Rey Juan Carlos I (Barcelona)	412250N 0020629E	Barcelona Project's S.A.
Iurreta (Bizcaia)	431055N 0023847W	Departamento de Interior (Eusko Jaurlaritzza)
La Cerdanya (Girona)	422313N 0015159E	Consell Comarcal de La Cerdanya
Mas Passamaner (Tarragona)	411110N 0010936E	Chateau Resort "Mas Passamaner"
Miluce (Navarra)	424901N 0014045W	Gobierno de Navarra
Nou Hospital de Mataró (Barcelona)	413322N 0022548E	Consorci Sanitari del Maresme

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Parc de Bombers d'Olot (Girona)	421125N 0022828E	Departamento de Interior de la Generalitat de Catalunya
Parc Taulí (Barcelona) (2)	413329N 0020632E	Corporación Sanitaria Parc Taulí
Pinofranqueado (Cáceres)	401837N 0061920W	Titular // Owner: Servicio de Prevención y Extinción de Incendios Forestales (Plan INFOEX) de la Junta de Extremadura TEL: +34-927 005 807 E-mail: mediossaereos.infoex@juntaex.es
Port de Tarragona (Tarragona)	410520N 0011333E	Autoridad Portuaria de Tarragona
R.A.C.C. (Barcelona)	412253N 0020626E	Reial Automóbil Club de Catalunya RACC Fundació
San Carlos (Cádiz)	362904N 0061107W	Ministerio de Defensa
San Sebastián de la Gomera (La Gomera)	280550N 0170608W	Delegación de Gobierno en La Gomera
Sant Martí de Sescorts (Barcelona)	420049N 0021917E	ENGINYERIA DE CONSTRUCCIONS ROVIRA, SL
Servei d'evacuació del Circuit de Catalunya (Barcelona)	413419N 0021543E	CIRCUITS DE CATALUNYA, SL
Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers (Barcelona)	413424N 0021524E	Generalitat de Catalunya
Tirviá (Lleida)	423107N 0011431E	Direcció General de Transports i Mobilitat
Torre Picasso (Madrid) (1)	402701N 0034135W	Comunidad de Propietarios Azca A-1
Tremp (Lleida)	420951N 0005324E	Titular // Owner: Generalitat de Catalunya, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori. Gestor // Manager: Eliance Helicopters Global Services, S.L. Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM) Academia General Básica de Suboficiales, s/n. TEL: +34 932 644 400 E-mail: uma.sem@gencat.cat
Ullastrell-Teresa Vilá (Barcelona)	413129N 0015817E	HELIPISTES, SL
Valle del Tena (Huesca)	424259N 0001800W	Gestor // Manager: Heliswiss Ibérica S.A. E-mail: info@heliswiss.es
Viella (Lleida)	424150N 0004805E	Conselh Generau d'Aran
Vilaller (Lleida)	422820N 0004245E	Direcció General de Transports i Mobilitat

**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	
<b>Observaciones:</b> (1) Distintivo de llamada: Alicante TWR. HR ATS: ver casilla 3.		<b>Remarks:</b> (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
<p><b>1. REGLAMENTACION AEROPORTUARIA</b></p> <p>AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>1. AIRPORT REGULATIONS</b></p> <p>AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>2. PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR PISTA</b></p> <p>– 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.</p> <p>– 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.</p>	<p><b>2. PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY</b></p> <p>– 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.</p> <p>– 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.</p>

**3. 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.

**4. PROCEDIMIENTOS ATC****DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN**

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

**5. PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE****5.1. 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 deberán cumplir lo establecido en el apartado 6.3.

**5.2 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VÍA 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.

**3. 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.

**4. ATC PROCEDURES****TAKE-OFF FROM INTERSECTION**

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

**5. GENERAL TAXIING PROCEDURES****5.1. 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 must comply with the provisions of section 6.3.

**5.2 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. 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. Siguiendo 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, 6.3.
- 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.

### 5.3 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.

### 5.4. 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 "SÍGAME" 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 "SÍGAME" previa coordinación con ATC. Esta operación se debe efectuar incrementando 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.

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, 6.3.
- 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.

### 5.3 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.

### 5.4. 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) 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.

#### 5.4.1. MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE.

- 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.
- 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.
- 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.
- La salida de aeronaves de letra de clave E de los PRKG 2 y 4C se harán siempre por la puerta A.
- 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.
- 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.
- Señales de punto de espera de la pista y de puntos de espera intermedio: Ver AD 1.1.
- Para el remolque de aeronaves se solicitará permiso a TWR en la frecuencia correspondiente.
- No se aprobará el retroceso simultáneo desde dos posiciones contiguas.

## 6. PROCEDIMIENTO A-CDM

### 6.1 DEFINICIONES

EOBT: Hora prevista de fuera calzos

NMOC: Network Manager Operations Centre

CTOT: Hora Calculada de Despegue

TOBT: Hora Objetivo de fuera 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.

TTOT: Hora objetivo de despegue.

### 6.2 GENERAL

En el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández 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 Alicante-Elche Miguel Hernández 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.

### 6.3 PROCESO

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 TSAT.

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.

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.

#### 5.4.1. 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) 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.

## 6. A-CDM PROCEDURE

### 6.1 DEFINITIONS

EOBT: Estimated Off-Block Time

NMOC: Network Manager Operations Centre

CTOT: Calculated Take-Off Time

TOBT: Target Off-Block Time. Time by 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 capability.

TTOT: Target Take-Off Time.

### 6.2 GENERAL

Alicante-Elche Miguel Hernández 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).

Alicante-Elche Miguel Hernández 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.

### 6.3 PROCESS

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 TSAT.

ATC clearance shall only be given between TOBT -30 minutes and TOBT -5 minutes.

On their callup (when not using data link), aircraft must:

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

Entre TOBT -5 y TSAT +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 TSAT, 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.

## 7. 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 "SIGAME" 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 "SIGAME" 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.

## 8. 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.

### 8.1. 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.

### 8.2. 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 en uso:  
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.

Between TOBT -5 and TSAT +5, the pilot shall request start-up. When possible (TSAT-5, TSAT+5), it shall be cleared. Then it is not possible, a start-up request shall be recorded in the A-CDM system and TSAT information shall 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 shall not log the start-up request, and the pilot must contact his/her flight coordinator to correct A-CDM parameters.

Once the start-up request has been logged and TSAT information provided, in order to avoid saturating the frequency, pilots shall refrain from making additional calls before requesting start-up clearance in accordance with the updated TSAT. If no start-up request is received within 5 minutes after TSAT, the flight will lose its TSAT and its start-up will not be cleared.

A new updated TOBT and EOBT shall be required in order to sequence the flight again and to receive a new TSAT.

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

## 7. 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.

## 8. 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.

### 8.1. 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.

### 8.2. 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 en uso:  
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 "SIGAME" lo guiará hacia el puesto de estacionamiento indicado por el CEOPS (Centro de Operaciones y Servicios).

#### 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.

#### 8.3. 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.

### 9. 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.

### 10. 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 afcción 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).

### 11. 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.

- 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).

#### 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.

#### 8.3. 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.

### 9. 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.

### 10. 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)

### 11. 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

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

- **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".
- **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 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:** "Diversion 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:
  - 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).

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

- 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:
  - 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 mejora.

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

- 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.
- 1.4 Se informará a los pilotos que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) a través de ATIS y/o por radiofrecuencia.
- 1.5 Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

## 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.

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

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

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

## 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.

- 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.
- 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

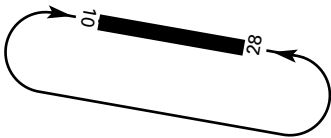
Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la 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.

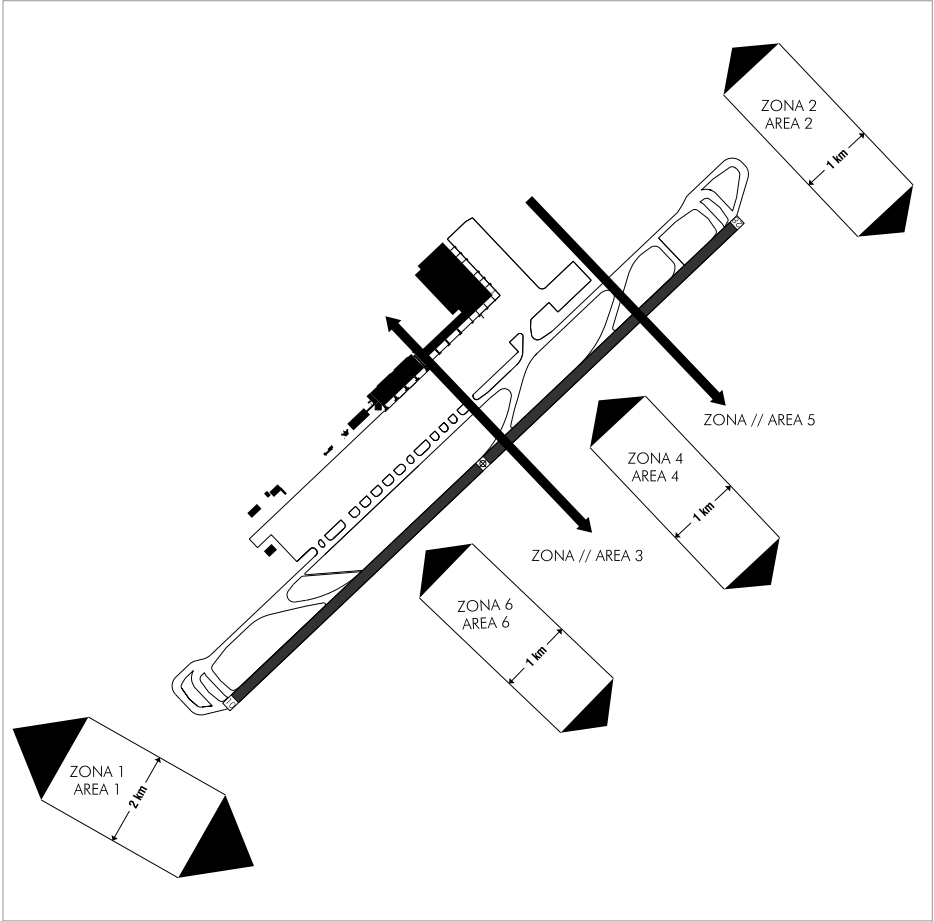
Fauna control service from sunrise to sunset.

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.



**Documentación de vuelo/Idioma:** Cartas y lenguaje claro/Español.  
**Cartas:** Mapas significativos y 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:** Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.  
Almería EMAe: HR AD; TEL: +34-950 290 000.  
**Observaciones:** Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

**Flight documentation/Language:** Charts and plain language/Spanish.  
**Charts:** Significant forecasted and altitude and wind maps.  
**Supplementary equipment:** Clouds, lighting 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.  
Almería EMAe: HR AD; TEL: +34-950 290 000.  
**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

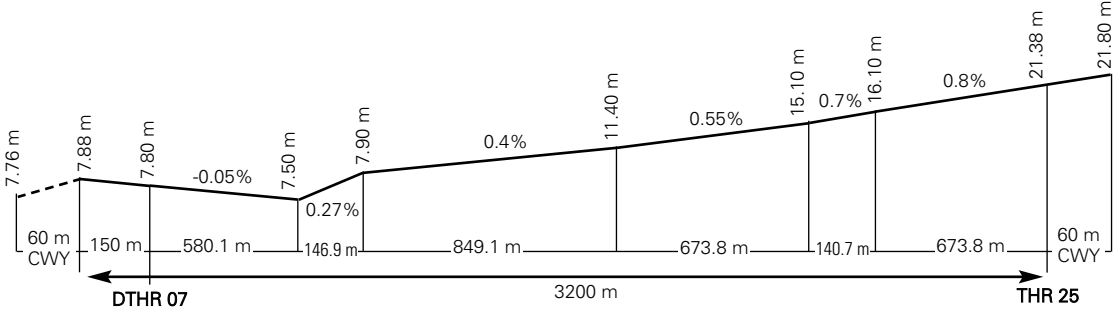
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
07 (1)	073.01° GEO 074° MAG	3200 x 45	365024.4265N 0022308.3345W	THR: 8 m/26 ft TDZ: No	No	60 x 300	3320 x 300	No	190 x 150	RWY: ASPH (3) SWY: No
25 (2)	253.03° GEO 254° MAG	3200 x 45	365053.3325N 0022110.5670W	THR: 21.5 m/70 ft TDZ: 21.5 m/70 ft	No	60 x 150	3320 x 300	Si // Yes	190 x 150	RWY: ASPH (3) SWY: No

**Observaciones:** (1) DTHR RWY 07 150 m.  
(2) Coordenadas extremo RWY 25: 365023.0N 0022314.1W.  
(3) R1, R2: PCN 57/F/C/W/T  
R3: PCN 117/F/A/W/T

**Remarks:** (1) DTHR RWY 07 150 m.  
(2) End RWY 25 coordinates: 365023.0N 0022314.1W.  
(3) R1, R2: PCN 57/F/C/W/T  
R3: PCN 117/F/A/W/T

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
07	3200	3260	3200	3050
25	3200	3260	3200	3200
07 INT S2	2230	2290	2230	-
25 INT S3	1266	1326	1266	-

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

**Pista:** 07  
**Aproximación:** Sencillo, 420 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (15.98 m / 52 ft).  
**Umbral:** Verdes con barras de ala.  
**Zona de toma de contacto:** No.  
**Eje pista:** 3050 m: 2150 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas.  
Distancia entre luces: 15 m.  
**Borde de pista:** 3200 m: 150 m rojas + 2450 m blancas + 600 m amarillas. LIH.  
Distancia entre luces: 50 m.  
**Extremo de pista:** Rojas.  
**Zona de parada:** No.  
**Observaciones:** PAPI no es apto para aeronaves de clave E excepto A330.

**Runway:** 07  
**Approach:** Simple, 420 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (15.98 m / 52 ft).  
**Threshold:** Green with wing bars.  
**Touchdown zone:** No.  
**Runway centre line:** 3050 m: 2150 m white + 600 m white and red + 300 m red.  
Distance between lights: 15 m.  
**Runway edge:** 3200 m: 150 m red + 2450 m white + 600 m yellow. LIH.  
Distance between lights: 50 m.  
**Runway end:** Red.  
**Stopway:** No.  
**Remarks:** PAPI is not suitable for code letter E aircraft except A330.

**Pista:** 25  
**Aproximación:** Precisión CAT I, 900 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (18.45 m / 61 ft).  
**Umbral:** Verdes con barras de ala.  
**Zona de toma de contacto:** No.  
**Eje pista:** 3200 m: 2300 blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas.  
Distancia entre luces: 15 m.

**Runway:** 25  
**Approach:** Precision CAT I, 900 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (18.45 m / 61 ft).  
**Threshold:** Green with wing bars.  
**Touchdown zone:** No.  
**Runway centre line:** 3200 m: 2300 white + 600 m white and red + 300 m red.  
Distance between lights: 15 m.

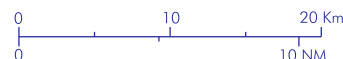
<b>Borde de pista:</b> 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.	<b>Runway edge:</b> 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
<b>Extremo de pista:</b> Rojas.	<b>Runway end:</b> Red.
<b>Zona de parada:</b> No.	<b>Stopway:</b> No.
<b>Observaciones:</b> PAPI no es apto para aeronaves de clave E excepto A330.	<b>Remarks:</b> PAPI is not suitable for code letter E aircraft except A330.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 cerca S3, 1 cerca de TDZ 25. LGTD. <b>Iluminación de TWY:</b> Borde. <b>Iluminación de plataforma:</b> Postes proyectores. <b>Fuente secundaria de energía:</b> Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje, borde, extremo de pista y barras de parada y de máximo 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.  <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 near S3, 1 near TDZ 25. LGTD. <b>TWY lighting:</b> Edge. <b>Apron lighting:</b> Floodlighting poles. <b>Secondary power supply:</b> Engine generators providing a maximum swith-over time (light) of 1 second for the systems: centre line, edge, runway end and stop bars and a maximum switch-over time of 15 seconds for the rest of the lighting systems.  <b>Remarks:</b> None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<b>Situación:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– FATO: RWY 07/25. Coordenadas THR 07 y THR 25, ver casilla 12.</li><li>– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25, ver casilla 12.</li><li>– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 30, 31, 32 y 33. Ver AD 2-LEAM PDC.</li></ul> <b>Elevación:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– FATO: RWY 07/25. Elevación THR 07 y THR 25, ver casilla 12.</li><li>– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25, ver casilla 12.</li><li>– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 30, 31, 32 y 33. Ver AD 2-LEAM PDC.</li></ul> <b>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– FATO: RWY 07/25.</li><li>– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25, ver casilla 12.</li><li>– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 30, 31, 32 y 33. Ver AD 2-LEAM PDC.</li></ul> <b>Orientación:</b> No. <b>Distancias declaradas:</b> No. <b>Iluminación:</b> No. <b>Observaciones:</b> Ver casilla 20 - Operaciones de helicópteros.	<b>Position:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– FATO: RWY 07/25. Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.</li><li>– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 07/25, see item 12.</li><li>– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 30, 31, 32 and 33. See AD 2-LEAM PDC.</li></ul> <b>Elevation:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– FATO: RWY 07/25. Elevation THR 07 and THR 25, see item 12.</li><li>– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 07/25, see item 12.</li><li>– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 30, 31, 32 and 33. See AD 2-LEAM PDC.</li></ul> <b>Dimensions, surface, maximum weight, marking:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– FATO: RWY 07/25.</li><li>– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 07/25, see item 12.</li><li>– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 30, 31, 32 and 33. See AD 2-LEAM PDC.</li></ul> <b>Direction:</b> No. <b>Declared distances:</b> No. <b>Lighting:</b> No. <b>Remarks:</b> See item 20 - Helicopter Operations.

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 ALMERÍA 365019N 0023551W; 365332N 0022434W 365904N 0021724W; 365754N 0021249W; 364921N 0020941W; 364318N 0021208W; 364809N 0021903W; 364429N 0023333W; 365019N 0023551W.	1000 ft AGL/AMSL (1) SFC	D	Almería TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ ALMERÍA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. Circle with a radius of 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	Almería TWR ES/EN	
<b>Observaciones:</b> (1) Lo que resulte mayor. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		<b>Remarks:</b> (1) Whichever is greater. (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	Almería APP	118.350 MHz	HR ATS	APP/L
TWR	Almería TWR	118.350 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz 121.700 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG EMERG MIL GMC
VDF	Almería gonio	118.350 MHz 121.500 MHz	HR ATS HR ATS	
→ ATIS	Almería información	119.050 MHz	HR ATS	



ALMERÍA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)	STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)
<p>PISTA 25</p> <p>LLEGADA AGIDO DOS CHARLIE (AGIDO2C). Sujeta a la actividad de la LER63. AGIDO, R-322 AMR / 19.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 17.0 DME AMR, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arco 12.0 DME AMR, arco 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>LLEGADA DOSEK DOS CHARLIE (DOSEK2C). Sujeta a la actividad de la LER63. DOSEK, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arco 12.0 DME AMR, arco 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>LLEGADA ESILA DOS CHARLIE (ESILA2C). Sujeta a la actividad de la LER63. ESILA, R-299 AMR / 19.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 17.0 DME AMR, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arco 12.0 DME AMR, arco 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>LLEGADA KUNEN DOS CHARLIE (KUNEN2C) KUNEN, ADRAS, VOR/DME AMR (IAF), RIXAL (IAF).</p> <p>LLEGADA RISPO DOS CHARLIE (RISPO2C). Sujeta a la actividad de la LER63. RISPO, R-358 AMR / 19.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 17.0 DME AMR, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, virar a la izquierda arco 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arco 12.0 DME AMR, arco 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>➔ LLEGADA VADAT TRES CHARLIE (VADAT3C) VADAT, SORUX, R-220 AMR/14.0 DME AMR, virar a la derecha arco 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>➔ LLEGADA VADAT TRES ECHO (VADAT3E) VADAT, SORUX, R-220 AMR / 9.0 DME AMR, 038° AM, L AM (IAF).</p>	<p>RUNWAY 25</p> <p>AGIDO TWO CHARLIE ARRIVAL (AGIDO2C). Subject to LER63 activity. AGIDO, R-322 AMR / 19.0 DME AMR, turn left arc 17.0 DME AMR, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, turn left arc 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arc 12.0 DME AMR, arc 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>DOSEK TWO CHARLIE ARRIVAL (DOSEK2C). Subject to LER63 activity. DOSEK, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, turn left arc 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arc 12.0 DME AMR, arc 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>ESILA TWO CHARLIE ARRIVAL (ESILA2C). Subject to LER63 activity. ESILA, R-299 AMR / 19.0 DME AMR, turn left arc 17.0 DME AMR, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, turn left arc 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arc 12.0 DME AMR, arc 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>KUNEN TWO CHARLIE ARRIVAL (KUNEN2C) KUNEN, ADRAS, VOR/DME AMR (IAF), RIXAL (IAF).</p> <p>RISPO TWO CHARLIE ARRIVAL (RISPO2C). Subject to LER63 activity. RISPO, R-358 AMR / 19.0 DME AMR, turn left arc 17.0 DME AMR, NIDON (IAF), R-029 AMR / 14.0 DME AMR, turn left arc 12.0 DME AMR, R-039 AMR / arc 12.0 DME AMR, arc 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>VADAT THREE CHARLIE ARRIVAL (VADAT3C) VADAT, SORUX, R-220 AMR / 14.0 DME AMR, turn right arc 12.0 DME AMR, RIXAL (IAF).</p> <p>VADAT THREE ECHO ARRIVAL (VADAT3E) VADAT, SORUX, R-220 AMR / 9.0 DME AMR, 038° AM, L AM (IAF).</p>



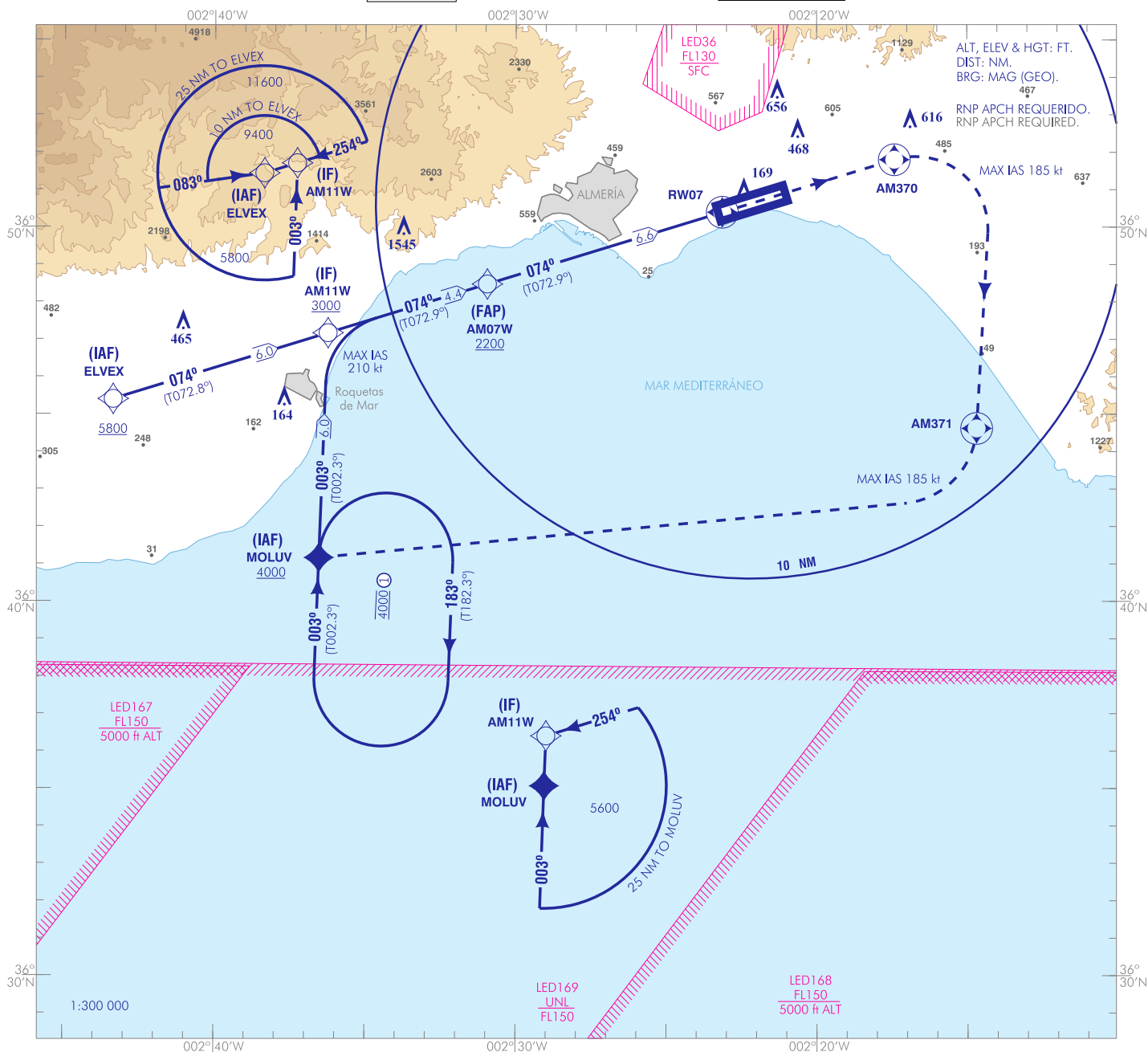
# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

EGNOS  
CH 94663  
E07A

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

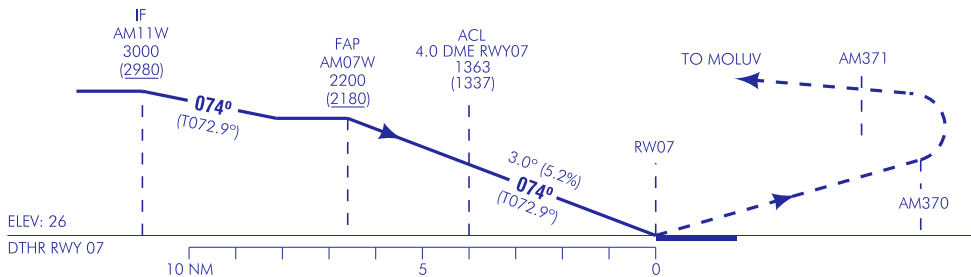
APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
RNP Z  
RWY 07 (LPV ONLY)



**FRUSTRADA:** SUBIR DIRECTO A AM370. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A AM371. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A MOLUV PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000 AMSL.  
**MISSED APCH:** CLIMB DIRECT TO AM370, TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO AM371. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO MOLUV TO JOIN THE HOLDING AT 4000 AMSL.

NOTAS:  
① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED167.  
NOTES:  
① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED167 ACTIVITY.

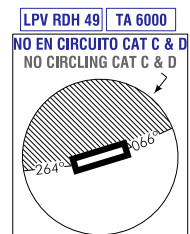


## HGT REF ELEV DTHR RWY 07

OCA/H		A	B	C	D
STA	LPV	2.5%	327 (301)	335 (309)	346 (320)
En círculo (H) sobre Circling (H) over		70	960 (890)	1060 (990)	1670 (1600)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.6 NM	min:s	4:55	3:56	3:17	2:49	2:27	2:11
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RW07 FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
							2020 (2000)	1690 (1670)	1370 (1350)
								1040 (1020)	720 (700)
									400 (370)



CAMBIOS: NUEVA FREQ ATIS, IDIOMA.  
CHANGES: NEW ATIS FREQ, LANGUAGE.

WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/1.1

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RWY 07 RNP Z (LPV ONLY)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT						COORD					
AM07W (FAP)						36°48'29.1"N 002°30'56.7"W					
AM11W (IF)						36°47'10.6"N 002°36'14.1"W					
AM370						36°51'48.6"N 002°17'25.1"W					
AM371						36°44'37.6"N 002°14'41.4"W					
ELVEX (IAF)						36°45'24.2"N 002°43'22.2"W					
MOLUV (IAF)						36°41'10.3"N 002°36'31.9"W					
RW07 (LTP)						36°50'24.4"N 002°23'08.3"W					
Aproximación final APV SBAS - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV SBAS final approach - 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
ELVEX (IAF)											
001	IF	ELVEX	—	—	+0.7	—	—	+5800	—	—	RNP APCH
002	TF	AM11W	—	074 (072.8)	+0.7	6.0	—	+3000	—	—	RNP APCH
003	TF	AM07W	—	074 (072.9)	+0.7	4.4	—	+2200	—	—	RNP APCH
004	TF	RW07	Y	074 (072.9)	+0.7	6.6	—	+75	—	-3.0/49	RNP APCH
005	DF	AM370	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM371	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	MOLUV	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
MOLUV (IAF)											
001	IF	MOLUV	—	—	+0.7	—	—	+4000	—	—	RNP APCH
002	TF	AM11W	—	003 (002.3)	+0.7	6.0	R	+3000	-210	—	RNP APCH
003	TF	AM07W	—	074 (072.9)	+0.7	4.4	—	+2200	—	—	RNP APCH
004	TF	RW07	Y	074 (072.9)	+0.7	6.6	—	+75	—	-3.0/49	RNP APCH
005	DF	AM370	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM371	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	MOLUV	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	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	MOLUV	—	003 (002.3)	+0.7	1 MIN	R	4000	(1) 4000	—	RNAV1
(1) Altitud máxima sujeta a la actividad de LED167 // Maximum altitude subject to LED167 activity.										

SBAS LPV FAS DATA BLOCK		
FAS DATA BLOCK		
1	OPERATION MODE	00
2	SERVICE PROVIDER IDENTIFIER	01*
3	AIRPORT IDENTIFIER	LEAM
4	RUNWAY	RW07
5	APPROACH PERFORMANCE DESIGNATOR	0**
6	ROUTE INDICATOR	Z
7	REFERENCE PATH DATA SELECTOR (RPDS)	00
8	REFERENCE PATH IDENTIFIER	E07A***
9	LANDING THRESHOLD POINT (LTP) - LATITUDE	365024.4265N
10	LANDING THRESHOLD POINT (LTP) - LONGITUDE	0022308.3345W
11	LTP HEIGHT ABOVE ELLIPSOID (HAE)	+00579 (0057.9m)
12	FLIGHT PATH ALIGNMENT POINT (FPAP) – LATITUDE	365053.3325N
13	FLIGHT PATH ALIGNMENT POINT (FPAP) – LONGITUDE	0022110.5670W
14	THRESHOLD CROSSING HEIGHT (TCH)	00049.2
15	TCH UNIT SELECTOR	0
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	1FDE8422
Non – FAS Data Block Fields		
22	ICAO Code	LE
23	LTP ORTHOMETRIC HEIGHT	+00214 (21.4 m)
24	FPAP ORTHOMETRIC HEIGHT	+00079 (7.9 m)
<b>NOTAS // NOTES:</b> *: 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.		

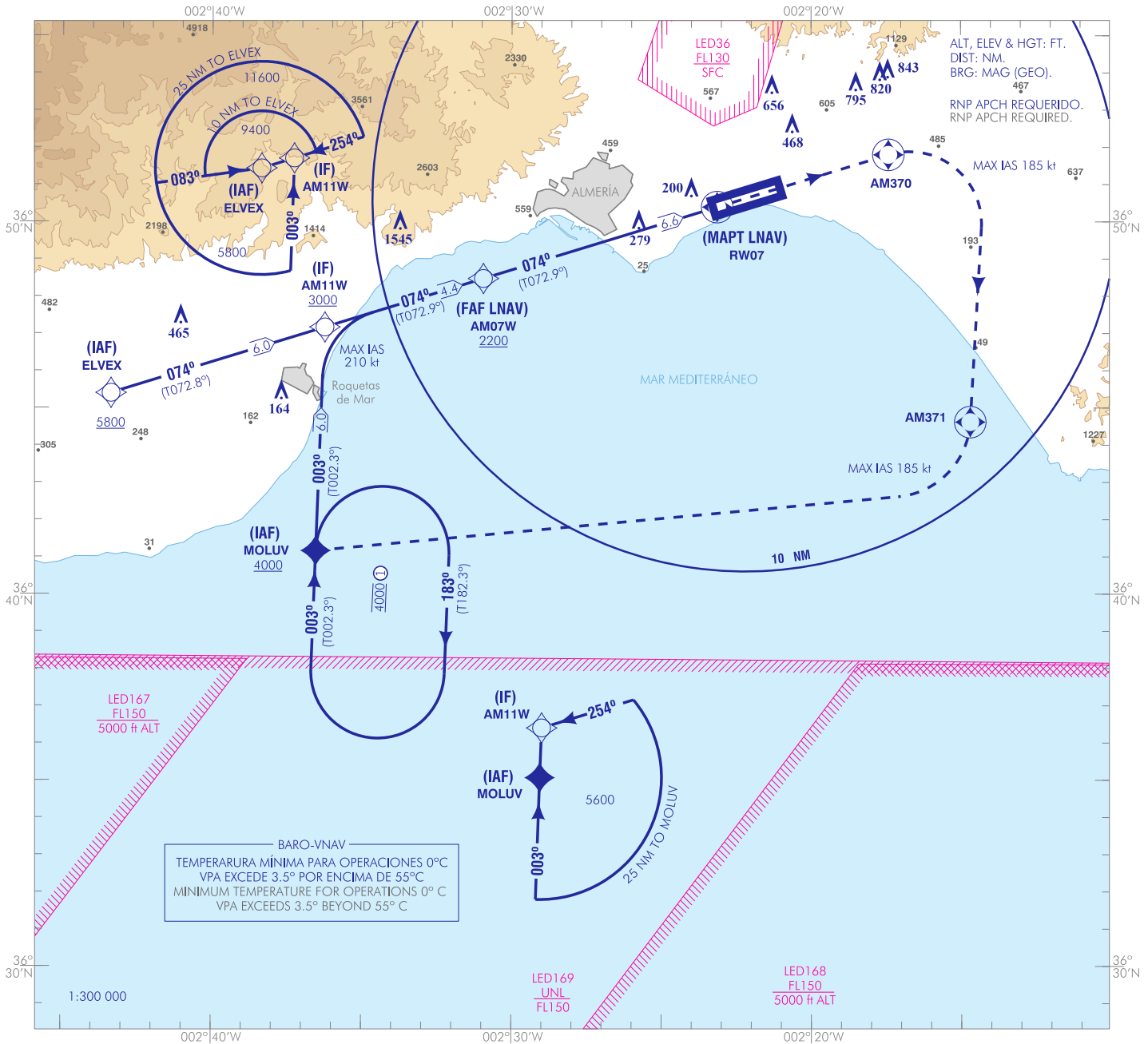
**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

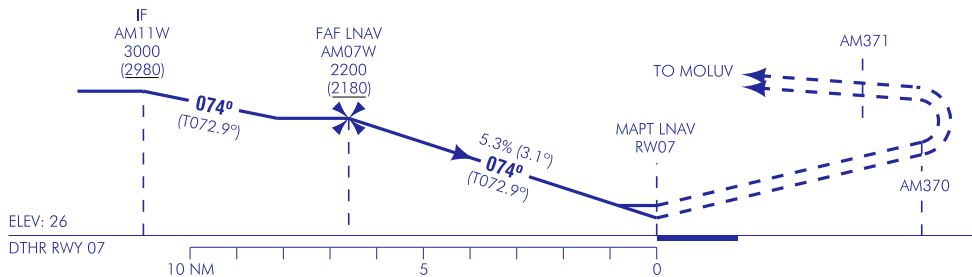
APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
RNP Y  
RWY 07



**FRUSTRADA:** SUBIR DIRECTO A AM370. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A AM371. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A MOLUV PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000 AMSL.  
**MISSED APCH:** CLIMB DIRECT TO AM370, TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO AM371. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO MOLUV TO JOIN THE HOLDING AT 4000 AMSL.

**NOTAS:**  
① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED167.  
**NOTES:**  
① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED167 ACTIVITY.



## HGT REF ELEV DTHR RWY 07

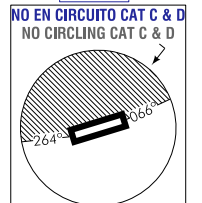
OCA/H		A	B	C	D
STA	LNAV	2.5%	540 (520)		
	LNAV / VNAV	2.5%	350 (330)	370 (350)	380 (360)
En círculo (H) sobre Circling (H) over 70		960 (890)	1060 (990)	1670 (1600)	

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 RW07 FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
							2030 (2010)	1700 (1680)	1380 (1360)
								1050 (1030)	730 (710)

LNAV/VNAV RDH 49

TA 6000



CAMBIOS: NUEVA FREQ ATIS, IDIOMA.  
CHANGES: NEW ATIS FREQ, LANGUAGE.

WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/2.1

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ RWY 07 RNP Y

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT				COORD							
AM07W (FAP)				36°48'29.1"N 002°30'56.7"W							
AM11W (IF)				36°47'10.6"N 002°36'14.1"W							
AM370				36°51'48.6"N 002°17'25.1"W							
AM371				36°44'37.6"N 002°14'41.4"W							
ELVEX (IAF)				36°45'24.2"N 002°43'22.2"W							
MOLUV (IAF)				36°41'10.3"N 002°36'31.9"W							
RW07 (LTP)				36°50'24.4"N 002°23'08.3"W							
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
ELVEX (IAF)											
001	IF	ELVEX	—	—	+0.7	—	—	+5800	—	—	RNP APCH
002	TF	AM11W	—	074 (072.8)	+0.7	6.0	—	+3000	—	—	RNP APCH
003	TF	AM07W	—	074 (072.9)	+0.7	4.4	—	+2200	—	—	RNP APCH
004	TF	RW07	Y	074 (072.9)	+0.7	6.6	—	+75	—	-3.1/49	RNP APCH
005	DF	AM370	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM371	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	MOLUV	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
MOLUV (IAF)											
001	IF	MOLUV	—	—	+0.7	—	—	+4000	—	—	RNP APCH
002	TF	AM11W	—	003 (002.3)	+0.7	6.0	R	+3000	-210	—	RNP APCH
003	TF	AM07W	—	074 (072.9)	+0.7	4.4	—	+2200	—	—	RNP APCH
004	TF	RW07	Y	074 (072.9)	+0.7	6.6	—	+75	—	-3.1/49	RNP APCH
005	DF	AM370	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM371	Y	—	+0.7	—	R	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	MOLUV	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	RNP APCH

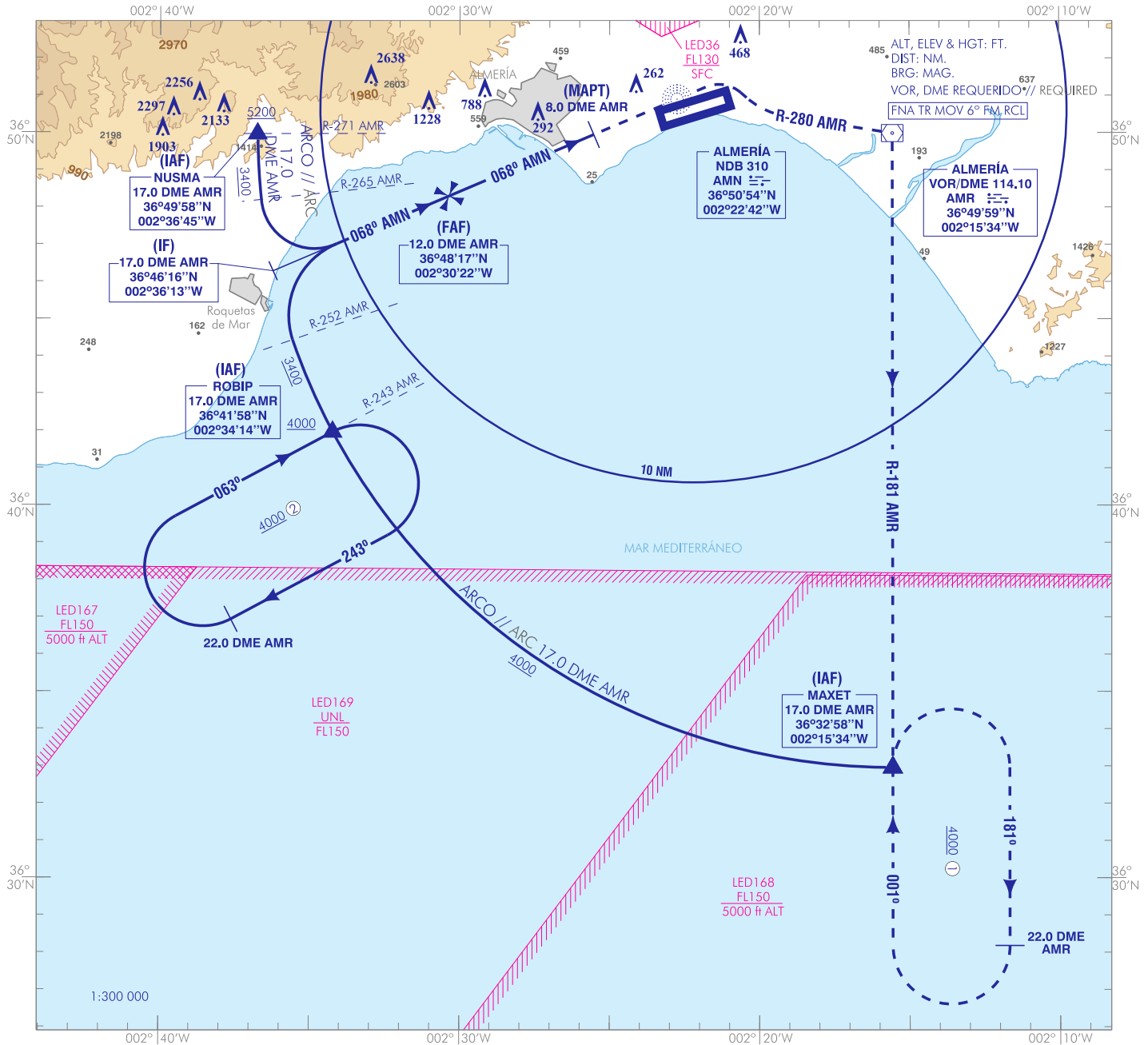
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	MOLUV	—	003 (002.3)	+0.7	1 MIN	R	4000	(1) 4000	—	RNAV1
(1) Altitud máxima sujeta a la actividad de LED167 // Maximum altitude subject to LED167 activity.										

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
NDB  
RWY 07



**FRUSTRADA:** SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 068° AMN DIRECTO A NDB AMN. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-280 AMR DIRECTO AL VOR/DME AMR. PROCEDER POR R-181 AMR DIRECTO A MAXET A 4000 AMSL PARA INCORPORARSE A LA ESPERA.

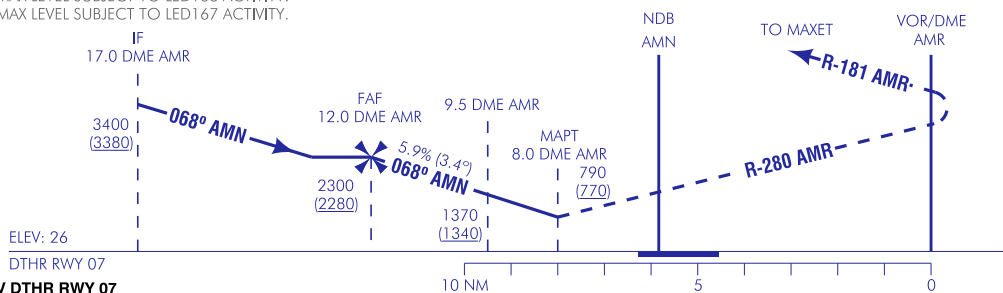
**MISSED APCH:** FOLLOW MAGNETIC ROUTE 068° AMN DIRECT TO NDB AMN. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-280 AMR DIRECT TO THE VOR/DME AMR. PROCEED VIA R-181 AMR DIRECT TO MAXET AT 4000 AMSL TO JOIN THE HOLDING PATTERN.

NOTAS:

- ① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.
- ② NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED167.

NOTES:

- ① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED168 ACTIVITY.
- ② HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED167 ACTIVITY.

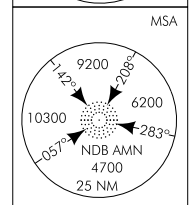
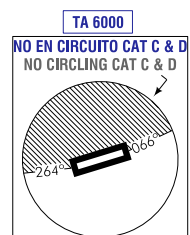


HGT REF ELEV DTHR RWY 07

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		790 (770)		
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over	790 (720)	1010 (940)	1080 (1010)	1240 (1170)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.9 %	ft/min	480	600	720	841	961	1081

ALT/HGT DME (AMR) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
		1930 (1910)	1560 (1530)	1180 (1150)	790 (770)				



CAMBIOS: NUEVA FREQ ATIS.  
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/3.1

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB RWY 07

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NUSMA (IAF)	36°49'57.5"N	002°36'44.5"W	270.00° (AMR)	17.00 DME AMR
ROBIP (IAF)	36°41'58.4"N	002°34'14.0"W	242.00° (AMR)	17.00 DME AMR
MAXET (IAF)	36°32'57.8"N	002°15'33.9"W	180.00° (AMR)	17.00 DME AMR
IF	36°46'16.1"N	002°36'13.4"W	247.00° (AMN)	17.00 DME AMR
FAF	36°48'16.8"N	002°30'21.6"W	247.00° (AMN)	12.00 DME AMR
MAPT	36°49'55.9"N	002°25'31.9"W	247.00° (AMN)	8.00 DME AMR
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.93% (3.39°)



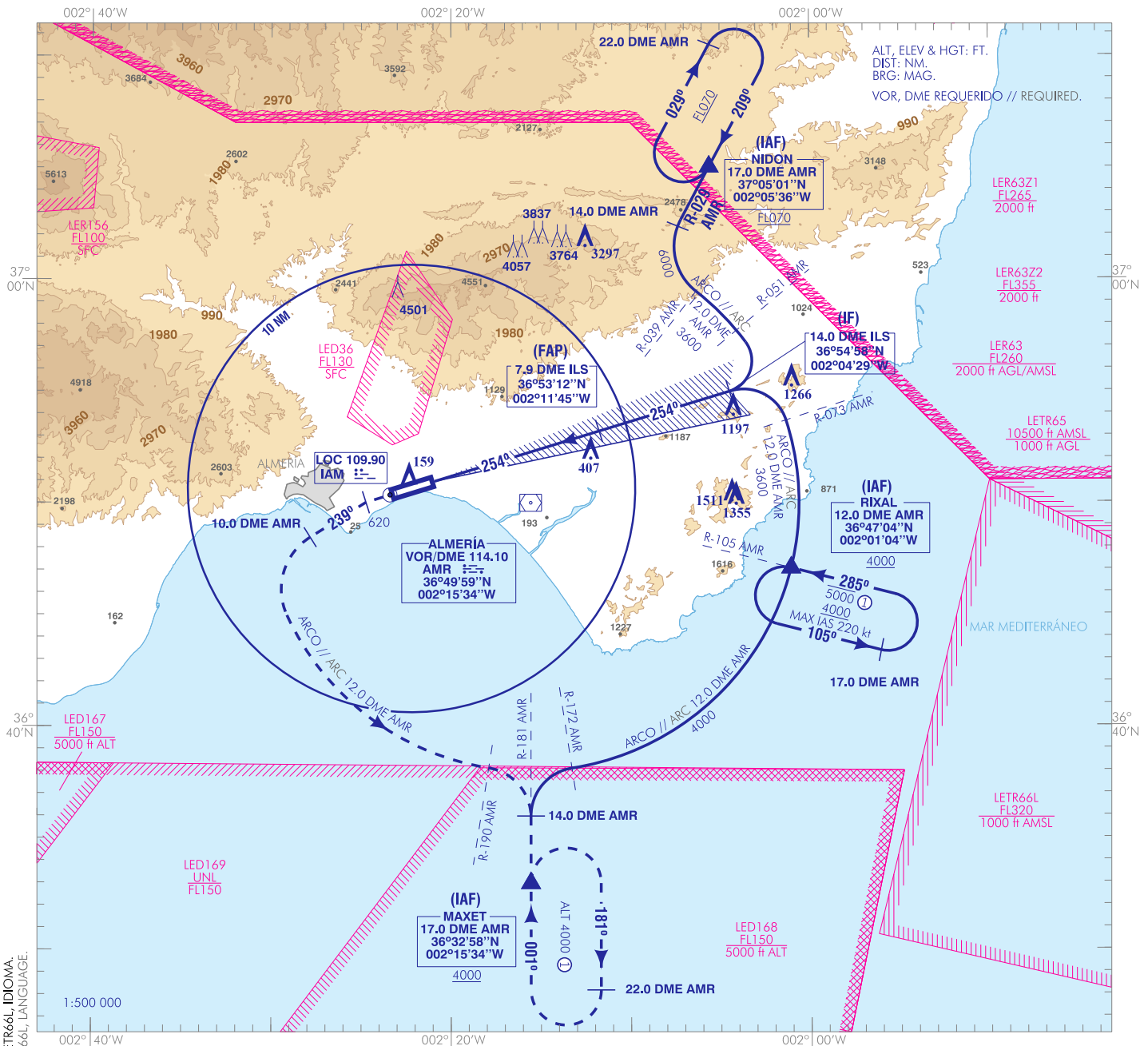


# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

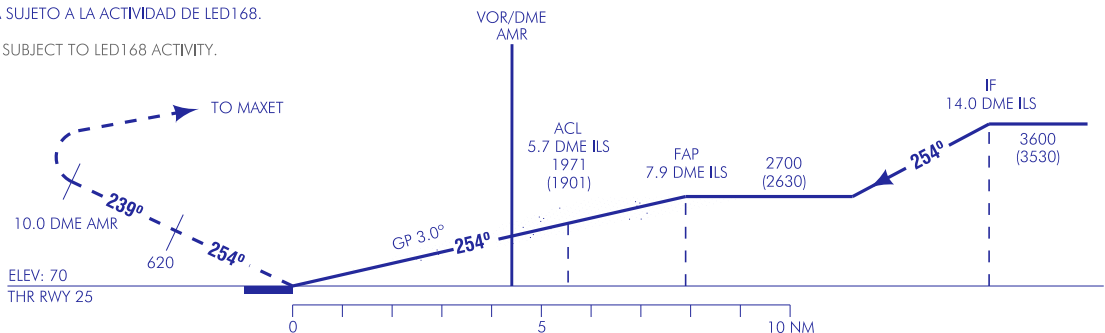
APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
ILS Z  
RWY 25



**FRUSTRADA:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 620 AMSL. VIRAR A LA IZQUIERDA A RUMBO MAGNÉTICO 239° HASTA 10.0 DME AMR. VIRAR A LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 12.0 DME AMR HASTA R-190 AMR. VIRAR A LA DERECHA A R-181 AMR DIRECTO A MAXET ASCIENDIENDO A 4000 AMSL PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.  
**MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 620 AMSL. TURN LEFT TO MAGNETIC HEADING 239° UP TO 10.0 DME AMR. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 12.0 DME AMR UP TO R-190 AMR. TURN RIGHT TO R-181 AMR DIRECT TO MAXET CLIMBING UP TO 4000 AMSL TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:  
① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.  
NOTES:  
① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED168 ACTIVITY.

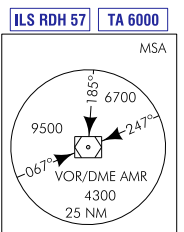


NO OFZ RWY 25  
HGT REF ELEV THR RWY 25

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	285 (215)	295 (225)	305 (235)	315 (245)
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 70	860 (790)	1060 (990)	1770 (1700)	2730 (2660)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 7.9 NM	min:s	5:56	4:45	3:57	3:23	2:58	2:38
FAF-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	2	1
						2400 (2330)	2070 (2000)	1750 (1680)	1420 (1350)	1100 (1030)	770 (700)	450 (380)



CAMBIO: NUEVA FREQ ATIS. LÍMITES LATERALES LER156, LER6321, LER6322, ZONAS LER65 Y LER66L, IDIOMA. CHANGES: NEW ATIS FREQ, LATERAL LIMITS LER156, LER6321, LER6322, ZONES LER65 AND LER66L, LANGUAGE.

WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/4.1

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 25

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NIDON (IAF)	37°05'00.5"N	002°05'35.6"W	028.00° (AMR)	17.00 DME AMR
RIXAL (IAF)	36°47'04.1"N	002°01'04.2"W	104.00° (AMR)	12.00 DME AMR
MAXET (IAF)	36°32'57.8"N	002°15'33.9"W	180.00° (AMR)	17.00 DME AMR
IF	36°54'57.7"N	002°04'28.7"W	073.03° (LOC IAM)	14.00 DME ILS
FAP	36°53'11.6"N	002°11'45.0"W	073.03° (LOC IAM)	7.91 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

ALMERÍA  
ILS Y  
RWY 25



**MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 620 AMSL. TURN LEFT TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 240° AMN UP TO REACH 2500. TURN LEFT DIRECT TO L AM CLIMBING UP TO 5500 TO JOIN THE HOLDING.



GS		kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 7.9 NM		min:s	5:56	4:45	3:57	3:23	2:58	2:38
FAF-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	2	1
						2400 (2330)	2070 (2000)	1750 (1680)	1420 (1350)	1100 (1030)	770 (700)	450 (380)

MSA

185°

6700

247°

9500

067°

L AM  
4300

25 NM

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ ILS Y RWY 25

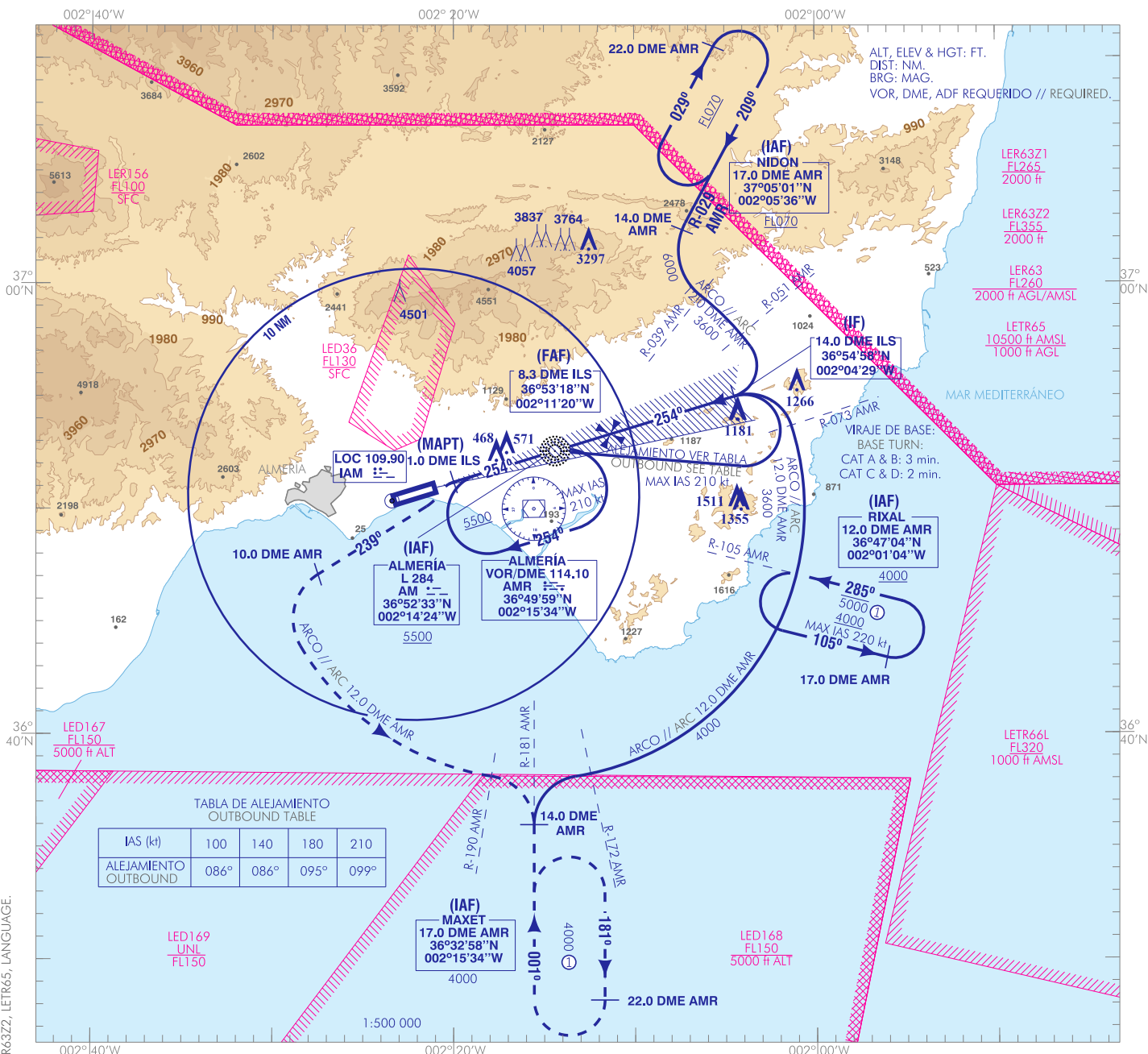
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L AM (IAF)	36°52'33.0"N	002°14'23.7"W	–	–
FAP	36°53'11.7"N	002°11'44.7"W	073.00° (LOC IAM)	7.91 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
LOC  
RWY 25



**FRUSTRADA:** VIRAR A LA IZQUIERDA AL LLEGAR AL MAPT A RUMBO MAGNÉTICO 239° HASTA 10.0 DME AMR. VIRAR A LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 12.0 DME AMR HASTA R-190 AMR. VIRAR A LA DERECHA A R-181 AMR DIRECTO A MAXET ASCIENDIENDO A 4000 AMSL PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

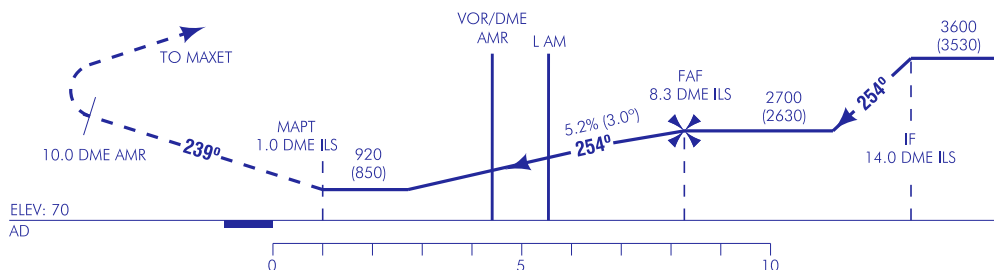
**MISSED APCH:** TURN LEFT UPON REACHING MAPT TO MAGNETIC HEADING 239° TO 10.0 DME AMR. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 12.0 DME AMR TO R-190 AMR. TURN RIGHT TO R-181 AMR DIRECT TO MAXET CLIMBING UP TO 4000 AMSL TO JOIN THE HOLDING.

## NOTAS:

① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.

## NOTES:

① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED168 ACTIVITY.



## HGT REF ELEV AD

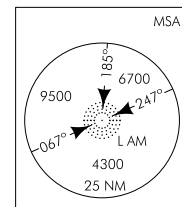
OCA/H	A	B	C	D
2.5%		920 (850)		
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	920 (850)	1060 (990)	1770 (1700)	2730 (2660)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 7.3 NM	min:s	5:27	4:21	3:38	3:07	2:43	2:25
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
					2670 (2600)	2350 (2280)	2040 (1970)	1720 (1650)	1400 (1330)

TA 6000



CAMBIO: ALT ESPERA SOBRE LAM. NUEVA FREQ ATIS. LÍMITES LATERALES ZONAS LER156, LER63Z1, LER63Z2, LER65. IDIOMA: CHANGES: ALT HOLDING OVER LAM. NEW ATIS FREQ. LATERAL LIMITS AREAS LER156, LER63Z1, LER63Z2, LER65. LANGUAGE.

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC RWY 25

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L AM (IAF)	36°52'33.0"N	002°14'23.7"W	-	-
NIDON (IAF)	37°05'00.5"N	002°05'35.6"W	028.00° (AMR)	17.00 DME AMR
RIXAL (IAF)	36°47'04.1"N	002°01'04.2"W	104.00° (AMR)	12.00 DME AMR
MAXET (IAF)	36°32'57.8"N	002°15'33.9"W	180.00° (AMR)	17.00 DME AMR
IF	36°54'57.7"N	002°04'28.7"W	073.03° (LOC IAM)	14.00 DME ILS
FAF	36°53'17.8"N	002°11'19.7"W	073.03° (LOC IAM)	8.26 DME ILS
MAPT	36°51'10.9"N	002°19'59.1"W	073.03° (LOC IAM)	1.00 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

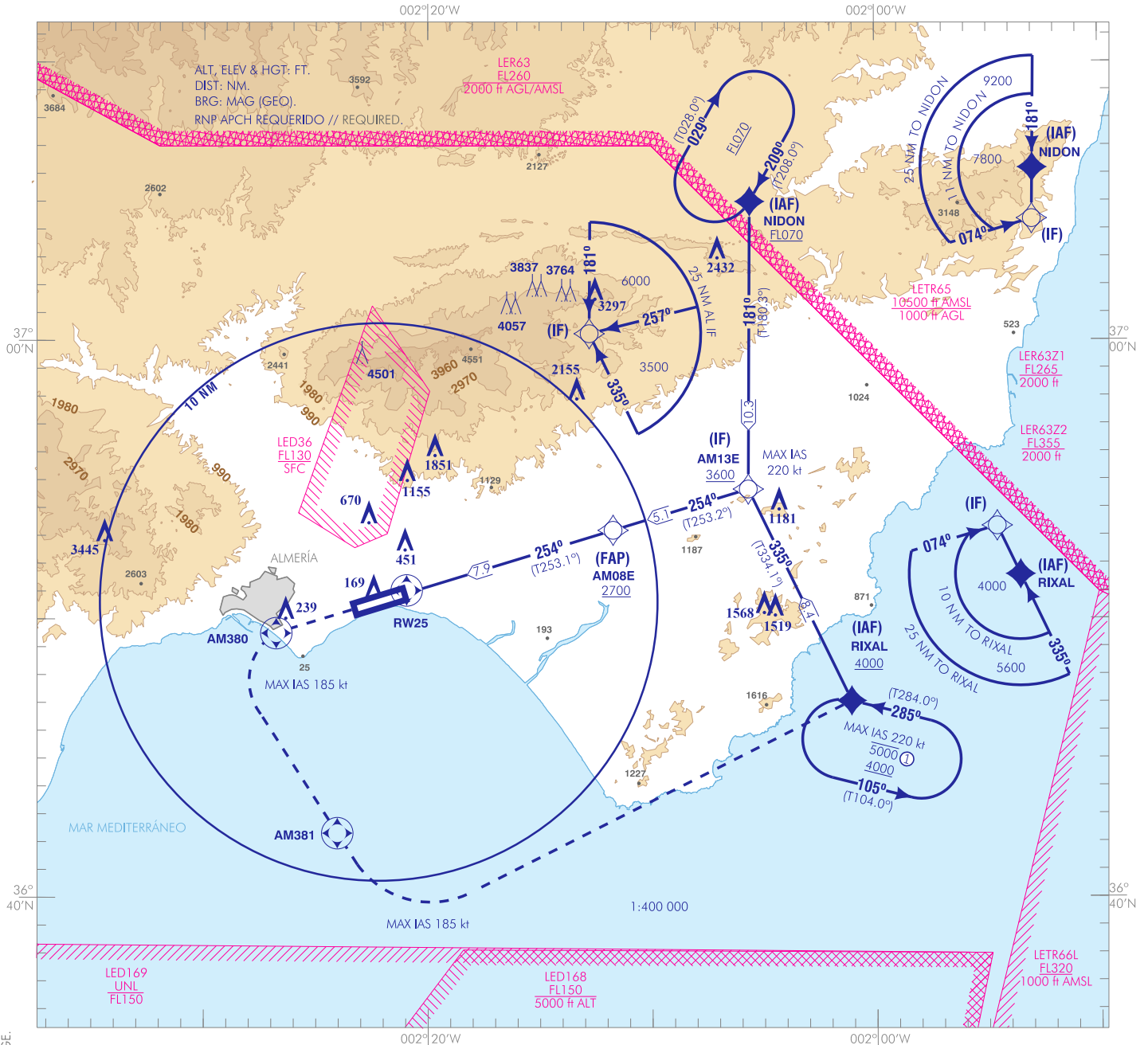
# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

EGNOS  
CH 88804  
E25A

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
RNP Z  
RWY 25 (LPV ONLY)



**FRUSTRADA:** SUBIR DIRECTO A AM380. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A AM381. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A IAF RIXAL PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000 AMSL.

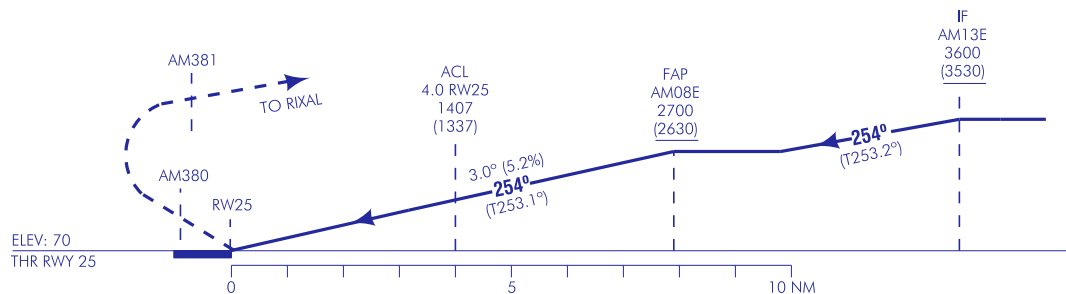
**MISSED APCH:** CLIMB DIRECT TO AM380. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO AM381. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO IAF RIXAL TO JOIN THE HOLDING AT 4000 AMSL.

## NOTAS:

① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.

## NOTES:

① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED168 ACTIVITY.



## HGT REF ELEV DTHR RWY 25

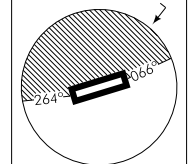
STA	OCA/H		A	B	C	D
	LPV	2.5%	344 (274)	356 (286)	364 (294)	375 (305)
En círculo (H) sobre Circling (H) over 70			770 (700)	1060 (990)	1650 (1580)	2350 (2280)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 7.9 NM	min:s	5:57	4:45	3:58	3:24	2:58	2:39
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RW25 FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
						2400 (2330)	2070 (2000)	1740 (1670)	1410 (1340)	1090 (1020)	760 (690)	440 (370)

LPV RDH 49 TA 6000

NO EN CIRCUITO CAT C & D  
NO CIRCLING CAT C & D



CAMBIOS: NUEVA FREQ ATIS, LÍMITES LATERALES ZONAS LER156, LER63Z1, LER63Z2, LER65, IDIOMA: CHANGES: NEW ATIS FREQ, LATERAL LIMITS AREAS LER156, LER63Z1, LER63Z2, LER65, LANGUAGE.



ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RWY 25 RNP Z (LPV ONLY)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT						COORD					
AM08E (FAP)						36°53'12.0"N 002°11'43.3"W					
AM13E (IF)						36°54'40.3"N 002°05'40.3"W					
AM380						36°49'30.8"N 002°26'46.5"W					
AM381						36°42'19.8"N 002°24'02.9"W					
NIDON (IAF)						37°05'00.5"N 002°05'35.6"W					
RIXAL (IAF)						36°47'04.1"N 002°01'04.2"W					
RW25 (LTP)						36°50'53.3"N 002°21'10.6"W					
Aproximación final APV SBAS - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV SBAS final approach - 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
NIDON (IAF)											
001	IF	NIDON	—	—	+0.7	—	—	+FL070	—	—	RNP APCH
002	TF	AM13E	—	181 (180.3)	+0.7	10.3	R	+3600	-220	—	RNP APCH
003	TF	AM08E	—	254 (253.2)	+0.7	5.1	—	+2700	—	—	RNP APCH
004	TF	RW25	Y	254 (253.1)	+0.7	7.9	—	+120	—	-3.0/49	RNP APCH
005	DF	AM380	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM381	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	RIXAL	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
RIXAL (IAF)											
001	IF	RIXAL	—	—	+0.7	—	—	+4000 -5000	—	—	RNP APCH
002	TF	AM13E	—	335 (334.1)	+0.7	8.4	L	+3600	-220	—	RNP APCH
003	TF	AM08E	—	254 (253.2)	+0.7	5.1	—	+2700	—	—	RNP APCH
004	TF	RW25	Y	254 (253.1)	+0.7	7.9	—	+120	—	-3.0/49	RNP APCH
005	DF	AM380	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM381	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	RIXAL	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	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	NIDON	—	209 (208.0)	+0.7	1 MIN	R	FL070	—	-220	RNAV1
HM	RIXAL	—	285 (284.0)	+0.7	1 MIN	L	4000	(1) 5000	-220	RNAV1
(1) Altitud máxima sujeta a la actividad de LED168 // Maximum altitude subject to LED168 activity.										



SBAS LPV FAS DATA BLOCK		
FAS DATA BLOCK		
1	OPERATION MODE	00
2	SERVICE PROVIDER IDENTIFIER	01*
3	AIRPORT IDENTIFIER	LEAM
4	RUNWAY	RW25
5	APPROACH PERFORMANCE DESIGNATOR	0**
6	ROUTE INDICATOR	Z
7	REFERENCE PATH DATA SELECTOR (RPDS)	00
8	REFERENCE PATH IDENTIFIER	E25A***
9	LANDING THRESHOLD POINT (LTP) - LATITUDE	365053.3325N
10	LANDING THRESHOLD POINT (LTP) - LONGITUDE	0022110.5670W
11	LTP HEIGHT ABOVE ELLIPSOID (HAE)	+00709 (0070.9 m)
12	FLIGHT PATH ALIGNMENT POINT (FPAP) – LATITUDE	365023.0065N
13	FLIGHT PATH ALIGNMENT POINT (FPAP) – LONGITUDE	0022314.1165W
14	THRESHOLD CROSSING HEIGHT (TCH)	00049.2
15	TCH UNIT SELECTOR	0
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	5C237726
Non – FAS Data Block Fields		
22	ICAO Code	LE
23	LTP ORTHOMETRIC HEIGHT	+00214 (21.4 m)
24	FPAP ORTHOMETRIC HEIGHT	+00079 (7.9 m)
<b>NOTAS // NOTES:</b> *: 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.		

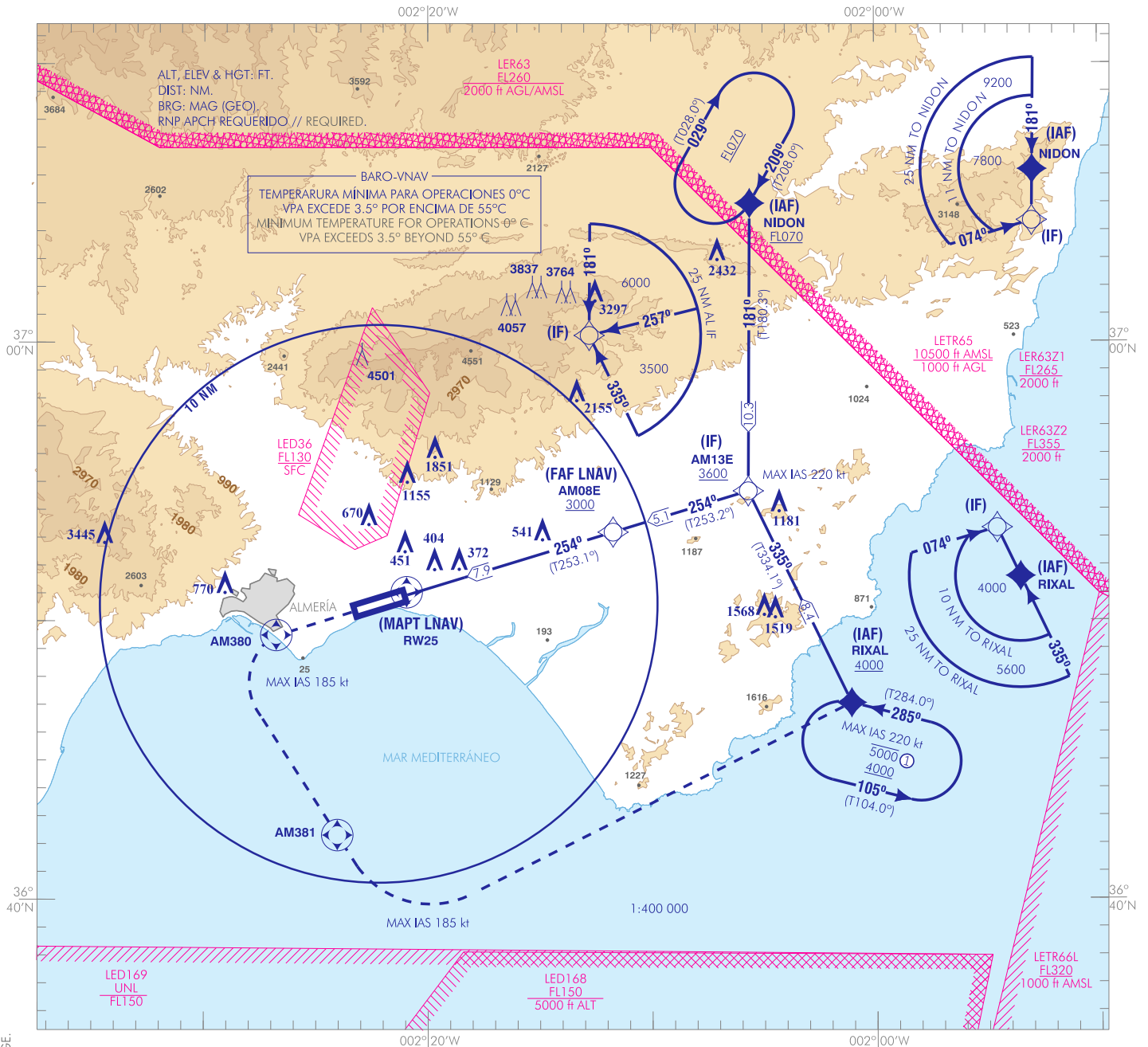
**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
RNP Y  
RWY 25



**FRUSTRADA:** SUBIR DIRECTO A AM380. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A AM381. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A IAF RIXAL PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000 AMSL.

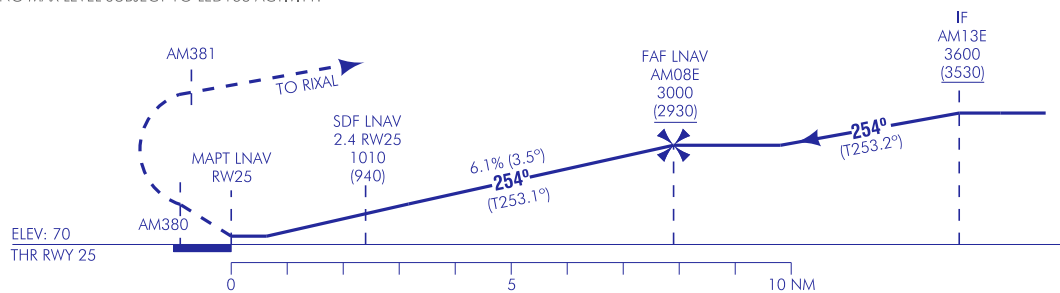
**MISSED APCH:** CLIMB DIRECT TO AM380. TURN LEFT (MAX IAS 185kt) DIRECT TO AM381. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO IAF RIXAL TO JOIN THE HOLDING AT 4000 AMSL.

NOTAS:

① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.

NOTES:

① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED168 ACTIVITY.



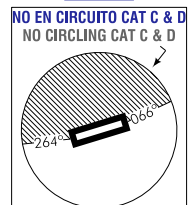
LNAV/VNAV RDH 49  
TA 6000

HGT REF ELEV DTHR RWY 25

STA	OCA/H		A	B	C	D
	LNAV	2.5%				
	LNAV/VNAV	2.5%				
En círculo (H) sobre Circling (H) over 70			770 (700)	1060 (990)	1650 (1580)	2350 (2280)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 6.1 %	ft/min	493	616	739	862	985	1108

ALT/HGT RW25 FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
						2710 (2640)	2340 (2270)	1740 (1900)	1600 (1530)
								1230 (1160)	860 (790)



CAMBIOS: NUEVA FREQ ATIS, LÍMITES LATERALES ZONAS LER156, LER6321, LER6322, LER65, IDIOMA: CHANGES: NEW ATIS FREQ, LATERAL LIMITS AREAS LER156, LER6321, LER6322, LER65, LANGUAGE.

WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/8.1

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Y RWY 25

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT						COORD					
AM08E (FAF)						36°53'12.0"N 002°11'43.3"W					
AM13E (IF)						36°54'40.3"N 002°05'40.3"W					
AM380						36°49'30.8"N 002°26'46.5"W					
AM381						36°42'19.8"N 002°24'02.9"W					
NIDON (IAF)						37°05'00.5"N 002°05'35.6"W					
RIXAL (IAF)						36°47'04.1"N 002°01'04.2"W					
RW25 (MAPt)						36°50'53.3"N 002°21'10.6"W					
Aproximación final APV Baro (LNAV/VNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV Baro final approach (LNAV/VNAV) - Slope (Descent angle)										6.08% (3.48°)	
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)										6.08% (3.48°)	

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
NIDON (IAF)											
001	IF	NIDON	—	—	+0.7	—	—	+FL070	—	—	RNP APCH
002	TF	AM13E	—	181 (180.3)	+0.7	10.3	R	+3600	-220	—	RNP APCH
003	TF	AM08E	—	254 (253.2)	+0.7	5.1	—	+3000	—	—	RNP APCH
004	TF	RW25	Y	254 (253.1)	+0.7	7.9	—	+120	—	-3.5/49	RNP APCH
005	DF	AM380	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM381	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	RIXAL	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
RIXAL (IAF)											
001	IF	RIXAL	—	—	+0.7	—	—	+4000 -5000	—	—	RNP APCH
002	TF	AM13E	—	335 (334.1)	+0.7	8.4	L	+3600	-220	—	RNP APCH
003	TF	AM08E	—	254 (253.2)	+0.7	5.1	—	+3000	—	—	RNP APCH
004	TF	RW25	Y	254 (253.1)	+0.7	7.9	—	+120	—	-3.5/49	RNP APCH
005	DF	AM380	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
006	DF	AM381	Y	—	+0.7	—	L	—	-185	—	RNP APCH
007	DF	RIXAL	—	—	+0.7	—	—	@4000	—	—	RNP APCH

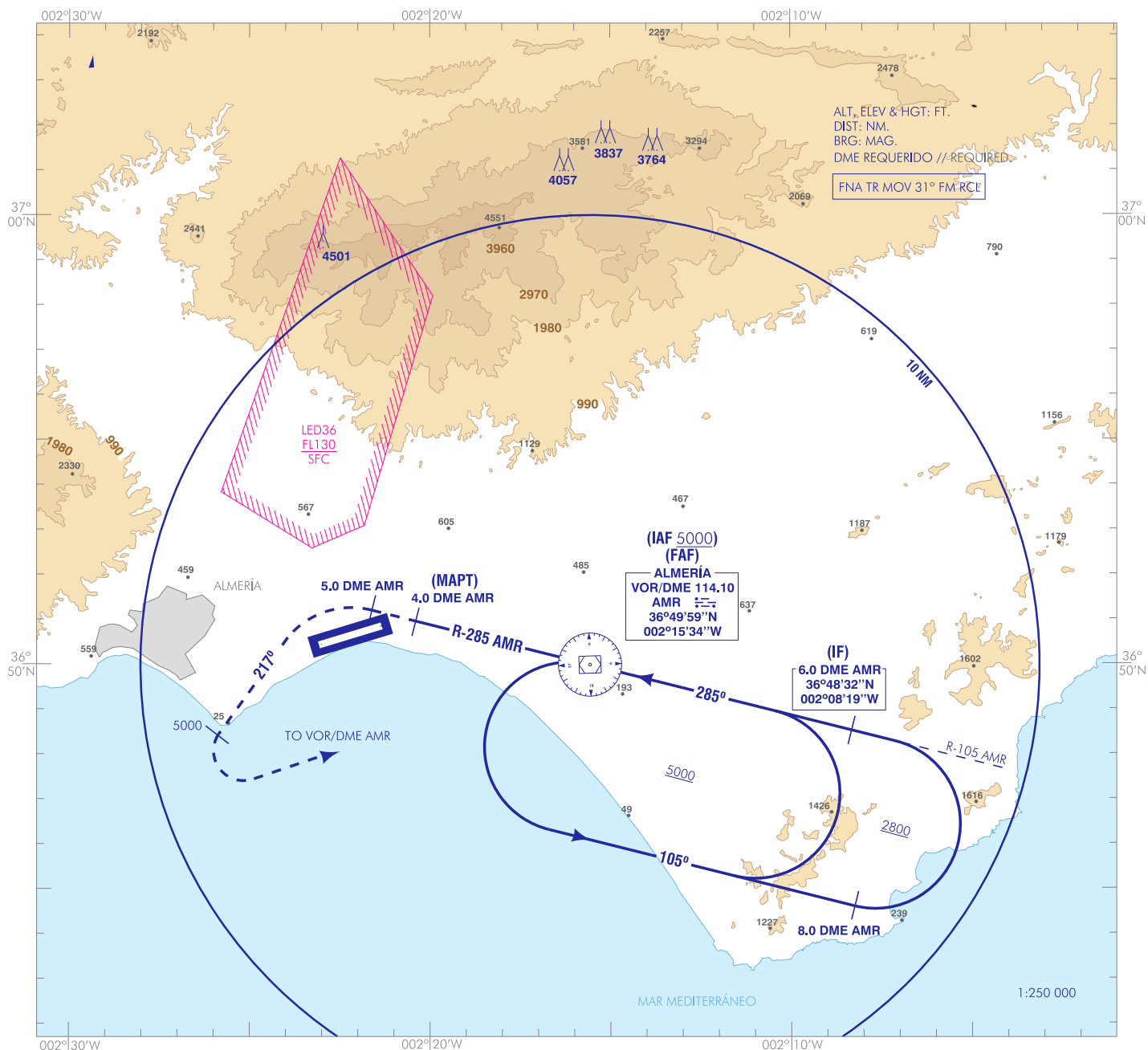
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	NIDON	-	209 (208.0)	+0.7	1 MIN	R	FL070	-	-220	RNAV1
HM	RIXAL	-	285 (284.0)	+0.7	1 MIN	L	4000	(1) 5000	-220	RNAV1
(1) Altitud máxima sujeta a la actividad de LED168 // Maximum altitude subject to LED168 activity.										

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

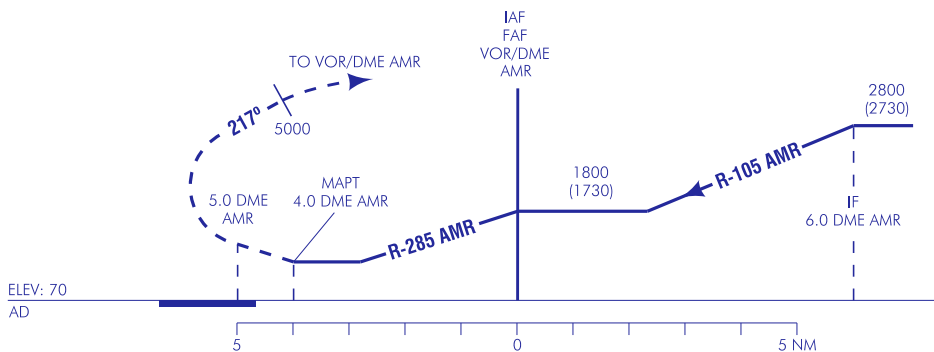
ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
VOR A  
(CAT A, B & C)



**FRUSTRADA:** PROCEDER DIRECTO A 5.0 DME AMR. VIRAR A LA IZQUIERDA A RUMBO 217° SUBIENDO A 5000. VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO A VOR/DME AMR PARA INTEGRARSE A LA ESPERA. NO VIRAR ANTES DEL MAPT.  
**MISSED APCH:** PROCEED DIRECT TO 5.0 DME AMR. TURN LEFT TO HEADING 217° CLIMBING TO 5000. TURN LEFT DIRECT TO VOR/DME AMR TO JOIN THE HOLDING. DO NOT TURN BEFORE MAPT.

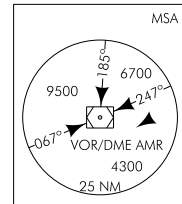


## HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA ENTRE FNA Y RCL EXCESIVO RESTRICTED TO CIRCUIT OCA/H DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL			
En círculo (H) sobre Circling (H) over		860 (790)	1060 (990)	1770 (1700)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 7.9 NM	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.2 %	ft/min						
ALT/HGT RWY 25 FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
5	4	3	2	1			

TA 6000



CAMBIO: NUEVA FREQ ATIS, IDIOMA.  
CHANGES: NEW ATIS FREQ, LANGUAGE.

WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/9.1

ALMERÍA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR A (CAT A, B & C)

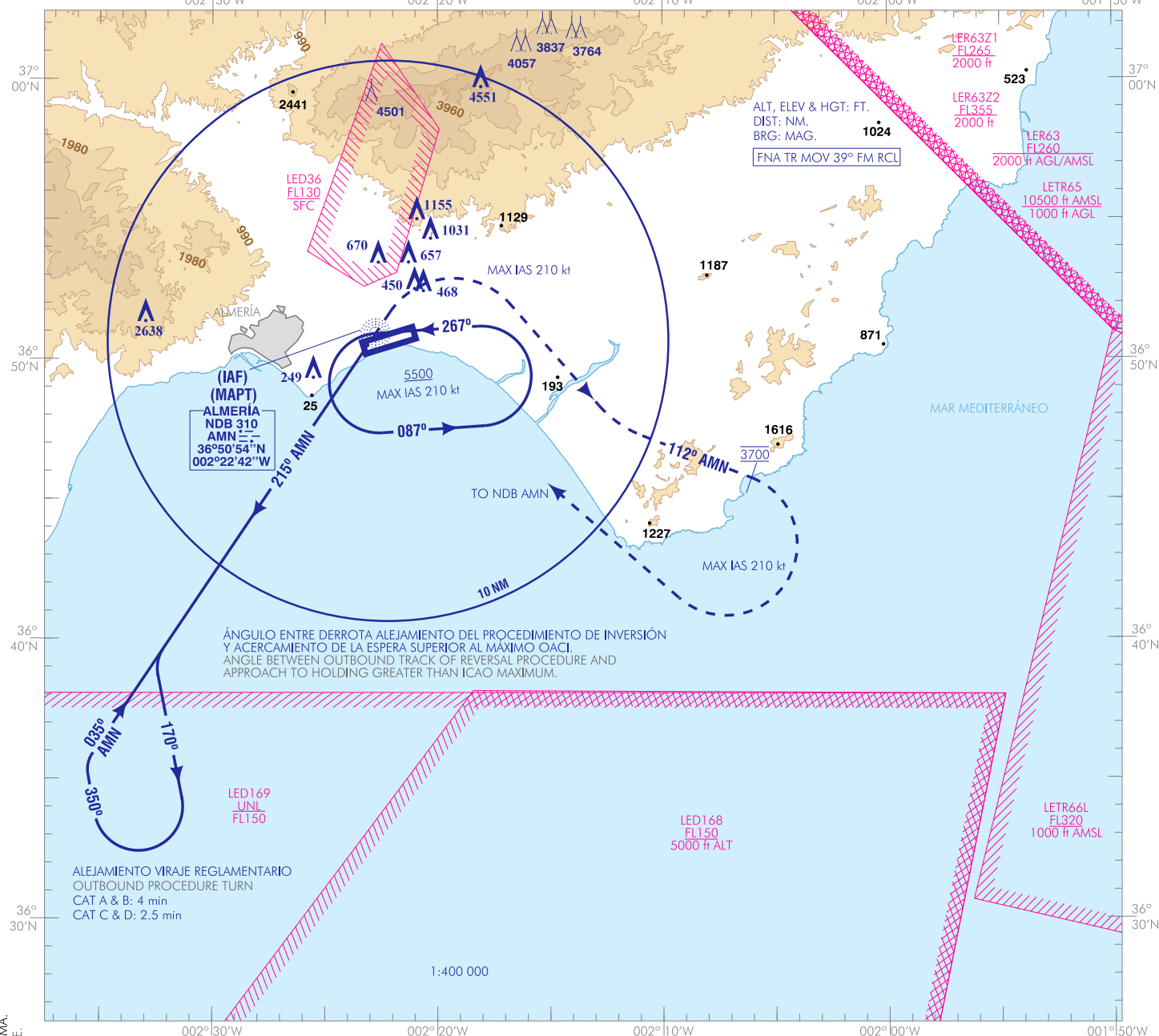
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME AMR (IAF/FAF)	36°49'59.1"N	002°15'34.0"W	–	–
IF	36°48'32.0"N	002°08'18.9"W	104.00° (AMR)	6.00 DME AMR
MAPT	36°50'57.4"N	002°20'24.0"W	284.00° (AMR)	4.00 DME AMR
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				–

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

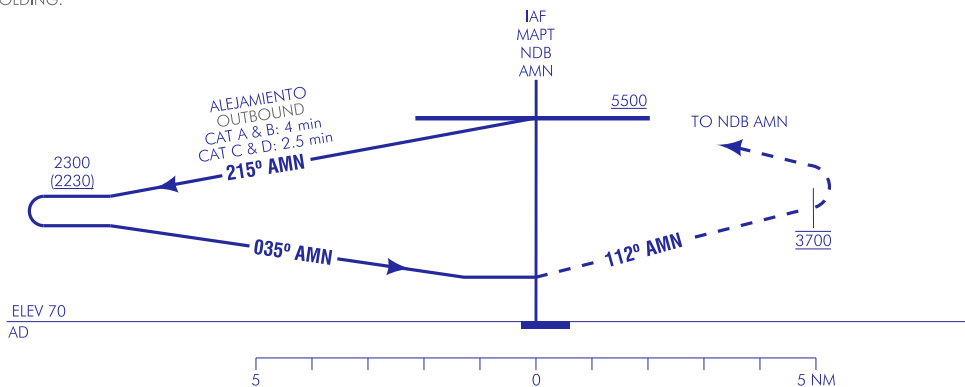
ELEV AD  
70  
VAR 1°W (2015)

APP 118.350  
TWR 118.350  
GMC 121.700  
ATIS 119.050

ALMERÍA  
NDB B



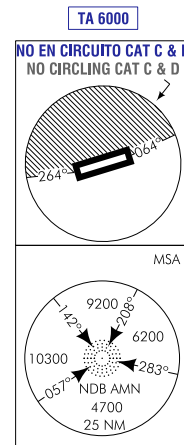
**FRUSTRADA:** VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 112° AMN HASTA ALCANZAR 3700. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) DIRECTO A NDB AMN ASCIENDIENDO A 5500 ft PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.  
**MISSED APCH:** TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) TO FOLLOW MAGNETIC ROUTE 112° AMN UP TO REACH 3700. TURN RIGH (MAX IAS 210 kt) DIRECT TO NDB AMN CLIMBING TO 5500 TO JOIN THE HOLDING.



HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
STA	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERROTA ENTRE FNA Y RCL EXCESIVO	RESTRICTED TO CIRCUIT OCA/H DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL	
En círculo (H) sobre Circling (H) over	770 (700)	1000 (940)	1480 (1410)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						
ALT/HGT DME ( ) FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
5	4	3	2	1			



CAMBIOS: NUEVA FREQ ATIS, LÍMITES LATERALES ZONAS LER156, LER63Z1, LER63Z2, LER65, IDIOMA. CHANGES: NEW ATIS FREQ, LATERAL LIMITS AREAS LER156, LER63Z1, LER63Z2, LER65, LANGUAGE.

ALMERÍA AD

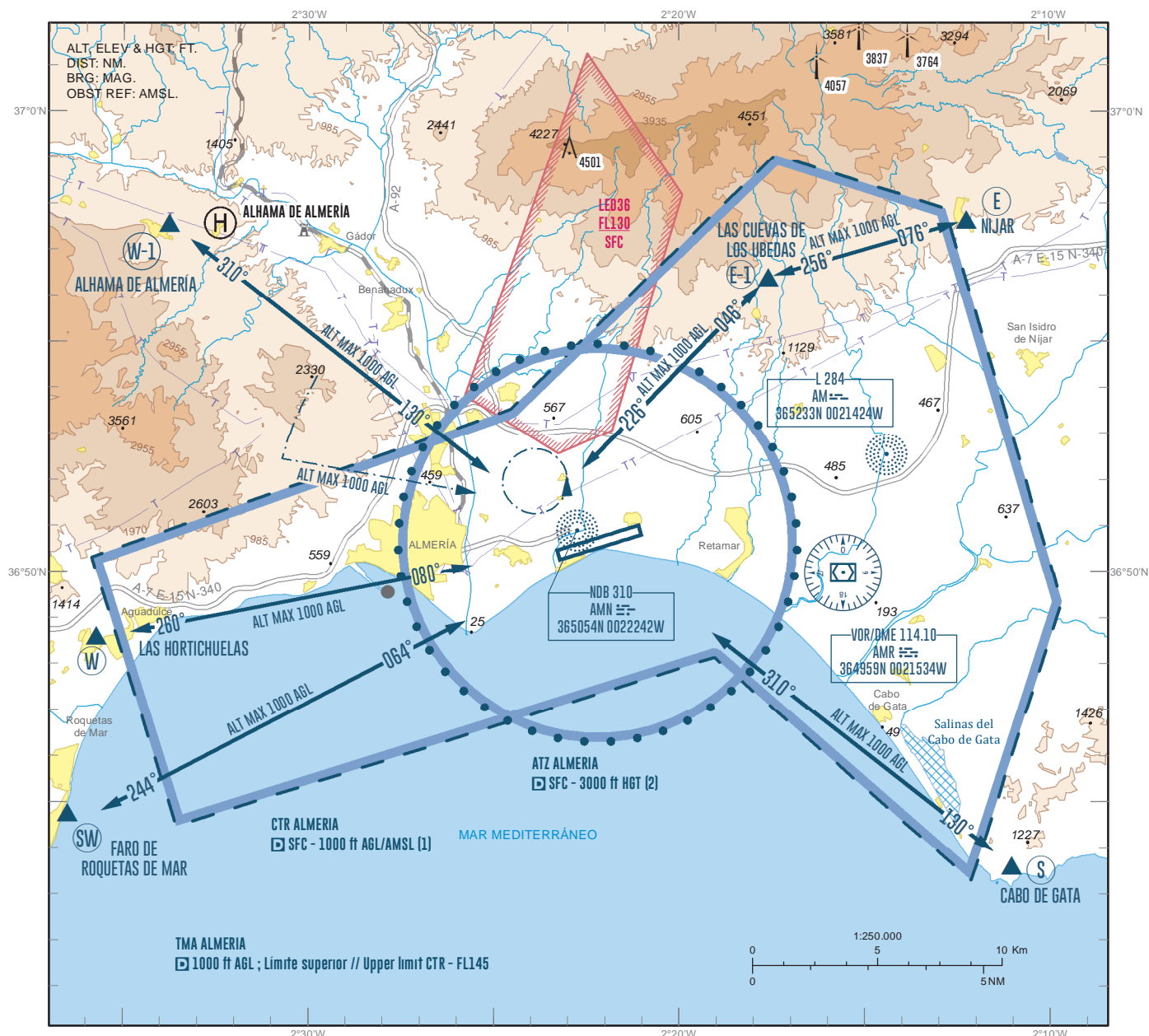
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB B

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB AMN (IAF) (MAPT)	36°50'54.1"N	002°22'41.5"W	–	–
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				–



**NOTAS**

- En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin autorización de TWR.
- Toda la carta está incluida en TMA Almería.
- (1) Lo que resulte mayor.
- (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

**LLEGADAS**

Aeronaves con destino Almería AD establecerán contacto radio con la TWR, solicitarán permiso para entrar en la CTR, mantendrán como máximo 1000 ft AGL y notificarán sobre los puntos E, S, SW, W y W-1. En algunos casos se autorizará a las aeronaves a efectuar esperas en los puntos arriba mencionados antes de obtener el permiso definitivo para entrar en la CTR.

**FALLO DE COMUNICACIONES**

Aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán en la CTR por la ruta especificada, mantendrán 1000 ft AGL o inferior, se situarán al NORTE del campo a la vista de la TWR en espera de señales luminosas y se separarán del posible tránsito del circuito de aeródromo.

**OBSERVACIONES**

- PAPI (MEHT): RWY 07: 3° (52 ft).
- RWY 25: 3° (61 ft).
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:

E : 365739N 0021214W.  
E-1 : 365625N 0021735W.  
S : 364337N 0021103W.  
SW : 364447N 0023629W.  
W : 364837N 0023543W.  
W-1 : 365735N 0023346W.

**NOTES**

- The runway centre line and its extension shall never be crossed without TWR permission.
- The whole chart is included in TMA Almería.
- (1) Whichever is higher.
- (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

**ARRIVALS**

Aircraft bound for Almería AD shall establish radio contact with TWR, request clearance to enter the CTR, maintain 1000 ft AGL maximum and notify over the points E, S, SW, W and W-1. In some cases aircraft will be initially cleared to hold over the points above stated, before a clearance to enter the CTR is granted.

**COMMUNICATIONS FAILURE**

Aircraft with communications failure will enter the CTR via the stated route, maintain 1000 ft AGL or below and will keep at NORTH of the airfield in sight of TWR to await light signals, avoiding any possible traffic in the aerodrome traffic circuit.

**REMARKS**

- PAPI (MEHT): RWY 07: 3° (52 ft).
- RWY 25: 3° (61 ft).
- For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:

E : 365739N 0021214W.  
E-1 : 365625N 0021735W.  
S : 364337N 0021103W.  
SW : 364447N 0023629W.  
W : 364837N 0023543W.  
W-1 : 365735N 0023346W.

ALMERÍA AD

- ➔ - En el apartado SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS de la casilla 22, se detallan las limitaciones en función de la zona de vuelo y la altitud.
- The limitations of the ATS surveillance systems according to the flight area and altitude are detailed in section ATS SURVEILLANCE SYSTEM of item 22.

**1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO**  
**AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME****LESU - ANDORRA -**  
**LA SEU D'URGELL****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

**ARP:** 422046N 0012453E. Ver AD 2-LESU ADC.  
**Distancia y dirección desde la ciudad:** 3.8 km SW.  
**Elevación:** 802 m / 2630 ft.  
**Ondulación geode:** 53.03 + 0.05 m. (1)  
**Temperatura de referencia:** 30° C.  
**Temperatura baja media:** 3° C.  
**Declinación magnética:** 1° E (2020).  
**Cambio anual:** 7.8'E.  
**Administración AD:** Aeroports de Catalunya.  
**Dirección:** Aeródromo Andorra-La Seu d'Urgell – 25711, Montferrer (Lleida).  
**TEL:** +34-973 355 324. **FAX:** +34-973 360 934.  
**AFTN:** LESU. **E-mail:** operacions@lesu.cat  
**Tránsito autorizado:** VFR e IFR.  
**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.

**ARP:** 422046N 0012453E. See AD 2-LESU ADC.  
**Distance and direction from the city:** 3.8 km SW.  
**Elevation:** 802 m / 2630 ft.  
**Geoid undulation:** 53.03 + 0.05 m. (1)  
**Reference temperature:** 30° C.  
**Low average temperature:** 3° C.  
**Magnetic variation:** 1° E (2020).  
**Annual change:** 7.8'E.  
**AD administration:** Aeroports de Catalunya.  
**Address:** Aeródromo Andorra-La Seu d'Urgell – 25711, Montferrer (Lleida).  
**TEL:** +34-973 355 324. **FAX:** +34-973 360 934.  
**AFTN:** LESU **E-mail:** operacions@lesu.cat  
**Approved traffic:** VFR and IFR.  
**Remarks:** (1) For all AD points.

**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS**

**Aeropuerto:** HR AD (Uso restringido):  
V: MON-SUN 0630-CCV,  
I: MON-SUN 0730-CCV.  
HR AD (Uso público y VFRN): PPR 30HR. (1)  
**Aduanas e Inmigración:** No.  
**Servicios médicos y de sanidad:** No.  
**AIS/ARO:** Si (2)  
**Información MET:** V: THU-MON 0800-1600.  
I: THU-MON 0800-1600.  
TUE-WED: Otros horarios bajo PPR.  
**ATS:** PPR 30 HR. (3)  
**Abastecimiento de combustible:** 30 MIN después de la apertura del AD hasta  
30 MIN antes del cierre del AD. (4)  
**Asistencia en tierra:** Si, PPR 30 HR a HandlingLESU@lesu.cat  
Grupo neumático no disponible para aeronaves con APU  
inoperativo.  
**Seguridad:** Sí, PPR 30 HR a operacions@lesu.cat  
**Deshielo:** No.  
**Observaciones:**  
(1) Ver casilla 20.  
(2) Centro de Operaciones en Andorra-La Seu d'Urgell AD:  
TEL: +34-973 355 324.  
(3) Ver casillas 18 y 20. Para información sobre HR de operación pública,  
consultar NOTAM en vigor. El NOTAM se publicará con una antelación  
mínima de 24 HR antes de la activación de uso público.  
(4) Abastecimiento de combustible en uso público y restringido por  
gravedad. Por presión PPR 30 HR.

**Airport:** HR AD (Restricted use):  
V: MON-SUN 0630-CCV,  
I: MON-SUN 0730-CCV.  
HR AD (Public and VFRN use): PPR 30HR.(1)  
**Custom and Immigration:** No.  
**Health and Sanitation:** No.  
**AIS/ARO:** Yes (2)  
**MET briefing:** V: THU-MON 0800-1600.  
I: THU-MON 0800-1600.  
TUE-WED: Other hours under PPR.  
**ATS:** PPR 30 HR. (3)  
**Fuelling:** 30 MIN after AD opening time until 30 MIN before AD closing time.  
(4)  
**Handling:** Yes, PPR 30 HR to HandlingLESU@lesu.cat  
Air stater unit not available for aircraft with an inoperative APU.  
**Security:** Yes, PPR 30 HR to operacions@lesu.cat  
**De-icing:** No.  
**Remarks:**  
(1) See item 20.  
(2) Operations Centre at Andorra-La Seu d'Urgell AD:  
TEL: +34-973 355 324.  
(3) See items 18 and 20. For information on public use HR, consult  
NOTAM in force. NOTAM will be issued with a minimum of 24 HR  
before the activation of public use.  
(4) Fuelling available during public and restricted use by gravity. By  
pressure PPR 30 HR.

**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

**Instalaciones para el manejo de carga:** No.  
**Tipos de combustible:** AVGAS 100LL, JET A-1.  
**Tipos de lubricante:** No.  
**Capacidad de reabastecimiento:** AVGAS 100LL: 5000 L, 6.6 L/s.  
JET A-1: 15000 L, 6.67 L/s.  
**Instalaciones para el deshielo:** No.  
**Espacio disponible en hangar:** No.  
**Instalaciones para reparaciones:** No.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Cargo facilities:** No.  
**Fuel types:** AVGAS 100LL, JET A-1.  
**Oil types:** No.  
**Refuelling capacity:** AVGAS 100LL: 5000 L, 6.6 L/s.  
JET A-1: 15000 L, 6.67 L/s.  
**De-Icing facilities:** No.  
**Hangar space:** No.  
**Repair facilities:** No.  
**Remarks:** None.

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

**Hoteles:** No.  
**Restaurante:** Si. Consultar horarios en [www.aeroportandorralaseu.cat](http://www.aeroportandorralaseu.cat)  
**Transporte:** No. Taxi O/R al gestor del AD.  
**Instalaciones médicas:** Botiquín de primeros auxilios.  
**Banco/Oficina Postal:** No.  
**Información turística:** No.  
**Observaciones:** Todos los servicios anteriores en La Seu d'Urgell, 3.8 Km SW.

**Hotels:** No.  
**Restaurant:** Yes. See schedules on [www.aeroportandorralaseu.cat](http://www.aeroportandorralaseu.cat)  
**Transportation:** No. Taxi O/R to the AD manager.  
**Medical facilities:** First-aid kit.  
**Bank/Post Office:** No.  
**Tourist information:** No.  
**Remarks:** All services above are available at La Seu d'Urgell, 3.8 Km SW.

## 6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

## RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

- ➔ **Categoría de incendios:** HR AD uso restringido: medios propios.  
HR AD uso público: Categoría 1 a 4 PPR 30 HR. (1) (2)
- Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
- Retirada de aeronaves inutilizadas:** Servicio proporcionado por compañías externas con un tiempo máximo de respuesta de 5 HR. Grúas y equipos de apoyo con capacidad hasta 23 TM.  
Aeronave máxima atendida AT72.
- Observaciones:** (1) Ver casilla 20.  
Horario operativo: Desde 15 minutos antes de la activación de infraestructura de uso público hasta 15 minutos después de su desactivación.  
Horario de servicio: Desde una hora antes del horario operativo hasta 15 minutos después de la desactivación del horario de uso público.  
(2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 03/21 menor de 3 MIN.

- Fire category:** HR AD restricted use: own means.  
HR AD public use: Category 1 to 4 PPR 30 HR. (1) (2)
- Rescue equipment:** According to the fire category published.
- Removal of disabled aircraft:** Service provided by external companies with a maximum response time of 5 HR. Cranes and support equipment with a capacity up to 23 TM.  
Maximum aircraft served: AT72.
- Remarks:** (1) See item 20.  
Operational hours: From 15 minutes before the activation of the public use infrastructure until 15 minutes after it is deactivated.  
Service hours: From one hour before the operational hours until 15 minutes after the deactivation of public use hours.  
(2) Operational objective of response time up to RWY 03/21 end, less than 3 MIN.

## 7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

## SRUNWAY 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: Asfalto.  
Resistencia: PCN 74/F/D/W/T.
- ➔ **Calles de rodaje:** Anchura: 15 m.  
Superficie: Asfalto.  
Resistencia: PCN 18/F/A/W/T.
- Posiciones de comprobación:** Altimetro: Punto de espera en pista, cabecera RWY 03: 802 m / 2628 ft.  
VOR: No.  
INS: Ver AD 2-LESU PDC.
- Observaciones:** Ninguna.

- Apron:** Surface: Asphalt.  
Strength: PCN 74/F/D/W/T.
- Taxiways:** Width: 15 m.  
Surface: Asphalt.  
Strength: PCN 18/F/A/W/T.
- Check locations:** Altimeter: Runway-holding position, head of RWY 03: 802 m / 2628 ft.  
VOR: No.  
INS: See AD 2-LESU PDC.
- Remarks:** None.

## 9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

## TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

- Sistema de guía de rodaje:** Puntos de espera de la pista, señales direccionales a puestos de estacionamiento, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA.
- Señalización de RWY:** Umbral, designadores, eje, faja lateral.
- Señalización de TWY:** Faja lateral y eje, balizas reflectantes en borde de TWY.
- Observaciones:** Ninguna.

- Taxiing guidance system:** Runway-holding positions, indication signs to stands, NO ENTRY signs.
- RWY markings:** Threshold, designators, centre line, side stripe.
- TWY markings:** Side stripe and centre line, spotlight markers on TWY edge.
- Remarks:** None.

## ➔ 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

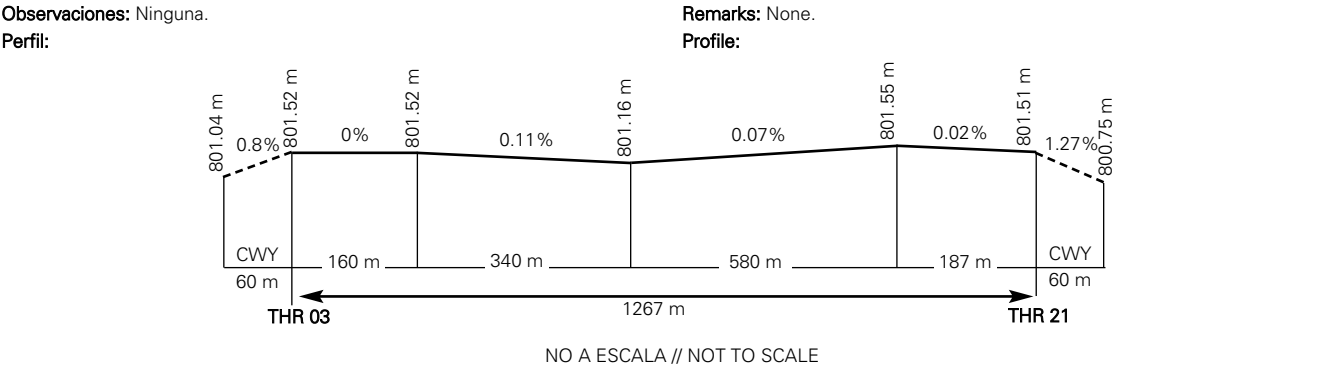
## AERODROME OBSTACLES

- Obstáculos que penetran 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 penetran estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante\_Relevant = Si/Yes":  
Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.
- Observaciones:** Ver AD 2-LESU AOC.

- Obstacles which penetrate 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 Digital Data section.
- Remarks:** See AD 2-LESU AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
<b>Oficina MET:</b> Andorra-La Seu d'Urgell EMAe. <b>HR:</b> Ver casilla 3. <b>METAR:</b> Semihorario. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> No. <b>Información:</b> En persona y telefónicamente. <b>Documentación de vuelo/Idioma:</b> Carta y lenguaje claro / Español. <b>Cartas:</b> Mapas previstos significativos y de viento y de temperatura en altitud. <b>Equipo suplementario:</b> No. <b>Dependencia ATS atendida:</b> AFIS. <b>Información adicional:</b> Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Andorra-La Seu d'Urgell EMAe: HR: ver casilla 3; TEL: +34-973 350 582. <b>Observaciones:</b> Se hacen avisos de aeródromo.	<b>MET office:</b> Andorra-La Seu d'Urgell EMAe. <b>HR:</b> See item 3. <b>METAR:</b> Half-hourly. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> No. <b>Briefing:</b> In person and by telephone. <b>Flight documentation/Language:</b> Charts and plain language / Spanish. <b>Charts:</b> Significant forecasted maps, and wind and temperature in altitude. <b>Supplementary equipment:</b> No. <b>ATS unit served:</b> AFIS. <b>Additional information:</b> Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Andorra-La Seu d'Urgell EMAe: HR: see item 3; TEL: +34-973 350 582. <b>Remarks:</b> 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
03	031.01° GEO 030° MAG	1267 x 28	422010.17N 0012424.04E	THR: 802 m / 2628 ft TDZ: No	No	60 x 150	1387 x 80	No	No	RWY: ASPH PCN 17/F/A/W/T SWY: No
21	211.01° GEO 210° MAG	1267 x 28	422045.37N 0012452.56E	THR: 802 m / 2628 ft TDZ: No	No	60 x 150	1387 x 80	No	No	RWY: ASPH PCN 17/F/A/W/T SWY: No



13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	1267	1327	1267	1267
21	1267	1327	1267	1267
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<b>Pista:</b> 03 <b>Aproximación:</b> Luces de identificación de umbral. <b>PAPI (MEHT) (1):</b> 3.05° (7.64 m / 25 ft) (2) 4.4° (8.99 m / 29 ft) (3) <b>Umbral:</b> Verdes. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> No. <b>Borde de pista:</b> 1267 m blancas. (4) Distancia entre luces: 48.73 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> (1) Posible información no esperada en PAPI RWY 03 en horario de uso restringido, 10 minutos antes de la activación del horario de uso público. (2) Para notificación de incidencias o solicitud de mayor intensidad, contactar con la Dependencia AFIS en Andorra-La Seu d'Urgell AD: 122.200 MHz, TEL: +34-973 355 926. (3) Uso exclusivo PAPI 4.4° para aproximación instrumental RNP. Aproximación solitaria. Con FIZ ampliada activada sin operaciones instrumentales se activará PAPI 3.05°. (4) Luces de intensidad regulable y omnidireccionales.	<b>Runway:</b> 03 <b>Approach:</b> Threshold identification lights. <b>PAPI (MEHT) (1):</b> 3.05° (7.64 m / 25 ft) (2) 4.4° (8.99 m / 29 ft) (3) <b>Threshold:</b> Green. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> No. <b>Runway edge:</b> 1267 m white. (4) Distance between lights: 48.73 m. <b>Runway end:</b> Red. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> (1) Possible unexpected information on PAPI RWY 03 during restricted use hours, 10 minutes before the activation of public use hours. (2) To notify incidents or request a higher intensity, contact the AFIS Unit at Andorra-La Seu d'Urgell AD: 122.200 MHz, TEL: +34-973 355 926. (3) Exclusive use of PAPI 4.4° for instrument RNP approach. Single approach. When the extended FIZ is activated without instrument operations, PAPI 3.05° will be activated. (4) Adjustable intensity and omnidirectional lights.

<b>Pista:</b> 21 <b>Aproximación:</b> Luces de identificación de umbral. <b>PAPI (MEHT):</b> 2.99° (9.6 m / 32 ft). (1) (2) <b>Umbral:</b> No. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> No. <b>Borde de pista:</b> No. <b>Extremo de pista:</b> No. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> (1) Para notificación de incidencias o solicitud de mayor intensidad, contactar con la Dependencia AFIS en Andorra-La Seu d'Urgell AD: 122.200 MHz, TEL: +34-973 355 926. (2) Sólo utilizable entre 2 NM y el umbral.	<b>Runway:</b> 21 <b>Approach:</b> Threshold identification lights. <b>PAPI (MEHT):</b> 2.99° (9.6 m / 32 ft). (1) (2) <b>Threshold:</b> No. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> No. <b>Runway edge:</b> No. <b>Runway end:</b> No. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> (1) To give notification of occurrences or request a higher intensity, contact the AFIS Unit at Andorra-La Seu d'Urgell AD: 122.200 MHz, TEL: +34-973 355 926. (2) Only usable between 2 NM and the threshold.
--	--

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<b>ABN/IBN:</b> Sí. <b>WDI:</b> 1 cerca THR 03 LGTD, 1 cerca THR 21, 1 cerca mitad de RWY, no LGTD. <b>Iluminación de TWY:</b> Eje: TWY B, C, D y GATE B. <b>Iluminación de plataforma:</b> Postes proyectores. <b>Fuente secundaria de energía:</b> Grupo electrógeno que proporciona un tiempo de conmutación (luz) de máximo 15 SEC para luces de identificación de umbral, umbral, borde y extremos de RWY, PAPI, eje de TWY, APN, TWR, SEI y central eléctrica. <b>Observaciones:</b> (1) 11 torres de celosía en Montículo de Ensiula, luces de obstáculos tipo C y tipo B en la torre mega más cercana a pista y WDI.	<b>ABN/IBN:</b> Yes. <b>WDI:</b> 1 near THR 03 LGTD, 1 near THR 21, 1 near middle of RWY, no LGTD. <b>TWY lighting:</b> Centre line: TWY B, C, D and GATE B. <b>Apron lighting:</b> Floodlighting poles. <b>Secondary power supply:</b> Engine generators that provide a maximum switch-over time (light) of 15 SEC for THR identification lights, THR, edge and RWY end, PAPI, TWY centre line, APN, TWR, SEI and power building. <b>Remarks:</b> (1) 11 lattice towers on Montículo de Ensiula, Type C and Type B obstacle lights on the megatower closest to the runway and WDI.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<b>Situación:</b> Uso de pista para el aterrizaje. – FATO: RWY 03/21. Ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Coordenadas ARP, ver casilla 2. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. <b>Elevación:</b> – FATO: RWY 03/21. Elevación THR 03 y THR 21, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Elevación de plataforma, ver casilla 8. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. <b>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</b> – FATO: RWY 03/21. Ver casillas 9 y 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Ver casillas 9 y 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Ver casillas 8 y 9. – Calles de rodaje. Ver casillas 8 y 9. <b>Orientación:</b> FATO: RWY 03/21. Ver casilla 12. <b>Distancias declaradas:</b> FATO: RWY 03/21. Ver casilla 13. <b>Iluminación:</b> – FATO: RWY 03/21. Ver casilla 14. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Ver casilla 15. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Ver casilla 14. – Calles de rodaje. Ver casillas 8 y 9. <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Position:</b> Use of runway for landing. – FATO: RWY 03/21. See item 12. – Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. ARP coordinates, see item 2. – Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. <b>Elevation:</b> – FATO: RWY 03/21. THR 03 and THR 21 elevation, see item 12. – Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Apron elevation, see item 8. – Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. <b>Dimensions, surface, maximum weight, marking:</b> – FATO: RWY 03/21. See items 9 and 12. – Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. See items 9 and 12. – Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. See items 8 and 9. – Taxiways. See items 8 and 9. <b>Direction:</b> FATO: RWY 03/21. See item 12. <b>Declared distances:</b> FATO: RWY 03/21. See item 13. <b>Lighting:</b> – FATO: RWY 03/21. See item 14. – Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. See item 15. – Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. See item 14. – Taxiways. See items 8 and 9. <b>Remarks:</b> 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
FIZ REDUCIDA ANDORRA-LA SEU D'URGELL (RMZ) (FPMZ) (1) 422452N 0012248E; 422409N 0012951E, desde este punto siguiendo arco de 5 NM centrado en el ARP, sentido horario hasta 421736N 0011939E; 422452N 0012248E. //	5000 ft AMSL SFC	G	LA SEU AFIS (2) ES/EN	2438 m / 8000 ft
422452N 0012248E; 422409N 0012951E, from this point following an arc of 5 NM centred on the ARP, clockwise up to 421736N 0011939E; 422452N 0012248E.				
FIZ AMPLIADA ANDORRA-LA SEU D'URGELL (RMZ) 422538N 0012034E; 422438N 0013025E; 422208N 0013328E; 421835N 0013401E; 421117N 0012737E; desde este punto siguiendo arco de 10 NM centrado en el ARP, sentido horario hasta // from this point following an arc of 10 NM centered on the ARP; clockwise up to 421359N 0011532E; 422538N 0012034E.	7500 ft AMSL SFC	G	LA SEU AFIS (2) ES/EN	

**Observaciones:** AD ubicado al NW del TMA BARCELONA y en el sector de circulación VFR con límites verticales: 1000 ft AGL/AMSL-MAX ALT VFR SECTOR (FL080) (ver ENR 2.1).  
Las FIZ estarán activadas sólo en horario ATS.  
(1) Zona obligatoria de presentación de plan de vuelo en HR AFIS.  
(2) Distintivo de llamada: La Seu Información. HR ATS: ver casilla 3.

**Remarks:** AD located to the NW of TMA BARCELONA and on the VFR traffic sector with vertical limits: 1000 ft AGL/AMSL-MAX ALT VFR SECTOR (FL080) (see ENR 2.1).  
The FIZ will only be active during ATS hours.  
(1) Flight plan submission mandatory zone within AFIS HR.  
(2) Call sign: La Seu Información. HR ATS: see item 3.

**18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS****ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
AFIS	La Seu Información	122.200 MHz	H24 (1)	(1) Fuera del horario de operación ATS esta frecuencia se utilizará para comunicaciones A/A. // Outside ATS operation hours, this frequency shall be used for A/A communications.
		131.600 MHz	HR ATS (2)	BACK-UP (2) Fuera del horario de operación ATS esta frecuencia se utilizará para comunicaciones G/A. // Outside ATS operation hours, this frequency shall be used for G/A communications.
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG

**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
-------------------------------------	----	------	----	----------------------------	-------------	--------------------------

No.

**20. REGLAMENTACIÓN LOCAL****LOCAL REGULATIONS**

Aeronave máxima permitida en la infraestructura, ATR42. Helicóptero máximo permitido, A139.

Las aeronaves de envergadura superior a 17 m sólo podrán circular por la calle de rodaje en plataforma N, accediendo a los PRKG 21-23 por la GATE B. Las TWY W y G quedan limitadas a la aeronaves máximas C550 y PC24 respectivamente.

Los helicópteros podrán realizar rodaje aéreo y terrestre en las calles de rodaje del aeródromo. Los helicópteros con diámetro de rotor superior a 13 m sólo podrán realizar rodaje aéreo por las calles de rodaje en plataforma E y N. En N sólo se podrá realizar rodaje aéreo para acceder a PRKG 21. Los helicópteros con diámetro de rotor superior a 12.46 m no podrán realizar rodaje aéreo por TWY W y G. La TWY I es de uso exclusivo de helicópteros y está limitada al H146.

El rodaje aéreo de helicópteros para acceder a los PRKG 31-32, 40-42 y 44 deberá realizarse por TWY M, estando prohibido el acceso desde TWY N.

Para acceder a la zona de combustible, hangar D1 y al PRKG 44, se dispone de puntos de referencia visual en TWY N y W donde se detendrán las aeronaves que accedan a esta zona. Ver más detalles en apartados Operación Uso Público u Operación Uso Restringido, según aplique.

Con aeronave PC24 saliendo de la zona de repostaje de combustible, no podrá haber helicópteros rodando desde/hacia PRKG 44. En cambio, no hay afectación en la salida de la zona de repostaje de aeronaves estacionadas en la zona C172. Con aeronaves en la zona de combustibles no podrán circular aeronaves por TWY G que quieran acceder o salir de hangar D1.

Las aeronaves en rodaje terrestre que accedan a esta zona lo podrán hacer por cualquiera de los dos puntos. No obstante, los helicópteros en rodaje aéreo sólo podrán acceder desde punto en W.

Repostaje por gravedad en zona de combustibles para aeronave máxima PC24. Las aeronaves hasta tamaño C172 estacionarán en la posición marcada paralelas a los depósitos de combustible. Las aeronaves de tamaño mayor, hasta PC24, estacionarán en la posición marcada perpendiculares a los depósitos de combustible. Los helicópteros (patines) de rotor hasta 12.46 m estacionarán donde PC24.

Los helicópteros de diámetro de rotor superior a 13 m, que deban acceder a la zona de hangares y que no dispongan de ruedas para el rodaje terrestre, deberán ser remolcados por la calle de rodaje en plataforma S hasta el hangar correspondiente.

**MÍNIMOS OPERACIONALES**

En el AD se operará en condiciones VMC para vuelos VFR.

En el AD se operará con visibilidad 1300 m desde umbral para salidas instrumentales RNAV1.

En el AD se operará con visibilidad 7.8 Km y techo de nubes 2200 ft para aproximaciones instrumentales RNP.

Prohibido operar con nieve, nieve fundente, escarcha o hielo en pista.

Extremar precauciones con vientos superiores a 20 kt.

Se prohíben las operaciones de ULM con viento cruzado superior a 20 kt.

Maximum aircraft allowed on the infrastructure, ATR42. Maximum helicopter allowed, A139.

Aircraft with a wingspan higher than 17 m may only taxi via the taxiway on apron N, accessing PRKG 21-23 by GATE B. TWY W and G are limited to C550 and PC24 maximum aircraft respectively.

Helicopters may accomplish both air and ground-taxiing on the aerodrome taxiways. Helicopters with a rotor blade diameter larger than 13 m may only accomplish air-taxiing via apron taxiways E and N. On N air-taxiing may only take place to access PRKG 21. Helicopters with a rotor blade diameter larger than 12.46 m cannot accomplish air-taxiing via TWY W and G. TWY I is exclusive for helicopter use and is limited to H146.

Helicopter air-taxiing to access PRKG 31-32, 40-42 and 44 must be accomplished via TWY M, being access prohibited from TWY N.

To access the fuelling area, hangar D1 and PRKG 44, visual reference points are available on TWY N and W where aircraft accessing this area will have to stop. See more details on subparagraphs Public Use Operations or Restricted Use Operations, as applicable.

With aircraft PC24 leaving the fuelling area, no taxiing of helicopters from/to PRKG 44 can take place. However, no impact exists to exit the fuelling area for aircraft parked on the C172 area. With aircraft in the refueling area, aircraft bound to or from hangar D1 cannot circulate via TWY G.

Aircraft on ground-taxiing accessing this area may do so via any of the two points. However, helicopters on air-taxiing may only access from the point located on W.

Gravity fuelling in the fuelling area for maximum aircraft PC24. Aircraft up to size C172 will park on the marked position parallel to the fuel tanks. Aircraft over that size, up to PC24, will park on the marked position perpendicular to the fuel tanks. Helicopters (skids) with a rotor blade up to 12.46 m will park on the PC24 spot.

Helicopters with a rotor blade diameter higher than 13 m, which need to access the hangar zone and are lacking wheels for ground taxi, shall be towed through apron taxiway S up to the corresponding hangar.

**OPERATIONAL MINIMA**

At the AD, VFR flight operations will be conducted under VMC.

At the AD, RNAV1 instrument departure operations will be conducted with visibility 1300 m from the threshold.

At the AD, RNP approach instrument operations will be conducted with visibility 7.8 km and cloud ceiling 2200 ft.

Operating with snow, slush, frost or ice on the runway is prohibited.

Take extreme care with winds of more than 20 kt.

ULM with crosswinds greater than 20 kt operations are prohibited.

Se requiere de aprobación específica de operador para volar las maniobras instrumentales.

Specific approval of the operator is required for flying instrument manoeuvres.

#### ACEPTACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS

Las compañías aéreas que operen en la infraestructura deben ser aceptadas por el gestor del aeropuerto acorde a procedimiento interno publicado en:  
[www.aeroportandorralaseu.cat](http://www.aeroportandorralaseu.cat).

#### ACCEPTANCE OF AIRLINES

Airlines operating at the infrastructure must be accepted by the airport management in accordance with internal procedures published at:  
[www.aeroportandorralaseu.cat](http://www.aeroportandorralaseu.cat).

#### OPERACIÓN USO RESTRINGIDO

Se requiere de equipo de radio para operar en el AD.

En relación con la presentación de plan de vuelo, será de aplicación lo establecido en SERA.4001, apartado b), punto 3.

Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer de equipo adecuado para mantener escucha en la frecuencia 122.200 MHz para autocontrol. Transmitirán en la misma sus intenciones así como la evolución de las diferentes fases de su vuelo, para conocimiento y en su caso separación por parte de las demás aeronaves que formen parte del tránsito del aeródromo.

El Centro de Operaciones de Andorra-La Seu d'Urgell AD ofrecerá orientación sobre la ocupación de la plataforma, proporcionará servicio de repostaje de combustible y otra información de interés. Contactar una vez abandonada la pista en la frecuencia 131.600 MHz.

Ninguna estación aeronáutica del aeródromo podrá dar ningún tipo de información de aeródromo en la frecuencia 122.200 MHz.

En TWY N el punto de referencia visual es la señalización horizontal de identificación de acceso a PRKG I, y en TWY W la EPL (señal de área de estacionamiento de equipos) perpendicular a TWY W que limita el PRKG K. En caso de rodaje aéreo, el colectivo DGPEIS accederá desde TWY W. Se deberá informar intenciones en la frecuencia 122.200 MHz.

#### RESTRICTED USE OPERATION

Radio equipment is required to operate on the AD.

The provisions specified in SERA.4001, item b), point 3, shall apply with regard to the submission of flight plans.

Aircraft using the AD are obliged to have adequate equipment in order to monitor frequency 122.200 MHz for self-control. On that same frequency they shall transmit their intentions and their evolution through the different phases of the flight, in order to provide other aerodrome traffic with information that shall aid in keeping own separation if required.

The Operations Centre of Andorra-La Seu d'Urgell AD may offer orientation on apron occupancy, provide refuelling services and further information of interest. Contact on frequency 131.600 MHz after runway is vacated.

No aeronautical station shall provide any type of aerodrome information on frequency 122.200 MHz.

On TWY N the visual reference point is the identification horizontal marking to access PRKG I, and on TWY W the EPL (equipment parking area marking) perpendicular to TWY W which limits PRKG K. In case of air-taxiing, the DGPEIS group will access from TWY W. Contact with 122.200 MHz must take place to inform about intentions.

#### ➔ OPERACIÓN USO PÚBLICO Y VFRN

Se publicará mediante NOTAM con una antelación mínima de 24 HR el horario de prestación AFIS. Consultar NOTAM y SNOWTAM en vigor antes de operar en la infraestructura. En cualquier caso se establecerá contacto con TWR antes de entrar a las FIZ.

El uso nocturno del Aeropuerto de LESU es incompatible con el uso nocturno del helipuerto H24. Ambas infraestructuras no podrán operar a la vez. La coordinación entre ambas infraestructuras se realizará a través del correo: [operacions@lesu.cat](mailto:operacions@lesu.cat). En uso nocturno sólo se podrán utilizar: GATE B, calle D, calle C y calle B para ruta de entrada y salida de pista y será obligatorio el uso de radioaltímetro.

Se establecen los siguientes puntos de notificación de radioaltímetro en VFRN: 42°19'57.62"N y 1°26'06.38"E; 42°21'06.78"N y 1°27'20.15"E.

Para operar en las FIZ, cuando ésta se encuentre activa, es obligatoria la presentación de plan de vuelo y llevar equipo de radio a bordo.

El movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas dentro del área de movimiento, estará sujeto a la obtención de permiso previo del personal AFIS de servicio en la dependencia AFIS.

Los pilotos que quieran realizar vuelos de aerotaxi o de transporte comercial de pasajeros deberán solicitar la activación de aeródromo de uso público al menos 30 HR antes de la hora de operación prevista, mediante solicitud por correo electrónico a la dirección [operacions@lesu.cat](mailto:operacions@lesu.cat) y mediante confirmación telefónica al +34-973 355 324. Excepcionalmente, en casos de urgencia o situación imprevista, se podrá solicitar con 12 HR de antelación a la activación de uso público.

El movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas dentro del área de movimiento, estará sujeto a la obtención de permiso previo del personal AFIS de servicio en la dependencia AFIS.

Los ULM que operen en uso público deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Operar con radio que garantice comunicaciones bidireccionales.
- Presentar FPL.
- Conocer el uso del equipo radio.
- Conocer y entender la fraseología aeronáutica.

Durante la operativa de uso público se reservan los PRKG 11 a 17, 21 a 23 para el estacionamiento de aeronaves de transporte comercial de pasajeros y aerotaxis.

En TWY N el punto de referencia visual es la señalización horizontal de identificación de acceso a PRKG I, y en TWY W la EPL (señal de área de estacionamiento de equipos) perpendicular a TWY W que limita el PRKG K. En caso de rodaje aéreo, el colectivo DGPEIS accederá desde TWY W. Se deberá comunicar con AFIS en estos puntos.

El acceso a los PRKG H, I y K por parte de aviación general en plataforma, deberá realizarse únicamente a través de la TWY M. Prohibida la circulación de aeronaves por TWY M durante la salida autónoma de los PRKG 21 a 23. Durante el viraje de helicópteros en PRKG 21 y 22 queda prohibida la circulación de aeronaves por TWY M.

#### PUBLIC USE OPERATION AND VFRN

AFIS provision hours shall be published by NOTAM issued with a minimum of 24 HR. Consult NOTAM and SNOWTAM in force before operating on the infrastructure. In any case contact with TWR will be established before entry on FIZ.

The night-time use of the LESU airport is incompatible with the night-time use of the H24 heliport. Both infrastructures cannot be operational at the same time. The coordination between both infrastructures shall be carried out via the email address: [operacions@lesu.cat](mailto:operacions@lesu.cat). At night-time, only the following may be used: GATE B, taxiways C and B to enter and exit the runway, and it shall be compulsory to use a radio altimeter.

The following radio altimeter notification points are established in the VFRN: 42°19'57.62"N and 1°26'06.38"E; 42°21'06.78"N and 1°27'20.15"E.

To operate in the FIZ, when activated, it is compulsory to file a flight plan and to carry radio equipment on board.

The movement of persons or vehicles, including aircraft being towed within the movement area, is subject to advance clearance from the AFIS personnel on duty at the AFIS unit.

Pilots wishing to accomplish taxi service or passenger commercial transport flights must request the activation of public use aerodrome at least 30 HR in advance of the estimated hour of operation, by means of an electronic mail to [operacions@lesu.cat](mailto:operacions@lesu.cat) and telephonic acknowledgement to +34-973 355 324. As an exception, in the event of up an emergency or unexpected situation, it may be requested 12 HR in advance before the activation of public use.

The movement of persons or vehicles, including aircraft being towed within the movement area, is subject to advance clearance from the AFIS personnel on duty at the AFIS unit.

ULM operating during public use must satisfy the following requirements:

- Operate with radio which guarantees bidirectional communications.
- Submit FPL.
- Know how to use the radio equipment.
- Know and understand aeronautical phraseology.

During public use operation PRKG 11 to 17, 21 to 23 are reserved for the parking of passenger commercial transport and air taxi aircraft.

On TWY N the visual reference point is the identification horizontal marking to access PRKG I, and on TWY W the EPL (equipment parking area marking) perpendicular to TWY W which limits PRKG K. In case of air-taxiing, the DGPEIS group will access from TWY W. Contact with AFIS must take place on these points.

Access to PRKG H, I and K by general aviation on the apron, shall only take place through TWY M. Traffic of aircraft via TWY M is not allowed during autonomous exit from PRKG 21 to 23. While helicopters are turning in PRKG 21 and 22, aircraft may not circulate via TWY M.



**NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de información aeronáutica AFIS, pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

ferronatssafety@ferrovial.com

**APROXIMACIÓN RNP RWY 03**

Para operaciones instrumentales ponerse en contacto con el gestor aeroportuario en:

operations@lesu.cat

La aproximación instrumental requiere calificación especial del aeropuerto.

La calificación se obtiene acreditando la formación en al menos los siguientes ítems:

- El entrenamiento debería consistir en una instrucción teórica global del procedimiento y al menos una ejecución real (o en simulador certificado para ello), supervisada en condiciones VMC durante toda la aproximación desde el IAF hasta el aterrizaje.
- Explicación de criterios de aproximación estabilizada.
- Familiarización de los pilotos en la maniobra.
- Explicación de la diferencia entre procedimientos RNAV (GNSS) con líneas de mínimos LNAV, LNAV/VNAV, LPV.
- La explicación del segmento de la aproximación final, en particular lo referente a la posición del MAPt y la altura de vuelo al pasar por ese punto.
- La posición de los obstáculos determinantes en cada segmento.
- Se debe acordar añadir 50 ft sobre los mínimos de la carta de aproximación por descender con técnica CDFA.
- Explicación del concepto operacional, transferencia de Barcelona aproximación a AFIS-SEU.
- Función RAIM. Comprobación pre-vuelo de la disponibilidad de esta función.
- Comprobación de la función RAIM a 30 NM del ARP, en el IAF y antes de llegar al FAF de la capacidad de navegación GNSS.
- Situación en caso de pérdida de capacidad de navegación GNSS.
- Maniobra de aterrizaje interrumpido RWY 03. Indicar pendientes requeridas en función del punto de inicio de la maniobra.
- Maniobra de vuelo visual en circuito para aterrizaje en RWY 21.
- Si se requiriese la instalación de algún nuevo sistema en el avión se deberá incluir la instrucción correspondiente al mismo.
- Recomendación de no utilización del sistema PAPI en la última milla antes del umbral.
- Limitaciones de viento para la operación en el aeropuerto.

En el briefing de la aproximación se recordará los puntos singulares de este procedimiento instrumental de aproximación RNP APCH.

**OPERACIÓN FIZ REDUCIDA**

Sólo para vuelos VFR.

Segregación de tráfico comerciales VFR respecto ULM.

Los ULM que quieran operar durante el horario publicado de uso público deberán enviar solicitud 1 hora antes de su previsión de vuelo mediante correo electrónico a la dirección:

operations@lesu.cat

y mediante confirmación telefónica (+34-973 355 324) para determinar la posibilidad de realización de vuelo y, de ser así, concretar el horario del mismo.

**OPERACIÓN FIZ AMPLIADA**

Segregación de vuelos IFR comerciales respecto del resto de tráfico, excepto ala móvil.

Segregación de tráfico comerciales VFR respecto ULM.

Los tráfico VFR que quieran operar durante el horario publicado de uso público deberán enviar solicitud 1 hora 30 min antes de su previsión de vuelo mediante correo electrónico a la dirección:

operations@lesu.cat

y mediante confirmación telefónica (+34-973 355 324) para determinar la posibilidad de realización de vuelo y, de ser así, concretar el horario del mismo.

**OPERATIONAL SAFETY REPORTS**

On the specific instance of safety reports related with the aeronautical information service provider AFIS, these may be sent to the e-mail address:

ferronatssafety@ferrovial.com

**RNP RWY 03 APPROACH**

For instrument operations, contact the airport manager at:

operations@lesu.cat

Instrument approach requires specific rating for the airport.

The rating is obtained by accrediting training in at least the following items:

- The training must consist of an overall theoretical instruction of the procedure and at least one real execution (or in a simulator certified for this) under VMC throughout the approach from the IAF to landing.
- Explanation of stabilised approach criteria.
- Familiarisation of pilots with the manoeuvre.
- Explanation of the difference between RNAV (GNSS) procedures with minima lines LNAV, LNAV/VNAV, LPV.
- Explanation of the final approach segment, in particular in relation to the position of the MAPt and the flight height on passing over this point.
- The position of the controlling obstacles in each segment.
- It must be remembered to add 50 ft to the minima of the approach chart to descend using the CDFA technique.
- Explanation of the operational concept, transfer from Barcelona approach to AFIS-SEU.
- RAIM function pre-flight verification of the availability of this function.
- Verification of the RAIM function 30 NM from the ARP, and of the GNSS navigation capacity at the IAF and before reaching the FAF.
- Situation in the event of loss of GNSS navigation capacity.
- Rejected landing manoeuvre RWY 03. Indicate the gradients required as determined by the starting point of the manoeuvre.
- Circling visual flight manoeuvre for landing on RWY 21.
- If the installation of any new system is required in the aircraft, the corresponding instruction for the same must be included.
- Recommendation not to use the PAPI system in the last mile before the threshold.
- Wind limitations for operation at the airport.

In the approach briefing, the singular points of this RNP APCH instrument procedure shall be recalled.

**FIZ REDUCIDA OPERATION**

Only for VFR flights.

Segregation of commercial VFR traffic with respect to ULM.

ULM wishing to operate during the public use hours published, must send a request 1 hour ahead of the estimated time of flight by means of an e-mail to the address:

operations@lesu.cat

and by telephonic confirmation (+34-973 355 324) in order to determine the possibility of accomplishing the flight and, if so, fix flight times.

**FIZ AMPLIADA OPERATION**

Segregation of commercial IFR traffic with respect to other traffic, except rotary-wing.

Segregation of commercial VFR traffic with respect to ULM.

VFR traffic wishing to operate during the public use hours published, must send a request 1:30 hours ahead of the estimated time of flight by means of an e-mail to the address:

operations@lesu.cat

and by telephonic confirmation (+34-973 355 324) in order to determine the possibility of accomplishing the flight and, if so, fix flight times.

**21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**

No.

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No.

**22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**

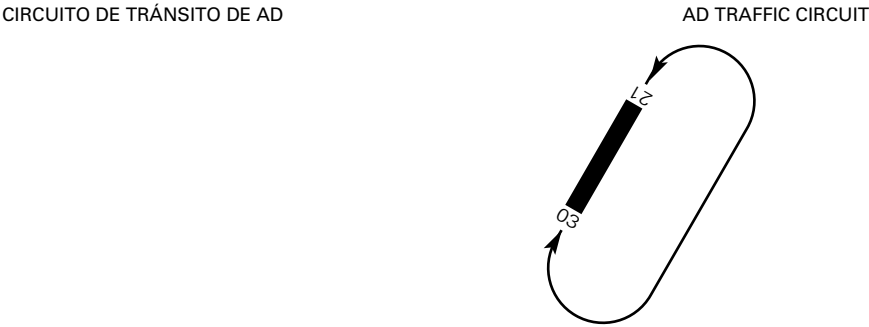
Los helicópteros utilizarán los mismos puntos de notificación en el circuito de tránsito de aeródromo que el resto de aeronaves, y aterrizarán y despegarán por pista.

**FLIGHT PROCEDURES**

Helicopters shall use the same reporting points on the aerodrome traffic circuit as the rest of aircraft, and shall land on and take-off from the runway.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)  
El aeropuerto de Andorra-La Seu d’Urgell no dispone de Procedimientos de visibilidad reducida.

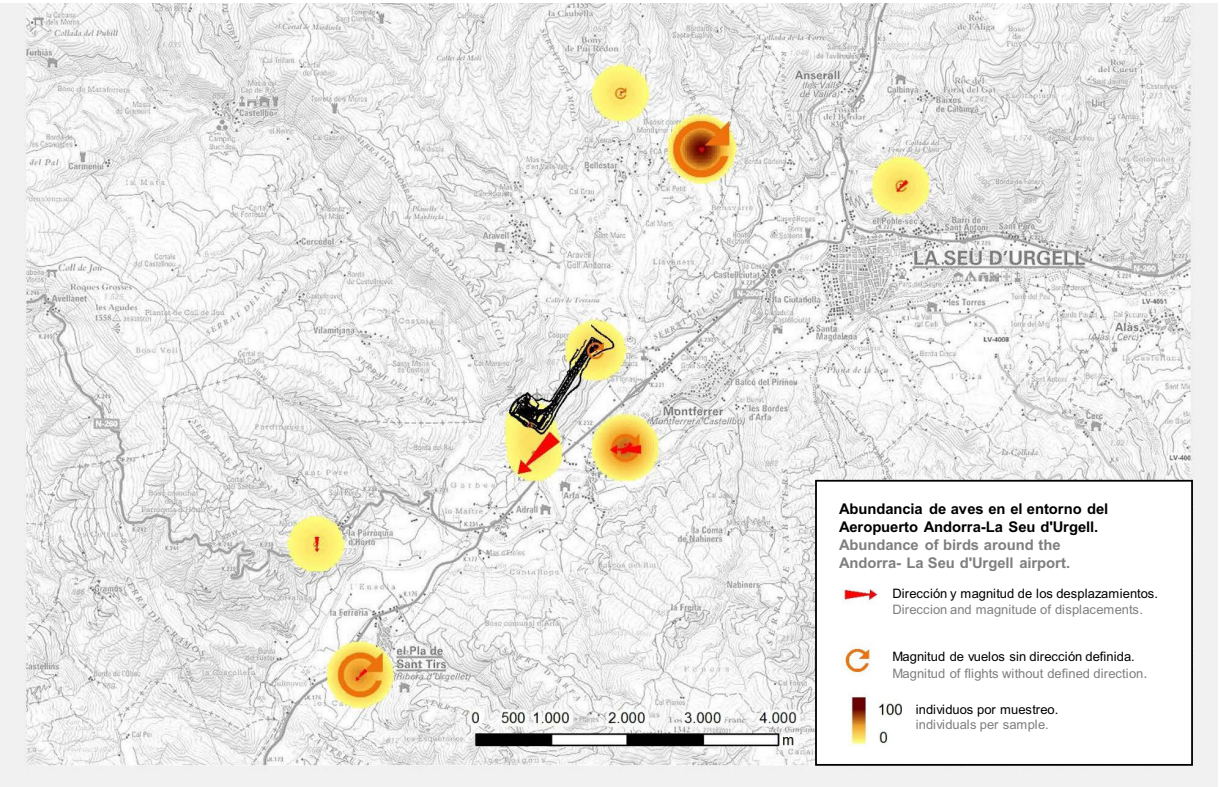
LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)  
Low visibility procedures are not available at Andorra-La Seu d’Urgell airport.



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA	ADDITIONAL INFORMATION
<p>Cortantes de viento en final, en especial en la RWY 21.</p> <p>Montículo en las proximidades de RWY 21.</p> <p>No se autoriza el despegue o aterrizaje en LESU de aquellos tráficos no considerados ULM, helicópteros o aviones. Los parapentes, paramotores y similares, tienen prohibida su actividad con FIZ AMPLIADA o FIZ REDUCIDA activa.</p> <p>Actividad de parapente en aproximación a la RWY 03 (en las proximidades del punto de notificación VFR “S” de la FIZ REDUCIDA) y despegue de la RWY 21 y actividad de aeromodelismo en coordenadas 422000N 0012735E.</p> <p>En caso necesario, tráficos IFR o VFR contacto con TWR en +34-973 354 810. Se activará un único tipo de FIZ por día.</p> <p>En caso de aterrizaje de emergencia de veleros se prohíbe su salida por TWY A.</p> <p>Para la realización de actividades especiales en el entorno del aeropuerto contactar con:</p> <p style="text-align: right;">operacions@lesu.cat</p> <p>El aeropuerto de Andorra-La Seu D’Urgell cuenta con los medios y procedimientos locales adecuados para el tratamiento del ATR72 como aeronave de letra de clave superior.</p>	<p>Windshear on final, especially on RWY 21.</p> <p>Mound on the vicinity of RWY 21.</p> <p>Take-off or landing of any traffic not considered ULM, helicopters or aircraft will not be cleared at LESU. The activity of paragliders, paramotors and the like is prohibited with FIZ AMPLIADA or FIZ REDUCIDA. activated.</p> <p>Paraglider activity on approach to RWY 03 (in the vicinity of the VFR reporting point “S” of the FIZ REDUCIDA) and take-off from RWY 21 and model aircraft activity at the coordinates 422000N 0012735E.</p> <p>Where necessary, IFR or VFR traffic can contact TWR on +34-973 354 810.</p> <p>A single type of FIZ will be activated each day.</p> <p>In case of emergency landing by gliders, their departure via TWY A is prohibited.</p> <p>To conduct special activities in the vicinity of the airport, please contact:</p> <p style="text-align: right;">operacions@lesu.cat</p> <p>Andorra-La Seu D’Urgell airport has the appropriate means and local procedures for the treatment of the ATR72 as a higher code letter aircraft.</p>

CONCENTRACIÓN Y FLUJOS DE AVES  
Presencia frecuente de buitres leonados y milanos reales en las inmediaciones del aeropuerto, especialmente concentrados en los despegues por la RWY 03 y aterrizajes por la RWY 21.

CONCENTRATION AND FLOWS OF BIRDS  
Frequent presence of griffon vultures and red kites in the surrounding areas of the airport, especially concentrated on RWY 03 departures and RWY 21 arrivals.



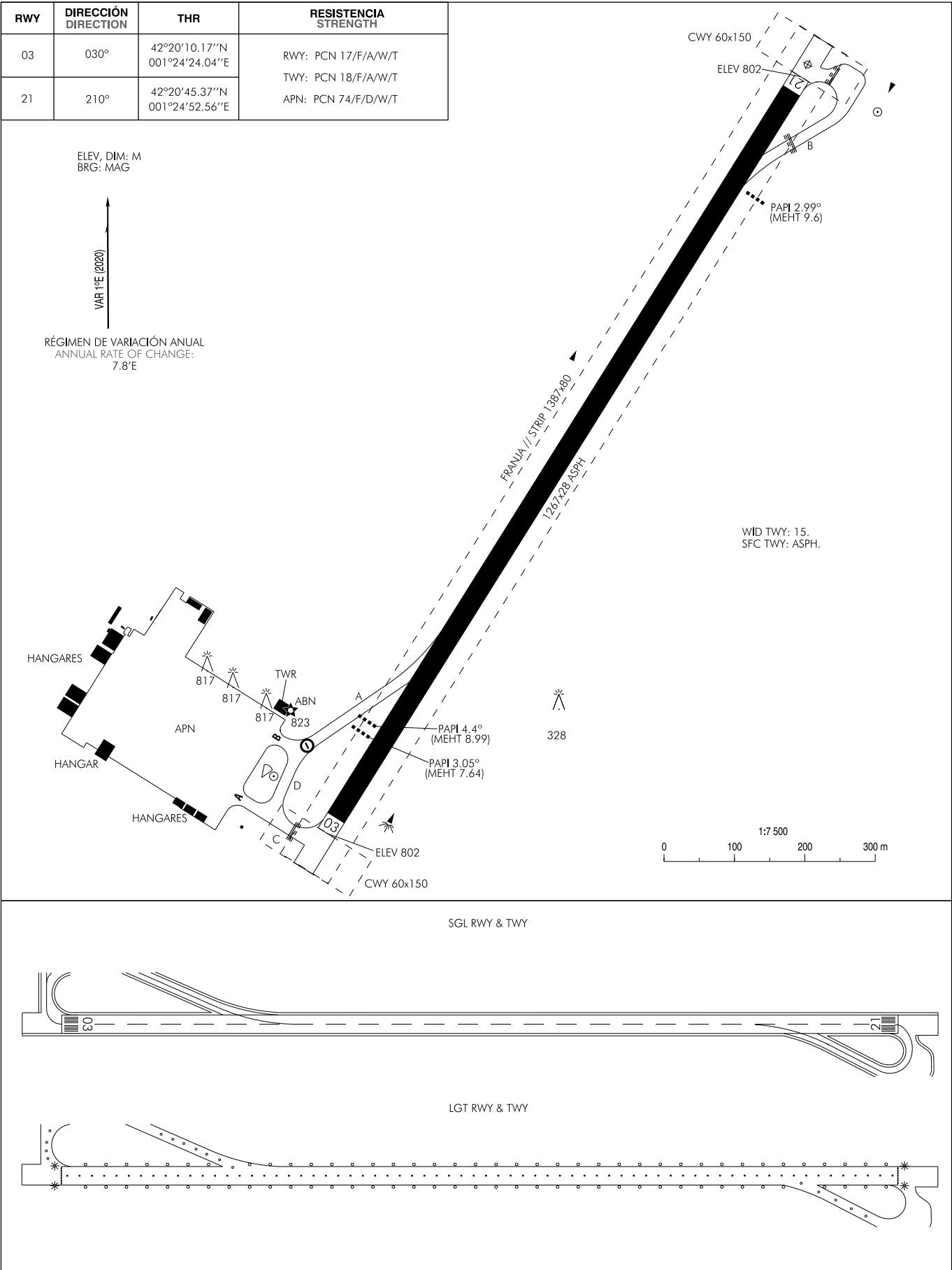
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

42°20'46"N  
001°24'53"E

ELEV 802

AFIS 122.200

ANDORRA - LA SEU D'URGELL

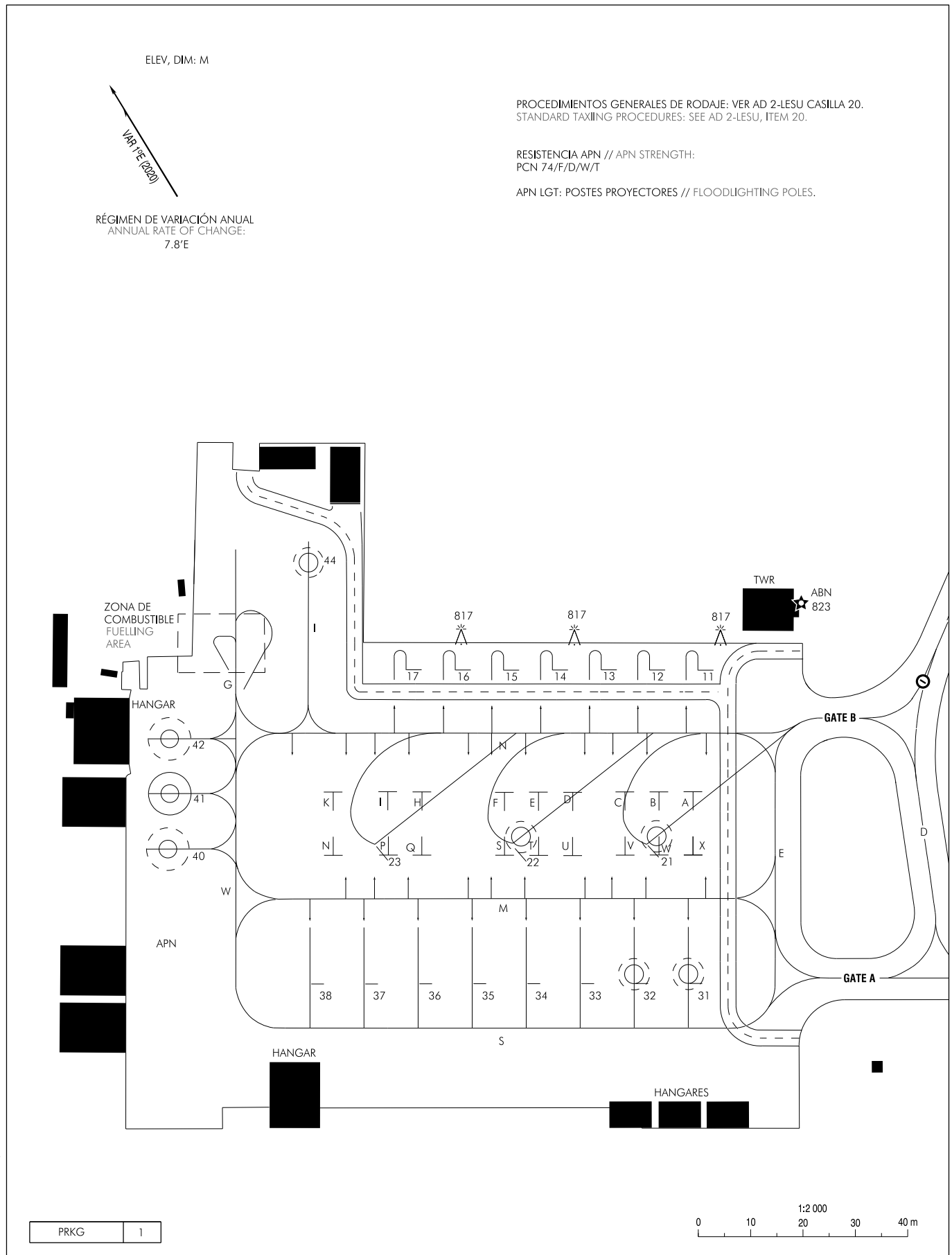


**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

PLANO DE ESTACIONAMIENTO  
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACIELEV  
APN  
802

AFIS 122.200

ANDORRA - LA SEU D'URGELL

CAMBIOS: APN LGT, ABN Y OBST.  
CHANGES: APN LGT, ABN AND OBST.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO  
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

→  
→  
→

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
11	–	42°20'15.72"N 001°24'19.62"E	A	C172	S	INCOMP. 21, 22, 23
12	–	42°20'16.03"N 001°24'18.93"E	A	C172	S	INCOMP. 21, 22, 23
13	–	42°20'16.02"N 001°24'18.24"E	A	C172	S	INCOMP. 22, 23
14	–	42°20'16.65"N 001°24'17.54"E	A	C172	S	INCOMP. 22, 23
15	–	42°20'16.96"N 001°24'16.84"E	A	C172	S	INCOMP. 22, 23
16	–	42°20'17.27"N 001°24'16.15"E	A	C172	S	INCOMP. 23
17	–	42°20'17.58"N 001°24'15.45"E	A	C172	S	INCOMP. 23
21	–	42°20'14.20"N 001°24'17.38"E	A	AT72	SW	INCOMP. 11, 12, A-C, V-X (3)
22	–	42°20'15.02"N 001°24'15.79"E	A	AT72	SW	INCOMP. 11-15, B-F, S-V (2) (3)
23	–	42°20'15.77"N 001°24'14.02"E	A	AT72	SW	INCOMP. 11-17, E-Q (4)
31	–	42°20'12.45"N 001°24'16.80"E	A	17 m (1) B06	S	–
32	–	42°20'12.79"N 001°24'16.03"E	A	17 m (1) B06	S	–
33	–	42°20'13.14"N 001°24'15.25"E	A	17 m (1)	S	–
34	–	42°20'13.48"N 001°24'14.48"E	A	17 m (1)	S	–
35	–	42°20'13.82"N 001°24'13.71"E	A	17 m (1)	S	–
36	–	42°20'14.17"N 001°24'12.93"E	A	17 m (1)	S	–
37	–	42°20'14.51"N 001°24'12.16"E	A	17 m (1)	S	–
38	–	42°20'14.86"N 001°24'11.39"E	A	17 m (1)	S	–
40	–	42°20'17.20"N 001°24'10.49"E	A	EC45	W	Exclusivo // Exclusive HEL HELITRANS. INCOMP. 41 (viraje en puesto // turn on stand)
41	–	42°20'17.79"N 001°24'10.99"E	A	BH2	W	Exclusivo // Exclusive HEL HELITRANS. INCOMP. 40, 42 (viraje en puesto // turn on stand)
42	–	42°20'18.37"N 001°24'11.46"E	A	BH2	W	Exclusivo // Exclusive HEL HELITRANS. INCOMP. 41 (viraje en puesto // turn on stand)
44	–	42°20'19.35"N 001°24'14.97"E	A	EC45	N	Exclusivo // Exclusive HEL DGPEIS.
A	–	42°20'14.46"N 001°24'18.50"E	A	C150	N	INCOMP. 21
B	–	42°20'14.68"N 001°24'18.01"E	A	C150	N	INCOMP. 21, 22, C
C	–	42°20'14.89"N 001°24'17.52"E	A	C150	N	INCOMP. 21, 22, B
D	–	42°20'15.23"N 001°24'16.74"E	A	C150	N	INCOMP. 22
E	–	42°20'15.41"N 001°24'16.26"E	A	C150	N	INCOMP. 22, 23, F
F	–	42°20'15.63"N 001°24'15.77"E	A	C150	N	INCOMP. 22, 23, E
H	–	42°20'16.17"N 001°24'14.58"E	A	C150	N	INCOMP. 23, I
I	–	42°20'16.39"N 001°24'14.09"E	A	C150	N	INCOMP. 23, H
K	–	42°20'16.75"N 001°24'13.35"E	A	C150	N	INCOMP. 23
N	–	42°20'16.08"N 001°24'12.81"E	A	C150	S	INCOMP. 23
P	–	42°20'15.73"N 001°24'13.54"E	A	C150	S	INCOMP. 23, Q
Q	–	42°20'15.51"N 001°24'14.03"E	A	C150	S	INCOMP. 23, P
S	–	42°20'14.98"N 001°24'15.22"E	A	C150	S	INCOMP. 22, T
T	–	42°20'14.76"N 001°24'15.71"E	A	C150	S	INCOMP. 22, S
U	–	42°20'14.54"N 001°24'16.19"E	A	C150	S	INCOMP. 22
V	–	42°20'14.22"N 001°24'16.98"E	A	C150	S	INCOMP. 21, 22, W
W	–	42°20'14.00"N 001°24'17.47"E	A	C150	S	INCOMP. 21, V
X	–	42°20'13.79"N 001°24'17.95"E	A	C150	S	INCOMP. 21

Observaciones // Remarks:	
---------------------------	--

- |     |   |
|-----|---|
| (1) | MAX envergadura // wingspan.  |
| (2) | Si PRKG 22 ocupado por un helicóptero hasta A139, INCOMP. C-F, S-U. // If PRKG 22 is occupied by a helicopter up to A139, INCOMP. C-F, S-U. |
| (3) | Uso diurno y nocturno // Day-time and night use.  |
| (4) | Uso diurno y pernócta // Day-time and overnight use.  |

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**



**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  $\pm$  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.

AD cerrado a operaciones de helicópteros 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.

AD cerrado para operaciones con aeronaves de ala fija con máximo peso al despegue (MTOW) igual o inferior a 2000 kg, 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 monomotor turbohélice, excepto: operadores autorizados por temporada, 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. La solicitud de operador monomotor turbohélice autorizado deberá remitirse a bcnooperaciones@aena.es con 30 días de antelación al cambio temporada.

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  $\pm$  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 for VFR operations, with the exception of ambulance, emergency and State flights, or flights servicing Autonomous Communities and other local Entities, provided these are non-commercial public services.

AD closed for helicopter operations, with the exception of: ambulance, emergency and State flights, or flights servicing Autonomous Communities and other local Entities, provided these are non-commercial public services.

AD closed for maximum take-off weight (MTOW) operations equal to or less than 2000 kg, with the exception of ambulance, emergency and State flights, or flights servicing Autonomous Communities and other local Entities, provided these are non-commercial public services.

AD closed for single-engine turboprop aircraft operations, with the exception of: seasonally cleared operators, ambulance, emergency and State or flights servicing Autonomous Communities and other local Entities, provided these are non-commercial public services. Operators of single-engine turboprop aircraft must request clearance at bcnooperaciones@aena.es, 30 days prior to the change of season.

AD closed for aircraft operations without suitable radio equipment for continuous two-way radio 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: bcncceops@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: bcncceops@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.

**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;  
bcnprog1@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.

- GROUNDFORCE BCN  
TEL: +34-932 971 318;  
+34-932 984 891.  
FAX: +34-932 971 317;  
+34-932 984 881.  
Mobile phone: +34-697 979 190.  
E-mail: bcnjtcoord@groundforce.aero;  
bcnprog1@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: bcncecops@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: bcncecops@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.

**Types of clearing equipment:** Solid de-icer spreader, snowplough.

**Prioridades de limpieza:** Pistas, calles de salida rápida y calles de acceso a pista, calles de rodaje, accesos a plataforma y plataformas.

**Clearance priorities:** Runways, rapid exit taxiways and runway access taxiways, taxiways, apron access and aprons.

**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:**  
Acetato potásico (KAC), formiato sódico (NAFO).

**Use of material for movement area surface treatment:**  
Potassium acetate (KAC), sodium formate (NAFO).

**Pistas de invierno especialmente preparadas:** No aplica.

**Specially prepared winter runways:** Not applicable.

**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.

**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.

**Apron:** Surface: Hydraulic concrete.

**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.

**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.

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><b>Pista:</b> 02</p> <p><b>Aproximación:</b> Precisión CAT I, 720 m LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (19.80 m / 65 ft).</p> <p><b>Umbral:</b> Verdes.</p> <p><b>Zona de toma de contacto:</b> No.</p> <p><b>Eje pista:</b> 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p><b>Borde de pista:</b> 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p><b>Extremo de pista:</b> Rojas.</p> <p><b>Zona de parada:</b> No.</p> <p><b>Observaciones:</b> Ninguna.</p>	<p><b>Runway:</b> 02</p> <p><b>Approach:</b> Precision CAT I, 720 m LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (19.80 m / 65 ft).</p> <p><b>Threshold:</b> Green.</p> <p><b>Touchdown zone:</b> No.</p> <p><b>Runway centre line:</b> 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p><b>Runway edge:</b> 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p><b>Runway end:</b> Red.</p> <p><b>Stopway:</b> No.</p> <p><b>Remarks:</b> None.</p>
<p><b>Pista:</b> 20</p> <p><b>Aproximación:</b> No.</p> <p><b>PAPI:</b> No.</p> <p><b>Umbral:</b> No.</p> <p><b>Zona de toma de contacto:</b> No.</p> <p><b>Eje pista:</b> 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p><b>Borde de pista:</b> 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p><b>Extremo de pista:</b> Rojas.</p> <p><b>Zona de parada:</b> No.</p> <p><b>Observaciones:</b> Ninguna.</p>	<p><b>Runway:</b> 20</p> <p><b>Approach:</b> No.</p> <p><b>PAPI:</b> No.</p> <p><b>Threshold:</b> No.</p> <p><b>Touchdown zone:</b> No.</p> <p><b>Runway centre line:</b> 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p><b>Runway edge:</b> 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p><b>Runway end:</b> Red.</p> <p><b>Stopway:</b> No.</p> <p><b>Remarks:</b> None.</p>
<p><b>Pista:</b> 06L</p> <p><b>Aproximación:</b> Precisión CAT II/III, 720 m LIH. Luces de identificación de umbral.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (19.82 m / 65 ft).</p> <p><b>Umbral:</b> Verdes.</p> <p><b>Zona de toma de contacto:</b> 900 m blancas.</p> <p><b>Eje pista:</b> 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><b>Borde de pista:</b> 3352 m: 430 m rojas + 2322 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p><b>Extremo de pista:</b> Rojas</p> <p><b>Zona de parada:</b> No.</p> <p><b>Observaciones:</b> Luces indicadoras de salida rápida (P4, P2, P1, R4, R2, R1).</p>	<p><b>Runway:</b> 06L</p> <p><b>Approach:</b> Precision CAT II/III, 720 m LIH. Threshold identification lights.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (19.82 m / 65 ft).</p> <p><b>Threshold:</b> Green.</p> <p><b>Touchdown zone:</b> 900 m white.</p> <p><b>Runway centre line:</b> 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><b>Runway edge:</b> 3352 m: 430 m red + 2322 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p><b>Runway end:</b> Red.</p> <p><b>Stopway:</b> No.</p> <p><b>Remarks:</b> Rapid exit taxiway indicator lights (P4, P2, P1, R4, R2, R1).</p>
<p><b>Pista:</b> 24R</p> <p><b>Aproximación:</b> Precisión CAT II/III, 720 m LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (21.97 m / 72 ft).</p> <p><b>Umbral:</b> Verdes.</p> <p><b>Zona de toma de contacto:</b> 900 m blancas.</p>	<p><b>Runway:</b> 24R</p> <p><b>Approach:</b> Precision CAT II/III, 720 m LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (21.97 m / 72 ft).</p> <p><b>Threshold:</b> Green.</p> <p><b>Touchdown zone:</b> 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).

**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).

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 energía:** 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.

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.

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) y PRKG 61, 62 y 63 (Rampa 1).
- PRKG: 900 y 901 (Rampa 32) y 61, 62 y 63 (Rampa 1). Ver 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 30 cm de ancho y diámetro interior de 27 m.
- Área de seguridad: 94x77m.
- CWY: No
- ➔ - PRKG 61, 62, 63: MAX ACFT 16 m. Hormigón hidráulico. TLOF, barra de salida de puesto de estacionamiento.
- 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.

**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.

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) and PRKG 61, 62 and 63 (Ramp 1).
- 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.

- Security area: 94x77m.
- CWY: No
- PRKG 61, 62, 63: MAX ACFT 16 m. Hydraulic concrete. TLOF, stand exit bar.

- 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.

**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.

## 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

## 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").

**Lighting:** FATO 09/27 has FATO and TLOF edge area lighting, and FATO 09 also has approach lighting and APAPI (6") systems.

## → Observaciones:

- Ver AD 2-LEBL casilla 2 – Tránsito autorizado.
- FATO utilizable exclusivamente por helicópteros que operen bajo reglas de vuelo VFR (ver AD 2-LEBL casilla 20 – Operación de helicópteros).
- Los helicópteros que operen bajo reglas de vuelo IFR serán instruidos a operar sobre las restantes pistas del aeropuerto 06R/24L, 06L/24R, 02/20 o puntos autorizados respecto a las mismas (ver AD 2-LEBL casilla 20 – Operación de helicópteros).

## Remarks:

- See AD 2-LEBL Item 2 - Approved traffic.
- FATO shall be used exclusively by helicopters that operate under VFR flight rules (See AD 2-LEBL Item 20 - Helicopter Operations).
- Helicopters operating under IFR flight rules shall be instructed to operate on the remaining airport runways 06R/24L, 06L/24R, 02/20 or at authorised points with regard to said runways (see AD 2-LEBL Item 20 - Helicopter Operations).

## 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.	<u>FL075</u> MAX ALT VFR SECTOR  <u>MAX ALT</u> <u>VFR SECTOR</u> SFC	D (3)  E	BARCELONA APP ES/EN	1850 m/6000 ft
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> SFC	D (3)		
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 los meses de junio, julio y agosto las aeronaves cuyo peso máximo al despegue (MTOW) sea igual o inferior a 15000 kg estarán restringidas y no podrán operar de llegada en el horario comprendido en la franja de 0700-0959. 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 June, July and August, aircraft with a maximum take-off weight (MTOW) of 15000 kg or less shall be restricted and they cannot operate arrivals within the time period 0700-0959. This restriction does not apply to ambulance, emergency and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other local Entities, provided they perform non-commercial public services, and aircraft that possess the standard operator clearance in accordance with the procedure in force. The standard clearance procedure may be consulted at: 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](mailto:bcnoperaciones@aena.es) y [saimbcn@aena.es](mailto: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](mailto:bcnoperaciones@aena.es) and [saimbcn@aena.es](mailto: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



## 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.

➔ El rodaje de aeronaves de empenaje vertical igual o superior a 16.46 m de S14 a M16 o viceversa es incompatible con aterrizajes por RWY 06L.

➔ El rodaje de aeronaves de empenaje vertical igual o superior a 14.86 m de T14 a N16 o viceversa es incompatible con aterrizajes por RWY 06L.

➔ El rodaje de cualquier aeronave de S14 a M16 o viceversa, y de T14 a N16 o viceversa, es incompatible con despegues por RWY 24R.

## 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.

– The taxiing of aircraft with vertical stabilisers in the tail empennage equal to or greater than 16.46 m from S16 to M16 or vice versa, is incompatible with landings on RWY 06L.

– The taxiing of aircraft with vertical stabilisers in the tail empennage equal to or greater than 14.86 m from T14 to N16 or vice versa, is incompatible with landings on RWY 06L.

– The taxiing of any aircraft from S14 to M16 or vice versa, and from T14 to N16 or vice versa, is incompatible with take-offs from RWY 24R.

- 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.
- Rampas 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.
- Rampas-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.

PLANO DE AERÓDROMO-OACI

41° 17'49"N  
002° 04'42"E

ELEV 4

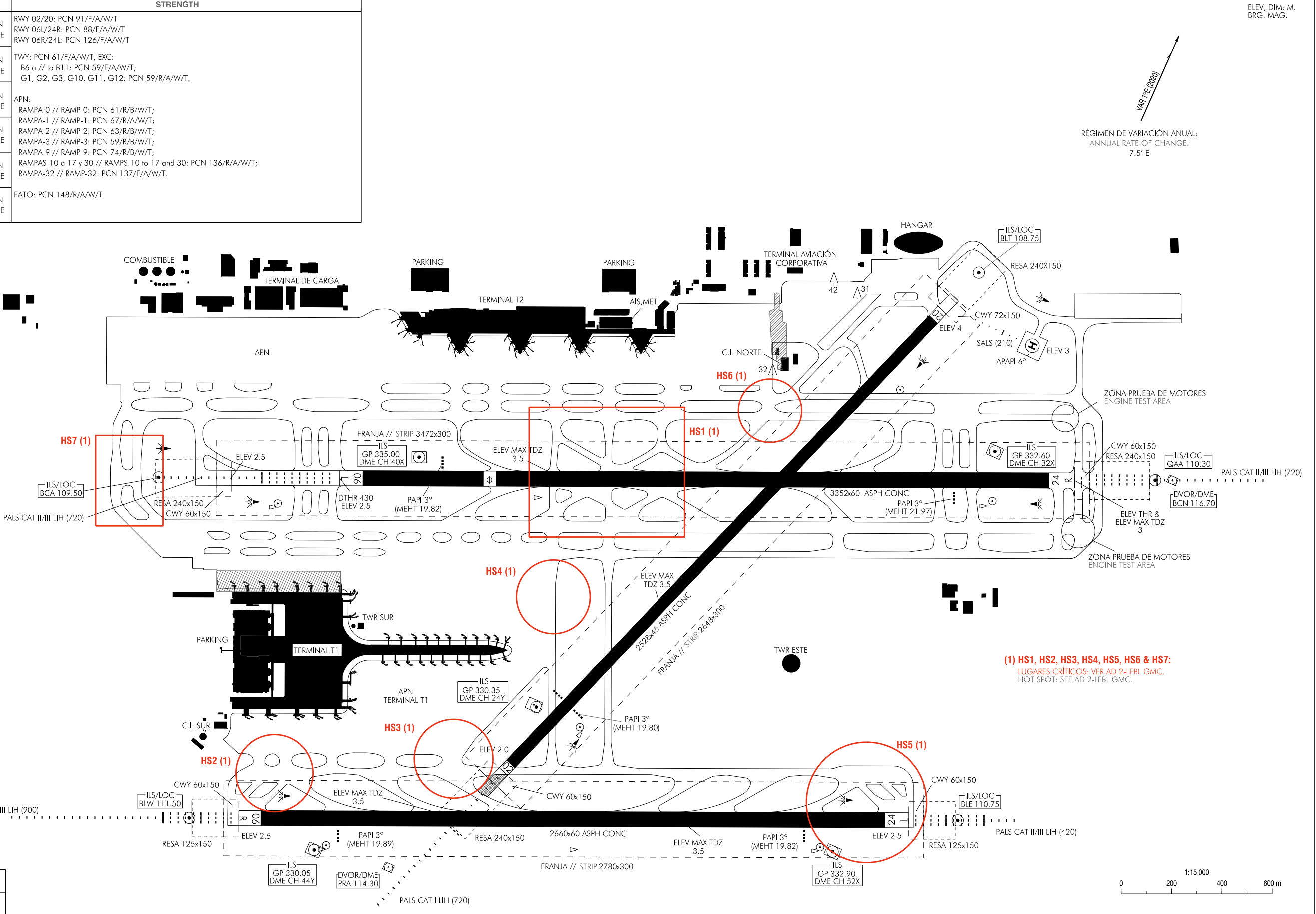
TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

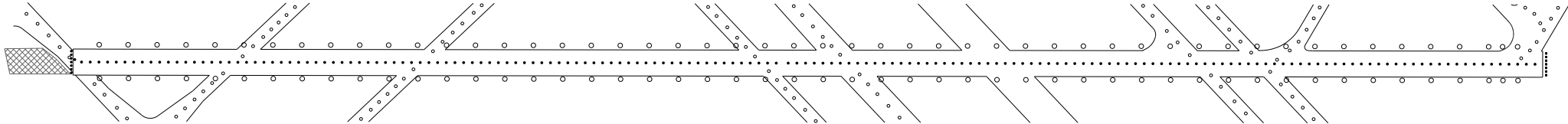
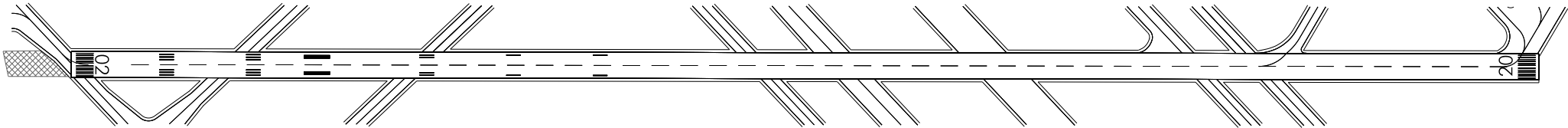
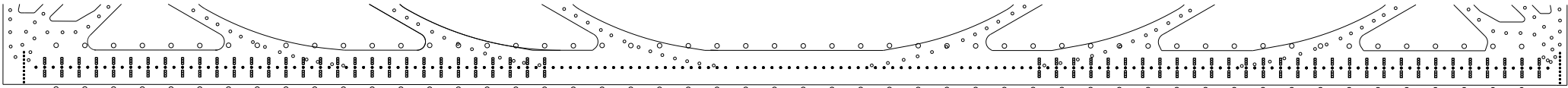
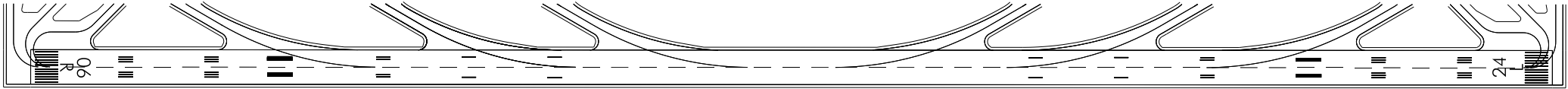
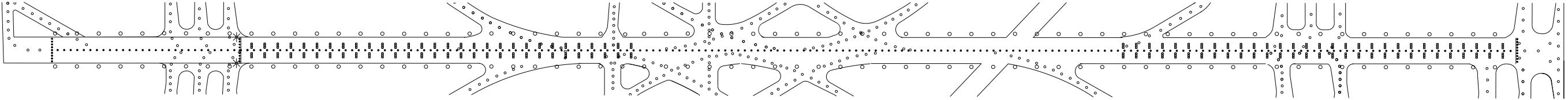
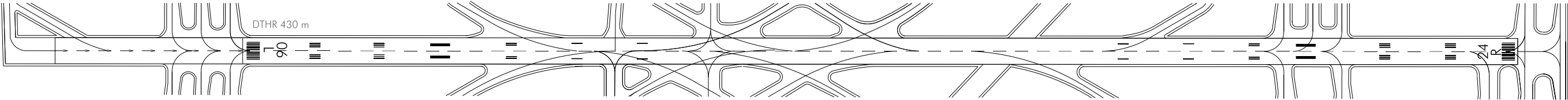
BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	RESISTENCIA STRENGTH
02	018°	41°17'15.93"N 002°05'05.41"E	RWY 02/20: PCN 91/F/A/W/T RWY 06L/24R: PCN 88/F/A/W/T RWY 06R/24L: PCN 126/F/A/W/T
20 (1)	198°	41°18'33.46"N 002°05'40.78"E	TWY: PCN 61/F/A/W/T, EXC: B6 a // to B11: PCN 59/F/A/W/T; G1, G2, G3, G10, G11, G12: PCN 59/R/A/W/T.
06L	064°	41°17'41.44"N 002°04'19.02"E	APN: RAMPA-0 // RAMP-0: PCN 61/R/B/W/T; RAMPA-1 // RAMP-1: PCN 67/R/A/W/T; RAMPA-2 // RAMP-2: PCN 63/R/B/W/T; RAMPA-3 // RAMP-3: PCN 59/R/B/W/T; RAMPA-9 // RAMP-9: PCN 74/R/B/W/T; RAMPA-10 a 17 y 30 // RAMPS-10 to 17 and 30: PCN 136/R/A/W/T; RAMPA-32 // RAMP-32: PCN 137/F/A/W/T.
24R	244°	41°18'20.61"N 002°06'13.43"E	
06R	064°	41°16'56.32"N 002°04'27.66"E	
24L	244°	41°17'31.99"N 002°06'11.81"E	FATO: PCN 148/R/A/W/T

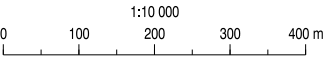
(1) NO UTILIZABLE PARA ATERRIZAJES.  
NOT AVAILABLE FOR LANDING.



CAMBIO: RETIRADA DEL ALA DERECHA DEL PAPI RWY 06L, NUEVO LUGAR CRÍTICO HS7.  
CHANGES: REMOVAL OF THE RIGHT WING OF THE PAPI FROM RWY 06L, NEW HOT SPOT HS7.



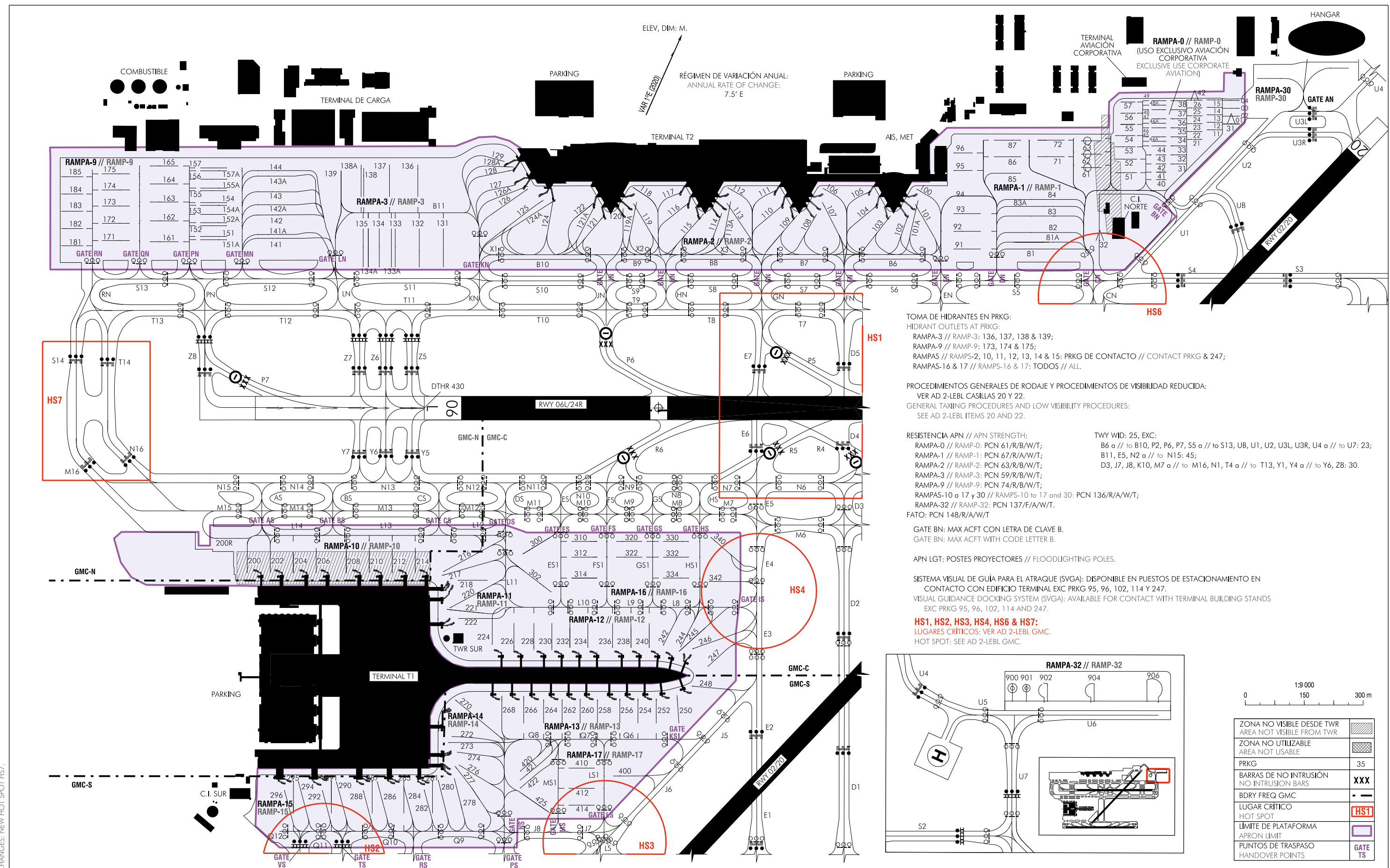
ZONA NO UTILIZABLE  
AREA NOT USABLE



CAMBIOS: DESIGNADOR DE PISTAS 06R/24L, 06L/24R.  
CHANGES: RWYS 06R/24L, 06L/24R DESIGNATOR.

TWR	118.105	GMC N	121.705
	118.330	GMC C	121.655
CLR	121.805	GMC S	122.230

**BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat**



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
01	R0	41°18'30.60"N 002°05'27.34"E	R	C560	—	—
02	R0	41°18'31.19"N 002°05'26.98"E	R	C560	—	—
03	R0	41°18'31.78"N 002°05'26.63"E	R	C560	—	—
04	R0	41°18'32.37"N 002°05'26.28"E	R	C560	—	—
11	R0	41°18'29.17"N 002°05'24.71"E	R	C560	—	—
12	R0	41°18'29.73"N 002°05'24.37"E	R	C560	—	—
13	R0	41°18'30.29"N 002°05'24.03"E	R	C560	—	—
14	R0	41°18'30.85"N 002°05'23.70"E	R	C560	—	—
15	R0	41°18'31.41"N 002°05'23.35"E	R	C560	—	—
21	R0	41°18'28.15"N 002°05'24.31"E	—	C560	—	—
22	R0	41°18'28.75"N 002°05'23.95"E	R	C560	—	—
23	R0	41°18'29.34"N 002°05'23.60"E	R	C560	—	—
24	R0	41°18'29.93"N 002°05'23.24"E	R	C560	—	—
25	R0	41°18'30.52"N 002°05'22.89"E	R	C560	—	—
26	R0	41°18'31.11"N 002°05'22.54"E	R	C560	—	—
31	R0	41°18'25.38"N 002°05'22.70"E	R	CL60	—	—
32	R0	41°18'26.06"N 002°05'22.30"E	R	CL60	—	—
33	R0	41°18'26.74"N 002°05'21.90"E	R	CL60	—	—
34	R0	41°18'27.42"N 002°05'21.48"E	R	CL60	—	—
35	R0	41°18'28.10"N 002°05'21.07"E	R	CL60	—	—
36	R0	41°18'28.77"N 002°05'20.66"E	R	CL60	—	—
37	R0	41°18'29.45"N 002°05'20.25"E	R	CL60	—	—
38	R0	41°18'30.13"N 002°05'19.84"E	R	CL60	—	—
40	R0	41°18'23.90"N 002°05'22.52"E	—	C560	—	—
41	R0	41°18'24.45"N 002°05'22.17"E	—	C560	—	—
42	R0	41°18'25.06"N 002°05'21.75"E	R	CL60	—	—
43	R0	41°18'25.74"N 002°05'21.35"E	R	CL60	—	—
44	R0	41°18'26.42"N 002°05'20.94"E	R	CL60	—	INCOMP. 44A
44A	R0	41°18'26.76"N 002°05'20.76"E	R	GLEX	—	INCOMP. 44, 45
45	R0	41°18'27.09"N 002°05'20.53"E	R	CL60	—	INCOMP. 44A
46	R0	41°18'27.77"N 002°05'20.12"E	R	CL60	—	INCOMP. 46A
46A	R0	41°18'28.12"N 002°05'19.94"E	R	GLEX	—	INCOMP. 46, 47
47	R0	41°18'28.45"N 002°05'19.71"E	R	CL60	—	INCOMP. 46A
48	R0	41°18'29.13"N 002°05'19.30"E	R	CL60	—	INCOMP. 48A
48A	R0	41°18'29.48"N 002°05'19.12"E	R	GLEX	—	INCOMP. 48, 49
49	R0	41°18'29.81"N 002°05'18.90"E	R	CL60	—	INCOMP. 48A
51	R0	41°18'23.04"N 002°05'18.20"E	—	F50	—	—
52	R0	41°18'24.06"N 002°05'17.58"E	—	F50	—	—
53	R0	41°18'24.96"N 002°05'16.93"E	—	GLF4	—	—
54	R0	41°18'26.11"N 002°05'17.34"E	—	GLF4	—	—

→  
→  
→

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
55	R0	41°18'26.64"N 002°05'15.92"E	R	GLF4	—	—
56	R0	41°18'27.48"N 002°05'15.41"E	R	GLF4	—	—
57	R0	41°18'28.32"N 002°05'14.91"E	R	GLF4	—	—
61	R1	41°18'22.33"N 002°05'14.06"E	—	GLEX	—	(15), (16)
62	R1	41°18'23.31"N 002°05'13.47"E	—	GLEX	—	(15), (16)
63	R1	41°18'24.30"N 002°05'12.87"E	—	GLEX	—	(15), (16)
71	R1	41°18'21.59"N 002°05'09.73"E	—	A321	—	—
72	R1	41°18'22.83"N 002°05'08.98"E	—	A321	—	—
81	R1	41°18'14.14"N 002°05'12.40"E	—	A321	—	INCOMP. 81A
81A	R1	41°18'15.07"N 002°05'13.30"E	—	B744	—	INCOMP. 81, 82
82	R1	41°18'15.38"N 002°05'11.65"E	—	A321	—	INCOMP. 81A
83	R1	41°18'16.62"N 002°05'10.90"E	—	A321	—	INCOMP. 83A
83A	R1	41°18'17.76"N 002°05'11.68"E	—	B744	—	INCOMP. 83, 84
84	R1	41°18'17.86"N 002°05'10.16"E	—	A321	—	INCOMP. 83A
85	R1	41°18'19.19"N 002°05'07.10"E	—	A321	—	—
86	R1	41°18'20.43"N 002°05'06.36"E	—	A321	—	—
87	R1	41°18'21.67"N 002°05'05.61"E	—	A321	—	—
91	R1	41°18'11.80"N 002°05'05.55"E	—	A321	—	—
92	R1	41°18'13.13"N 002°05'04.75"E	—	A321	—	—
93	R1	41°18'14.45"N 002°05'03.95"E	—	A321	—	—
94	R1	41°18'15.67"N 002°05'02.84"E	—	A321	—	—
95	R1	41°18'17.46"N 002°05'01.28"E	R	A320	S	—
96	R1	41°18'18.77"N 002°05'00.47"E	R	A320	S	—
100	R2	41°18'14.71"N 002°04'58.68"E	R	A321	E	400 Hz-A/C
101	R2	41°18'13.39"N 002°04'59.13"E	R	A321	E	400 Hz-AC. INCOMP. 101A
101A	R2	41°18'13.44"N 002°04'59.08"E	R	A346	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 101, 102
102	R2	41°18'12.33"N 002°04'58.65"E	R	B752	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 101A (1)
103	R2	41°18'11.58"N 002°04'56.80"E	R	B752	—	400 Hz-A/C (1)
104	R2	41°18'12.00"N 002°04'54.99"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
105	R2	41°18'12.75"N 002°04'53.53"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
106	R2	41°18'11.58"N 002°04'49.26"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
107	R2	41°18'10.34"N 002°04'49.81"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
108	R2	41°18'09.14"N 002°04'49.42"E	R	B753	—	400 Hz-A/C
109	R2	41°18'08.37"N 002°04'47.43"E	R	B752	—	400 Hz-A/C (1)
110	R2	41°18'08.83"N 002°04'45.59"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
111	R2	41°18'09.50"N 002°04'43.94"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
112	R2	41°18'08.36"N 002°04'39.93"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
113	R2	41°18'07.06"N 002°04'40.36"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 113A



PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
113A	R2	41°18'07.13"N 002°04'40.43"E	R	B744	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 113, 114, X3
114	R2	41°18'05.94"N 002°04'40.00"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 113A
115	R2	41°18'05.27"N 002°04'38.05"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (2)
116	R2	41°18'05.51"N 002°04'35.91"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
117	R2	41°18'06.29"N 002°04'34.78"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
118	R2	41°18'05.14"N 002°04'30.36"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
119	R2	41°18'03.90"N 002°04'30.88"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 119A
119A	R2	41°18'03.88"N 002°04'31.07"E	R	B744	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 119, 120, X2
120	R2	41°18'02.69"N 002°04'30.25"E	R	B753	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 119A (1)
121	R2	41°18'01.78"N 002°04'28.23"E	R	B762	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 121A
121A	R2	41°18'02.44"N 002°04'26.96"E	R	B744	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 121, 122
122	R2	41°18'02.37"N 002°04'26.53"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 121A
124	R2	41°18'01.48"N 002°04'22.57"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 124A
124A	R2	41°18'01.28"N 002°04'22.50"E	R	B744	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 124, 125, X1
125	R2	41°18'00.97"N 002°04'21.42"E	R	B763	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 124A (2)
126	R2	41°18'01.39"N 002°04'19.47"E	R	A321	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 126A
126A	R2	41°18'01.46"N 002°04'19.09"E	R	B744	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 126, 127
127	R2	41°18'01.19"N 002°04'17.83"E	R	B734	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 126A
128	R2	41°18'02.22"N 002°04'16.89"E	R	A321	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 128A
128A	R2	41°18'02.52"N 002°04'16.70"E	R	B744	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 128, 129
129	R2	41°18'02.68"N 002°04'15.40"E	R	A321	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 128A
X1	R2	41°17'55.48"N 002°04'19.42"E	—	A321	—	INCOMP. 124A (3)
X2	R2	41°18'00.18"N 002°04'33.12"E	—	A321	—	INCOMP. 119A (3)
X3	R2	41°18'03.18"N 002°04'41.86"E	—	A321	—	INCOMP. 113A (3)
131	R3	41°17'53.93"N 002°04'13.93"E	—	B763	—	(2)
132	R3	41°17'53.12"N 002°04'11.54"E	—	B763	—	(2)
133	R3	41°17'52.60"N 002°04'08.96"E	—	A321	—	INCOMP. 133A
133A	R3	41°17'52.14"N 002°04'08.77"E	—	B763	—	INCOMP. 133, 134 (2)
134	R3	41°17'52.06"N 002°04'07.35"E	—	A321	—	INCOMP. 133A, 134A
134A	R3	41 17'51.33"N 002°04'06.48"E	—	B763	—	INCOMP. 134, 135 (2)

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
135	R3	41°17'51.50"N 002°04'05.76"E	—	A321	—	INCOMP. 134A
136	R3	41°17'59.25"N 002°04'07.66"E	R	B744	—	—
137	R3	41°17'58.28"N 002°04'04.84"E	R	B744	—	—
138	R3	41°17'56.96"N 002°04'02.54"E	R	B763	W	INCOMP. 138A (2)
138A	R3	41°17'57.31"N 002°04'02.01"E	R	B744	W	INCOMP. 138, 139
139	R3	41°17'56.15"N 002°04'00.21"E	R	A306	W	INCOMP. 138A
141	R3	41°17'49.05"N 002°03'56.32"E	—	B764	—	INCOMP. 141A
141A	R3	41°17'49.21"N 002°03'55.76"E	—	B748	—	INCOMP. 141, 142 (4)
142	R3	41°17'50.80"N 002°03'55.26"E	—	B764	—	INCOMP. 141A, 142A
142A	R3	41°17'51.44"N 002°03'54.41"E	—	B744	—	INCOMP. 142, 143
143	R3	41°17'52.55"N 002°03'54.20"E	—	B764	—	INCOMP. 142A, 143A
143A	R3	41°17'53.60"N 002°03'53.11"E	—	B744	—	INCOMP. 143, 144
144	R3	41°17'54.35"N 002°03'53.87"E	—	B752	—	INCOMP. 143A (1)
151	R3	41°17'47.21"N 002°03'50.22"E	—	E120	—	INCOMP. 151A
151A	R3	41°17'47.13"N 002°03'51.13"E	—	A321	—	INCOMP. 151
152	R3	41°17'47.95"N 002°03'49.78"E	—	E120	—	INCOMP. 152A
152A	R3	41°17'48.42"N 002°03'50.35"E	—	A321	—	INCOMP. 152, 153
153	R3	41°17'48.80"N 002°03'49.26"E	—	E120	—	INCOMP. 152A, 154A
154	R3	41°17'49.68"N 002°03'48.73"E	—	E120	—	INCOMP. 154A
154A	R3	41°17'49.72"N 002°03'49.57"E	—	A321	—	INCOMP. 153, 154
155	R3	41°17'50.58"N 002°03'48.19"E	—	E120	—	INCOMP. 155A
155A	R3	41°17'51.02"N 002°03'48.79"E	—	A321	—	INCOMP. 155, 156
156	R3	41°17'51.44"N 002°03'47.67"E	—	E120	—	INCOMP. 155A, 157A
157	R3	41°17'52.29"N 002°03'47.16"E	—	E120	—	INCOMP. 157A
157A	R3	41°17'52.32"N 002°03'48.00"E	—	A321	—	INCOMP. 156, 157
161	R9	41°17'44.92"N 002°03'45.17"E	—	B752	—	—
162	R9	41°17'46.49"N 002°03'44.22"E	—	B752	—	—
163	R9	41°17'47.90"N 002°03'43.37"E	—	B752	—	(1)
164	R9	41°17'49.26"N 002°03'42.55"E	—	B752	—	(1)
165	R9	41°17'50.61"N 002°03'41.73"E	—	B752	—	(1)
171	R9	41°17'43.70"N 002°03'41.29"E	—	A321	—	—
172	R9	41°17'45.00"N 002°03'40.51"E	—	A321	—	—
173	R9	41°17'46.29"N 002°03'39.72"E	—	A321	—	—
174	R9	41°17'47.50"N 002°03'38.99"E	—	A321	—	—
175	R9	41°17'48.71"N 002°03'38.26"E	—	A321	—	—
181	R9	41°17'41.43"N 002°03'36.05"E	R	A321	S	—
182	R9	41°17'42.73"N 002°03'35.28"E	R	A321	S	—
183	R9	41°17'44.03"N 002°03'34.50"E	R	A321	S	—
184	R9	41°17'45.33"N 002°03'33.71"E	R	A321	S	—

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
185	R9	41°17'46.62"N 002°03'32.93"E	R	A321	S	—
200	R10	41°17'23.09"N 002°04'08.94"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (5)
200R	R10	41°17'24.59"N 002°04'04.29"E	—	A321	—	—
202	R10	41°17'23.86"N 002°04'11.23"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (5)
204	R10	41°17'24.63"N 002°04'13.54"E	R	B763	—	400 Hz-A/C
206	R10	41°17'25.44"N 002°04'15.81"E	R	B763	—	400 Hz-A/C
208	R10	41°17'26.44"N 002°04'18.82"E	R	B763	—	400 Hz-A/C
210	R10	41°17'27.25"N 002°04'21.10"E	R	B763	—	400 Hz-A/C
212	R10	41°17'28.00"N 002°04'23.40"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (12)
214	R10	41°17'28.76"N 002°04'25.71"E	R	A332	—	400 Hz-A/C (6) (7)
216	R11	41°17'29.85"N 002°04'28.45"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 217
217	R11	41°17'29.52"N 002°04'28.50"E	R	A388	N	400 Hz-A/C. INCOMP. 216, 218 (8)
218	R11	41°17'29.69"N 002°04'30.29"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 217
220	R11	41°17'27.35"N 002°04'30.75"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 221 (9)
221	R11	41°17'27.12"N 002°04'30.50"E	R	B744	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 220, 222
222	R11	41°17'26.84"N 002°04'32.09"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 221
224	R12	41°17'25.49"N 002°04'36.94"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (2)
226	R12	41°17'26.34"N 002°04'39.03"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (2)
228	R12	41°17'27.23"N 002°04'40.89"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
230	R12	41°17'27.85"N 002°04'42.68"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
232	R12	41°17'28.46"N 002°04'44.48"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
234	R12	41°17'29.07"N 002°04'46.27"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
236	R12	41°17'29.91"N 002°04'48.73"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
238	R12	41°17'30.54"N 002°04'50.57"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
240	R12	41°17'31.16"N 002°04'52.38"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
242	R12	41°17'31.82"N 002°04'53.68"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
244	R12	41°17'32.28"N 002°04'55.49"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 245
245	R12	41°17'31.91"N 002°04'55.55"E	R	B744	E	400 Hz-A/C. INCOMP. 244, 246
246	R12	41°17'32.51"N 002°04'56.74"E	R	A321	E	400Hz-A/C. INCOMP. 245, 247
247	R12	41°17'31.81"N 002°04'59.12"E	R	A343	—	INCOMP. 246
248	R13	41°17'29.71"N 002°04'58.40"E	R	B764	—	400 Hz-A/C
250	R13	41°17'28.49"N 002°04'57.32"E	R	A343	E	400 Hz-A/C
252	R13	41°17'27.55"N 002°04'55.41"E	R	B753	E	400 Hz-A/C (1)

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
254	R13	41°17'26.92"N 002°04'53.58"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
256	R13	41°17'26.31"N 002°04'51.78"E	R	B753	—	400 Hz-A/C (1)
258	R13	41°17'25.46"N 002°04'49.60"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
260	R13	41°17'24.92"N 002°04'47.84"E	R	B752	—	400 Hz-A/C (1)
262	R13	41°17'24.26"N 002°04'46.07"E	R	B752	—	400 Hz-A/C (1)
264	R13	41°17'23.63"N 002°04'44.23"E	R	B752	—	400 Hz-A/C (1)
266	R13	41°17'23.22"N 002°04'42.09"E	R	B763	—	400 Hz-A/C (2)
268	R13	41°17'22.47"N 002°04'39.91"E	R	A321	—	400 Hz-A/C
270	R14	41°17'20.59"N 002°04'35.37"E	R	B744	—	400 Hz-A/C
272	R14	41°17'17.75"N 002°04'36.77"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 273
273	R14	41°17'17.17"N 002°04'36.68"E	R	B744	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 272, 274
274	R14	41°17'16.75"N 002°04'38.01"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 273
276	R14	41°17'15.84"N 002°04'38.77"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 277
277	R14	41°17'15.61"N 002°04'38.44"E	R	B744		400 Hz-A/C. INCOMP. 276, 278 (10) (13)
278	R14	41°17'14.90"N 002°04'38.85"E	R	A321	—	400 Hz-A/C. INCOMP. 277
280	R15	41°17'14.14"N 002°04'37.41"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 281
281	R15	41°17'13.95"N 002°04'36.79"E	R	B744	—	400 Hz. INCOMP. 280, 282
282	R15	41°17'12.91"N 002°04'36.48"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 281
284	R15	41°17'12.57"N 002°04'34.17"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 285
285	R15	41°17'12.97"N 002°04'33.94"E	R	B744	—	400 Hz. INCOMP. 284
286	R15	41°17'12.00"N 002°04'31.34"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 287
287	R15	41°17'11.88"N 002°04'30.79"E	R	A388	—	400 Hz. INCOMP. 286, 288
288	R15	41°17'10.81"N 002°04'30.40"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 287
290	R15	41°17'10.64"N 002°04'27.23"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 291
291	R15	41°17'10.49"N 002°04'26.71"E	R	A388	—	400 Hz. INCOMP. 290, 292
292	R15	41°17'09.45"N 002°04'26.28"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 291
294	R15	41°17'09.34"N 002°04'23.50"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 295
295	R15	41°17'09.21"N 002°04'22.95"E	R	B744	W	400 Hz. INCOMP. 294, 296
296	R15	41°17'08.18"N 002°04'22.53"E	R	A321	—	400 Hz. INCOMP. 295
300	R16	41°17'34.35"N 002°04'35.99"E	—	B763	—	(2)
302	R16	41°17'32.16"N 002°04'39.11"E	—	B763	—	(2)
310	R16	41°17'37.08"N 002°04'41.57"E	—	A321	—	—
312	R16	41°17'35.89"N 002°04'42.27"E	—	A321	—	(11)
314	R16	41°17'34.32"N 002°04'43.22"E	—	A321	—	—
320	R16	41°17'38.30"N 002°04'45.15"E	—	A321	—	—
322	R16	41°17'37.12"N 002°04'45.87"E	—	A321	—	(11)
330	R16	41°17'40.20"N 002°04'50.69"E	—	A321	—	—
332	R16	41°17'39.02"N 002°04'51.40"E	—	A321	—	(11)
334	R16	41°17'37.44"N 002°04'52.34"E	—	A321	—	—
340	R16	41°17'41.45"N 002°04'53.96"E	—	B77W	—	—

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
342	R16	41°17'38.44"N 002°04'56.16"E	—	A321	—	—
400	R17	41°17'20.48"N 002°04'55.20"E	—	A321	—	—
410	R17	41°17'19.94"N 002°04'51.55"E	—	A321	—	—
412	R17	41°17'18.43"N 002°04'52.46"E	—	A321	—	—
414	R17	41°17'17.16"N 002°04'53.23"E	—	A321	—	(11)
420	R17	41°17'17.82"N 002°04'45.35"E	—	CRJX	—	INCOMP. 421
421	R17	41°17'17.41"N 002°04'45.93"E	—	B763	—	INCOMP. 420, 422
422	R17	41°17'17.17"N 002°04'46.50"E	—	CRJX	—	INCOMP. 421
425	R17	41°17'15.46"N 002°04'49.15"E	—	B764	—	
900	R32	41°18'41.80"N 002°06'01.58"E	—	EC25	—	Estacionamiento de helicópteros // Helicopters parking (14)
901	R32	41°18'42.27"N 002°06'02.98"E	—	S76	—	Estacionamiento de helicópteros // Helicopters parking (15)
902	R32	41°18'43.18"N 002°06'04.95"E	—	A321	—	—
904	R32	41°18'44.77"N 002°06'09.61"E	—	A321	—	—
906	R32	41°18'46.83"N 002°06'14.71"E	—	B763	—	—

**Observaciones // Remarks:**

Los puestos de estacionamiento de RAMPA-0 están destinados a vuelos de aviación corporativa y privada. // The stands on RAMP-0 are for corporate and private aviation flights.

Los puestos de estacionamiento de RAMPAS-1 a 3 están asociados al terminal T2. // The stands on RAMPS-1 to 3 are associated with terminal T2.

Los puestos de estacionamiento de RAMPAS-9 a 17 están asociados al terminal T1. // The stands on RAMPS-9 to 17 are associated with terminal T1.

(1)	Envergadura máxima 38.05 m (modelo de ACFT sin winglets). // Maximum wingspan of 38.05 m (ACFT model without winglets).
(2)	Envergadura máxima 47.57 m (modelo de ACFT sin winglets). // Maximum wingspan of 47.57 m (ACFT model without winglets).
(3)	Sólo utilizable como contingencia ante saturación de plataforma. // Usable only as a contingency in the event of apron saturation.
(4)	Puede estacionar A388 si en el PRKG 142A hay estacionado, como máximo, B764. // The A388 can park if there is, at most, a B764 parked on PRKG 142A.
(5)	Obligatorio aproar al oeste cuando el PRKG 200R esté ocupado. // ACFT are required to nose to the west when PRKG 200R is occupied.
(6)	ACFT A332: obligatorio retroceder aproando al este. // ACFT A332: are required to push-back nosing to the East.
(7)	El acceso y la salida a/desde PRKG 214 de ACFT de envergadura 52 m o superior se realizará exclusivamente por Puerta CS. // Access and exit to/from PRKG 214 for ACFT of wingspan 52 m or higher shall be performed exclusively via Gate CS.
(8)	ACFT B777: obligatorio aproar a la dirección indicada y continuar con pull-forward. // ACFT B777 are required to nose in the direction indicated and then continue with the pull-forward.
(9)	ACFT B737: Prohibido aproar al norte. // ACFT B737 are prohibited to nose to the North.
(10)	Puede estacionar hasta A388 si en el PRKG 425 hay estacionado, como máximo, A321. // Up to the A388 can park if there is, at most, an A321 parked on PRKG 425.
(11)	Envergadura máxima 34.09 m (modelo de ACFT sin sharklets). // Maximum wingspan of 34.09 m (ACFT model without sharklets).
(12)	MAX ACFT A321 cuando se encuentre estacionado un A332 en PRKG 214. // MAX ACFT A321 when an A332 is parked at PRKG 214.
(13)	ACFT A388: obligatorio retroceder a TWY Q9 aproando al Este. // ACFT A388: are required to push-back up to TWY Q9 nosing to the East.
(14)	Permitido el estacionamiento de helicóptero máximo EC25 (D:19.50 m, UCW: 3.0 m, anchura máxima: 16.2 m). // Maximum helicopter parking allowed EC25 (D:19.50 m, UCW: 3.0 m, maximum width: 16.2 m).
(15)	Permitido el estacionamiento de helicóptero máximo S76 (D:16.0 m, UCW: 2.44 m, anchura máxima: 13.41 m). // Maximum helicopter parking allowed S76 (D:16.0 m, UCW: 2.44 m, maximum width: 13.41 m).
(16)	En caso de estacionamiento de helicópteros, el rodaje será aéreo pasante. // In case of helicopter stands, the air-taxiing shall be taxi-through

## SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE DOCKING GUIDANCE SYSTEMS

### GENERALIDADES

Este sistema contiene información de guía azimuth (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

### UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

- Dos líneas de 5 caracteres cada una de presentación alfanumérica, compuesta de indicadores amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: hora UTC, número del puesto de estacionamiento, inicio del atraque o situación de espera ("WAIT"), tipo de aeronave, distancia restante para la posición de parada (en metros), posición de parada ("STOP"), aeronave estacionada en posición correcta ("OK"), fallo en la verificación del avión (mensaje 1: "ID"; mensaje 2: "FAIL"), bloqueo de puerta (mensaje 1: "GATE"; mensaje 2: "BLOCK"), vista bloqueada (mensaje 1: "VIEW"; mensaje 2: "BLOCK"), exceso de velocidad en la aproximación ("SLOW DOWN"), calzos puestos ("CHOCK ON"), posición de parada sobrepasada ("TOO FAR"), ralentización por mal tiempo o por aeronave extraviada durante el atraque ("SLOW"), demasiado deprisa ("TOO FAST"), parada SBU ("SBU").
- Presentación de guía azimuth (línea de eje y flechas indicadoras del sentido a seguir para el centrado, amarillas y rojas) así como luces rojas cuando indica la detención de la aeronave.
- Indicador de distancia al punto de parada compuesto por líneas amarillas formando una columna vertical centrada (índice de acercamiento), acabando en una columna vertical centrada más estrecha y más pequeña.

### INSTRUCCIONES AL PILOTO

- Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correcto.
- Rodar alineado con el eje, observando la línea de guía central.
- Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo. Significa que el sistema ha capturado la aeronave.
- Observar la guía de azimuth para seguir la dirección y posición correcta. Una flecha roja intermitente indica la dirección del giro.
- Si la aeronave se aproxima con una velocidad superior a la aceptada el sistema mostrará el mensaje SLOW DOWN y se deberá reducir la velocidad.
- El indicador de distancia se activa a 20 m de la posición de parada. Cuando el avión se encuentre a menos de 12 m de la posición de parada, en el índice de acercamiento se indicará mediante la desactivación de una fila del símbolo de línea central cada 0.5 m cubiertos por el avión. De este modo, cuando la última fila se apague, quedarán 0.5 m hasta la parada.
- Cuando se alcanza la posición de parada correcta, la pantalla mostrará el mensaje STOP y se encenderán dos luces rojas. Cuando el avión quede estacionado, se mostrará el mensaje OK.

### GENERAL

This system contains information about azimuth guidance (shows the aircraft position with relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position, that is provided by a display unit, in front of the cockpit.

### DISPLAY UNIT

It consists of:

- Two lines of 5 alphanumeric characters, comprised of yellow indicators, which can provide the following information: UTC time, stand number, start of docking or holding situation ("WAIT"), type of aircraft, distance remaining to the stopping position (in metres), stopping position ("STOP"), aircraft parked in the correct position ("OK"), failure in aircraft verification (message 1: "ID"; message 2: "FAIL"), gate blocked (message 1: "GATE"; message 2: "BLOCK"), blocked view (message 1: "VIEW"; message 2: "BLOCK"), excess approach speed ("SLOW DOWN"), chocks on ("CHOCK ON"), stopping position exceeded ("TOO FAR"), slowing due to bad weather or lost aircraft during docking ("SLOW"), too fast ("TOO FAST"), SBU stop ("SBU").
- Azimuth guide presentation (centre line and arrows indicating the direction to follow for centring, yellow and red), as well as red lights to indicate aircraft detection.
- Indicator of the distance to the stopping point made up of yellow lines making a centred vertical column (approach index), finishing in a narrower, smaller centred vertical line.

### INSTRUCTION FOR THE PILOT

- Check that the type of aircraft indicated is correct.
- Taxi aligned with the centre line, observing the central guideline.
- Check that the distance indicator is completely yellow. This means that the system has captured the aircraft.
- Observe the azimuth guide to follow the correct direction and position. A red flashing arrow indicates the turn direction.
- If the aircraft approaches at a speed higher than that allowed, the system will show the message SLOW DOWN and speed must be reduced.
- The distance indicator activates 20 m from the stopping position. When the aircraft is less than 12 m from the stopping position, the approach index will be indicated by deactivating one row of the central line symbol for every 0.5 m covered by the aircraft. Thus, when the last row turns off, there will be 0.5 m to the stopping point.
- When the correct stopping position is reached, the screen will display the STOP message and two red lights will turn on. When the aircraft is parked, the display shows OK.

PLANO DE AERÓDROMO PARA  
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

APN ELEV 4

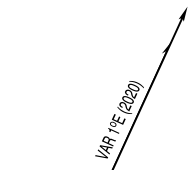
TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

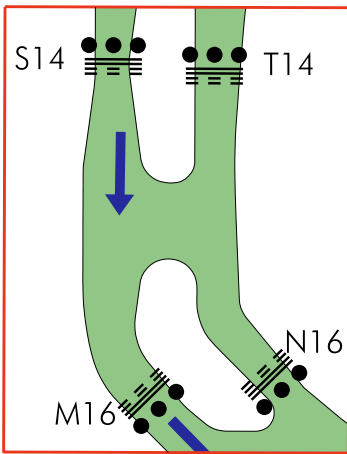
BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat

ELEV. DIM: M

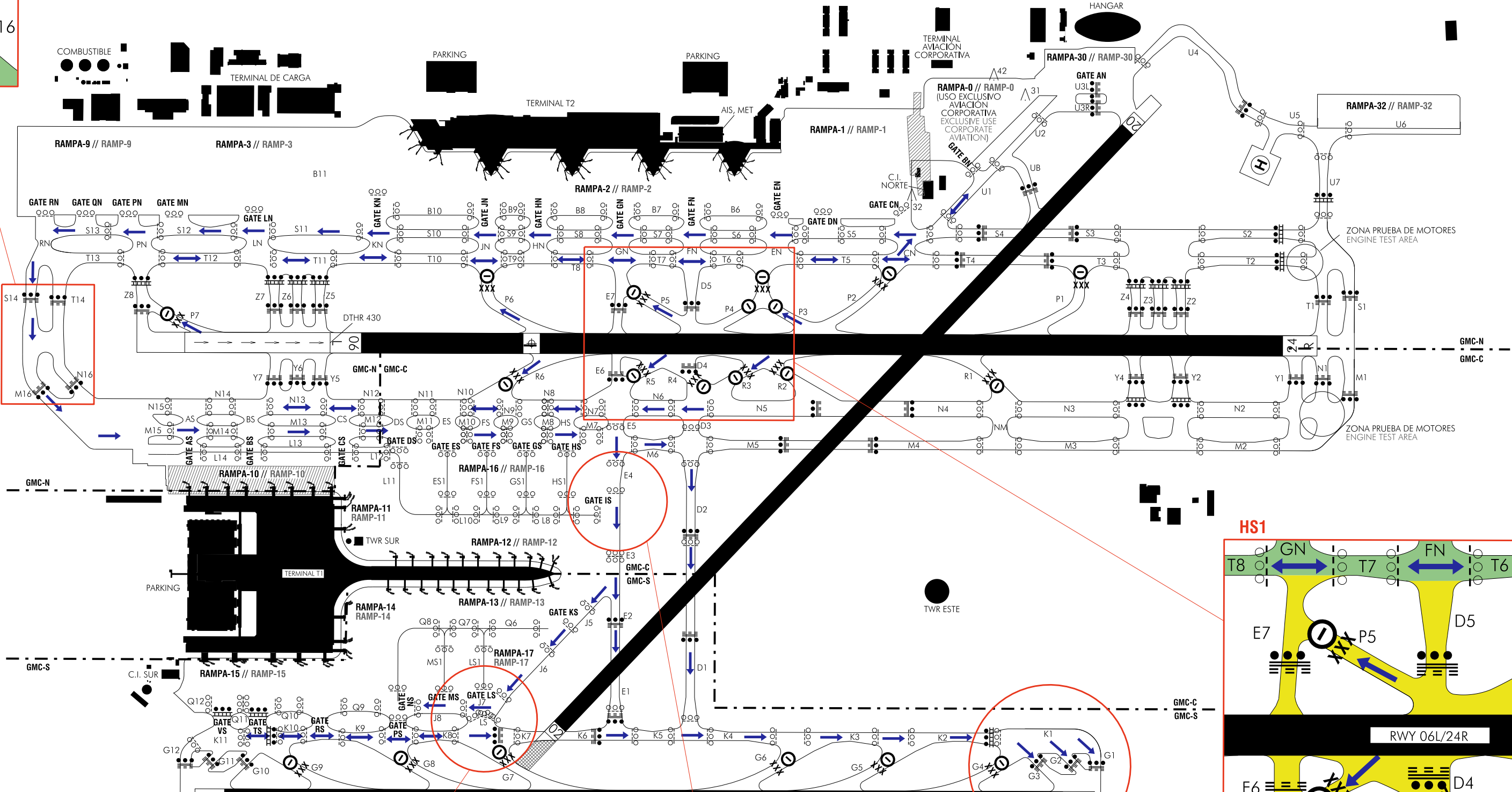
CONFIGURACIÓN OESTE // WEST CONFIGURATION  
OPERACIÓN CON PISTAS PARALELAS // PARALLEL RUNWAYS OPERATION  
ARR 24R DEP 24L



RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL:  
ANNUAL RATE OF CHANGE:  
7.5° E



HS7



PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:  
VER AD 2-LEBL CASILLAS 20 Y 22.  
GENERAL TAXING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:  
SEE AD 2-LEBL ITEM 20 AND 22.

TWY WID: 25, EXC:  
B6 a // to B10, P2, P6, P7, S5 a // to S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 a // to U7: 23;  
B11, E5, N2 a // to N15: 45;  
D3, J7, J8, K10, M7 a // to M16, N1, T4 a // to T13, Y1, Y4 a // to Y6, Z8: 30.

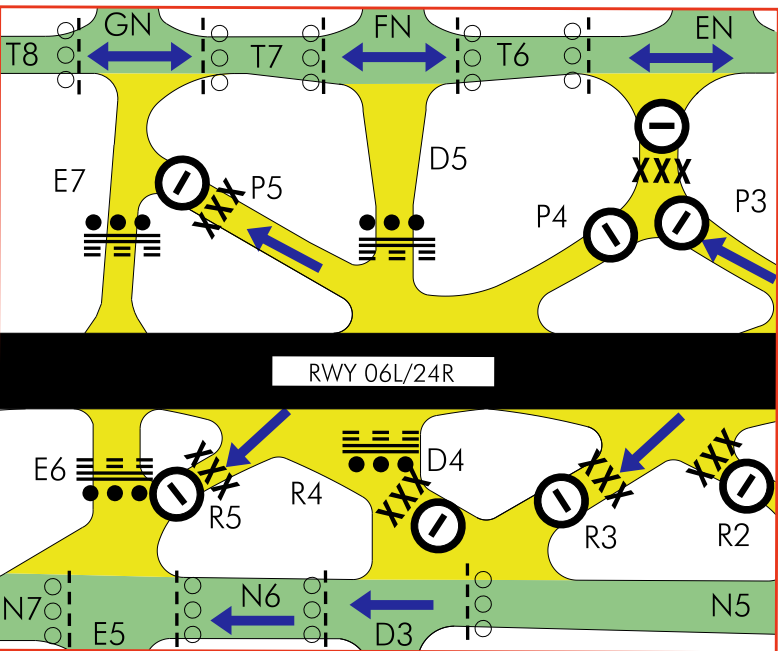
RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH: PCN 61/F/A/W/T, EXC:  
B6 a // to B11: PCN 59/F/A/W/T;  
G1, G2, G3, G10, G11, G12: PCN 59/R/A/W/T.

TWY LGT: CL.

LAS BARRAS DE PARADA EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA M1, Y5, Y6 & Y7 SON DE CAT II/III.  
PUNTO DE ESPERA EN M2 CON LUCES DE BARRA DE PARADA.  
LAS AERONAVES DEBERÁN ACERCARSE TODO LO POSIBLE AL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO (VER AD 1.1). 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.

STOP BARS IN THE RUNWAY-HOLDING POSITIONS M1, Y5, Y6 & Y7 ARE CAT II/III.  
HOLDING POSITION IN M2 WITH STOP BARS LIGHTS.  
AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, (SEE AD 1.1). TAXING BEHIND AN AIRCRAFT STOPPED AT A RUNWAY-HOLDING POSITION OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION FOR KEEPING A SAFE DISTANCE FROM IT, ARE RESPONSIBILITY FOR THE PILOTS. IF THERE IS ANY DOUBT AS TO WHETHER AN AIRCRAFT POSITIONED AT A RUNWAY OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION MAY BE OVERTAKEN SAFELY, THE TAXING AIRCRAFT SHALL HALT, NOTIFY ATC AND REQUEST ALTERNATE INSTRUCTIONS.

HS1



HS1:  
PRECAUCIÓN:  
ZONA CONFLICTIVA POR CONCENTRACIÓN DE TWY. ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN Y A LAS INSTRUCCIONES ATC.

HS3, HS4:  
PRECAUCIÓN:  
ZONA DE POSIBLE DESORIENTACIÓN. ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN Y A LAS INSTRUCCIONES ATC.

HS5:  
PRECAUCIÓN:  
ZONA CONFLICTIVA POR RESTRICCIONES DE TAMAÑO ENTRE AERONAVES. ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN Y A LAS INSTRUCCIONES ATC.

HS7:  
LIMITACIONES A AERONAVES EN RODAJE. ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN E INSTRUCCIONES DE ATC:

- EL RODAJE DE AERONAVES DE EMPENAJE VERTICAL IGUAL O SUPERIOR A 16.46 m DE S14 A M16 O VICEVERSA ES INCOMPATIBLE CON ATERRIZAJES POR RWY 06L
- EL RODAJE DE AERONAVES DE EMPENAJE VERTICAL IGUAL O SUPERIOR A 14.86 m DE T14 A N16 O VICEVERSA ES INCOMPATIBLE CON ATERRIZAJES POR RWY 06L
- EL RODAJE DE CUALQUIER AERONAVE DE S14 A M16 O VICEVERSA, Y DE T14 A N16 O VICEVERSA, ES INCOMPATIBLE CON DESPEGUES POR RWY 24R.

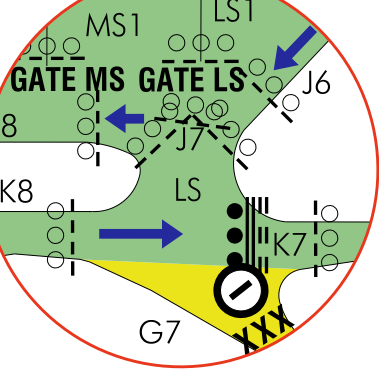
HS1:  
CAUTION:  
CONFLICTIVE AREA DUE TO TWY CONCENTRATION. SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS.

HS3, HS4:  
CAUTION:  
POSSIBLE DISORIENTATION AREA. SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS.

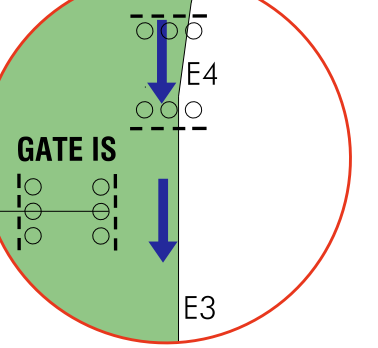
HS5:  
CAUTION:  
CONFLICTIVE AREA DUE TO RESTRICTIONS OF SIZE BETWEEN AIRCRAFT. SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS.

HS7:  
RESTRICTIONS ON TAXING AIRCRAFT. SPECIAL ATTENTION TO MARKINGS AND ATC INSTRUCTIONS:  
- THE TAXING OF AIRCRAFT WITH VERTICAL STABILISERS IN THE TAIL EMPENNAGE EQUAL TO OR GREATER THAN 16.46 m FROM S16 TO M16 OR VICEVERSA, IS INCOMPATIBLE WITH LANDINGS ON RWY 06L  
- THE TAXING OF AIRCRAFT WITH VERTICAL STABILISERS IN THE TAIL EMPENNAGE EQUAL TO OR GREATER THAN 14.86 m FROM T14 TO N16 OR VICEVERSA, IS INCOMPATIBLE WITH LANDINGS ON RWY 06L  
- THE TAXING OF ANY AIRCRAFT FROM S14 TO M16 OR VICEVERSA, AND FROM T14 TO N16 OR VICEVERSA, IS INCOMPATIBLE WITH TAKE-OFFS FROM RWY 24R.

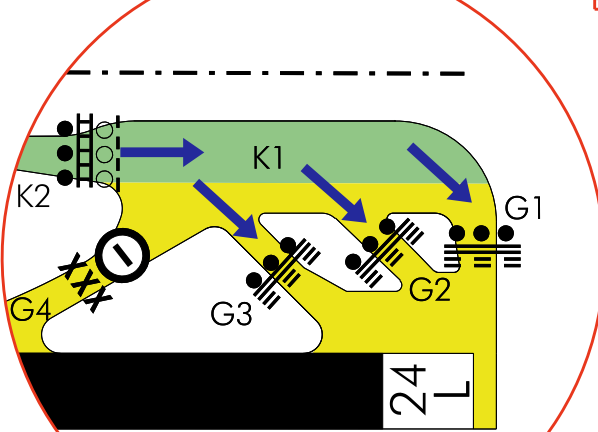
HS3



HS4



HS5



ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRAS DE NO INTRUSION NO INTRUSION BARS	XXX
ZONA NO UTILIZABLE AREA NOT USABLE	
BDRY FREQ GMC	
SENTIDO DE RODAJE TAXING DIRECTION	

CAMBIO: NUEVO LUGAR CRITICO HS7.  
CHANGES: NEW HOT SPOT HS7.

AIS-ESPAÑA

1:12 000  
0 100 200 300 400 m

CLAVE LUGARES CRITICOS HOT SPOT LEGEND	
HS1	LUGAR CRITICO HOT SPOT
	RWY
	TWY
	ENTRADA/SALIDA DE RWY RWY ENTRY/EXIT

AIRAC AMDT 02/23

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK





INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA  
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

APN ELEV 4

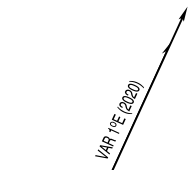
TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

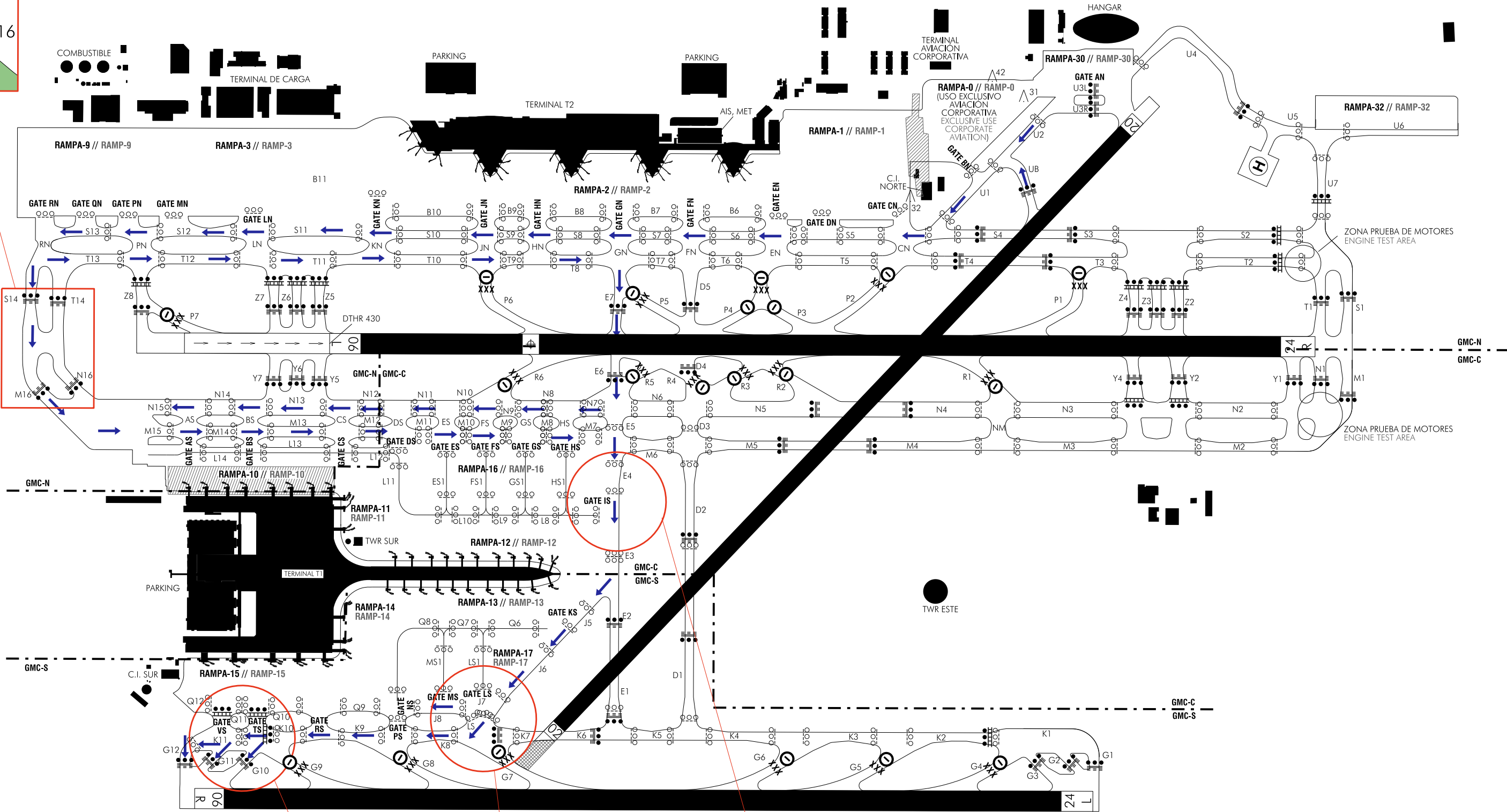
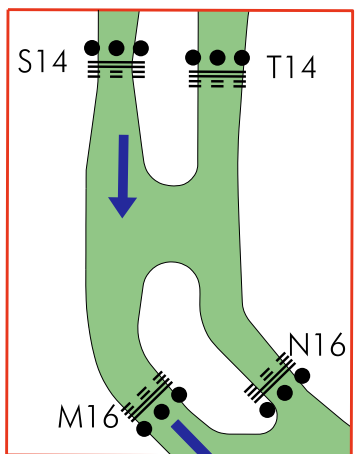
BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat

ELEV. DIM: M

CONFIGURACIÓN NORTE // NORTH CONFIGURATION  
OPERACIÓN CON PISTAS CRUZADAS // INTERSECTING RUNWAYS CONFIGURATION  
ARR 02 DEP 06R



RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL:  
ANNUAL RATE OF CHANGE:  
7.5° E



PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:  
VER AD 2-LEBL CASILLAS 20 Y 22.  
GENERAL TAXING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:  
SEE AD 2-LEBL ITEM 20 AND 22.

TWY WID: 25, EXC:  
B6 a // to B10, P2, P6, P7, S5 a // to S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 a // to U7: 23;  
B11, E5, N2 a // to N15: 45;  
D3, J7, J8, K10, M7 a // to M16, N1, T4 a // to T13, Y1, Y4 a // to Y6, Z8: 30.

RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH: PCN 61/F/A/W/T, EXC:  
B6 a // to B11: PCN 59/F/A/W/T;  
G1, G2, G3, G10, G11, G12: PCN 59/R/A/W/T.

TWY LGT: CL.

LAS BARRAS DE PARADA EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA M1, Y5, Y6 & Y7 SON DE CAT II/III.  
PUNTO DE ESPERA EN M2 CON LUCES DE BARRA DE PARADA.  
LAS AERONAVES DEBERÁN ACERCARSE TODO LO POSIBLE AL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO (VER AD 1.1). 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.

STOP BARS IN THE RUNWAY-HOLDING POSITIONS M1, Y5, Y6 & Y7 ARE CAT II/III.  
HOLDING POSITION IN M2 WITH STOP BARS LIGHTS.  
AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE. (SEE AD 1.1). TAXING BEHIND AN AIRCRAFT STOPPED AT A RUNWAY-HOLDING POSITION OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION FOR KEEPING A SAFE DISTANCE FROM IT, ARE RESPONSIBILITY FOR THE PILOTS. IF THERE IS ANY DOUBT AS TO WHETHER AN AIRCRAFT POSITIONED AT A RUNWAY OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION MAY BE OVERTAKEN SAFELY, THE TAXING AIRCRAFT SHALL HALT, NOTIFY ATC AND REQUEST ALTERNATE INSTRUCTIONS.

HS2:  
PRECAUCIÓN:  
ZONA CONFLICTIVA POR LIMITACIONES DE RODAJE ENTRE AERONAVES.  
ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN Y A LAS INSTRUCCIONES ATC.

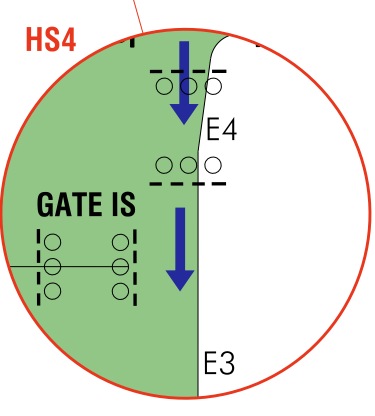
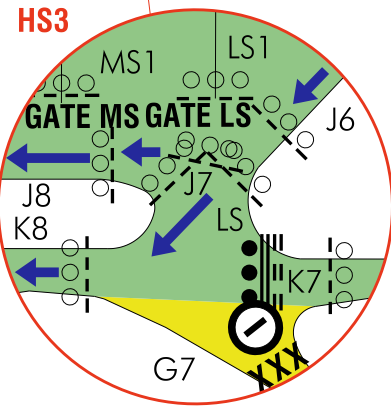
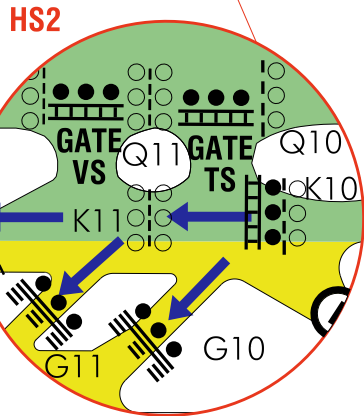
HS3, HS4:  
PRECAUCIÓN:  
ZONA DE POSIBLE DESORIENTACIÓN. ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN Y A LAS INSTRUCCIONES ATC.

HS7:  
LIMITACIONES A AERONAVES EN RODAJE. ESPECIAL ATENCIÓN A LA SEÑALIZACIÓN E INSTRUCCIONES DE ATC:  
- EL RODAJE DE AERONAVES DE EMPENAJE VERTICAL IGUAL O SUPERIOR A 16.46 m DE S14 A M16 O VICEVERSA ES INCOMPATIBLE CON ATERRIZAJES POR RWY 06L.  
- EL RODAJE DE AERONAVES DE EMPENAJE VERTICAL IGUAL O SUPERIOR A 14.86 m DE T14 A N16 O VICEVERSA ES INCOMPATIBLE CON ATERRIZAJES POR RWY 06L.  
- EL RODAJE DE CUALQUIER AERONAVE DE S14 A M16 O VICEVERSA, Y DE T14 A N16 O VICEVERSA, ES INCOMPATIBLE CON DESPEGUES POR RWY 24R.

HS2:  
CAUTION:  
CONFLICTIVE AREA DUE TO TAXING LIMITATIONS BETWEEN AIRCRAFT.  
SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS.

HS3, HS4:  
CAUTION:  
POSSIBLE DISORIENTATION AREA. SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS.

HS7:  
RESTRICTIONS ON TAXING AIRCRAFT. SPECIAL ATTENTION TO MARKINGS AND ATC INSTRUCTIONS:  
- THE TAXING OF AIRCRAFT WITH VERTICAL STABILISERS IN THE TAIL EMPENNAGE EQUAL TO OR GREATER THAN 16.46 m FROM S16 TO M16 OR VICE VERSA, IS INCOMPATIBLE WITH LANDINGS ON RWY 06L.  
- THE TAXING OF AIRCRAFT WITH VERTICAL STABILISERS IN THE TAIL EMPENNAGE EQUAL TO OR GREATER THAN 14.86 m FROM T14 TO N16 OR VICE VERSA, IS INCOMPATIBLE WITH LANDINGS ON RWY 06L.  
- THE TAXING OF ANY AIRCRAFT FROM S14 TO M16 OR VICE VERSA, AND FROM T14 TO N16 OR VICE VERSA, IS INCOMPATIBLE WITH TAKE-OFFS FROM RWY 24R.



ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRAS DE NO INTRUSIÓN NO INTRUSION BARS	XXX
ZONA NO UTILIZABLE AREA NOT USABLE	
BDRY FREQ GMC	
SENTIDO DE RODAJE TAXING DIRECTION	

CLAVE LUGARES CRÍTICOS HOT SPOT LEGEND	
HS1	LUGAR CRÍTICO HOT SPOT
	RWY
	TWY
	ENTRADA/SALIDA DE RWY RWY ENTRY/EXIT

1:12 000  
0 100 200 300 400 m

CAMBIO: NUEVO LUGAR CRÍTICO HS7.  
CHANGES: NEW HOT SPOT HS7.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK





INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK





INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

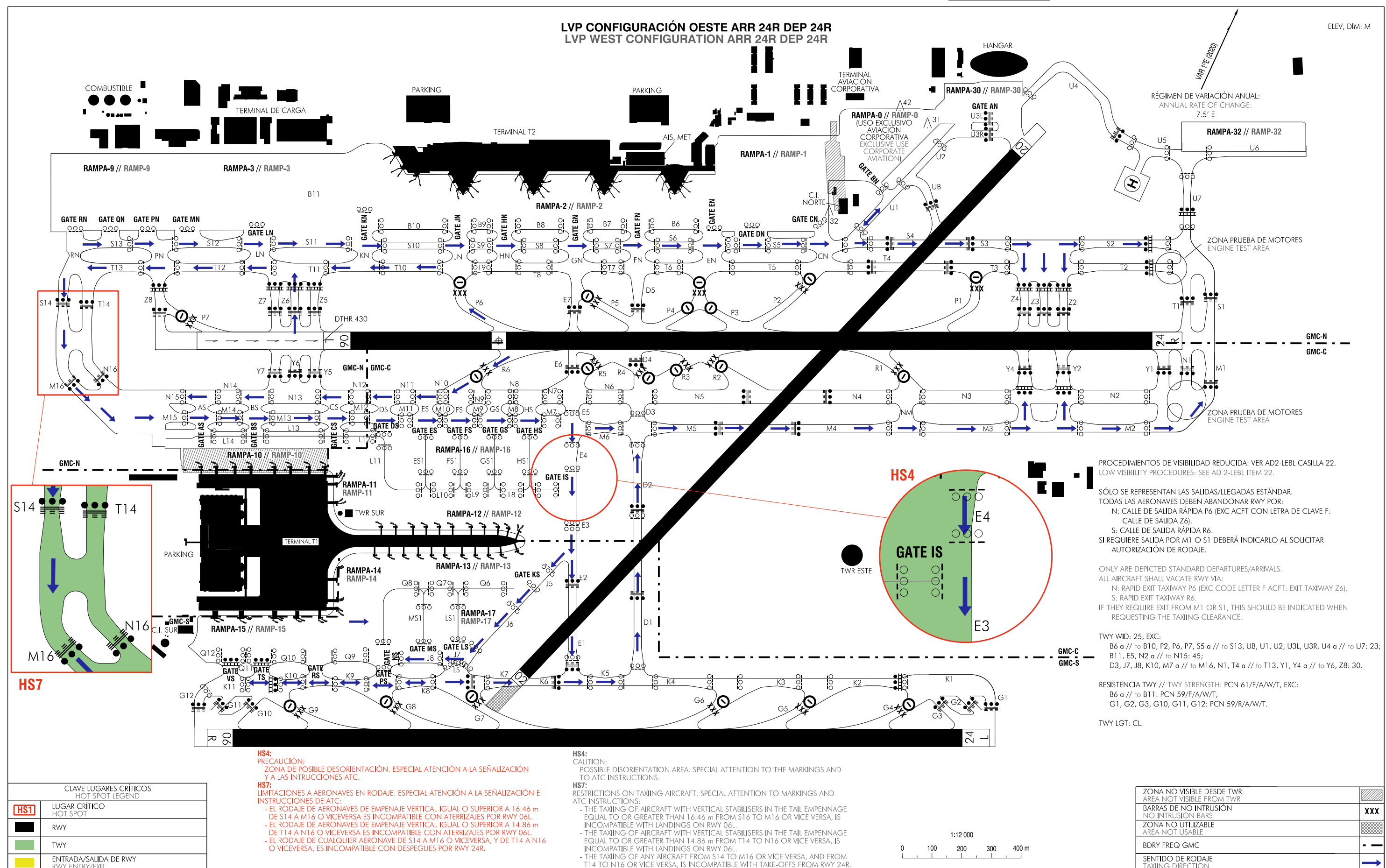


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK



GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

**BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**

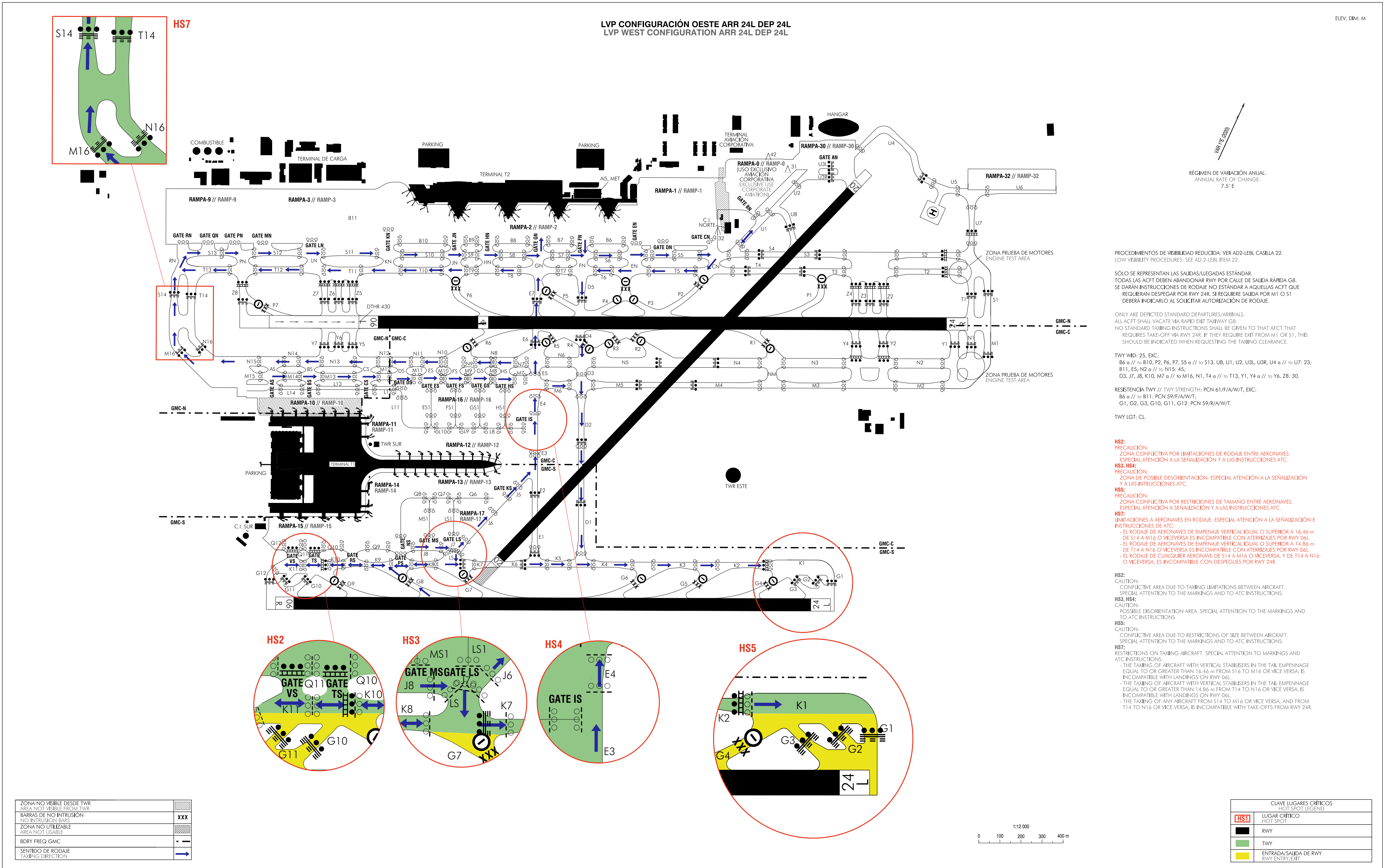


CAMBIOS: NUEVO LUGAR CRÍTICO HS7.  
CHANGES: NEW HOT SPOT HS7.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK





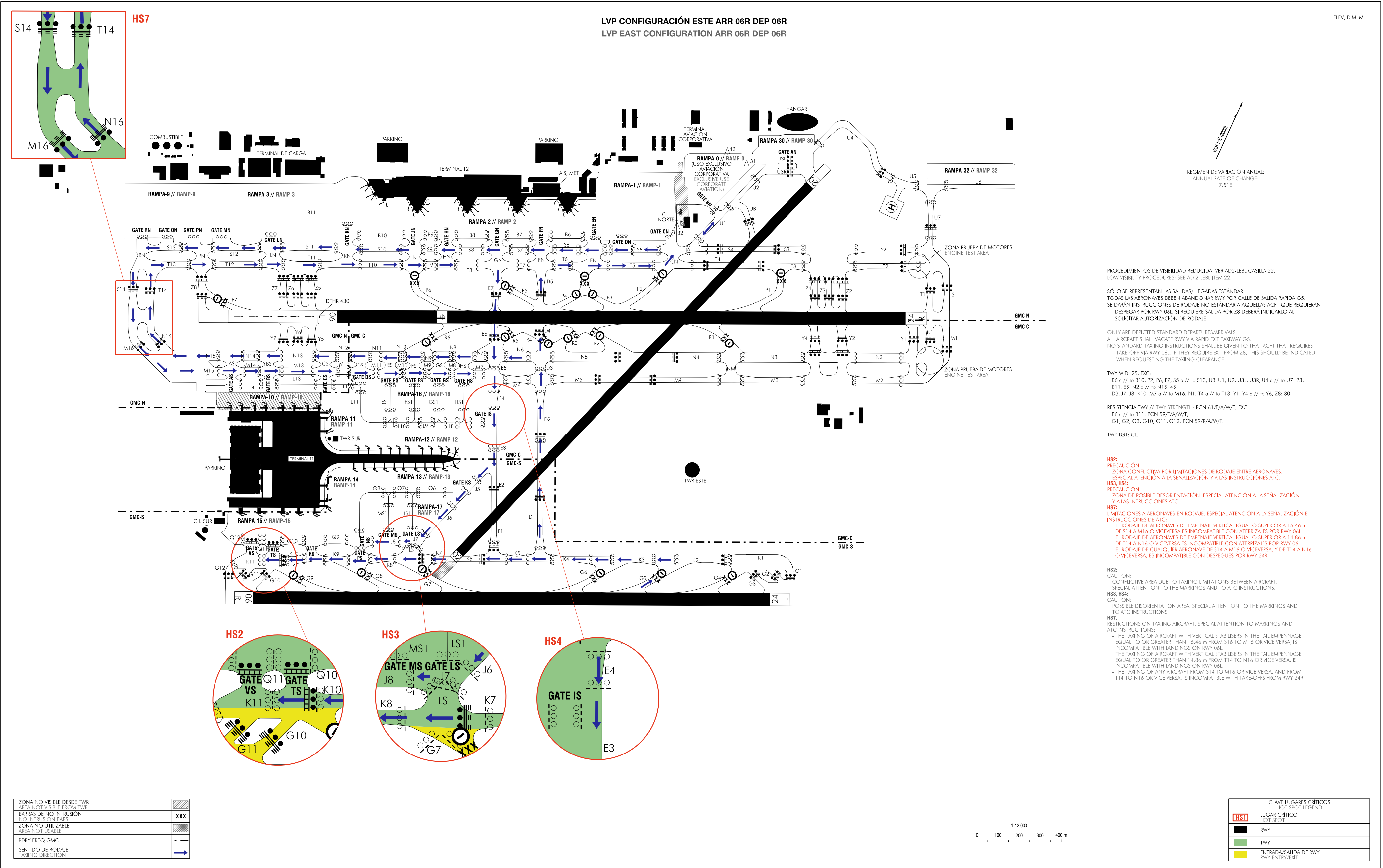
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

# PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

APN ELEV 4

TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

**BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

**1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO**  
**AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME****LEBB - BILBAO****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 431804N 0025438W. Ver AD 2-LEBB ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km N.**Elevación:** 41 m / 136 ft.**Ondulación geoid:** 49.50 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 26°C.**Temperatura baja media:** 7°C.**Declinación magnética:** 0° (2020).**Cambio anual:** 8.5'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Bilbao, B° Gaztañaga s/n 48180 Loiu (Bizkaia).**TEL:** +34-944 869 658**FAX:** +34-944 869 657**AFTN:** LEBB**E-mail:** biocecpsje@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR.**Observaciones:** (1) En todos los puntos del AD.**ARP:** 431804N 0025438W. See AD 2-LEBB ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km N.**Elevation:** 41 m / 136 ft.**Geoid undulation:** 49.50 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 26°C.**Low average temperature:** 7°C.**Magnetic variation:** 0° (2020).**Annual change:** 8.5'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Bilbao; B° Gaztañaga s/n 48180 Loiu (Bizkaia).**TEL:** +34-944 869 658**FAX:** +34-944 869 657**AFTN:** LEBB**E-mail:** biocecpsje@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: 0445-2130, PS 1 HR Y 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.  
I: 0545-2230, PS 1 HR Y 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.En caso de prolongación de horario:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Información MET:** HR AD.**ATS:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.En caso de prolongación de horario:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Abastecimiento de combustible:** V: 0400-2150, I: 0500-2250.En caso de prolongación de horario:  
V: 0400-2300, I: 0500-2359.**Asistencia en tierra:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.En caso de prolongación de horario:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.En caso de prolongación de horario:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Observaciones:** Horario de actividad del aeropuerto: V: 0430-2150, I: 0530-2250.  
En caso de prolongación de horario:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Airport:** V: 0445-2130, PS 1 HR AND 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.  
I: 0545-2230, PS 1 HR AND 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.In the event of extended hours of operation:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.In the event of extended hours of operation:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Fuelling:** V: 0400-2150, I: 0500-2250.In the event of extended hours of operation:  
V: 0400-2300, I: 0500-2359.**Handling:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.In the event of extended hours of operation:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Security:** H24.**De-icing:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.In the event of extended hours of operation:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**Remarks:** Airport activity schedule: V: 0430-2150, I: 0530-2250.  
In the event of extended hours of operation:  
V: 0430-2300, I: 0530-2359.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Hasta 3000 kg.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1.**Tipos de lubricante:** Mobil Jet Type II, Eastman Turbo Oil 2197.**→ Capacidad de reabastecimiento:** (1)

Agente Exolum: 100LL: 1 cisterna 1500 L, 170 L/min.

JET A-1: 1 cisterna 26000L, 1700 L/min  
1 cisterna 27000L, 2500 L/min  
1 cisterna 28000L, 2000 L/min  
1 cisterna 28000L, 2900 L/min  
1 cisterna 32000L, 3400 L/min  
1 cisterna 36000L, 800 L/min.Agente SLCA: JET A-1: 1 cisterna 18000L, 660 L/min.  
2 cisternas 38000L, 680 L/min  
1 cisterna 38000L, 800 L/min**Instalaciones para el deshielo:** Plataforma de deshielo para aeronaves hasta 38.5 m de envergadura y PRKG 111.  
Las aeronaves de letra de clave E realizan el deshielo en su propio puesto de estacionamiento. El deshielo lo realizan los agentes handling, con unidades de agua caliente y glicol.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** (1) Es obligatoria la presentación del NIF (número de identificación fiscal) para reabastecimiento de combustible para todos los vuelos, incluidos los no comerciales.  
Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.**Cargo facilities:** Up to 3000 kg.**Fuel types:** 100LL, JET A-1.**Oil types:** Mobil Jet Type II, Eastman Turbo Oil 2197.**Refuelling capacity:** (1)

Agent Exolum: 100LL: 1 truck 1500 L, 170 L/min

JET A-1: 1 truck 26000L, 1700 L/min  
1 truck 27000L, 2500 L/min  
1 truck 28000L, 2000 L/min  
1 truck 28000L, 2900 L/min  
1 truck 32000L, 3400 L/min  
1 truck 36000L, 800 L/min.Agent SLCA: JET A-1: 1 truck 18000L, 660 L/min.  
2 trucks 38000L, 680 L/min  
1 truck 38000L, 800 L/min.**De-icing facilities:** De-icing apron for aircraft up to 38.5 m wingspan and PRKG 111.

Code letter E aircraft accomplish de-icing at their own stand. De-icing is carried out by handling agents, with hot water and glycol units.

**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** (1) Submitting a NIF (Tax ID number) is mandatory for refuelling for all flights, including non-commercial flights.

It is mandatory to have a ground-based handling agent for all operations, including non-commercial operations, except airport-based aircraft. On arrival operations, passengers and crew must wait for their ground handling agent.



Agentes de rampa:  
 IBERIA  
 TEL: +34-944 869 825 / 828  
 Móvil: No.  
 E-mail: biokt@iberia.es  
 SITA: BLOKQIB, BLOKIB  
 GROUND FORCE  
 TEL:+34 944 869 797  
 FAX:+34 944 869 800  
 Móvil:+34 670 550 675  
 E-mail: biojt@groundforce.aero  
 SITA: BLOKKXH  
 Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial cómo a la aviación general.  
 UNITED AVIATION SERVICES, S.L. (Aviación General)  
 TEL OCC (Centro de Control de Operaciones)  
 H24: +34-913 936 775  
 Móvil: +34-659 308 758  
 E-mail: ops.bio@unitedaviation.es  
 E-mail OCC: ops@unitedaviation.es  
 FREQ: 131.800 MHz  
 NIS, North Incoming Service S.L. (Aviación General)  
 TEL: +34-946 412 106 / +34-944 255 830  
 Móvil: +34-685 636 039  
 E-mail: ops@nisaviation.com  
 Agentes de combustible:  
 EXOLUM  
 TEL: +34-944 985 452  
 Móvil: +34-626 369 661  
 E-mail: bio@exolum.com  
 SLCA  
 TEL: +34-660 516 094  
 E-mail: idelrio@slca.es

Ramp agents:  
 IBERIA  
 TEL: +34-944 869 825 / 828  
 Mobile phone: No.  
 E-mail: biokt@iberia.es  
 SITA: BLOKQIB, BLOKIB  
 GROUND FORCE  
 TEL:+34 944 869 797  
 FAX:+34 944 869 800  
 Mobile phone:+34 670 550 675  
 E-mail: biojt@groundforce.aero  
 SITA: BLOKKXH  
 Ramp agents may attend both Commercial and General Aviation.  
 UNITED AVIATION SERVICES, S.L. (General Aviation)  
 TEL OCC (Operations Control Centre)  
 H24: +34-913 936 775  
 Mobile phone: +34-659 308 758  
 E-mail: ops.bio@unitedaviation.es  
 E-mail OCC: ops@unitedaviation.es  
 FREQ: 131.800 MHz  
 NIS, North Incoming Service S.L. (General Aviation)  
 TEL: +34-946 412 106 / +34-944 255 830  
 Mobile phone: +34-685 636 039  
 E-mail: ops@nisaviation.com  
 Fuelling agents:  
 EXOLUM  
 TEL: +34-944 985 452  
 Mobile phone: +34-626 369 661  
 E-mail: bio@exolum.com  
 SLCA  
 TEL: +34-660 516 094  
 E-mail: idelrio@slca.es

## 5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

## PASSENGER FACILITIES

**Hoteles:** No.  
**Restaurante:** Sí.  
**Transporte:** Taxis y autobuses.  
**Instalaciones médicas:** No.  
**Banco/Oficina Postal:** No/No.  
**Información turística:** Sí.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Hotels:** No.  
**Restaurant:** Yes.  
**Transportation:** Taxis and buses.  
**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:** 7. (1)  
**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.  
**Retirada de aeronaves inutilizadas:**  
 Medios del aeropuerto: colchones y cojines neumáticos con capacidad de elevación entre 3 y 59 TM. MAX ACFT A321/B3XM. (2)  
 Medios de agente de asistencia en tierra: gatos y tractores.  
 Medios externos: hasta 500 TM.  
**Observaciones:** (1) 8 a demanda (ver casilla 20, "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda").  
 (2) Contacto del centro responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas:  
 TEL: +34 944 869 657  
 FAX: +34 944 869 658  
 E-mail: bioceopsje@aena.es

**Fire category:** 7. (1)  
**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.  
**Removal of disabled aircraft:**  
 Airport means: airbeds and airbags, with raising capacity between 3 and 59 TM. MAX ACFT A321/B3XM. (2)  
 Handling agents means: jacks and tractors.  
 External means: cranes up to 500 TM.  
**Remarks:** (1) 8 on request (see item 20, "Procedure for the request of fire category on demand").  
 (2) Contact of the centre responsible for the coordination of the operation for the removal of disabled aircraft:  
 TEL: +34 944 869 657  
 FAX: +34 944 869 658  
 E-mail: bioceopsje@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:** Cuchilla quitanieves, esparcidor de urea y esparcidor de acetato de potasio.  
**Prioridades de limpieza:** RWY 12/30, calles de rodaje, apartaderos de espera y plataforma de estacionamiento.  
**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:**  
 Acetato de Potasio (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:** Snowplough Blade, urea spreader and potassium acetate fluids spreader.  
**Clearance priorities:** RWY 12/30, taxiways, holding bays and apron.  
**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: 01-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

- ➔ **Plataforma Sur:** Superficie: Hormigón y asfalto.  
Resistencia: PCN 42/R/A/W/T, EXC PRKG G1 a G6: PCN 60/R/B/W/T; PRKG G11, G12, G14 y G15: PCN 23/R/A/W/T y PRKG 10, 11, H2 y H3: PCN 79/F/A/W/T.
- Plataforma Norte:** Superficie: Hormigón.  
Resistencia: PCN 134/R/A/W/T, EXC PRKG 10 a 18, 111, 123 y H12: PCN 116/R/A/W/T; GATE A1, A2: PCN 86/F/A/W/T y GATE B: PCN 117/F/B/W/T.
- Plataforma de Deshielo:** Superficie: Hormigón.  
Resistencia: PCN 64/R/B/W/T.
- Plataforma de helicópteros:** Superficie: Hormigón.  
Resistencia: PCN 17/R/D/W/T.
- Zona Aeroclub:** Superficie: Asfalto.  
Resistencia: PCN 23/F/D/W/T.
- ➔ **Calles de rodaje:** Anchura: 23 m, EXC D1, D2, D3 y TWY interior plataforma Sur: 22.5 m; S1: 7.5 m; D4: 6.3 m.  
Superficie: Asfalto, EXC D4: terreno compacto.  
Resistencia: PCN 117/F/B/W/T, EXC D1: PCN 110/F/A/W/T; D2: PCN 96/F/A/W/T; D3: PCN 145/F/A/W/T; C2, C4, C6 y T6: PCN 86/F/A/W/T y S1: PCN 23/F/D/W/T.  
D4: información no disponible.
- Posiciones de comprobación:** Altimetro: Plataforma sur ELEV: 34 m/112 ft.  
Plataforma norte ELEV: 46 m/151 ft.  
VOR: No.  
INS: Ver AD 2-LEBB PDC.
- Observaciones:** Ninguna.

## MOVEMENT AREA DETAILS

- South apron:** Surface: Concrete and asphalt.  
Strength: PCN 42/R/A/W/T, EXC PRKG G1 to G6: PCN 60/R/B/W/T; PRKG G11, G12, G14 and G15: PCN 23/R/A/W/T and PRKG 10, 11, H2 and H3: PCN 79/F/A/W/T.
- North apron:** Surface: Concrete.  
Strength: PCN 134/R/A/W/T, EXC PRKG 10 to 18, 111, 123 and H12: PCN 116/R/A/W/T; GATE A1, A2: PCN 86/F/A/W/T and GATE B: PCN 117/F/B/W/T.
- De-icing apron:** Surface: Concrete.  
Strength: PCN 64/R/B/W/T.
- Helicopters apron:** Surface: Concrete.  
Strength: PCN 17/R/D/W/T.
- Aeroclub area:** Surface: Asphalt.  
Strength: PCN 23/F/D/W/T.
- Taxiways:** Width: 23 m, EXC D1, D2, D3 and inner TWY of South apron: 22.5 m; S1: 7.5 m; D4: 6.3 m.  
Surface: Asphalt, EXC D4: compacted soil.  
Strength: PCN 117/F/B/W/T, EXC D1: PCN 110/F/A/W/T; D2: PCN 96/F/A/W/T; D3: PCN 145/F/A/W/T; C2, C4, C6 and T6: PCN 86/F/A/W/T and S1: PCN 23/F/D/W/T.  
D4: information not available.
- Check locations:** Altimeter: South apron ELEV: 34 m/112 ft.  
North apron ELEV: 46 m/151 ft.  
VOR: No.  
INS: See AD 2-LEBB PDC.
- Remarks:** None.

## 9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

- Sistema de guía de rodaje:** Puntos de espera de la pista, luces de protección de pista, barras de parada, excepto TWY D1, D2 y D3 para acceso a RWY 10/28, letreros PROHIBIDA LA ENTRADA, puntos de espera intermedio, luces de punto de espera intermedio, puestos de estacionamiento y luces de salida de plataforma de deshielo.
- Señalización de RWY:** Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 28 y RWY 30, punto de visada, eje, borde, zona de toma de contacto (1) y faja lateral, señal de información en TWY C2, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (C3) y RWY 30 (C5).
- Señalización de TWY:** Eje y borde con balizas reflectantes.
- Observaciones:** (1) Señales TDZ hasta 600 m.

## TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

- Taxiing guidance system:** Runway-holding positions, runway guard lights, stop bars, except access to RWY10/28 from TWY D1, D2 and D3, NO ENTRY signs, intermediate holding positions, lights of intermediate holding positions, stands and de-icing apron exit lights.
- RWY markings:** Designators, threshold, displaced threshold RWY 28 and RWY 30, aiming point, centre line, edge, touchdown zone (1) and side stripe, information marking on TWY C2, rapid exit taxiway marking on RWY 12 (C3) and RWY 30 (C5).
- TWY markings:** Centre line and edge with reflective markers.
- Remarks:** (1) TDZ markings up to 600 m.

## 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

- 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-LEBB AOC.

## AERODROME OBSTACLES

- 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-LEBB AOC.

## 11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

- Oficina MET:** Bilbao EMAe.  
**HR:** HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.  
**METAR:** Semihorario.  
**TAF:** 24 HR.  
**TREND:** Si.  
**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:** Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.  
**Dependencia ATS atendida:** TWR, APP.  
**Información adicional:** Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Bilbao EMAe: HR AD; TEL: +34-944 869 901.  
**Observaciones:** Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.  
Disponible guía MET de aeródromo.

## METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

- MET office:** Bilbao EMAe.  
**HR:** HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.  
**METAR:** Half-hourly.  
**TAF:** 24 HR.  
**TREND:** Yes.  
**Information:** In person and by telephone.  
**Flight documentation/Language:** Charts and plain language/Spanish.  
**Charts:** Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) maps.  
**Supplementary equipment:** Clouds, lightning and radar information images display.  
**ATS unit served:** TWR, APP.  
**Additional information:** Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Bilbao EMAe: HR AD; TEL: +34-944 869 901.  
**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.  
Aerodrome MET guide available.

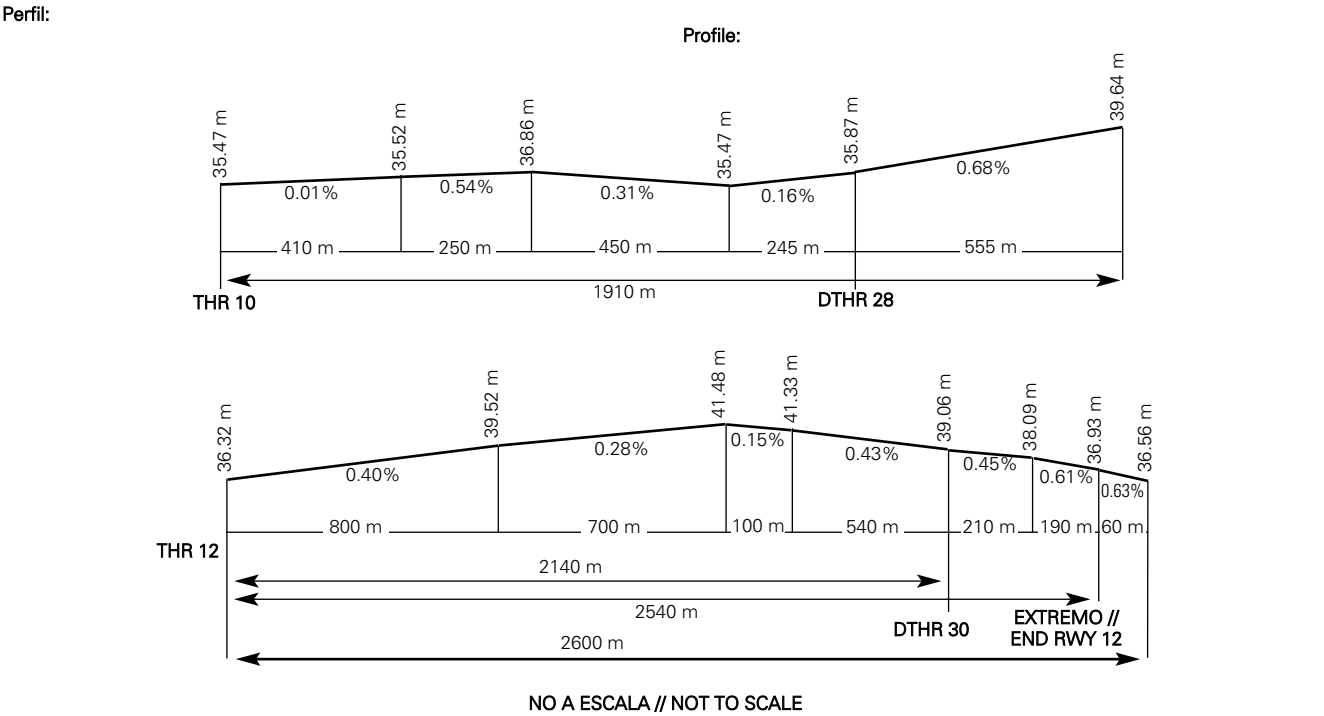
➔ 12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

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
10 (1) (2)	096.64°GEO 097°MAG	1910 x 45	431811.71N 0025609.33W	THR: 35 m/116 ft TDZ: No	No	No	2030 x 150 (9)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 91/F/A/W/T SWY: No
28 (3) (4) (5)	276.66°GEO 277°MAG	1910 x 45	431806.63N 0025509.61W	THR: 36 m/118 ft TDZ: No	No	145 x 150	2030 x 150 (9)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 91/F/A/W/T SWY: No
12 (6)	116.64°GEO 117°MAG	2540 x 45	431822.85N 0025529.78W	THR: 36.3 m/119 ft TDZ: 38.7 m/127 ft	No	110 x 150	2660 x 300 (9)	Si // Yes	90 x 90	RWY: ASPH (10) SWY: No
30 (7) (8)	296.66°GEO 297°MAG	2600 x 45	431751.73N 0025404.88W	THR: 39.1 m/128 ft TDZ: 41.6 m/136 ft	No	100 x 150	2660 x 300 (9)	Si // Yes	240 x 150	RWY: ASPH (10) SWY: No

Observaciones: (1) Últimos 715 m no son útiles para despegues por franqueamiento de obstáculos.  
(2) Coordenadas extremo RWY 10: 431804.54N 0025445.15W.  
(3) Últimos 90 m no son útiles para despegues ni aterrizajes.  
(4) Coordenadas extremo RWY 28: 431811.71N 0025609.33W.  
(5) THR RWY 28 desplazado 555 m.  
(6) Coordenadas extremo RWY 12: 431745.91N 0025349.02W.  
(7) THR RWY 30 desplazado 460 m.  
(8) Coordenadas extremo RWY 30: 431822.85N 0025529.78W.  
(9) Terreno vegetal.  
(10) Primeros 140 m desde THR 12: PCN 76/R/A/W/T; desde 140 m hasta 740 m PCN 123/F/A/W/T; desde 740 m hasta 2440 m: PCN 112/F/B/W/T; últimos 160 m: PCN 145/F/A/W/T.

Remarks: (1) The last 715 m are not usable for taking-off due to obstacle clearance.  
(2) End RWY 10 coordinates: 431804.54N 0025445.15W.  
(3) The last 90 m are not usable for taking-off and landing.  
(4) End RWY 28 coordinates: 431811.71N 0025609.33W.  
(5) THR RWY 28 displaced 555 m.  
(6) End RWY 12 coordinates: 431745.91N 0025349.02W.  
(7) THR RWY 30 displaced 460 m.  
(8) End RWY 30 coordinates: 431822.85N 0025529.78W.  
(9) Grass terrain.  
(10) First 140 m from THR 12: PCN 76/R/A/W/T; from 140 m up to 740 m PCN 123/F/A/W/T; from 740 m up to 2440 m: PCN 112/F/B/W/T; last 160 m: PCN 145/F/A/W/T.



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	1195 (1)	1195 (1)	1195 (1)	1910
28	1910 (2)	2055	1910 (2)	1355 (2)
12	2540	2650	2540	2540
30	2600	2700	2600	2140
28 FM barra de parada RWY 28 (3) // FM stop bar RWY 28 (3)	1640 (2)	1785	1640 (2)	–
30 INT C2	2335	2435	2335	–

Observaciones: (1) TORA reducida 715 m por franqueamiento de obstáculos en despegue.  
(2) Debido a que los últimos 90 m no son útiles para despegues ni aterrizajes para RWY 28.  
(3) Barra de parada a 270 m FM THR 28.

Remarks: (1) TORA reduced 715 m due to obstacle clearance during take-off.  
(2) Due to the fact that the last 90 m are not usable for taking-off or landing for RWY 28.  
(3) Stop bar at 270 m FM THR 28.



## 14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

## APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

**Pista:** 10**Aproximación:** Sencillo, 540 m LIH.**PAPI (MEHT):** 3.6° (16.10 m / 53 ft).**Umbral:** Verdes, con barras de ala.**Zona de toma de contacto:** No.**Eje pista:** No.**Borde de pista:** 1910 m: 1310 m blancas + 600 m amarillas LIH.  
Distancia entre luces: 60 m.**Extremo de pista:** Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Encendido de luces vía radio para: RWY 10/28, PAPI 10/28 y torre de iluminación del PRKG H1 en plataforma Sur. Utilizable sólo fuera del horario operativo por operadores que hayan coordinado previamente su actividad con el gestor aeroportuario y dispongan de carta de exención donde se incluya que la operación en un aeródromo cerrado tiene la consideración de operación en aeródromo eventual.**Pista:** 28**Aproximación:** Luces de identificación de umbral.**PAPI (MEHT):** 3.4° (16.23 m / 53 ft).**Umbral:** Verdes, con barra de ala.**Zona de toma de contacto:** No.**Eje pista:** No.**Borde de pista:** 1910 m: 555 m rojas + 755 blancas + 600 m amarillas. LIH.  
Distancia entre luces: 60 m.**Extremo de pista:** Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Encendido de luces vía radio para: RWY 10/28, PAPI 10/28 y torre de iluminación del PRKG H1 en plataforma Sur. Utilizable sólo fuera del horario operativo por operadores que hayan coordinado previamente su actividad con el gestor aeroportuario y dispongan de carta de exención donde se incluya que la operación en un aeródromo cerrado tiene la consideración de operación en aeródromo eventual.**Pista:** 12**Aproximación:** Precisión CAT I, 560 m LIH.**PAPI (MEHT):** 3.1° (16.28 m / 53 ft). (1)**Umbral:** Verdes, con barras de ala.**Zona de toma de contacto:** No.**Eje pista:** 2540 m: 1640 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH.  
Distancia entre luces: 15 m.**Borde de pista:** 2540 m: 1940 m blancas + 600 m amarillas LIH.  
Distancia entre luces: 60 m.**Extremo de pista:** Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (C3).  
(1) Ver observaciones ILS RWY 12/30 en casilla 19.**Pista:** 30**Aproximación:** Precisión CAT II, 750 m LIH. Sistema secuencial de luces blancas de destellos. Luces de identificación de umbral.**PAPI (MEHT):** 3.4° (19.02 m / 62 ft). (1)**Umbral:** Verdes, con barras de ala.**Zona de toma de contacto:** Blancas. (2)**Eje pista:** 2600 m: 1700 m blancas+600 m rojas y blancas+300 m rojas. LIH.  
Distancia entre luces: 15 m.**Borde de pista:** 2600 m: 460 m rojas + 1540 m blancas + 600 m amarillas LIH.  
Distancia entre luces: 60 m.**Extremo de pista:** Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (C5).  
(1) Ver observaciones ILS RWY 12/30 en casilla 19.  
(2) Luces TDZ hasta 900 m.**Runway:** 10**Approach:** Simple, 540 m LIH.**PAPI (MEHT):** 3.6° (16.10 m / 53 ft).**Threshold:** Green, with wing bars.**Touchdown zone:** No.**Runway centre line:** No.**Runway edge:** 1910 m: 1310 m white + 600 m yellow LIH.  
Distance between lights: 60 m.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** Switch on of lights by radio: RWY 10/28, PAPI 10/28 and PRKG H1 lighting tower in South apron. Serviceable only outside working hours by operators that have previously coordinated their activity with the airport manager and have an exemption chart where the operations in a closed aerodrome are included and considered as a temporary aerodrome.**Runway:** 28**Approach:** Threshold identification lights.**PAPI (MEHT):** 3.4° (16.23 m / 53 ft).**Threshold:** Green, with wing bars.**Touchdown zone:** No.**Runway centre line:** No.**Runway edge:** 1910 m: 555 m red + 755 white + 600 m yellow. LIH.  
Distance between lights: 60 m.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** Switching on of lights by radio: RWY 10/28, PAPI 10/28 and PRKG H1 lighting tower in South apron. Serviceable only outside working hours by operators that have previously coordinated their activity with the airport manager and have an exemption chart where the operations in a closed aerodrome are included and considered as a temporary aerodrome.**Runway:** 12**Approach:** Precision CAT I, 560 m LIH.**PAPI (MEHT):** 3.1° (16.28 m / 53 ft). (1)**Threshold:** Green, with wing bars.**Touchdown zone:** No.**Runway centre line:** 2540 m: 1640 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.  
Distance between lights: 15 m.**Runway edge:** 2540 m: 1940 m white + 600 m yellow LIH.  
Distance between lights: 60 m.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (C3).  
(1) See remarks of ILS RWY 12/30 in item 19.**Runway:** 30**Approach:** Precision CAT II, 750 m LIH. White flashing lights sequential system. Threshold identification lights.**PAPI (MEHT):** 3.4° (19.02 m / 62 ft). (1)**Threshold:** Green, with wing bars.**Touchdown zone:** White. (2)**Runway centre line:** 2600 m: 1700 m white+600 m red and white+300 m red. LIH.  
Distance between lights: 15 m.**Runway edge:** 2600 m: 460 m red + 1540 m white + 600 m yellow LIH.  
Distance between lights: 60 m.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (C5).  
(1) See remarks of ILS RWY 12/30 in item 19.  
(2) TDZ lights up to 900 m.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY		
<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 cerca THR 10, 1 cerca THR 12 y 1 cerca THR 30. LGTD. <b>Iluminación de TWY:</b> Eje. <b>Iluminación de Plataformas:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Plataforma Norte: Borde, postes proyectores y eje.</li><li>- Plataforma Sur: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. (1)</li><li>- Plataforma de Deshielo: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje.</li></ul> <b>Fuente secundaria de energía:</b> RWY 30, tiempo de conmutación CAT II/III para luces de umbral, eje, extremo de pista y zona de toma de contacto, sistema de luces de aproximación y barras de parada. Resto de sistemas iluminación de ayudas visuales, tiempo de conmutación CAT I según anexo 14. <b>Observaciones:</b> (1) Encendido de luces vía radio para torre de iluminación del PRKG H1 en plataforma Sur. Utilizable sólo fuera del horario operativo por operadores que hayan coordinado previamente su actividad con el gestor aeroportuario y dispongan de carta de exención donde que la operación en un aeródromo cerrado tiene la consideración de operación en aeródromo eventual.		<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 near THR 10, 1 near THR 12 and 1 near THR 30. LGTD. <b>TWY lighting:</b> Centre line. <b>Aprons lighting:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- North apron: Edge, floodlighting poles and centre line.</li><li>- South apron: Edge with reflective markers, floodlighting poles and centre line. (1)</li><li>- De-icing apron: Edge with reflective markers, floodlighting poles and centre line.</li></ul> <b>Secondary power supply:</b> RWY 30, switch-over time CAT II/III for threshold, centre line, runway end and touch-down zone lighting, approach lighting system and stop bars. Rest of the visual aids lighting systems, CAT I switch-over time according to Annex 14. <b>Remarks:</b> (1) Switch on of lights by radio, PRKG H1 lighting tower in South apron. Serviceable only outside working hours by operators that have previously coordinated their activity with the airport manager and have an exemption chart where the operations in a closed aerodrome are included and considered as a temporary aerodrome.		
16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA		
<b>Situación:</b> FATO: RWY 10/28 y 12/30. Ver casilla 12. <b>Elevación:</b> Ver casilla 12. <b>Dimensiones:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- FATO: RWY 10/28. Ver casilla 12.</li><li>RWY 12/30. Ver casilla 12.</li><li>- Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver AD 2-LEBB GMC.</li><li>- Puestos de Estacionamiento:<ul style="list-style-type: none"><li>Plataforma Sur H1, H2 y H3. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1.</li><li>Plataforma Norte H12 y H21. Ver AD 2-LEBB PDC 2.1.</li><li>Plataforma de helicópteros H4 y H5. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1.</li></ul></li><li>- Tipo de superficie: Ver casilla 12.</li></ul> <b>Iluminación:</b> Ver casilla 14. <b>Distancias declaradas:</b> Ver casilla 13. <b>Observaciones:</b> Ninguna.		<b>Position:</b> FATO: RWY 10/28 and 12/30. See item 12. <b>Elevation:</b> See item 12. <b>Dimensions:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- FATO: RWY 10/28. See item 12.</li><li>RWY 12/30. See item 12.</li><li>- Air taxiing: Taxiways. See AD 2-LEBB GMC.</li><li>- Stands:<ul style="list-style-type: none"><li>South apron H1, H2 and H3. AD 2-LEBB PDC 1.1.</li><li>North apron H12 and H21. See AD 2-LEBB PDC 2.1.</li><li>Helicopter apron H4 and H5. See AD 2-LEBB PDC 1.1.</li></ul></li><li>- Type of surface: See item 12.</li></ul> <b>Lighting:</b> See item 14. <b>Declared distances:</b> See item 13. <b>Remarks:</b> 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 BILBAO Círculo de 7 NM de radio centrado en DVOR/DME BLV con 2 ampliaciones trapezoidales definidas por los siguientes puntos // Circle radius of 7 NM centred on DVOR/DME BLV and 2 trapezoidal surfaces defined by the following points: a) 431400N 0022000W; 430300N 0022400W; 431244N 0025016.5W; 431856N 0024636.5W. b) 431700N 0031700W; 433130N 0031200W; 432426N 0030041.4W; 431814N 0030544W.	<u>1000 ft AGL</u> SFC	D	BILBAO TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ BILBAO Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	<u>3000 ft AGL</u> (2) SFC	D	BILBAO TWR ES/EN	
<b>Observaciones:</b> (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la altura del techo de nubes lo que resulte más bajo.		<b>Remarks:</b> (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	Bilbao APP	127.450 MHz 128.575 MHz	HR ATS HR ATS	APP/I BACK-UP
TWR	Bilbao TWR	118.500 MHz	HR ATS	Se indicará en el ATIS cuando GMC y TWR se presten desde 118.500 MHz // ATIS will advise when both TWR and GMC services are provided on the same frequency 118.500 MHz.
GMC	Bilbao GMC	121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		257.800 MHz	HR ATS	MIL
		121.700 MHz	HR ATS	Se indicará en el ATIS cuando GMC y TWR se prestan desde 118.500 MHz // ATIS will advise when both TWR and GMC services are provided on the same frequency 118.500MHz.
ATIS	Bilbao Information	118.825 MHz	HR ATS	Suministro de información ATIS Bilbao mediante enlace de datos // Provision of Bilbao ATIS information via data link.
D-ATIS	Bilbao Information	NIL	HR ATS	

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°)	BLV	115.900 MHz	H24	431815.8N 0025609.2W		R-349 NO AVBL BLW FL115 FM 36 NM
DME	BLV	CH 106X	H24	431815.8N 0025609.2W	30 m	A // AT 40 NM NO AVBL BTN: - R-355/085 BLW FL110 - R-085/265 BLW FL130 - R-265/355 BLW FL090 R-349 NO AVBL BLW FL115 FM 36 NM
L (0°)	B	395.000 KHz	HR ATS	432222.2N 0030205.5W		U/S BTN: 155°/255° & 115°/135°.
LOC 12 (0°)	IBO	111.550 MHz	HR ATS	431743.5N 0025342.4W		117° MAG / 567 m FM DTHR 30.
ILS CAT I						Por debajo del mínimo de la carta CAT I hay discrepancia entre ILS y PAPI // Below the CAT I chart minimum, there is a discrepancy between ILS and PAPI.
GP 12		332.750 MHz	HR ATS	431815.0N 0025520.7W		3.1°, RDH 16.5 m; a // at 292 m FM THR 12 & 124 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
ILS/DME 12	IBO	CH 52Y	HR ATS	431815.5N 0025520.2W	45 m	REF DME THR 12
LOC 30 (0°)	IBL	110.300 MHz	HR ATS	431827.4N 0025542.1W		297° MAG / 312 m FM THR 12
ILS CAT I						COV 17 NM LOC (15.8 DME) AVBL BTN ± 35° de RCL a 4900 ft AMSL o ABV. COV 25 NM LOC (23.8 DME) AVBL BTN ±10° de RCL a 4900 ft AMSL o ABV. Por debajo del mínimo de la carta CAT I hay discrepancia entre ILS y PAPI // Below the CAT I chart minimum, there is a discrepancy between ILS and PAPI.
GP 30		335.000 MHz	HR ATS	431752.9N 0025419.7W		3.4°; RDH 19.5 m; a // at 315 m FM DTHR 30 & 117 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° al lado izquierdo FM RCL // Full FLY-UP indications may not be received BLW GP beyond 6° on the left side FM RCL.
ILS/DME 30	IBL	CH 40X	HR ATS	431752.9N 0025419.7W	51 m	REF DME DTHR 30.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE</b>	<b>STANDARD TAXIING PROCEDURES</b>
1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS	1. START-UP OF ENGINES/TURBINES
A. Los pilotos solicitarán permiso para puesta en marcha y rodaje a BILBAO GMC en la frecuencia correspondiente o mediante DCL.	A. Pilots shall request clearance to start-up and taxi to BILBAO GMC on the appropriate frequency or using DCL.
B. Al solicitar puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.	B. On requesting start-up clearance from ATC, pilots shall report the full callsign, parking position occupied and the ATIS message received.
C. Cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que pueda efectuarse, BILBAO GMC entregará a la aeronave la autorización ATC.	C. Once start-up clearance or time has been provided, BILBAO GMC shall issue the corresponding ATC clearance for the aircraft.

**1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS**

En el aeropuerto de Bilbao se aplican procedimientos de salida vía 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.

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD 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, Bilbao GMC 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 acorde a EOBT.

- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, 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 el sistema ATC no 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.

**2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE**

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

- B. El Control de Rodadura es responsable de:

- a) El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la RWY.
- b) Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves y vehículos.
- c) Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOPS).

**2.1 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE.**

- A. Al recibir el permiso de puesta en marcha y retroceso, la aeronave debe iniciar el retroceso antes de 1 minuto; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.

- B. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos, en rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra, durante la maniobra de retroceso.

**1.1 REQUEST FOR ATC CLEARANCE AND START-UP VIA DATA LINK**

At Bilbao Airport, DCL departure procedures are used for the ATC clearance and start-up services. For further information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS: ATC clearance and start-up via data link.

In cases of discrepancies, voice commands will always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOBT.

- The pilot shall request ATC clearance and start-up simultaneously via RCD. The RCD message should contain the following data:

1. Aircraft call sign according to the filed flight plan (FPL).
2. Aerodrome of origin.
3. Parking position.
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 ATC. Special requests must always be made via voice command.

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

- In the case of acceptance, Bilbao GMC 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 be that of the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time). Note: ADT=CTOT for the flight if there is one.
7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.
9. Additional information, which shall include clearance to start up or instructions for requesting this in the case of failure to comply with the start-up approval parameters in accordance with EOBT.

- When a CLD message is sent in the valid range of EOBT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot 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 inconsistency is detected in the received message, 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 the ATC system does not receive a CDA message from 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.

**2. GROUND MOVEMENT**

- A. All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

- B. Ground Movement Control is responsible for:

- a) The control of every aircraft, personnel and vehicle movements on the manoeuvring area except for the RWY.
- b) Issuing clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft and vehicles.
- c) Reporting the stands assigned to the aircraft by the Operation Coordination Center (CECOPS).

**2.1 PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING**

- A. Upon receiving clearance for start-up and push-back, the aircraft should start to push back within 1 minute; the pilot should inform ATC otherwise.

- B. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots, when taxiing in the apron.
- Handling companies during the push-back manoeuvre.

- C. Salvo instrucción en contra, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al este para la RWY 30 y aproando al oeste para la RWY 12.
- D. No se autorizarán retrocesos simultáneos contiguos en plataforma norte.
- No se autorizarán retrocesos simultáneos en los PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 21 con retroceso de aeronaves B767/A306/B752 en los PRKG 1 a 6, si las aeronaves, tras el retroceso, van a quedar por detrás del B767/A306/B752 para evitar afección por el chorro de motor.
- El retroceso de la aeronave B767 en los PRKG 1, 2, 5 y 6 sólo podrá realizarse aproando hacia THR 30.
- No se autorizarán retrocesos simultáneos entre los PRKG 2 y 21.

## 2.2 LIMITACIONES DE RODAJE

### A. GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Letra de clave A: Envergadura inferior a 15 m.
- Letra de clave B: Envergadura igual o superior a 15 m, e inferior a 24.
- Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
- Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
- Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
- Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.

Las aeronaves en salida de categoría superior a letra de clave C lo notificarán a ATC en la primera llamada a la TWR.

B. TWY C1, letra de clave máxima C.

C. TWY S1, letra de clave máxima A.

D. TWY de acceso a puesto de estacionamiento desde puerta A1, letra de clave máxima C.

E. No se permite rodar al punto de espera en pista de TWY C1 con avión situado en punto de espera en pista de TWY C2.

F. No se permite rodar por TWY T3 ni T4 con un avión situado en punto de espera en pista de TWY C4.

G. Back Track: En RWY 28 autorizado a realizar con aeronave máxima CRJ900. En RWY 12/30, sólo puntualmente por necesidades operativas en horario diurno con óptimas condiciones de visibilidad, autorizado a realizar con aeronave máxima A321/B737.

## 2.3 PARTICULARIDADES DE LA OPERACIÓN POR RWY 30 (PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA K1)

Debido al umbral desplazado de la RWY 30, una aeronave rodando desde el punto de espera K1 hacia la THR 30 penetra la superficie limitadora de obstáculos de aproximación.

No obstante, las siguientes aeronaves podrán esperar en los puntos de espera en pista de TWY C2 y TWY C1:

- Punto de espera en pista de TWY C2: aeronaves de altura inferior a 7.60 m (por ejemplo: Embraer 145, ATR 42, Falcon 50/900/2000, CRJ 100/200/700/900/1000).
- Punto de espera en pista de TWY C1: aeronaves de altura inferior a 9.65 m (por ejemplo: todas las aeronaves que se indican en el punto anterior y Fokker 27/28/50/100, MD 81/88/90, MD 95-B717, ATR 72, RJ1H).

Esto implica:

A. Normalmente, ATC dará instrucciones a las aeronaves en salida al punto de espera K1.

B. Las aeronaves deberán notificar que están listas para salida al alcanzar el punto de espera K1.

## MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

Están prohibidos los desplazamientos de pasajeros a pie por plataforma, deberán ser transportados por un agente handling con un vehículo autorizado.

## PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El Aeropuerto de Bilbao proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 a demanda. Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo por vía:

SITA: BIOOOYA; o

E-mail: bioceopsje@aena.es y arbalciscu@aena.es

La solicitud debe realizarse al menos 30 días antes de la fecha prevista para el 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 8 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

## OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

Para operar con categoría SEI 8, ver casillas 6 y 20 "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda".

C. Unless other instructions, are given push-back manoeuvres shall be carried out facing East for RWY 30 and facing West for RWY 12.

D. No simultaneous contiguous push-back manoeuvres will be authorised in North apron.

Simultaneous push-back from PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 and 21, with push-back of B767/A306/B752 aircraft from PRKG 1 to 6, will not be cleared if after push-back, the aircraft will be behind the B767/A306/B752, to prevent the impact of jet blast.

B767 aircraft may push back from PRKG 1, 2, 5 and 6 only when nosing towards THR 30.

Simultaneous push-backs shall not be authorised between PRKG 2 and 21.

## 2.2 TAXIING RESTRICTIONS

### A. GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Code letter A: Wingspan below 15 m.
- Code letter B: Wingspan 15 m or above, and below 24 m.
- Code letter C: Wingspan 24 m or above, and below 36 m.
- Code letter D: Wingspan 36 m or above, and below 52 m.
- Code letter E: Wingspan 52 m or above, and below 65 m.
- Code letter F: Wingspan 65 m or above, and below 80 m.

Departing aircraft with code letter above C shall report to ATC in the first call to TWR.

B. TWY C1, maximum code letter C.

C. TWY S1, maximum code letter A.

D. Access TWY to stand from gate A1, maximum code letter C.

E. Taxiing to runway-holding position on TWY C1 is not allowed if there is an aircraft placed in runway-holding position on TWY C2.

F. Taxiing via TWY T3 or T4 is not allowed when an aircraft is placed on the runway-holding position on TWY C4.

G. Back Track: Clearance to be carried out in RWY 28 to maximum aircraft CRJ900. In RWY 12/30, only occasionally due to operational needs in day hours under ideal visibility conditions. Clearance for maximum aircraft A321/B737.

## 2.3 SPECIAL CHARACTERISTICS OF RWY 30 OPERATION (RUNWAY-HOLDING POSITION K1)

Due to the displacement of the RWY 30 THR, an aircraft taxiing from runway-holding position K1 to THR 30 penetrates the approach obstacle limitation surface.

However, the following aircraft may wait at the TWY C2 and TWY C1 runway-holding positions:

- TWY C2 runway-holding position: aircraft with height less than 7.60 m (eg.: Embraer 145, ATR 42, Falcon 50/900/2000, CRJ 100/200/700/900/1000).
- TWY C1 runway-holding position: aircraft with height less than 9.65 m (eg.: all aircraft listed in the previous paragraph and Fokker 27/28/50/100, MD 81/88/90, MD 95-B717, ATR 72, RJ1H).

This means that:

A. Normally, aircraft on departure will be instructed at runway-holding position K1 by ATC.

B. Aircraft shall notify when ready for departure when reaching runway-holding position K1.

## PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

Passenger movements on foot through the apron are forbidden, they must be transported by an authorised vehicle, provided by an authorised handling operator.

## PROCEDURE FOR THE REQUEST OF FIRE CATEGORY ON DEMAND

Bilbao Airport provides SEI category 7 continuously and 8 on demand. To operate with category 8 companies that are interested must request such via:

SITA: BIOOOYA; or

E-mail: bioceopsje@aena.es and arbalciscu@aena.es

The request must be made at least 30 days before the scheduled flight, and it shall contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft type.
- Expected date and time.

Confirmation of Category 8 shall be made by the same means used when requested.

## OPERATION OF CODE LETTER E AIRCRAFT

For operations with category SEI 8, see item 6 and 20 "Procedure for the request of fire category on demand".

Procedimiento de operación:

- Llegadas: Deben abandonar RWY 12 por TWY C2 o RWY 30 por TWY C6, y rodar por TWY T hasta A2.
- Salidas: Las aeronaves deben salir de plataforma por TWY A2 (ACFT estacionadas en PRKG 6A) o a través de TWY A1 (ACFT estacionadas en PRKG 111), rodar por TWY T, saliendo a RWY 12 por TWY C6 o a RWY 30 hasta el punto de espera K1. Posteriormente y con autorización ATC, accederán a RWY 30 por TWY C2.
- Estacionamiento: Sólo podrán estacionar en Plataforma Norte en el PRKG 6A (posición de pasarela) y en el PRKG 111 (posición remota y salida autónoma).

Restricciones:

- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave E y el borde de la TWY, el movimiento de aeronaves de letra de clave E debe realizarse con maniobra sobreviraje en el tramo curvo de TWY C2 saliendo de RWY 12 y TWY C6 entrando a RWY 12 y saliendo de RWY 30.
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave E y el borde de la TWY de acceso a puesto de estacionamiento, el movimiento de aeronave de letra de clave E debe realizarse con maniobra de sobreviraje:
  - Si RWY 12 en uso: en el tramo curvo de TWY C2 (saliendo de TWY C2 y entrando en TWY T) y en el tramo curvo de TWY C6 (saliendo de TWY T y entrando en TWY C6).
  - Si RWY 30 en uso: en el tramo curvo de TWY C2 (saliendo de TWY C2 y entrando en RWY 12/30) y en el tramo curvo de TWY C6 (saliendo de TWY C6 y entrando en TWY T).
- Si existen obstáculos temporales en el área de maniobras, se realizará guiado de TOAM en TWY.
- No autorizado el acceso a plataforma por GATES B y A1.
- No se autorizará retrocesos simultáneos entre PRKG 6A y 2 si la aeronave de letra de clave E está realizando el retroceso desde el PRKG 6A.
- No se autorizará rodaje por GATES A2 ni A1 si aeronave de letra de clave E está saliendo del PRKG 111.
- El margen vertical mínimo de franqueamiento de las ruedas (MVM) no es suficiente.
- PAPI RWY 12/30 no utilizable.

**OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F (sólo operación de carguero Antonov-124)**

Procedimiento de operación:

- Llegadas RWY 12: Debe abandonar RWY 12 por TWY C2, rodar por TWY T hasta TWY C4, cruzar por RWY 10/28 hasta TWY D3 y entrar a plataforma sur.
- Salidas RWY 12: Debe salir de plataforma por TWY D2, esperar autorización ATC para entrar en RWY 10/28 y dirigirse por TWY D1 hasta RWY 12.
- Llegadas RWY 30: Debe abandonar RWY 30 por TWY D1, cruzar RWY 10/28 y entrar por TWY D3 en plataforma sur.
- Salidas RWY 30: Debe salir de plataforma por TWY D2, esperar autorización ATC para entrar en RWY 10/28, cruzar la RWY 12/30 y abandonar por TWY C4, continuar el rodaje vía TWY T hasta el punto de espera de la pista K1. Posteriormente y con autorización ATC accederán a RWY 30 por TWY C2.
- Estacionamiento: Sólo podrá estacionar en plataforma sur entre los PRKG 7 a 11 guiado por señalero.

Restricciones:

- Por existir menos de 4.5 m de distancia entre la rueda exterior del tren principal y el borde de la TWY en el acceso a plataforma sur, el movimiento de la aeronave de letra de clave F Antonov-124 debe realizarse con maniobra "sobreviraje" en la TWY de acceso a puesto de estacionamiento tras entrar por TWY D3.
- El margen vertical mínimo de franqueamiento de las ruedas (MVM) no es suficiente.
- PAPI RWY 12/30 no utilizable.

**OPERACIÓN DE HELICOPTEROS**

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 vuelo.

**DESHIELO DE AERONAVES**

El agente handling proveedor solicitará autorización vía SITA a BIOOOYA haciendo constar:

- Identificación de la aeronave,
- Tipo de aeronave y
- Hora estimada de llegada al punto de deshielo.

La plataforma de deshielo acepta aeronaves hasta 38.5 m de envergadura y el PRKG 111 aeronaves hasta letra de clave E.

En condiciones de baja visibilidad no se realizará deshielo en la plataforma de

Operation procedure:

- Arrivals: aircraft must leave RWY 12 via TWY C2 or RWY 30 via TWY C6, and must taxi on TWY T to A2.
- Departures: Aircraft shall exit the apron via TWY A2 (ACFT parked at PRKG 6A) or via TWY A1 (ACFT parked at PRKG 111), taxi on TWY T, exiting to RWY 12 via TWY C6 or to RWY 30 up to holding point K1. Subsequently, and with ATC clearance, they shall enter RWY 30 via TWY C2.
- Stand: aircraft can only park on the North apron in PRKG 6A (boarding bridges stand) and PRKG 111 (remote position and autonomous exit).

Restrictions:

- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of the code letter E aircraft and the TWY edge, movements by code letter E aircraft must be made with oversteering manoeuvres in the curved section of TWY C2 leaving from RWY 12 and TWY C6 going to RWY 12 and leaving from RWY 30.
- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of the code letter E aircraft and the TWY edge, movements by code letter E aircraft must be made with oversteering manoeuvres:
  - With RWY 12 in use: in the curved section of TWY C2 (leaving from TWY C2 and entering TWY T), and in the curved section of TWY C6 (leaving from TWY T and entering TWY C6).
  - With RWY 30 in use: in the curved section of TWY C2 (leaving from TWY C2 and entering RWY 12/30), and in the curved section of TWY C6 (leaving from TWY C6 and entering TWY T).
- If there are temporary obstacles in the manoeuvring area, aircraft shall be guided by TOAM on the TWY.
- No clearance is given for access to apron via GATES B and A1.
- Simultaneous push-back manoeuvres between PRKG 6A and 2 will not be authorised if the code letter E aircraft is carrying out the push-back from PRKG 6A.
- Taxiing via GATES A2 and A1 will not be cleared if the code letter E aircraft is leaving from PRKG 111.
- The minimum vertical margin for the wheel clearance (VMV) is not enough.
- PAPI RWY 12/30 not usable.

**OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT (Antonov-124 cargo operations only)**

Operation procedure:

- RWY 12 arrivals: aircraft must leave RWY 12 via TWY C2, must taxi on TWY T to TWY C4, cross RWY 10/28 to TWY D3 and enter the South apron.
- RWY 12 departures: aircraft must leave the apron via TWY D2, wait for ATC clearance to enter on RWY 10/28 and taxi via TWY D1 to RWY 12.
- RWY 30 arrivals: aircraft must leave RWY 30 via TWY D1, cross RWY 10/28 and enter via TWY D3 the South apron.
- RWY 30 departures: aircraft must leave the apron via TWY D2, wait for ATC clearance to enter on RWY 10/28, cross RWY 12/30 and leave via TWY C4, keep taxiing TWY T to runway-holding position K1. Following this and provided they have ATC clearance they shall access RWY 30 via TWY C2.
- Stand: aircraft can only park on the South apron from PRKG 7 to 11, guided by signal man.

Restrictions:

- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of the aircraft and the TWY edge to access the South apron, the movements of the code letter F Antonov-124 aircraft must be made with oversteering manoeuvres on the access TWY to stand after entering via TWY D3.
- The minimum vertical margin for wheel clearance (VMV) is not enough.
- PAPI RWY 12/30 not usable.

**HELICOPTER OPERATIONS**

As no other specific area for operating with helicopters is defined, they shall receive the same treatment as fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC for take-off and landing on the flight runway.

**AIRCRAFT DE-ICING**

The providing handling agent shall request authorisation via SITA from BIOOOYA, reporting:

- Aircraft identification,
- Type of aircraft and
- Estimated time of arrival to de-icing point.

De-icing apron allows aircraft with wingspan of up to 38.5 m and PRKG 111 aircraft up to code letter E.

Under low visibility conditions, de-icing will not be carried out on the de-icing

deshielo, sino en el PRKG 13. Este procedimiento será coordinado entre TWR y CECOPS.

**OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)**

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

**OPERACIONES VISUALES (VFR)**

La pista 10/28 será de uso preferente para operaciones VFR.

**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:

Seguridad\_Operacional\_BIO@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:

lecm.safety@enaire.es

**AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS**

Incluirán en la casilla 18 del FPL, bajo el indicador RMK/ el nombre del agente handling contratado.

No se autorizarán planes de vuelo que no tengan cumplimentada dicha información.

**INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR**

El aeropuerto de Bilbao intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos avanzados 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 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. Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje de suspensión de vuelo (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.

**PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO**

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos", en el Aeropuerto de Bilbao 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.

apron, but on PRKG 13. This procedure will be coordinated between TWR and CECOPS.

**NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)**

VFR-N flights are permitted.

**VISUAL OPERATIONS (VFR)**

Runway 10/28 will be used preferentially for VFR operations.

**OPERATIONAL SAFETY REPORTS**

Pilots/operators 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 to improve operational safety, independently from 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 involved.
- 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 ...).

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

Seguridad\_Operacional\_BIO@aena.es

In addition to notifying the airport through 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 event 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:

lecm.safety@enaire.es

**GENERAL AND BUSINESS AVIATION**

Will include, in box 18 of the FPL, under RMK/ the name of the contracted handling agent.

Flight plans which have not completed that information will not be cleared.

**EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR**

Bilbao airport 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 offblock time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxi 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. The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via a flight suspension (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.

**AIRPORT EMERGENCY PLAN**

By virtue of article 9.1.2 of the Order FOM 2086/2011 and ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, as well as the Aena regulation EXA 59 "Criteria applicable to airport Emergency Plans", at Bilbao 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.

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Salvo por razones de seguridad los helicópteros evitarán el sobrevuelo de los núcleos habitados de los municipios de Erandio, Sondika, Loiu, Zamudio y Derio cuando evolucionen en el circuito de tránsito de aeródromo. Asimismo, evitarán que las órbitas de espera o de fallo de radio al sur del campo se realicen sobre dichas zonas. La altura a mantener en esta fase del vuelo no será inferior a 1000 ft sobre la elevación del campo.

Los helicópteros de alta generación de ruido (tipo Bell 212 o superiores) evitarán la utilización del circuito de tránsito de aeródromo de la RWY 10/28 para entrenamiento limitándose a utilizarlo únicamente para aterrizar.

Except for safety reasons, helicopters shall avoid overflying the local towns of Erandio, Sondika, Loiu, Zamudio and Derio when accomplishing the aerodrome traffic circuit. Likewise, these areas must be avoided when circling in holding patterns or communication failure to the South of the airfield. In this phase of the flight, the height to be maintained shall not be lower than 1000 ft above the airfield's elevation.

Highly noisy helicopters (Bell 212 type or higher), shall avoid using the aerodrome traffic circuit of RWY 10/28 for training purposes, and shall use it solely for landing.

### PRUEBAS DE MOTOR

El agente handling u operador aéreo solicitará las pruebas de motor a CECOPS por teléfono, SITA o correo electrónico:

TEL: +34-944 869 658/5/6.

SITA: BIOOOYA.

Correo electrónico: bioceops@aena.es

### ENGINE TESTS

The handling agent or air operator must request engine testing from CECOPS by telephone number, SITA or e-mail:

TEL: +34-944 869 658/5/6.

SITA: BIOOOYA.

E-mail: bioceops@aena.es

Antes del comienzo de la prueba y a la finalización de la misma, la tripulación o mecánicos contactarán con ATC en la frecuencia correspondiente.

Before starting the test and after concluding it, the crew or mechanics shall contact ATC on the appropriate frequency.

Las pruebas de motor superiores a ralentí están prohibidas entre las 0000 y las 0600 LT.

Engine tests above idling are forbidden between 0000 and 0600 LT.

Las posiciones para la realización de pruebas de motor son:

The positions for engine tests are:

- Potencia ralentí: en el estacionamiento que ocupa.
- Potencia superior a ralentí:
  - Turbohélice: en el estacionamiento que ocupa.
- Resto de aeronaves:
  - Plataforma norte: PRKG 11.
  - TWY T4.

- Idling power: In the stand occupied.
- Power above idling:
  - Turboprop: In the stand occupied.
- Other aircraft:
  - North Apron: PRKG 11.
  - TWY T4.

## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

## FLIGHT PROCEDURES

### PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

#### 1. GENERALIDADES

#### 1. GENERAL

La RWY 30 es utilizable para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

RWY 30 is usable for take-off in low visibility conditions.

1.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida (LVP), cuando:

1.1. Low visibility procedures (LVP) shall be applied, when:

- el alcance visual en pista (RVR) de cualquiera de los transmisómetros, alcance un valor inferior a 550 m, o
- la visibilidad sea inferior a 800 m, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.

- runway visual range (RVR) measurement of any transmissometers is lower than 500 m, or
- visibility is lower than 800 m when transmissometers are out of service.

1.2. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida a través del ATIS, con la fraseología "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN FORCE".

1.2. Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by the ATIS service with the phraseology "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN FORCE".

1.3. Los procedimientos de visibilidad reducida se cancelarán cuando el RVR en todos los transmisómetros sea superior a 1000 m, o visibilidad superior a 1000 m en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio y con firme tendencia de mejora de las condiciones meteorológicas.

1.3. Low visibility procedures shall be cancelled when RVR measurements of every transmissometers are higher than 1000 m or the visibility is higher than 1000 m when transmissometers are out of service and when there is a strong tendency for improvement in the meteorological conditions.

1.4. No está autorizada la operación de aeronaves de letra de clave F con procedimientos de visibilidad reducida (LVP) activados.

1.4. Operating code letter F aircraft when low visibility procedures are activated is not allowed.

#### 2. MOVIMIENTOS EN TIERRA

#### 2. GROUND MOVEMENTS

Cuando el RVR sea igual o inferior a 1000 m, se activará, además del balizamiento apropiado, las barras de parada que protegen los accesos a RWY y las luces de punto de espera intermedio.

When RVR is 1000 m or below, in addition to appropriate lighting, stop bars protecting the RWY access and lights of intermediate holding positions, will be activated.

TWR no autorizará el acceso al área de maniobras de ningún vehículo, excepto los imprescindibles para la operación, que estén equipados con radiotelefonía y en contacto permanente con TWR.

TWR will not authorise vehicle access to the manoeuvring area, except for those that are essential for the operation equipped with radiotelephony system and in permanent radio contact with TWR.

Se utilizarán las barras de parada y las luces de punto de espera intermedio para gestionar los movimientos en superficie.

Stop bars and intermediate holding positions shall be used to manage the ground movements.

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 verify the aircraft position at all times, checking that taxiing is being executed under total safety conditions.

En el caso de que una aeronave que sale, tuviera que regresar a la plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

Whenever a departing aircraft needs to return to the apron, the pilot shall inform TWR and wait for new taxiing instructions.

##### 2.1. Llegadas:

##### 2.1. Arrivals:

Las aeronaves que hayan aterrizado:

Aircraft that have already landed shall:

- Notificarán pista libre y la calle de salida utilizada cuando las luces de eje de la TWY pasen a ser todas verdes, en lugar de verdes-amarillas.
- Esperarán instrucciones de rodaje de TWR.

- Notify a vacated runway and the exit TWY used when all the TWY centre line lights turn green instead of green-yellow.
- Wait for taxiing instructions from TWR.

Llegadas a Plataforma Norte:

North apron arrivals:

- RWY 30 en uso: abandono de RWY por TWY C5, ó C6. Rodaje vía TWY T hasta las puertas B, A1 ó A2 (según puesto de estacionamiento asignado e indicación ATC), donde se esperará la presencia de un vehículo "SÍGAME".

- RWY 30 in use: clearing the RWY by TWY C5, or C6. Taxiing via TWY T to gate B, A1 or A2 (according to the stand assigned and ATC instructions), where they shall wait for a "FOLLOW ME" vehicle.

Llegadas a Plataforma Sur:

South apron arrivals:

- RWY 30 en uso: se instruirá al tráfico para que abandone la RWY por la puerta D1 para proceder al puesto de estacionamiento guiado por un vehículo "SÍGAME".

- RWY 30 in use: Traffic shall be instructed to leave the RWY by gate D1 to proceed to the stand guided by a "FOLLOW ME" vehicle.



## 2.2. Salidas.

Salidas desde Plataforma Norte:

- RWY 30 en uso: abandono de la plataforma vía B, A1 ó A2, según indicaciones ATC. Rodaje vía TWY T hasta punto de espera en pista K1, ó C2, ó C1, según indique ATC.

Salidas desde Plataforma Sur:

- RWY 30 en uso: guiado por un vehículo "SÍGAME" y abandono de la plataforma vía D3. Rodaje hasta punto de espera en pista en D1, donde esperará autorización ATC para cruzar la pista en uso. El guiado por vehículo "SÍGAME" se realizará hasta la plataforma norte, la aeronave continuará su rodaje vía TWY T hasta el punto de espera en pista K1, ó C2, ó C1, según indique ATC.

## 3. FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

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, 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 RWY, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la RWY, si es capaz de localizar una TWY cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.

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 oportunas.

Avería de aeronave o vehículo

- Aeronave: notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una RWY, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
- Vehículo: comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC y si es posible, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo. Si no puede mover el vehículo, informará sin demora a ATC.

Fallo de comunicaciones

En el caso de que una aeronave o vehículo 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 RWY, 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.
- Vehículo: evacuará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

## 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 hasta 1600 ft AMSL en RWY 30 y 1500 ft AMSL en RWY 12;
- b) supervisión de la trayectoria de vuelo y asistencia para la navegación de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo, si:
  - I. éstas se encuentran al norte del campo a 2400 ft AMSL o superior dentro del ATZ;
  - II. éstas se encuentran al sur del campo a 2900 ft AMSL o superior dentro del ATZ;
- c) establecimiento de separación establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida. Dicha separación estará supeditada a la existencia, al ser aplicada, de traza radar del tráfico precedente en salida y que dicho tráfico haya superado 3200 ft AMSL en salida de RWY 12 y 2600 ft AMSL en salida de RWY 30.

En caso de indisponibilidad de los radares de Solórzano o Biarritz, se suspenderán todas las funciones anteriores.

## 2.2. Departures.

Departures from the North apron:

- RWY 30 in use: shall leave the apron via gate B, A1 or A2, according to ATC instructions. Shall taxi via TWY T to the runway holding position K1, or C2, or C1, according to ATC instructions.

Departures from the South Apron:

- RWY 30 in use: shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle and shall leave the apron by D3. Taxi to the runway-holding position in D1, where they shall wait for ATC clearance to cross the runway in use. The "FOLLOW ME" vehicle guidance shall be made to the North apron, aircraft shall keep the taxi by TWY T to the runway-holding position K1, or C2, or C1, according to ATC instructions.

## 3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area

- Except for the cases set forth in the prior paragraph, if a pilot doubts about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they shall immediately stop the aircraft and shall notify this to ATC (including the last known position).
- In situations where the pilot hesitates about the position of the aircraft with reference to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a RWY, the pilot shall immediately notify this to ATC (including the last known position), evacuate the RWY if it is able to locate an appropriate TWY nearby, unless ATC states otherwise; and then, stop the aircraft.

- In the case of disorientation of a vehicle on the manoeuvring area, it should be reported to ATC (including the last known position) and, unless it receives another indication by ATC, it shall evacuate the manoeuvring area to get away to a safe distance, as soon as possible, and stop the vehicle.

Loss of visual contact between traffics

- In case of loss of visual contact between two aircraft, or a vehicle with its own separation, ATC shall immediately be informed and the aircraft shall stop. ATC shall take the necessary actions.

Failure of an aircraft or vehicle

- Aircraft: It shall notify the situation to ATC and wait for the arrival of assistance. If on a RWY, if possible and unless ATC indicates otherwise, it shall evacuate the runway.
- Vehicle: It shall communicate this issue to ATC (including the last known position) and unless it receives, otherwise it gets another other ATC indication and if it is possible, it shall evacuate the maneuvering area to get a safe distance as soon as possible and it shall stop the vehicle. If the vehicle cannot't be moved, it shall inform ATC without delay.

Communications failure

In the case that an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experienced a communications failure, it shall proceed as follows:

- Departure aircraft: The aircraft shall continue by the assigned route and stop at the limit of an ATC clearance, exercising extreme caution, where it shall maintain its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Arrival aircraft: If the aircraft has just landed, it shall maintain position when leaving RWY and wait for the arrival of an assistance vehicle. If the aircraft already had a taxiing ATC clearance, it shall continue by the assigned route to the limit of such authorization, exercising extreme caution, where it shall maintain its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Vehicle: It shall evacuate the maneuvering area if inside it, and then shall stop the vehicle maintaining its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

## 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 up to 1600 ft AMSL to RWY 30 and 1500 ft AMSL to RWY 12;
- b) supervision of the flight path and provision of navigation assistance to other aircraft in the vicinity of the aerodrome, if:
  - I. these are located to the North of the airfield at 2400 ft AMSL or above within the ATZ;
  - II. these are located to the South of the airfield at 2900 ft AMSL or above within the ATZ;
- c) establishment of separation, as defined in the R.C.A. section 4.6.7.3, between successive departing aircraft. This separation, when applied, will be dependant on the existence of radar blip identification of the preceding traffic on departure, and on such traffic having already climbed over 3200 ft AMSL on departure from RWY 12 and 2600 ft AMSL on departure from RWY 30.

All the functions above will be suspended in the event of an unavailability of Solórzano or Biarritz radars.

AJUSTE DE VELOCIDAD

Las llegadas a Bilbao AD, bajo control radar, ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del LOC del ILS.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo LOC del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral de aterrizaje.
- IAS 160 kt al cruzar 4 NM del umbral de aterrizaje.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

La IAS MAX permitida para las salidas es de 250 kt hasta abandonar FL100.

SPEED ADJUSTMENT

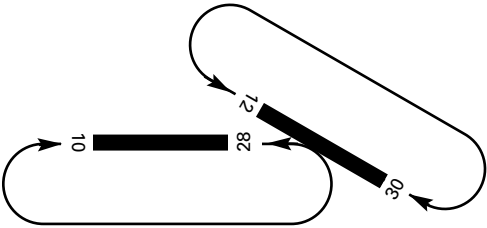
Arrivals to Bilbao AD, under radar control, shall adjust their speeds as specified below:

- MAX IAS 250 kt at FL120 or below.
- IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS LOC course.
- IAS 180 kt once the final turn is completed and the aircraft is established on the ILS LOC course, when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
- IAS 160 kt when crossing 4 NM of the landing threshold.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain the cruising speed up to the adjusting fix concerned.

The MAX IAS permitted for departures is 250 kt until leaving FL100.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

FENÓMENOS DE VIENTO EN LA RWY 12/30

La orografía del entorno del aeropuerto da lugar a que, con vientos fuertes en altura provenientes del suroeste aparezcan fenómenos de cizalladura vertical y turbulencia moderada a severa en las aproximaciones y despegues de ambas cabeceras, con las siguientes características:

- Por lo general, el viento en superficie en el aeropuerto se ve desviado a sur y sureste (120°-190°), aunque también puede soplar del suroeste (200°-240°), con intensidades en ambos casos entre 12 y 25 kt.
- En bastantes ocasiones, el viento en el aeropuerto puede ser inferior a 10 kt por lo que no siempre es representativo del viento que las aeronaves experimentarán en sus aproximaciones. Si bien la intensidad del viento medio disminuye en general al descender de altitud, en las aproximaciones pueden producirse aumentos transitorios con rachas fuertes e incluso cambios en la dirección.
- La turbulencia y la cizalladura pueden producirse en todos los tramos de las últimas 10 NM de ambas cabeceras. La turbulencia es más frecuente entre 1600 ft y 3000 ft, registrándose mayores intensidades en la aproximación a la RWY 30.
- La cizalladura puede tener carácter positivo o negativo, pudiendo experimentar las aeronaves ganancias o pérdidas de viento de cara de 15 kt o superiores.
- Las perturbaciones del viento producidas por la orografía pueden tener escalas espaciales y temporales pequeñas por lo que las aeronaves que realicen aproximaciones sucesivas pueden experimentar fenómenos de cizalladura y/o turbulencia diferentes.

La época del año en la que se dan con más frecuencia estas situaciones es de octubre a marzo.

WIND PHENOMENA ON RWY 12/30

The terrain around the airport gives rise to vertical wind shear and moderate to severe turbulence when there are strong south-west upper winds, affecting approaches and take-offs for both runway ends, with the following features:

- In general, the surface wind at the airport becomes diverted to the south and south-east (120°-190°), although it can also blow from the south-west (200°-240°), with speeds in both cases of between 12 and 25 kt.
- On many occasions, the wind at the airport may be less than 10 kt, so that this is not always representative of what aircraft will experience on their approaches. While the mean wind speed decreases in general when descending in altitude, on approaches there may be transitory increases with strong gusts and even changes in direction.
- The turbulence and wind shear may be produced on all segments of the last 10 NM for both runway ends. Turbulence is most frequent between 1600 ft and 3000 ft, with greater intensities recorded on the approach to RWY 30.
- The wind shear may be either positive or negative, and aircraft may undergo headwind gains or losses of 15 kt or more.
- Wind disturbances caused by the terrain may vary over short periods of time and space, so that aircraft on successive approaches might experience different wind shear and/or turbulence phenomena.

These situations are encountered most frequently from October to March.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.

Paso de aves migratorias.

En época estival hay concentración de cernícalos.

Zona A: Paso de buitres.

Zona B: Paso de gaviotas.

FAUNA CONTROL SERVICE

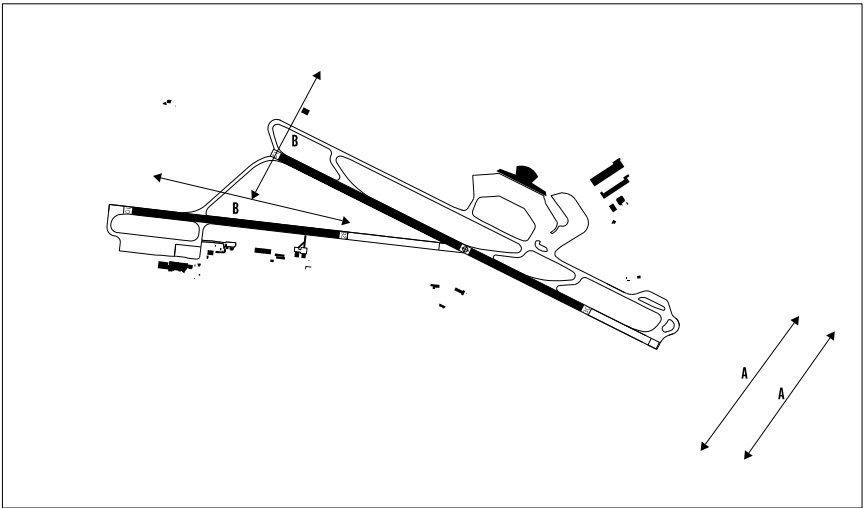
Hours: Sunrise to sunset.

Crossing of migratory birds.

In the summer season there is a concentration of kestrels.

Area A: Crossing of vultures.

Area B: Crossing 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/#LEBB>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBB>

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**

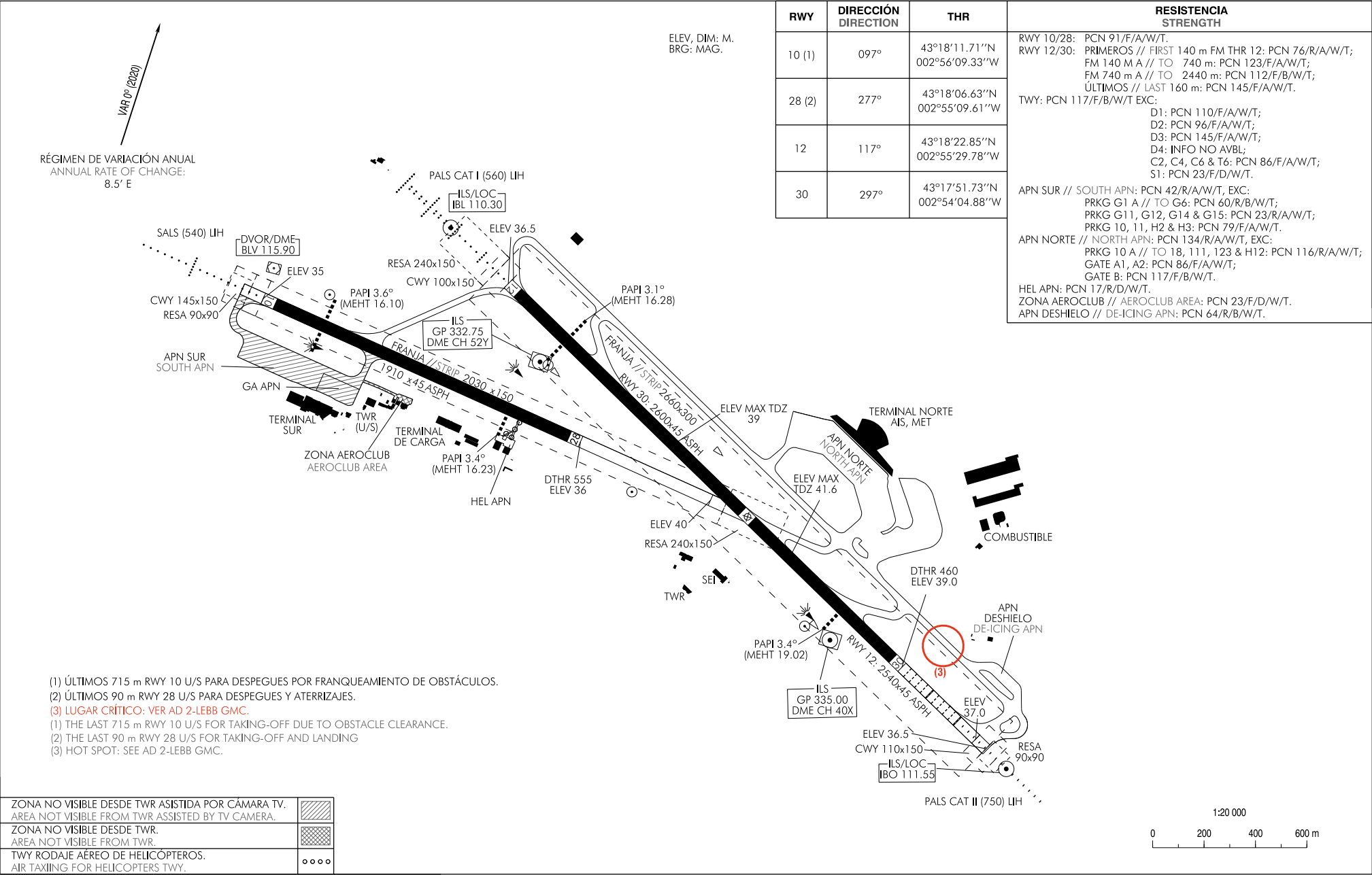
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

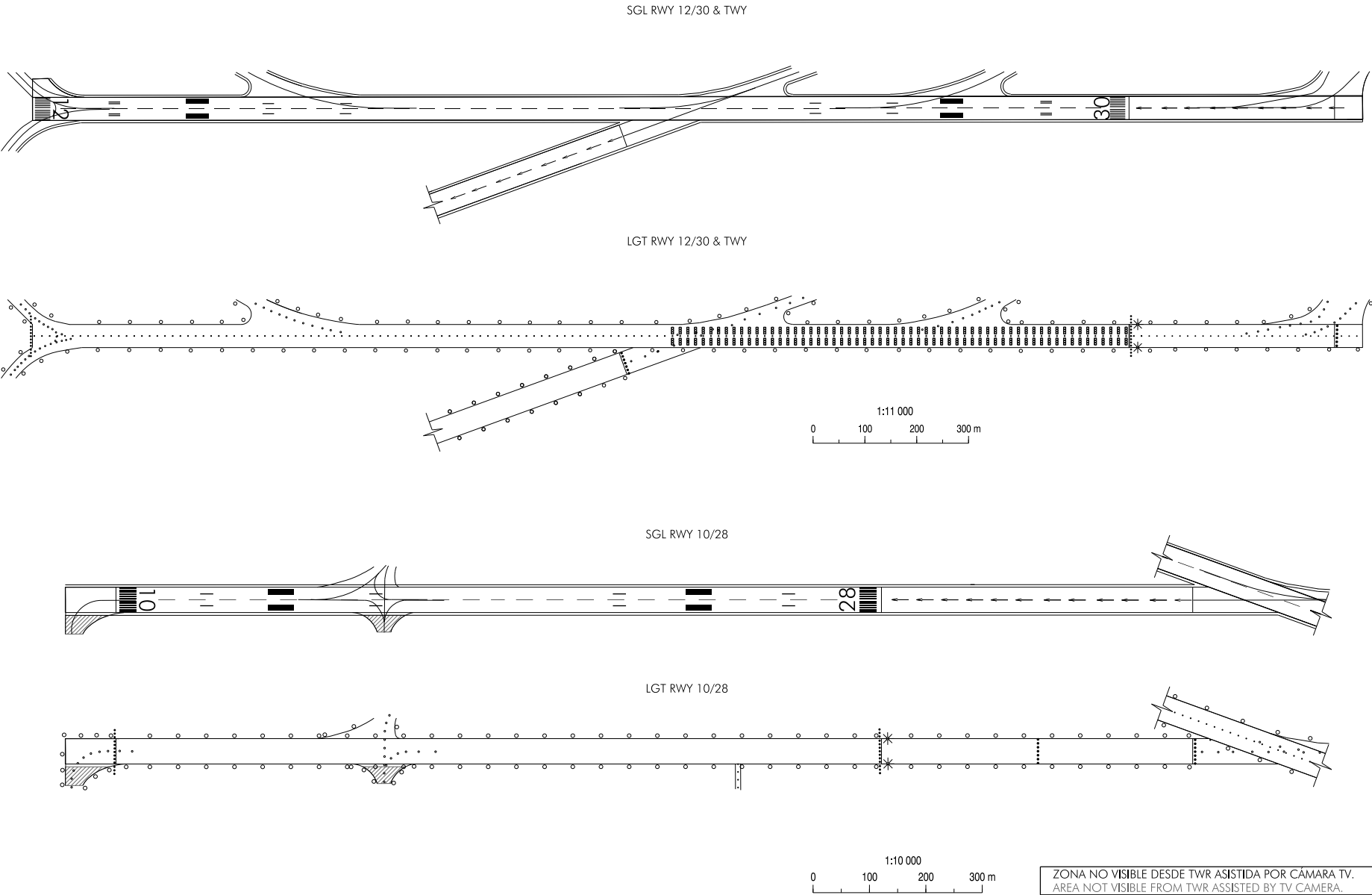
43°18'04"N  
002°54'38"W

ELEV 41

TWR 118.500  
GMC 121.700

BILBAO





CAMBIO: RETIRADA DE NOTA.  
CHANGES: WITHDRAWAL OF NOTE.

ELEV  
APN  
46

## BILBAO

## ELEV, DIM: M.

VAR 0° (2020)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL  
ANNUAL RATE OF CHANGE:  
8.5' E

PRKG 10 A // TO 18, 111, 123 & H12:  
PCN 116/R/A/W/T;  
GATE A1, A2: PCN 86/F/A/W/T;  
GATE B: PCN 117/F/B/W/T.

BORDE, POSTES PROYECTORES Y EJE.  
EDGE, FLOODLIGHTING POLES AND CENTRE LINE.

VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG:  
1, 2, 3, 4, 5, 6 & 6A.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y  
PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:  
VER AD-2 LEBB CASILLAS 20 Y 22.  
STANDARD TAXING PROCEDURES AND LOW  
VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEBB ITEMS 20 AND 22.

APN NORTE  
NORTH APRON

TERMINAL NORTE, AIS, MET

CAMBIO: RESISTENCIA APN.  
CHANGES: APN STRENGTH.

PRKG	01
------	----

0 50 100 150 m

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO  
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COOR	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	–	43°18'17.63"N 002°54'28.82"W	R	B763	–	400 Hz - A/C
2	–	43°18'16.84"N 002°54'26.51"W	R	B763	–	400 Hz - A/C
3	–	43°18'15.99"N 002°54'24.60"W	R	B752	–	400 Hz - A/C
4	–	43°18'15.35"N 002°54'22.78"W	R	B752	–	400 Hz - A/C
5	–	43°18'14.95"N 002°54'20.55"W	R	B763	–	400 Hz - A/C
6	–	43°18'14.05"N 002°54'18.31"W	R	A306	–	400 Hz - A/C INCOMP. 6A
6A	–	43°18'14.09"N 002°54'17.97"W	R	B744	–	400 Hz - A/C INCOMP. 6
7	–	43°18'11.23"N 002°54'16.54"W	A/R	A321/MD88	–	INCOMP. 78 PUSH-BACK si PRKG 8 ocupado // if PRKG 8 occupied. (1)
8	–	43°18'10.10"N 002°54'15.49"W	R	A320/MD88	–	INCOMP. 78, 89
9	–	43°18'08.76"N 002°54'14.90"W	A/R	A320/MD88	–	INCOMP. 89 PUSH-BACK si PRKG 8 ocupado // if PRKG 8 occupied. (1)
10	–	43°18'05.87"N 002°54'17.59"W	A	A320	–	INCOMP. 111
11	–	43°18'06.23"N 002°54'15.41"W	R	A321	–	INCOMP. 111
11A	–	43°18'06.47"N 002°54'15.88"W	R	F50/CRJ2	–	INCOMP. 111
12	–	43°18'07.00"N 002°54'13.69"W	A/R	A320/MD88	–	PUSH-BACK si PRKG 123 ocupado // if PRKG 123 occupied. (2)
13	–	43°18'08.11"N 002°54'10.34"W	A/R	A320/MD88	–	PUSH-BACK si PRKG 123 ocupado // if PRKG 123 occupied. (2)
14	–	43°18'08.59"N 002°54'08.75"W	A/R	MD88	–	(2)
15	–	43°18'09.85"N 002°54'09.38"W	A/R	B734	–	Salida simultánea incompatible con // Simultaneous exit incompatible with PRKG16. (2)
16	–	43°18'11.36"N 002°54'10.85"W	A/R	B734	–	Salida simultánea incompatible con // Simultaneous exit incompatible with PRKG15. (2)
17	–	43°18'12.24"N 002°54'12.10"W	A/R	B734	–	Salida simultánea incompatible con // Simultaneous exit incompatible with PRKG18. (2)
18	–	43°18'13.69"N 002°54'13.57"W	A	B732	–	Salida simultánea incompatible con // Simultaneous exit incompatible with PRKG17.
19	–	43°18'17.11"N 002°54'35.24"W	A	B732	–	PUSH-BACK si PRKG 20 ocupado // if PRKG 20 occupied.
20	–	43°18'17.46"N 002°54'33.69"W	R	CRJ2	–	–
21	–	43°18'17.45"N 002°54'32.10"W	A/R	A321/MD88	–	PUSH-BACK si PRKG 20 ocupado // if PRKG 20 occupied. (2)
78	–	43°18'10.95"N 002°54'15.87"W	R	B763	–	INCOMP. 7, 8
89	–	43°18'09.23"N 002°54'14.77"W	R	MD11	–	INCOMP. 8, 9
111	–	43°18'05.05"N 002°54'15.75"W	A	B744	–	INCOMP. 10, 11, 11A
123	–	43°18'07.82"N 002°54'12.09"W	R	A320/MD88	–	–
H12	–	43°18'06.40"N 002°54'13.19"W	A	S61	–	INCOMP. 12
H21	–	43°18'16.85"N 002°54'32.05"W	A	S92	–	INCOMP. 21

Observaciones // Remarks:	
(1)	Salida remolcada para aeronave mayor que A320 / Towed exit for aircraft larger than A320.
(2)	Salida remolcada para aeronave mayor que CRJ2 / Towed exit for aircraft larger than CRJ2.



SISTEMA VISUAL DE GUÍA DE ATRAQUE  
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

GENERALIDADES

La plataforma Norte dispone de Sistema Visual de Guía de Atrache (SVGA) en las posiciones 1 a 6A. Este sistema contiene información de guía azimuth (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada (basándose en la medición de un radar láser) que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

- a) Una línea de cuatro caracteres de presentación alfanumérica, compuesta de LEDs amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: número del puesto de estacionamiento (cuando la guía no está activada), tipo de aeronave, inicio del atraque (WAIT TEST), exceso de velocidad en la aproximación (SLOW DOWN), posición de parada (STOP), aeronave estacionada en posición correcta (OK), posición de parada sobrepasada (TOO FAR), pérdida de detección de la aeronave (WAIT), fallo de verificación de aeronave (STOP e ID FAIL), atraque interrumpido (STOP SBU), visibilidad del sistema de atraque reducido por condiciones meteorológicas (DOWN GRADE).
- b) Una línea con un módulo de LED amarillo y 2 módulos de LED rojo/amarillo para indicación de azimuth de la aeronave e indicación de parada.
- c) Una columna de 3 módulos de LED amarillos en el centro para indicar la distancia al punto de parada.

ADVERTENCIAS GENERALES

Si la guía de atraque no está activada, el piloto debe seguir instrucciones manuales del señalero.

Si el piloto no está seguro de la información mostrada en la unidad de presentación de la guía de atraque, debe detener inmediatamente la aeronave y obtener más información para proceder.

El piloto no deberá entrar en la zona del punto de estacionamiento a no ser que primero el sistema de atraque este mostrando flechas verticales moviéndose. El piloto no deberá sobrepasar la pasarela a no ser que esas flechas hayan sido sustituidas por la barra de índice de aproximación.

El piloto no entrará en la zona del punto de estacionamiento a no ser que el tipo de aeronave presentada sea igual al de la aeronave en aproximación.

El mensaje STOP SBU significa que el atraque ha sido interrumpido y que debe ser reanudado sólo por guiado manual. No intente reiniciar el atraque sin guiado manual.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

- 1. Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correcto y se muestran las flechas flotantes.



GENERAL

The North apron has a Visual Docking Guidance System (SVGA) on stands 1 to 6A. The information shown by this system contains azimuth guidance (shows the aircraft position in relation to the centre line of the parking area), and distance to the stop position (based on measurement by a radar laser), provided by a display unit mounted in front of the aircraft cockpit.

DISPLAY UNIT

This consists of:

- a) One alphanumeric display line of 4 characters made up of yellow LEDs, which may show a variety of information: stand number (when the guidance is not activated), aircraft type, docking start (WAIT TEST), excess approach speed (SLOW DOWN), stop position (STOP), aircraft parked in correct position (OK), stop position overshoot (TOO FAR), aircraft detection failure (WAIT), aircraft identification fault (STOP and ID FAIL), docking interrupted (STOP SBU), docking system visibility reduced by weather conditions (DOWN GRADE).
- b) One line with one yellow LED module and 2 red/yellow LED modules to indicate the azimuth of the aircraft and when to stop.
- c) One central column of 3 yellow LED modules to indicate the distance to the stop point.

GENERAL ADVICE

If the docking guidance system is not activated, the pilot must follow the manual instructions of the signalman.

If the pilot is unsure of the information shown on the display unit, they should stop the aircraft immediately and obtain more information before proceeding.

The pilot should not enter the parking point zone until after the docking system is displaying moving vertical arrows. The pilot must not pass the boarding bridge unless these arrows have been replaced by the approach rate bar.

The pilot shall not enter the parking point area unless the type of aircraft shown is the same than the one of the aircraft approaching.

The message STOP SBU means that the docking has been interrupted, and it may only be resumed under manual guidance. Do not attempt to resume docking without manual guidance.

INSTRUCTIONS TO THE PILOT

- 1. Check that the aircraft type shown is correct and the floating arrows are displayed.

2. Rodar alineado con el eje, observando la línea de guía central.  
 Cuando la aeronave ha sido capturada por el láser, las flechas flotantes son reemplazadas por el indicador amarillo de línea central.

2. Taxi along the centre line, observing the central guidance line.  
 When the aircraft has been captured by the laser, the floating arrows are replaced by the yellow centre line indicator.

3. Observar la guía de azimuth para seguir la dirección y posición correcta. Una flecha roja parpadeante indica la dirección en la que debe virar la aeronave. La ausencia de flechas de dirección indica que la aeronave está sobre la línea central.

Cuando la aeronave está a menos de 16 metros del punto de parada, el índice de aproximación se indica mediante el apagado de una fila de LEDs del símbolo de línea central por cada 0.7 metros de distancia recorrida por la aeronave hacia el punto de parada de la puerta.



3. Observe the azimuth guide to obtain the correct direction and position. A flashing red arrow indicates which way the aircraft should turn. An absence of direction arrows signifies that the aircraft is on the centre line.

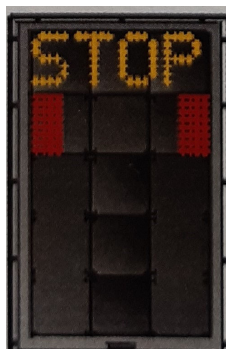
Once the aircraft is within 16 m of the stop point, the approach rate is indicated by the progressive switch-off of one row of LEDs in the central column for every 0.7 meters covered by the aircraft towards the stop point.

4. Si una aeronave se aproxima al punto de parada a mayor velocidad que la programada, el sistema mostrará el mensaje SLOW DOWN como advertencia al piloto y se deberá reducir la velocidad.

4. If one aircraft approaches the stop point at a higher speed than that programmed, the system displays the message SLOW DOWN to warn the pilot, and speed should be reduced.

5. Cuando se alcanza la posición de parada correcta, la unidad de presentación mostrará el mensaje STOP y se encenderán dos barras rojas. Cuando el avión quede estacionado, se mostrará el mensaje OK.

5. When the correct stop position is reached, the display unit will show the message STOP and two red bars will light up. When the aircraft is parked, the message OK will be shown.



Si la aeronave sobrepasa el punto de parada aparece el mensaje TOO FAR.

If the aircraft overshoots the stop point, the message TOO FAR appears.

6. Si la aeronave detectada es perdida durante la secuencia de atraque, 12 metros antes de STOP, la unidad de presentación mostrará WAIT. El atraque continuará tan pronto como el sistema detecte de nuevo a la aeronave.

6. If the aircraft detected is lost during the docking sequence, 12 metres before STOP, the display unit will show WAIT. The docking procedure will continue as soon as the aircraft is detected anew.

7. Durante la entrada al punto de estacionamiento se verificará el tipo de aeronave. Si, por cualquier razón, la verificación de la aeronave no se realiza 12 metros antes del punto de parada, la unidad de presentación mostrará STOP e ID FAIL.

7. During entry to the parking point, the type of aircraft will be verified. If, for any reason, the aircraft is not verified 12 metres before the stop point, the display unit will show STOP and ID FAIL.

8. Durante nieblas, lluvias o nevadas intensas, la visibilidad del sistema de atraque puede reducirse. Cuando se activa el sistema y está en modo de captura, la unidad de presentación desactivará las flechas flotantes y mostrará el mensaje: "DOWN GRADE". Tan pronto como el sistema detecte una aeronave que se aproxime este mensaje será sustituido por la barra de índice de aproximación.

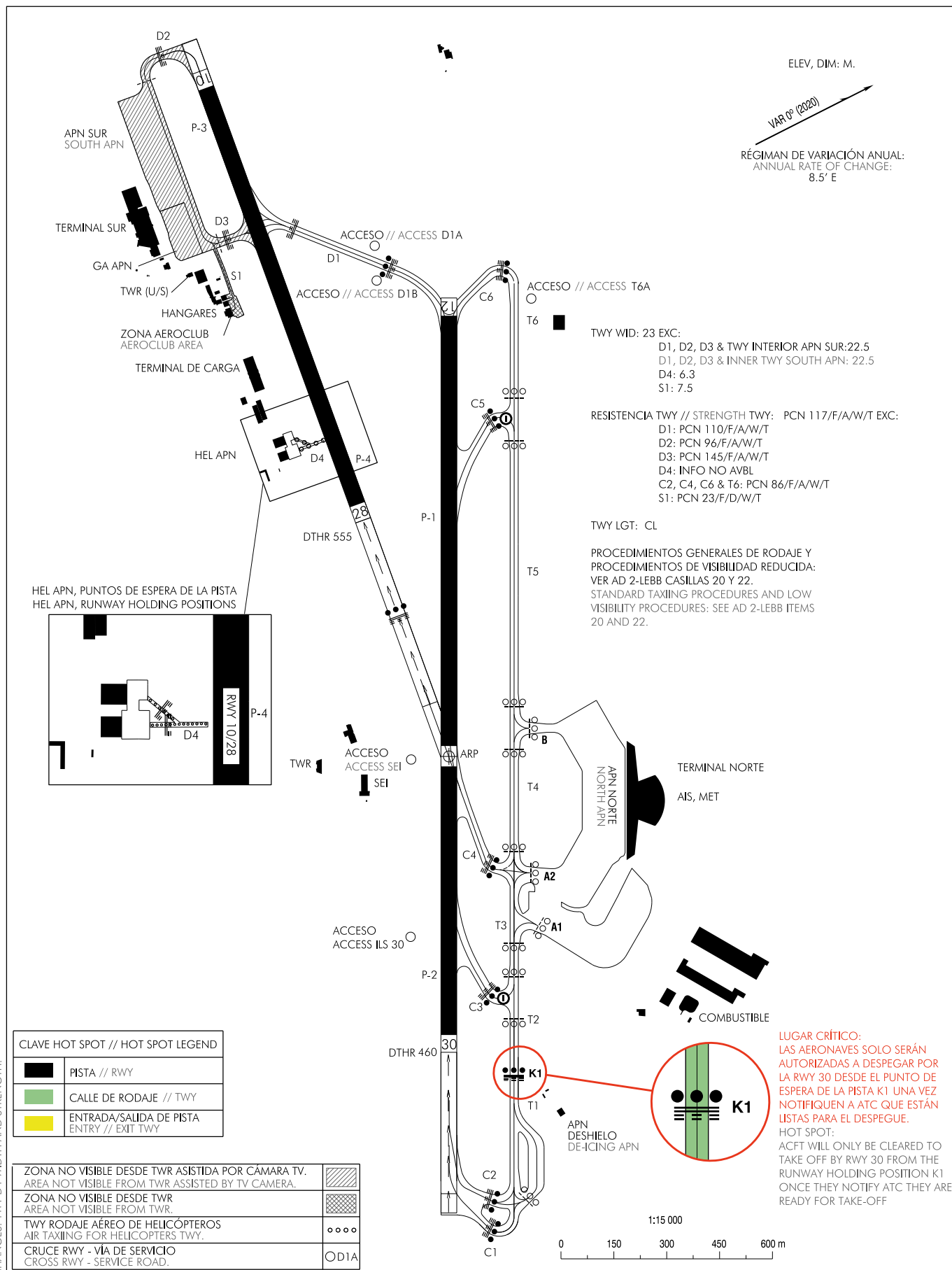
El piloto no debe ir más allá de la pasarela de pasajeros, a menos que el mensaje "DOWN GRADE" haya sido sustituido por la barra de índice de aproximación.

8. During heavy fog, rain or snow, the visibility of the docking system may be reduced. When the system is activated and is in capture mode, the display unit will deactivate the floating arrows and show the message: "DOWN GRADE". As soon as the system detects an approaching aircraft, this message will be replaced by the approach rate bar.

The pilot should not pass the passenger boarding bridge unless the message "DOWN GRADE" has been replaced by the approach rate bar.

PLANO DE AERÓDROMO PARA  
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACIELEV  
APN  
NORTE // NORTH: 46 SUR // SOUTH: 34TWR 118.500  
GMC 121.700

BILBAO



**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO  
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

GCFV - FUERTEVENTURA

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 282710N 0135150W. Ver AD 2-GCFV ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 5 km SW.

Elevación: 25 m / 83 ft.

→ Ondulación geode: 44.79 m ± 0.01 m. (1)

Temperatura de referencia: 28°C.

Temperatura baja media: 18°C.

Declinación magnética: 4°W (2020).

Cambio anual: 6.6'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Fuerteventura, 35600 Puerto del Rosario  
(Fuerteventura).

TEL: +34-928 860 600/500

FAX: +34-928 860 530

AFTN: GCFV

E-mail: ceopsfue@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR.

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 282710N 0135150W. See AD 2-GCFV ADC.

Distance and direction from the city: 5 km SW.

Elevation: 25 m / 83 ft.

Geoid undulation: 44.79 m ± 0.01 m. (1)

Reference temperature: 28°C.

Low average temperature: 18°C.

Magnetic variation: 4°W (2020).

Annual change: 6.6'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Fuerteventura, 35600 Puerto del Rosario  
(Fuerteventura).

TEL: +34-928 860 600/500

FAX: +34-928 860 530

AFTN: GCFV

E-mail: ceopsfue@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR.

Remarks: (1) For all AD points.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0600-2130 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.  
I: 0700-2230 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver casilla 5.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD. (1)

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: (1) Aeronaves de llegada: Sólo se permitirá el repostaje de combustible a aeronaves siempre que éste se produzca íntegramente antes del cierre operativo del Aeropuerto (PPR incluido). En ningún caso se permitirá el repostaje de combustible cuando la última operación sea de llegada y posterior a las 23:40 LT.

Airport: V: 0600-2130 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.  
I: 0700-2230 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See item 5.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD. (1)

Handling: HR AD.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: (1) Arriving aircraft: Refuelling of aircraft shall only be allowed as long as it is accomplished before the operational closure of the Airport (PPR included). Refuelling shall not be allowed under any circumstances when the final operation is an arrival and later than 23:40 LT.

## 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

## HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Elevador, MAX 2000 Kg.

Tipos de combustible: JET A-1.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento:

JET A-1: 4 depósitos, 3000000 L (cada uno), 70 L/s;  
2 camiones cuba, 40000 L (cada uno), 20 L/s;  
1 camión cuba, 38500 L, 37 L/s;  
6 camiones dispensadores, 33 L/s;  
3 camiones dispensadores, 37 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Es obligatorio disponer de servicios de asistencia en tierra para las siguientes operaciones:

1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen.
2. Aeronaves con MTOW superior a 5.75 TM.
3. Vuelos que transporten pasajeros (según definición de pasajeros de la Ley 1/2011).
4. Aeronaves con reactores.

Agentes de rampa:

- AVIAPARTNER FUE

TEL: +34-928 860 612

Móvil: +34-672 264 206

E-mail: fue.executive@aviapartner.aero

SITA: FUEAOXH

- GROUNDFORCE FUE

TEL: +34-928 860 640

Móvil: +34-667 405 487

E-mail: fuegfxh@groundforce.aero

SITA: FUEGFXH

Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Cargo facilities: Elevator, MAX 2000 Kg.

Fuel types: JET A-1.

Oil types: No.

Refuelling capacity:

JET A-1: 4 trucks, 3000000 L (each one), 70 L/s;  
2 tankers, 40000 L (each one), 20 L/s;  
1 tanker, 38500 L, 37 L/s;  
6 dispenser trucks, 33 L/s;  
3 dispenser trucks, 37 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: It is mandatory to have a handling services for the following operations:

1. Flights with origin and/or destination a Non-Schengen country.
2. Aircraft whose MTOW is over 5.75 TM.
3. Flights carrying passengers. (Passengers as defined in Spanish law 1/2011).
4. Jet aircraft.

Ramp agents:

- AVIAPARTNER FUE

TEL: +34-928 860 612

Mobile phone: +34-672 264 206

E-mail: fue.executive@aviapartner.aero

SITA: FUEAOXH

- GROUNDFORCE FUE

TEL: +34-928 860 640

Mobile phone: +34-667 405 487

E-mail: fuegfxh@groundforce.aero

SITA: FUEGFXH

Ramp agents can serve both commercial aviation and general aviation.

## Agentes de rampa de Aviación General:

- GERARDO MELENDEZ  
TEL: +34-928 860 678  
FAX: No  
Móvil: +34-609 585 148  
E-mail: fueops@gmelendez.com  
SITA: HDQGMXH

## Combustible:

- CMD Aeropuertos Canarias S.L.  
TEL: +34-928 543 677  
Móvil: +34-619 230 528  
E-mail: JefeESAFUE@cepsa.com

## - TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 860 773  
Móvil: +34-676 193 834  
E-mail: supervisor.fue@tcanarios.com

## General Aviation Ramp agent:

- GERARDO MELENDEZ  
TEL: +34-928 860 678  
FAX: No  
Mobile phone: +34-609 585 148  
E-mail: fueops@gmelendez.com  
SITA: HDQGMXH

## Fuel:

- CMD Aeropuertos Canarias S.L.  
TEL: +34-928 543 677  
Mobile phone: +34-619 230 528  
E-mail: JefeESAFUE@cepsa.com

## - TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 860 773  
Mobile phone: +34-676 193 834  
E-mail: supervisor.fue@tcanarios.com

## 5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

## PASSENGER FACILITIES

**Hoteles:** No.

**Restaurante:** Sí.

**Transporte:** Autobuses, taxis y coches de alquiler.

**Instalaciones médicas:** Servicio de primeros auxilios en horario limitado.

**Banco/Oficina Postal:** Cajero automático/No.

**Información turística:** Sí.

**Observaciones:** Ninguna.

**Hotels:** No.

**Restaurant:** Yes.

**Transportation:** Buses, taxis and hire cars.

**Medical facilities:** First aid service during limited hours.

**Bank/Post Office:** Cash dispenser/No.

**Tourist information:** Yes.

**Remarks:** None.

## 6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

## RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

**Categoría de incendios:** 9. (1) (2)

**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

**Retirada de aeronaves inutilizadas:**

Se dispone en el Aeropuerto del conjunto de eslingas, vigas, cojines inflables, kits de remolcado con célula de carga, elementos de refuerzo del terreno, elementos de fijación y gato de elevación de aeronaves con lo que se permite el izado y/o arrastre, para cualquier tipo de aeronave a la que le esté permitido operar en el aeropuerto.

Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:

Oficina CEOPS  
TEL.: +34-928 860 518/602  
FAX: +34-928 860 836  
E-mail: ceopsfue@aena.es  
AFTN: GCFV

**Observaciones:**

- (1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios hasta extremo RWY 01/19 es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.
- (2) Admitida degradación de categoría de incendios en periodos de fuerte bajada de tráfico con porcentaje mínimo de aeronaves de categoría superior como consecuencia de una alerta sanitaria, se contemplan escenarios categoría 7 o 5. Las activación o desactivación se harán por suplemento o NOTAM.

**Fire category:** 9. (1) (2)

**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.

**Removal of disabled aircraft:**

The Airport holds an array of slings, beams, inflatable bags, towing kits with load cell, ground reinforcement materials, aircraft tethering elements and crane, all of which permit hoisting and/or dragging any kind of aircraft permitted to operate at the Airport.

Local contact details for unused aircraft transfer operations:

Oficina CEOPS  
TEL.: +34-928 860 518/602  
FAX: +34-928 860 836  
E-mail: ceopsfue@aena.es  
AFTN: GCFV

**Remarks:**

- (1) The response time of the fire-fighting service to the end of RWY 01/19 is less than 3 minutes, with an operational target of less than 2 minutes.
- (2) The fire-fighting category may be downgraded during periods of slumps in traffic with very low percentage of higher-category aircraft as a result of a public health alert, and situations of category 7 or 5 are envisaged. This will be activated or deactivated by supplement or NOTAM.

## 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.

**Tipo 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.

**Type 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: Hormigón hidráulico, EXC PRKG 31 a 36B: asfalto.

**Resistencia:** PRKG 11 a 15, 41 a 47 y H1 a H6: PCN 70/R/A/W/T.  
PRKG 16 y 17: PCN 112/R/C/W/T.  
PRKG 18 a 28, 51 a 60: PCN 83/R/A/W/T.  
PRKG 31 a 36B: PCN 108/F/A/W/T.

**Calles de rodaje:** Anchura: 23 m, EXC T4 a T8: 45 m.

**Superficie:** Asfalto EXC A1, B1, B2 y L1: hormigón hidráulico. A2, A3, L2, L3 y L4: asfalto.

**Resistencia:** A1, L1: PCN 70/R/A/W/T.  
A2, A3, L2, L3 y L4: PCN 70/F/A/W/T.  
A4, A5, E3 y E7: PCN 67/F/C/W/T.  
B1 y B2: PCN 83/R/A/W/T.  
B3: PCN 49/F/B/W/U.

**Apron:** Surface: Hydraulic concrete, EXC PRKG 31 to 36B: asphalt.

**Strength:** PRKG 11 to 15, 41 to 47 and H1 to H6: PCN 70/R/A/W/T.  
PRKG 16 and 17: PCN 112/R/C/W/T.  
PRKG 18 to 28, 51 to 60: PCN 83/R/A/W/T.  
PRKG 31 to 36B: PCN 108/F/A/W/T.

**Taxiways:** Width: 23 m, EXC T4 to T8: 45 m.

**Surface:** Asphalt EXC A1, B1, B2 and L1: hydraulic concrete. A2, A3, L2, L3 and L4: asphalt.

**Strength:** A1, L1: PCN 70/R/A/W/T.  
A2, A3, L2, L3 and L4: PCN 70/F/A/W/T.  
A4, A5, E3 and E7: PCN 67/F/C/W/T.  
B1 and B2: PCN 83/R/A/W/T.  
B3: PCN 49/F/B/W/U.

E1, E2, E4, T1, T2, y T3: PCN 88/F/C/W/T. E5 y E6: PCN 115/F/A/W/T. E8, E9 y E10: PCN 90/F/A/W/T. L5, T4, T5, T6, T7 y T8: PCN 82/F/B/W/T.	E1, E2, E4, T1, T2 and T3: PCN 88/F/C/W/T. E5 and E6: PCN 115/F/A/W/T. E8, E9 and E10: PCN 90/F/A/W/T. L5, T4, T5, T6, T7 and T8: PCN 82/F/B/W/T.
<b>Posiciones de comprobación:</b> Altimetro: Plataforma 27 m/88 ft, EXC PRKG 11 al 15: 30 m/97 ft, y PRKG 51 al 60: 20 m/65 ft.  VOR: TWY A4 (282646.34N 0135203.36W), indicación de radial 354.35° y distancia 0.921NM.  INS: Ver AD 2-GCFV PDC.	<b>Check locations:</b> Altimeter: Apron; 27 m/88 ft, EXC PRKG 11 to 15: 30 m/97 ft, and PRKG 51 to 60: 20 m/65 ft.  VOR: TWY A4 (282646.34N 0135203.36W), radial direction 354.35° and distance 0.921 NM.  INS: See AD 2-GCFV PDC.
<b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Remarks:</b> None.

## 9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

## TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

<b>➔ Sistema de guía de rodaje:</b> Letreros, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista en TWY E1, E2, E9, E10 y T2; puntos de espera intermedios, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión y señales de puesto de estacionamiento.  <b>Señalización de RWY:</b> Designadores, umbral, umbral desplazado, faja lateral, eje, punto de visada, zona de toma de contacto y señales indicadoras de calle de salida rápida para las TWY E4 y E7.  <b>Señalización de TWY:</b> Eje y faja lateral. <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Taxiing guidance system:</b> Boards, NO ENTRY boards, runway guard lights in TWY E1, E2, E9, E10 and T2; intermediate holding positions, runway-holding positions, stop bars, non intrusion bars and stand markings.  <b>RWY markings:</b> Designators, threshold, displaced threshold, side stripe, centre line, aiming point, touchdown zone and rapid exit taxiway indicator markings for TWY E4 and E7.  <b>TWY markings:</b> Centre line and side stripe. <b>Remarks:</b> None.
---	--

## 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

## AERODROME OBSTACLES

<b>Obstáculos que perforan las superficies de transición, horizontal interna, cónica, aproximación, transición interna y ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:</b> Ver ítem 10 y apartado Datos Digitales. <b>Observaciones:</b> Ver AD 2-GCFV AOC. Se vulnera la superficie de aproximación a RWY 01 por la presencia de aeronaves y vehículos (obstáculos móviles) rodando por TWY T7 y T8 y por penetración por el propio terreno. Las aeronaves y vehículos rodando por TWY T1, E1 y E2 son obstáculos para la aproximación de aeronaves a RWY 19.	<b>Obstacles which penetrate transitional, inner horizontal, conical, approach, inner transitional and take-off climb surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:</b> See Item 10 and Digital Data section. <b>Remarks:</b> See AD 2-GCFV AOC. RWY 01 approach surface is penetrated by aircraft and vehicles (mobile obstacles) taxiing on TWY T7 and T8, and by the ground itself. Aircraft and vehicles taxiing via TWY T1, E1 and E2 are obstacles for aircraft approaching to RWY 19.
---	---

## 11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

## METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

<b>Oficina MET:</b> Fuerteventura EMAe. <b>HR:</b> HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. <b>METAR:</b> Semihorario. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> No. <b>Información:</b> En persona, telefónica y autoservicio meteorológico aeronáutico. <b>Documentación de vuelo/Idioma:</b> Cartas y lenguaje claro / Español. <b>Cartas:</b> Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud. <b>Equipo suplementario:</b> Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. <b>Dependencia ATS atendida:</b> TWR, APP. <b>Información adicional:</b> Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Fuerteventura EMAe: HR AD; TEL: +34-928 530 239. <b>Observaciones:</b> Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos aeródromo.	<b>MET office:</b> Fuerteventura EMAe. <b>HR:</b> HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued. <b>METAR:</b> Half-hourly <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> No. <b>Briefing:</b> In person, by telephone and aeronautical meteorological self-service. <b>Flight documentation/Language:</b> Charts and plain language / Spanish. <b>Charts:</b> Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps. <b>Supplementary equipment:</b> Clouds image, lightnings and radar information display. <b>ATS unit served:</b> TWR, APP. <b>Additional information:</b> Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Fuerteventura EMAe: HR AD; TEL: +34-928 530 239. <b>Remarks:</b> 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
01 (1)	001.67°GEO 006°MAG	3406 x 45	282630.74N 0135150.84W	THR: 11.3 m / 37 ft TDZ: 20.3 m / 66 ft	No	60 x 150 (7)	3526 x 296 (6)	Si // Yes	90 x 90	RWY: ASPH (9) PCN 130/F/A/W/T (4) SWY: No
19 (2)	181.67°GEO 186°MAG	3406 x 45 (3)	282733.73N 0135148.76W	THR: 25.4 m / 83 ft TDZ: 25.4 m / 83 ft	1000 x 45	60 x 150 (8)	3526 x 296 (6)	Si // Yes	90 x 90	RWY/SWY: ASPH (9) RWY/SWY: PCN 130/F/A/W/T (5)

<b>Observaciones:</b> (1) THR RWY 01 desplazado 1000 m. Coordenadas extremo RWY 01: 282748.87N 0135148.25W. (2) THR RWY 19 desplazado 466 m. Coordenadas extremo RWY 19: 282558.27N 0135151.91W. (3) RWY 19: Los últimos 1000 m no son utilizables para despegues, son SWY. (4) RWY 01: primeros 1000 m PCN 67/F/C/W/T. (5) RWY 19: últimos 1000 m PCN 67/F/C/W/T.	<b>Remarks:</b> (1) THR RWY 01 displaced 1000 m. Coordinates RWY 01 end: 282748.87N 0135148.25W. (2) THR RWY 19 displaced 466 m. Coordinates RWY 19 end: 282558.27N 0135151.91W. (3) RWY 19: The last 1000 m are not usable for take-off, they are SWY. (4) RWY 01: first 1000 m PCN 67/F/C/W/T. (5) RWY 19: last 1000 m PCN 67/F/C/W/T.
--	--

- (6) Ancho de franja en los 60 m anteriores a la cabecera de RWY 01 y primeros 1000 m de la RWY 01:

  - margen derecho del eje de pista y su prolongación a lo largo de la franja, en el sentido de la aproximación: 60 m.
  - margen izquierdo del eje de pista y su prolongación a lo largo de la franja, en el sentido de la aproximación: 148 m.

(7) 45 m simétricos respecto de prolongación eje de pista son de terreno pavimentado, resto de terreno natural compactado.

(8) 75 m simétricos respecto de prolongación eje de pista son de terreno pavimentado, resto de terreno natural compactado.

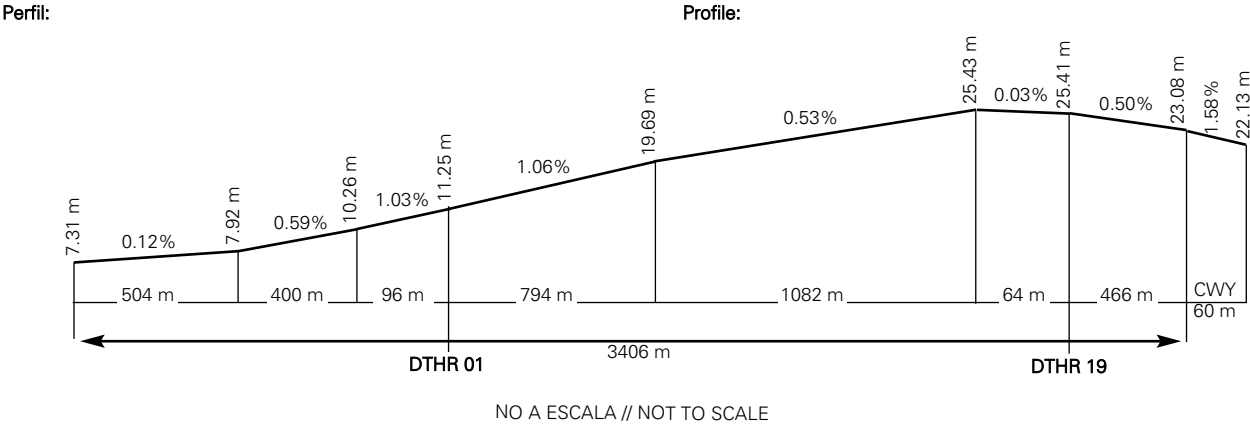
(9) Precaución por mal estado del pavimento alrededor de las luces de eje de RWY 01/19, especialmente entre 750 y 1350 m al norte de THR 01.
- (6) Strip width 60 m before threshold of RWY 01 and first 1000 m of RWY 01:

  - right side of runway centre line and its extension throughout the length of the strip in the approach direction: 60 m.
  - left side of runway centre line and its extension throughout the length of the strip in the approach direction: 148 m.

(7) 45 m symmetrical with respect to the runway centre line extension is paved, the rest is compacted natural soil.

(8) 75 m symmetrical with respect to the runway centre line extension is paved, the rest is compacted natural soil.

(9) Caution due to poor pavement conditions around the centre line lights on RWY 01/19, especially between 750 and 1350 m North of THR 01.



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	3406	3466	3406	2406
19	2406 (1)	2466	3406	2940
Observaciones: (1) Debido a que los últimos 1000 m no son utilizables para despegues.		Remarks: (1) Because the last 1000 m are not usable for take-off.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
<b>Pista:</b> 01		<b>Runway:</b> 01	
<b>Aproximación:</b> Precisión CAT I, 900 m. (1) Luces de identificación de umbral. (4)		<b>Approach:</b> Precision CAT I, 900 m. (1) Threshold identification lights. (4)	
<b>PAPI (MEHT):</b> 3° (19.45 m / 64 ft). (1) (2) (3)		<b>PAPI (MEHT):</b> 3° (19.45 m / 64 ft). (1) (2) (3)	
<b>Umbral:</b> Verdes con barras de ala.		<b>Threshold:</b> Green with wing bars.	
<b>Zona de toma de contacto:</b> No.		<b>Touchdown zone:</b> No.	
<b>Eje pista:</b> 2406 m: 1506 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. (1) Distancia entre luces: 15 m.		<b>Runway centre line:</b> 2406 m: 1506 m white + 600 m white and red + 300 m red. (1). Distance between lights: 15 m.	
<b>Borde de pista:</b> 3406 m: 1000 m rojas + 1806 m blancas + 600 m amarillas. (1) Distancia entre luces: 60 m.		<b>Runway edge:</b> 3406 m: 1000 m red + 1806 m white + 600 m yellow. (1) Distance between lights: 60 m.	
<b>Extremo de pista:</b> Rojas.		<b>Runway end:</b> Red.	
<b>Zona de parada:</b> No.		<b>Stopway:</b> No.	
<b>Observaciones:</b> (1) Luces de intensidad variable. Encendido de luces vía radio fuera del horario operativo del AD disponible en 118.475 MHz.		<b>Remarks:</b> (1) Adjustable light intensity. Switch on lighting by radio outside AD operational hours available on 118.475 MHz.	
(2) Se vulnera la superficie de protección contra obstáculos del PAPI por aeronaves y vehículos (obstáculos móviles) rodando por TWY T7 y T8.		(2) PAPI obstacle protection surface is penetrated by aircraft and vehicles (mobile obstacles) taxiing on TWY T7 and T8.	
(3) PAPI no apto para su utilización por la aeronave B744 y aeronaves de letra de clave F.		(3) PAPI not available for aircraft B744 and code letter F aircraft.	
(4) Luces blancas de destellos. Luces indicadoras de salida rápida (E4).		(4) White flashing lights. Rapid exit taxiway indicator lights (E4).	

<b>Pista:</b> 19		<b>Runway:</b> 19	
<b>Aproximación:</b> Precisión CAT I, 900 m. (1) Luces de identificación de umbral. (3)		<b>Approach:</b> Precision CAT I, 900 m. (1) Threshold identification lights. (3)	
<b>PAPI (MEHT):</b> 3.45° (20.16 m / 66 ft). (1)		<b>PAPI (MEHT):</b> 3.45° (20.16 m / 66 ft). (1)	
<b>Umbral:</b> Verdes con barras de ala.		<b>Threshold:</b> Green with wing bars.	
<b>Zona de toma de contacto:</b> No.		<b>Touchdown zone:</b> No.	
<b>Eje pista:</b> 2940 m: 2040 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. (1) Distancia entre luces: 15 m.		<b>Runway centre line:</b> 2940 m: 2040 m white + 600 m white and red + 300 m red.(1). Distance between lights: 15 m.	
<b>Borde de pista:</b> 3406 m: 466 m rojas + 2340 m blancas + 600 m amarillas. (1) Distancia entre luces: 60 m.		<b>Runway edge:</b> 3406 m: 466 m red + 2340 m white + 600 m yellow. (1) Distance between lights: 60 m.	
<b>Extremo de pista:</b> Rojas.		<b>Runway end:</b> Red.	
<b>Zona de parada:</b> No. (2)		<b>Stopway:</b> No. (2)	



**OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F**

La única aeronave de clave F que admite el aeropuerto es el 747-800. La llegada y la permanencia de aeronaves de letra de clave F en el aeropuerto de Fuerteventura requiere la autorización previa del aeropuerto. Las aeronaves de letra de clave F podrán operar sólo ocasionalmente en el aeropuerto de Fuerteventura, y no podrán programarse dichas operaciones de forma regular.

Cuando una aeronave de letra de clave F aterrice o despegue no habrá aeronaves rodando por TWY T1 a T8.

Siempre que sea posible, el despegue de aeronaves de letra de clave F deberá realizarse con potencia reducida.

Durante el rodaje de aeronaves de letra de clave F por TWY T1 a T8 no podrá haber aeronaves estacionadas en segunda línea (PRKG 31 a 47 y H1 a H4) ni se realizarán operaciones de despegue o aterrizaje. Una aeronave de letra de clave F nunca invadirá TWY E1 ni E10 esperando fuera de la pista.

Las aeronaves de letra de clave F sólo podrán rodar por TWY T1 a T8, E1 y E10. En caso de producirse un cambio de configuración de pista durante la escala, podrán rodar también por TWY E4 y E7. En todos los casos, se requerirá que los colectivos aeroportuarios desarrollen tareas previas procedimentadas.

- Las aeronaves de letra de clave F deberán rodar siguiendo con su tren delantero las señales de eje, siempre que no sea necesaria la realización de una maniobra de sobreviraje, y por las calles de rodaje lo harán a baja velocidad, con los motores exteriores al ralentí, extremando precauciones al aplicar empujes asimétricos.

Una aeronave de letra de clave F sólo podrá estacionar ocupando TWY T4, nunca en plataforma. Mientras esté ahí estacionada constituirá un obstáculo fijo para la operación de aeronaves en RWY.

No se permiten operaciones de despegue de aeronaves de letra de clave F en condiciones de visibilidad reducida (LVC).

El piloto de una aeronave no deberá hacer uso de la información proporcionada por los PAPI, para evitar indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.

Todo movimiento de una aeronave de letra de clave F por las calles de rodaje (desde que sale de pista tras el aterrizaje hasta que entra de nuevo en la misma para despegue) requerirá el guiado de un vehículo "SÍGAME".

Toda aeronave de letra de clave F deberá realizar maniobras de sobreviraje no señalizadas al hacer uso de cualquier TWY E tanto para salir de pista como para entrar en la misma, dado que las anchuras de las calles de rodaje son las correspondientes para aeronaves de letra de clave E.

**INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR**

El aeropuerto de Fuerteventura 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.

Una vez aprobada la puesta en marcha, cuando 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. 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.

**CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATION**

The only code letter F aircraft that the airport accepts is 747-800. Code letter F aircraft arrival and stay at Fuerteventura airport requires prior airport authorization. Code letter F aircraft shall operate only occasionally in Fuerteventura airport and their operations cannot be scheduled on a regular basis.

Aircraft shall not taxi by TWY T1 to T8 whenever a code letter F aircraft is landing or taking off.

Whenever possible, code letter F aircraft take-off shall be performed with reduced power.

No aircraft may be parked in the second row (PRKG 31 to 47 and H1 to H4), nor may landing or departure operations be authorized, while a code letter F aircraft is taxiing.

Code letter F aircraft shall taxi only by TWY T1 to T8, E1 and E10. In the event that the runway configuration changes during the stopover, the aircraft may also be authorized to taxi via TWY E4 and E7. In all cases, airport workers will be required to perform procedural tasks in advance

Code letter F aircraft shall taxi following the centre line markings with their forward landing gear, whenever the accomplishment of an oversteer manoeuvre is not necessary, and shall taxi by taxiways at low speed, with their outer engines idling and taking special care while thrusting asymmetrically.

A code letter F aircraft can only be parked on TWY T4, never on the apron. While parked there, aircraft become a fixed obstacle for other aircraft operations on RWY.

Take-off operations for code letter F aircraft in low visibility conditions (LVC) are not allowed.

The pilot of an aircraft shall not use the information provided by the PAPI, to avoid false indications during landing.

Any movement of a code letter F aircraft via the taxiways (from vacating the runway after landing until it enters the same for take-off again), shall require the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle.

All code letter F aircraft should perform unmarked oversteer manoeuvres when using any TWY E, both for exiting and leaving the same, given that the widths of the taxiways are appropriate for code letter E aircraft.

**EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR**

The airport of Fuerteventura 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 is approved 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. 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.

**21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**

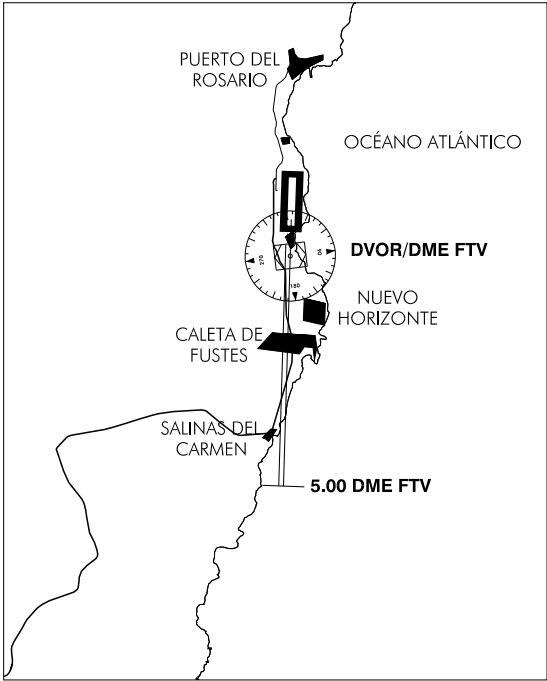
Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Overflying urban centres should be avoided as far as possible.

Áreas sensibles al ruido:

Sensitive areas to noise:



GENERALIDADES

- 1.- Las restricciones enumeradas se aplicarán solo a turborreactores.
- 2.- Estas aeronaves, salvo por razones de seguridad, deberán seguir los procedimientos de atenuación de ruido, según se indica a continuación:

GENERAL

- 1.- The following restrictions shall be only applicable to jets.
- 2.- Except for safety reasons, all those aircraft must follow the noise abatement procedures indicates hereunder:

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

- 1.- Las aeronaves que despeguen de la RWY 01 deberán seguir la trayectoria nominal de las SID, no virando a la izquierda antes de sobrevolar el punto ADOVO.
- 2.- Las aeronaves que despeguen de la RWY 19 deberán seguir la trayectoria nominal de las SID, no virando a la derecha antes de 5.0 DME FTV.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF

- 1.- Aircraft taking off from RWY 01 must follow the nominal flight path of the SID in use, not turning left before overflying point ADOVO.
- 2.- Aircraft taking off from RWY 19 must follow the nominal flight path of the SID in use, not turning right before 5.0 DME FTV.

ATERRIZAJES

- 1.- Las operaciones de aproximación visuales y/o en contacto con la RWY 01 deberán interceptar el tramo final a más de 5.0 DME FTV.
- 2.- Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

LANDING

- 1.- Visual approach procedures and/or in contact with RWY 01 shall intercept the final approach segment at more than 5.0 DME FTV.
- 2.- Landing and approach procedures in visual meteorological conditions shall be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí, podrán realizarse de 0830 a 2100 horas, en las zonas habilitadas al efecto; habitualmente en configuración Norte, aprobado al Norte en la zona Norte de la TWY T6 y en configuración Sur, aprobado al Sur en la zona Sur de la TWY T6, siempre conforme a las instrucciones de TWR.

Como caso excepcional, se podrán realizar en pista previa autorización de la Autoridad aeroportuaria.

Durante el desarrollo de la prueba, es obligatorio mantener contacto permanente con TWR en frecuencia de rodadura.

El desarrollo se realizará de acuerdo con el procedimiento local: FUE-OPS-10-B, "PRUEBA DE MOTORES".

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier régimen, así como cualquier otra consulta sobre el procedimiento pruebas de motor, deberá realizarse a:

OFICINA CEOPS  
TEL: +34-928 860 518  
FAX: +34-928 860 836

GROUND ENGINE TEST

Engine test at higher than idling, may be performed from 0830 to 2100 hours, in the areas provided for that purpose; usually in North configuration, nosing to North in northern area of TWY T6 and in South configuration, nosing to South in southern area of TWY T6, always following instructions from TWR.

In exceptional cases, engine tests may be performed in the runway with prior authorization from the Airport Authority.

While the test is under way, it is mandatory to maintain permanent contact with TWR on GMC frequency.

Test shall be accomplished in accordance with the local procedure: FUE-OPS-10-B, "ENGINE TEST".

Requests for engine test clearance at any power, as well as any question regarding the engine testing procedure, must be addressed to:

CEOPS OFFICE  
TEL: +34-928 860 518  
FAX: +34-928 860 836

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

→ PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El Aeropuerto de Fuerteventura dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 600 m (PPOAM 600)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante actuaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: PREALERTA

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

The Airport of Fuerteventura has a "Procedure for Halting Operations in the Manoeuvring Area for RVR under 600 m (PPOAM 600)" in order to maintain manoeuvring area safety in low visibility actions, which consists of the following stages:

PHASE I: PRE-ALERT

Se iniciará cuando exista:

- 1000 m  $\geq$  RVR > 600 m
- 1200 m  $\geq$  VIS > 800 m

Aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

**FASE II: CANCELACIÓN ATERRIZAJES**

Se iniciará cuando exista:

- 600 m  $\geq$  RVR > 400 m
- 800 m  $\geq$  VIS > 600 m.

TWR no autorizará operaciones de aterrizajes mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

**FASE III: CANCELACIÓN DESPEGUES**

Se iniciará cuando exista:

- 400 m  $\geq$  RVR
- 600 m  $\geq$  VIS

TWR no autorizará operaciones de aterrizaje y despegues mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

**FASE IV: CANCELACIÓN PPOAM 600**

Se iniciará cuando exista:

- 1000 m < RVR
- 1200 m < VIS

TWR no autorizará operaciones de aterrizaje y despegues mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

**NOTA IMPORTANTE:** La medida RVR prevalecerá en todo caso frente a VIS, siendo esta última la referencia únicamente en caso de RVR declarado como no operativo.

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento:

FASES // PHASES	RVR (M)	VIS (M)
FASE I: PREALERTA // PHASE I: PRE-ALERT	1000 m $\geq$ RVR > 600 m	1200 m $\geq$ VIS > 800 m
FASE II: CANCELACIÓN ATERRIZAJES // PHASE II: LANDING CANCELLATION	600 m $\geq$ RVR > 400 m	800 m $\geq$ VIS > 600 m
FASE III: CANCELACIÓN DESPEGUES // PHASE III: TAKE-OFF CANCELLATION	RVR $\leq$ 400	VIS $\leq$ 600
FASE IV: CANCELACIÓN PPOAM 600 // PHASE IV: PPOAM 600 CANCELLATION	RVR > 1000	VIS > 1200

To be initiated when:

- 1000 m  $\geq$  RVR > 600 m
- 1200 m  $\geq$  VIS > 800 m

Alert all involved services and users for preparation.

**PHASE II: LANDING CANCELLATION**

To be initiated when:

- 600 m  $\geq$  RVR > 400 m
- 800 m  $\geq$  VIS > 600 m.

TWR shall not authorise landing operations while these conditions remain, with the exception of special operations considered in the procedure.

**PHASE III: TAKE-OFF CANCELLATION**

To be initiated when:

- 400 m  $\geq$  RVR
- 600 m  $\geq$  VIS

TWR shall not authorise take-off and landing operations while these conditions remain, with the exception of special operations considered in the procedure.

**PHASE IV: PPOAM 600 CANCELLATION**

To be initiated when:

- 1000 m < RVR
- 1200 m < VIS

TWR shall not authorise take-off and landing operations while these conditions remain, with the exception of special operations considered in the procedure.

**IMPORTANT NOTE:** The RVR measurement shall prevail in all cases over VIS, the latter to be used as reference only if RVR is declared inoperational.

Weather minimums defined for the procedure:

**PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA**

**LLEGADAS**

En las transferencias de comunicaciones de Sector NORESTE de Canarias (FREQ 129.1) a Aproximación Canarias (FREQ 129.3), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

"Aproximación + Aeroflot 321"

**SALIDAS**

Para evitar congestionar la frecuencia en las transferencias de comunicaciones de tráfico en despegue de GCFV TWR a Aproximación Canarias (FREQ 129.3), la llamada inicial será nombre de la dependencia a la que se llama e indicativo de la aeronave que llama:

"Canarias, Aeroflot 321, de GCFV"

**SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR**

Por encima de 200 ft AMSL, 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 a excepción de tránsito que operen al oeste del campo, a los que se les proporcionará por encima de 1000 ft;
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR a excepción de tránsito que operen al oeste del campo, a los que se le proporcionará por encima de 1000 ft;
- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida por encima de 400 ft AMSL.

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

Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones que se efectúen 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.

**SHORT COMMUNICATION PROCEDURE**

**ARRIVALS**

In transfers of communications from the Sector NORTH-EAST of Canarias (FREQ 129.1) to Approach Canarias (FREQ 129.3), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

"Approach + Aeroflot 321"

**DEPARTURES**

To avoid congestion on the frequency in transfers of communications of traffic taking off from GCFV TWR to Approach Canarias (FREQ 129.3), the initial call shall be the name of the unit being called and the call sign of the calling aircraft:

"Canarias, Aeroflot 321, from GCFV"

**RADAR DISPLAY SYSTEM**

Above 200 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service, for the following purposes:

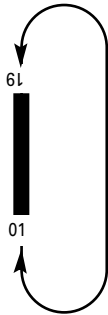
- Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome, except for transits operating to the West of the airfield, to which it will be provided above 1000 ft;
- Giving navigation assistance to VFR flights except for transits operating to the West of the airfield, to which it will be provided above 1000 ft;
- Establishment of radar separation between successive departing aircraft above 400 ft AMSL.

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 controllers shall maintain all the operations taking place at or in the vicinity of the aerodrome 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.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS NO VISIBLES DESDE TORRE

El edificio contraincendios impide la visión desde la nueva Torre de Control, de ciertas partes del área de maniobras. Ver AD 2-GCFV ADC / GMC.  
La visión desde la Torre de Control está asistida por cámaras de televisión.  
Eventualmente, ATC podrá solicitar a las aeronaves que notifiquen pasando el punto de espera situado en el tramo T2 de la calle de rodaje paralela.

AREAS NOT VISIBLE FROM TOWER

The fire fighting service building prevents vision from the new Control Tower, of certain parts of the manoeuvres area. See AD 2-GCFV ADC / GMC.  
Vision from the Control Tower is aided by television cameras.  
From time to time, ATC may request aircraft to notify when crossing the runway-holding position located in T2 segment of the parallel taxiway.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos de aves próximas al recinto aeroportuario:

Zona 1: Flujo de aves en paso, generalmente gaviotas del sureste al nordeste, con tendencia a desvíos hacia el norte y hacia la zona 2.

→ Zona 2: Vertedero insular y obras nueva carretera; gran concentración de aves posadas y en vuelo.

Zona 3: Barrancos que delimitan el norte y el sur del aeropuerto.

Al norte: Concentraciones de palomas, garzas, garcetas, gaviotas, guirres, cernícalos, cuervos y ratoneros.

Al sur: Barranco que en su desembocadura forma pequeñas marismas, con concentración de garzas, garcetas, gaviotas y chorlitos.

Zona 4: Depuradora y punto limpio del aeropuerto. Concentración de gallinetas, garzas, palomas y tórtolas. Ocasionalmente patos.

Zona 5: Núcleos urbanos con palomares en azoteas, concentración de bandadas de palomas en vuelo.

Zona 6: Zonas costeras de concentración de gaviotas posadas en horas centrales del día en invierno y en verano a cualquier hora.

Zona 7: Barreras vegetales arboladas, gran concentración de tórtolas, palomas, pequeñas aves.

Zona 8: Granja. Concentración de aves posadas y en vuelo.

Zona 9: Campos de golf al sur del aeropuerto, concentración de gaviotas y otras aves.

Zona 10: Zona ocasional de caravanas, concentración de gaviotas.

Zona 11: Zona de prácticas de bomberos con encharcamientos que generan pequeñas bandadas de ortegas, gaviotas y palomas.

BIRD CONCENTRATION AREAS

The following bird concentration and passage areas can be identified near the airport compound:

Area 1: Flow of crossing birds, generally seagulls from south-east to north-east, tending to deviate to the North and to Area 2.

Area 2: Island rubbish tip and new road works, high concentration of birds perching and in flight.

Area 3: Gullies delimiting the North and South of the airport.

To the north: Concentrations of pigeons, herons, egrets, seagulls. Egyptian vultures, kestrels, ravens and buzzards.

To the south: Gully which forms small marshes at its mouth, with concentrations of herons, egrets, seagulls and plover.

Area 4: Sewage plant and recycling centre of the airport. Concentration of woodcock, herons, pigeons and turtle doves. Ducks occasionally.

Area 5: Urban centres with dovecots on flat roofs, concentration of flocks of pigeons in flight.

Area 6: Coastal areas with concentration of perching seagulls in the middle of the day in winter and at any time in summer.

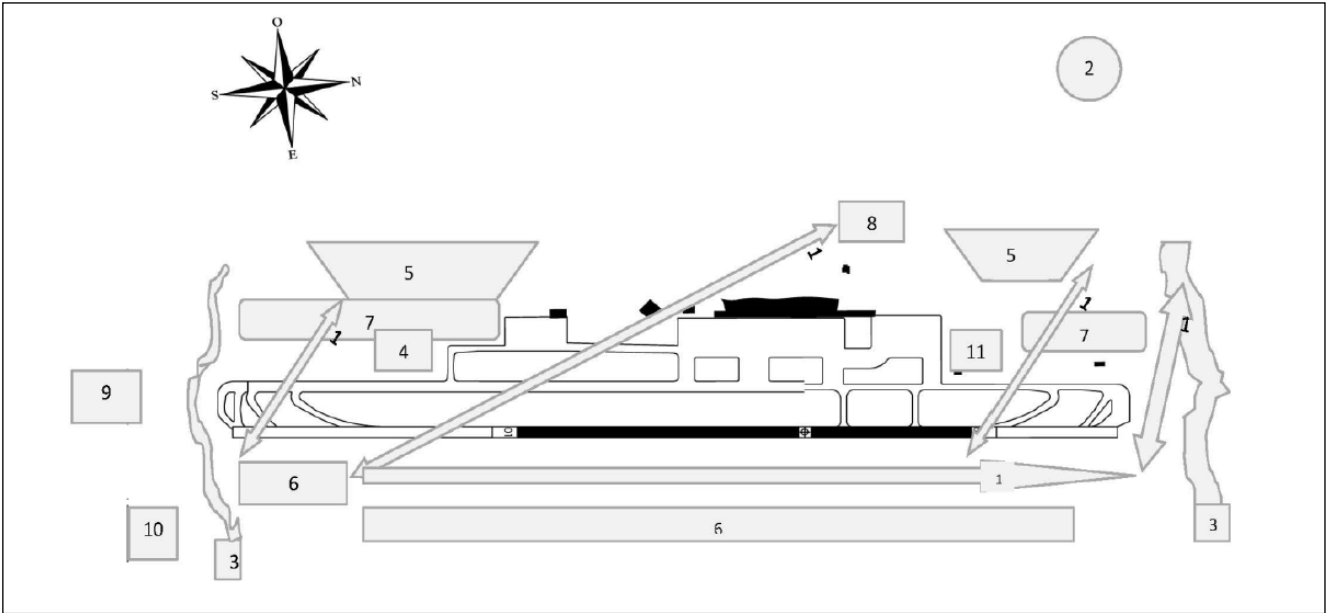
Area 7: Wooded plant barriers, large concentration of turtledoves, pigeons and small birds.

Area 8: Farm. Concentration of birds perched and in flight.

Area 9: Golf courses south of the airport, concentration of seagulls and other birds.

Area 10: Occasional caravanning area, seagull concentration.

Area 11: Firefighters' drill area with pools that give rise to small flocks of sandgrouse, seagulls and pigeons.



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 m<sup>2</sup>.
- 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 m<sup>2</sup>.
- 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>→ <b>Calles de rodaje:</b> Anchura: 23 m.</p> <p><b>Superficie:</b> Hormigón asfáltico, excepto TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 y R18 Hormigón hidráulico.</p> <p><b>Resistencia:</b> CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T. R2-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. 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. S8: PCN 29/F/A/W/T. Z1: PCN 48/F/C/W/T. Z2: PCN 66/F/C/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 60/F/A/W/T.</p> <p><b>Posiciones de comprobación:</b> 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><b>Observaciones:</b> 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><b>Taxiways:</b> Width: 23 m.</p> <p><b>Surface:</b> Asphaltic concrete, except TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 and R18 Hydraulic concrete.</p> <p><b>Strength:</b> CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T. R2-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. 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. S8: PCN 29/F/A/W/T. Z1: PCN 48/F/C/W/T. Z2: PCN 66/F/C/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 60/F/A/W/T.</p> <p><b>Check locations:</b> 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><b>Remarks:</b> None.</p>
--	---

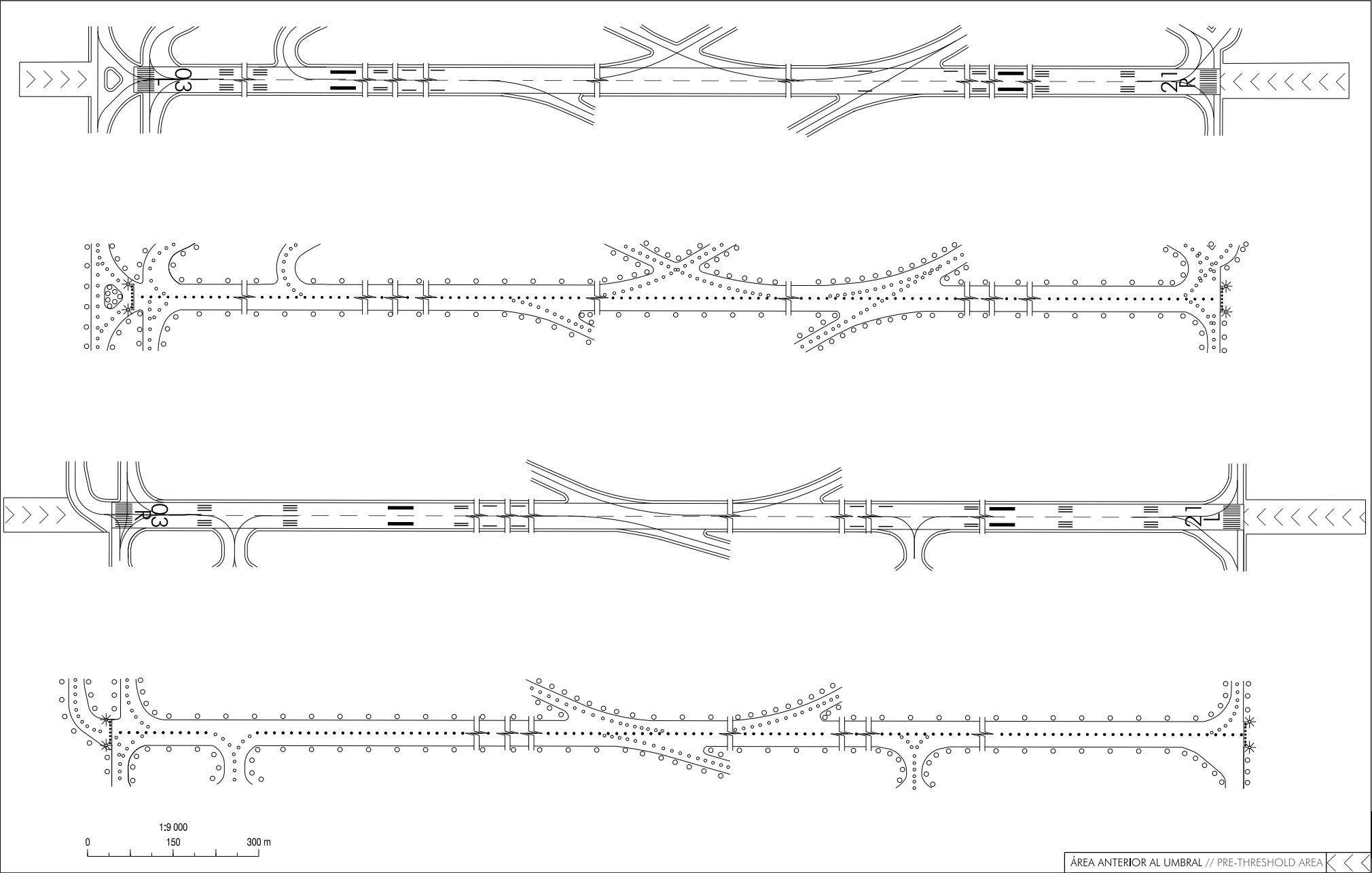
9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
<p><b>Sistema de guía de rodaje:</b> Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.</p> <p><b>Señalización de RWY:</b> Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.</p> <p><b>Señalización de TWY:</b> Eje, faja lateral.</p> <p><b>Observaciones:</b> Ninguna.</p>	<p><b>Taxiing guidance system:</b> LGTD position indicators, NO ENTRY boards, LGTD mandatory instructions and information signs, runway holding positions, stop bars, no intrusion bars, runway guard lights and stands.</p> <p><b>RWY markings:</b> Pre-threshold area, designators, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe and aiming point.</p> <p><b>TWY markings:</b> Centre line, side stripe.</p> <p><b>Remarks:</b> 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><b>Observaciones:</b> 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><b>Remarks:</b> See AD 2-GCLP AOC.</p>

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
<p><b>Oficina MET:</b> CIV: EMAe Gran Canaria. MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.</p> <p><b>HR:</b> CIV: H24. MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).</p> <p><b>METAR:</b> Semihorario.</p> <p><b>TAF:</b> 24 HR.</p> <p><b>TREND:</b> Sí.</p> <p><b>Información:</b> Autoservicio meteorológico aeronáutico. En persona y telefónica.</p> <p><b>Documentación de vuelo/Idioma:</b> Cartas y lenguaje claro / Español.</p> <p><b>Cartas:</b> Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura)</p> <p><b>Equipo suplementario:</b> Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.</p> <p><b>Dependencia ATS atendida:</b> TWR, APP, OPV.</p> <p><b>Información adicional:</b> OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.</p> <p><b>Observaciones:</b> Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible Guía MET de aeródromo.</p>	<p><b>MET office:</b> CIV: EMAe Gran Canaria. MIL: OMD of Gando Air Base.</p> <p><b>HR:</b> CIV: H24. MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).</p> <p><b>METAR:</b> Half-hourly.</p> <p><b>TAF:</b> 24 HR.</p> <p><b>TREND:</b> Yes.</p> <p><b>Briefing:</b> Aeronautical meteorological self-service: In person and by telephone.</p> <p><b>Flight documentation/Language:</b> Charts and plain language / Spanish.</p> <p><b>Charts:</b> Significant, forecasted at altitude (wind and temperature).</p> <p><b>Supplementary equipment:</b> Cloud, lightnings and radar information image display.</p> <p><b>ATS unit served:</b> TWR, APP, OPV.</p> <p><b>Additional information:</b> OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.</p> <p><b>Remarks:</b> Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Aerodrome MET Guide available.</p>



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 AERÓDROMO PARA  
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN  
24

TWR 118.300  
GMC 121.700

GRAN CANARIA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

**1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO**  
**AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME****LEIB - IBIZA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 385222N 0012223E. Ver AD 2-LEIB ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 7 km SW.→ **Elevación:** 7 m / 23 ft.**Ondulación geode:** 48.85 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 30°C.**Temperatura baja media:** 11°C.**Declinación magnética:** 1° E (2020).**Cambio anual:** 7.1'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).**TEL:** +34-971 809 000 / 001**FAX:** +34-971 809 287**AFTN:** LEIB**E-mail:** ibizaclientes@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR.**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.**ARP:** 385222N 0012223E. See AD 2-LEIB ADC.**Distance and direction from city:** 7 km SW.**Elevation:** 7 m / 23 ft.**Geoid undulation:** 48.85 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 30°C.**Low average temperature:** 11°C.**Magnetic variation:** 1° E (2020).**Annual change:** 7.1'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).**TEL:** +34-971 809 000 / 001**FAX:** +34-971 809 287**AFTN:** LEIB**E-mail:** ibizaclientes@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: H24.

I: Hasta 31 octubre: H24.

Desde 1 de noviembre: 0630-2300.

PS 1 HR PPR.

**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Abastecimiento de combustible:** HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** HR AD.**Deshielo:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Airport:** V: H24.

I: Until October 31st: H24.

From November 1st: 0630-2300.

PS 1 HR PPR.

**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Fuelling:** HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** HR AD.**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.**Tipos de lubricante:** W100.**Capacidad de reabastecimiento:** 100LL: 1 equipo fijo (surtidor), 1.66 L/s, para aeronaves con envergadura inferior a 15 m.

JET A-1: 5 cisternas 40000 L, 38 L/s

1 cisterna 25000 L, 19 L/s

1 cisterna 20000 L, 19 L/s

**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:**

Agentes de rampa:

- IBERIA

TEL: +34-971 809 330

FAX: +34-971 809 333

Móvil: No

E-mail: ibzkljsvc@iberia.es

SITA: IBZKOIB

- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE

TEL: +34-971 809 190

E-mail: ibzjturno@groundforce.aero

SITA: IBZGFXH

Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) (por orden alfabético): 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:

- AVIAPARTNER, S.A.S

Móvil: +34-671 486 678

E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero

- SKY VALET SPAIN, S.L.

Móvil: +34-619 314 129

E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com

**Cargo facilities:** No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1.**Oil types:** W100.**Refuelling capacity:** 100LL: 1 fixed equipment (petrol pump), 1.66 L/s, for aircraft with a wingspan of less than 15 m.

JET A-1: 5 trucks 40000 L, 38 L/s

1 truck 25000 L, 19 L/s

1 truck 20000 L, 19 L/s

**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:**

Ramp agents:

- IBERIA

TEL: +34-971 809 330

FAX: +34-971 809 333

Mobile phone: No

E-mail: ibzkljsvc@iberia.es

SITA: IBZKOIB

- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE

TEL: +34-971 809 190

E-mail: ibzjturno@groundforce.aero

SITA: IBZGFXH

Ramp agents may attend both commercial and general aviation.

General and Business Aviation Managers (FBO) (in alphabetical order):

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:

- AVIAPARTNER, S.A.S

Mobile phone: +34-671 486 678

E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero

- SKY VALET SPAIN, S.L.

Mobile phone: +34-619 314 129

E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com

Agentes handling de Aviación General (por orden alfabético): - AVIAPARTNER IBIZA FBO Móvil: +34 671 486 678 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero - EXECUJET SPAIN S.L. TEL: +34-971 809 151 E-mail: fbo.leib@execujet.eu - GENERAL AVIATION SERVICES, S.L. Móvil: +34-600 657 997 E-mail: ibiza@generalaviation.es - GESTAIR BY SKY VALET IBIZA Móvil: +34-619 314 129 E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com SITA: MADSKXH - IBIZAIR S.L. TEL: +34-971 809 124/5 FAX: +34-971 809 126 Móvil H24: +34-639 602 538 E-mail: ibizair@contec.es SITA: IBZSPXH	General Aviation handling agents (in alphabetical order): - AVIAPARTNER IBIZA FBO Mobile phone: +34 671 486 678 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero - EXECUJET SPAIN S.L. TEL: +34-971 809 151 E-mail: fbo.leib@execujet.eu - GENERAL AVIATION SERVICES, S.L. Mobile phone: +34-600 657 997 E-mail: ibiza@generalaviation.es - GESTAIR BY SKY VALET IBIZA Mobile phone: +34-619 314 129 E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com SITA: MADSKXH - IBIZAIR S.L. TEL: +34-971 809 124/5 FAX: +34-971 809 126 Mobile phone H24: +34-639 602 538 E-mail: ibizair@contec.es SITA: IBZSPXH
---	--

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
<b>Hoteles:</b> No. <b>Restaurante:</b> Sí <b>Transporte:</b> Autobuses y taxis. <b>Instalaciones médicas:</b> Primeros auxilios. (1) <b>Banco/Oficina Postal:</b> Cajeros automáticos (2) / No. <b>Información turística:</b> De mayo a octubre: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN y festivos 0800-1500 (LT). De noviembre a abril: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN y festivos cerrado. <b>Observaciones:</b> (1) Horario limitado. (2) Oficina de cambio de moneda, devolución de IVA y transferencia de moneda abierta de 1 de abril a 31 de octubre.	<b>Hoteles:</b> No. <b>Restaurant:</b> Yes. <b>Transportation:</b> Buses and taxis. <b>Medical facilities:</b> First aid. (1) <b>Bank/Post Office:</b> Cash dispensers (2) / No. <b>Tourist information:</b> From May to October: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN and holiday 0800-1500 (LT). From November to April: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN and holiday closed. <b>Remarks:</b> (1) Limited hours. (2) Exchange office, VAT refund and money transfer open from April 1st to October 31st.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE
<b>Categoría de incendios:</b> 9 del 1 de abril al 31 de octubre. (2). 7 del 1 de noviembre al 31 de marzo. (1) (2). <b>Equipo de salvamento:</b> De acuerdo a la categoría de incendios publicada. → <b>Retirada de aeronaves inutilizadas:</b> Tractor y barra maestra. Equipo para elevación. Plataforma recuperadora 12.5 TM de carga y 100 TM de tiro. Plataforma recuperadora 5 TM, 10 TM y 30 TM de carga. Gato hidráulico de 25 TM de capacidad de carga. Cuna de 16 TM. Kit de cojines de izado (14 y 31 TM). Equipo de debogging (20 TM). Equipo de tethering. Esteras de refuerzo de suelo. (3) <b>Observaciones:</b> (1) 9 a demanda (de acuerdo al procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda). (2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 06/24 menor de 3 MIN. → (3) Datos de contacto CECO: TEL.: +34-971 809 307. E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es	<b>Fire category:</b> 9 from April 1st until October 31st. (2). 7 from November 1st until March 31st. (1) (2). <b>Rescue equipment:</b> In accordance with the fire category published. <b>Removal of disabled aircraft:</b> Tractor and main bar. Aircraft lifting gear. Recovery loading platform for 12.5 TM of load and 100 TM drawbar. Recovery loading platform for 5 TM, 10 TM and 30 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. Cradle of 16 TM. Lifting bags kit (14 and 31 TM). Debogging equipment (20 TM). Tethering equipment. Ground reinforcement mats. (3) <b>Remarks:</b> (1) 9 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand). (2) Operational objective of response time up to RWY 06/24 end less than 3 MIN. (3) CECO contact details: TEL.: +34-971 809 307. E-mail: ibizaoperacionescpo@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
<b>Tipos de equipamiento de limpieza:</b> No aplica. <b>Prioridades de limpieza:</b> No aplica. <b>Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:</b> No aplica. <b>Pistas de invierno especialmente preparadas:</b> No aplica. <b>Observaciones:</b> 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.	<b>Types of clearing equipment:</b> Not applicable. <b>Clearance priorities:</b> Not applicable. <b>Use of material for movement area surface treatment:</b> Not applicable. <b>Specially prepared winter runways:</b> Not applicable. <b>Remarks:</b> 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
<b>Plataforma:</b> Superficie: Aviación Comercial: Hormigón. Aviación General y Servicio Contraincendios: Asfalto. <b>Resistencia:</b> Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T EXC PRKG K1 a K8: PCN 65/R/B/W/T. Aviación General: PCN 43/F/A/W/T. Servicio Contraincendios y PRKG 1X y 2X: PCN 38/F/A/W/T. <b>Calles de rodaje:</b> Anchura: 23 m, EXC H1 y H4: 19 m y J: 10.5 m Superficie: Asfalto, EXC accesos a cabeceras: Hormigón.	<b>Apron:</b> Surface: Commercial Aviation: Concrete. General Aviation and Fire Fighting Service: Asphalt. <b>Strength:</b> Stands: PCN 50/R/B/W/T EXC PRKG K1 to K8: PCN 65/R/B/W/T. General Aviation: PCN 43/F/A/W/T. Fire Fighting Service and PRKG 1X and 2X: PCN 38/F/A/W/T. <b>Taxiways:</b> Width: 23 m, EXC H1 and H4: 19 m and J: 10.5 m Surface: Asphalt, EXC access to thresholds: Concrete.

<b>Resistencia:</b> PCN 131/F/A/W/T, EXC accesos a cabeceras: PCN 63/R/B/W/T.	<b>Strength:</b> PCN 131/F/A/W/T, EXC access to thresholds: PCN 63/R/B/W/T.
<b>Posiciones de comprobación:</b> Altimetro Plataforma: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEIB PDC.	<b>Check locations:</b> Altimeter Apron: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEIB PDC.
<b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Remarks:</b> None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
---	--------------------------------------

<b>Sistema de guía de rodaje:</b> Letreros, barras de parada, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de prohibición de acceso, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA y puestos de estacionamiento.	<b>Taxiing guidance system:</b> Signboards, stop bars, runway-holding positions, intermediate holding positions, no-entry bars, NO ENTRY signs and stands.
<b>Señalización de RWY:</b> Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.	<b>RWY markings:</b> Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.
<b>Señalización de TWY:</b> Eje y faja lateral.	<b>TWY markings:</b> Centre line and side stripe.
<b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Remarks:</b> None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
-----------------------------	---------------------

<b>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".</b> Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.	<b>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".</b> See Item 10 and Data Sets section.
<b>Observaciones:</b> Ver AD 2-LEIB AOC.	<b>Remarks:</b> See AD 2-LEIB AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
-------------------------------------	---------------------------------

<b>Oficina MET:</b> Ibiza EMAe. <b>HR:</b> HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. <b>METAR:</b> Semihorario. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> Sí. <b>Información:</b> En persona y telefónica. <b>Documentación de vuelo/Idioma:</b> Cartas y lenguaje claro / Español. <b>Cartas:</b> Mapas del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura). <b>Equipo suplementario:</b> Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. <b>Dependencia ATS atendida:</b> TWR, APP. <b>Información adicional:</b> Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149. <b>Observaciones:</b> Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	<b>MET office:</b> Ibiza EMAe. <b>HR:</b> HR AD. Outside these hours, a half-hourly METAR AUTO will be issued. <b>METAR:</b> Half-hourly. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> Yes. <b>Briefing:</b> In person and by telephone. <b>Flight documentation/Language:</b> Charts and plain language / Spanish. <b>Charts:</b> Significant weather charts, upper-air forecast charts (wind and temperature). <b>Supplementary equipment:</b> Cloud, lightning and radar information image display. <b>ATS unit served:</b> TWR, APP. <b>Additional information:</b> Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149. <b>Remarks:</b> Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
---	---

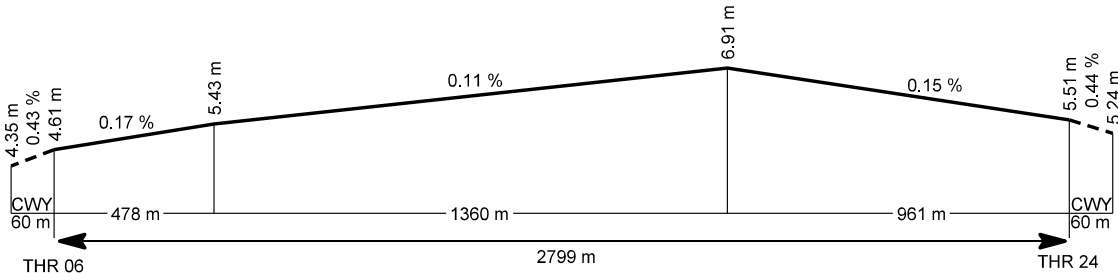
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
---	---------------------------------

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
06	062.09°GEO 061°MAG	2799 x 45	385201.02N 0012131.96E	THR: 4.6 m/15 ft TDZ: 5.9 m/19 ft	No	60 x 150	2919 x 295 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (1) SWY: No
24	242.10°GEO 241°MAG	2799 x 45	385243.51N 0012314.59E	THR: 5.5 m/18 ft TDZ: 6.9 m/23 ft	No	60 x 150	2919 x 295 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (2) SWY: No

<b>Observaciones:</b> (1) Primeros 104 m RWY 06 hormigón hidráulico. (2) Primeros 104 m RWY 24 hormigón hidráulico. (3) Exención al requisito relativo al ancho de franja de pista: Ancho de franja de pista de 295 m en vez de 300 m. RWY 06 margen derecho: franja 145 m. Últimos 193 m RWY 06 margen derecho: franja decrece hasta 138 m (ver AD 2-LEIB ADC).	<b>Remarks:</b> (1) First 104 m RWY 06 hydraulic concrete. (2) First 104 m RWY 24 hydraulic concrete. (3) Exemption from the runway strip width requirement: Runway strip 295 m wide instead of 300 m. RWY 06 right side: strip 145 m. Last 193 m RWY 06 right side: strip decreases to 138 m (see AD 2-LEIB ADC).
--	--

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	2799	2859	2799	2799
24	2799	2859	2799	2799
06 INT D	2415	2475	2415	-
24 INT G	2356	2416	2356	-
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
<b>Pista:</b> 06 <b>Aproximación:</b> Precisión CAT I 300 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (17.25 m / 57 ft). <b>Umbral:</b> Verdes. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. <b>Borde de pista:</b> 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> Luces indicadoras de salida rápida (F y F2).		<b>Runway:</b> 06 <b>Approach:</b> Precision CAT I 300 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (17.25 m / 57 ft). <b>Threshold:</b> Green. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. <b>Runway edge:</b> 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m. <b>Runway end:</b> Red. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> Rapid exit taxiway indicator lights (F and F2).	
<b>Pista:</b> 24 <b>Aproximación:</b> Precisión CAT I 900 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (18.27 m / 60 ft). <b>Umbral:</b> Verdes. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. <b>Borde de pista:</b> 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> Luces indicadoras de salida rápida (E y E2).		<b>Runway:</b> 24 <b>Approach:</b> Precision CAT I 900 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (18.27 m / 60 ft). <b>Threshold:</b> Green. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. <b>Runway edge:</b> 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m. <b>Runway end:</b> Red. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> Rapid exit taxiway indicator lights (E and E2).	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 cerca THR 06, 1 cerca THR 24. LGTD. <b>Iluminación de TWY:</b> Eje y borde sólo en curvas. → <b>Iluminación de plataforma:</b> Torres de iluminación y borde de plataforma con balizas retrorreflectantes. <b>Fuente secundaria de energía:</b> Grupos electrógenos y sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista, extremo de pista y barras de parada y un máximo de 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.  <b>Observaciones:</b> Ninguna.		<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 near THR 06, 1 near THR 24. LGTD. <b>TWY lighting:</b> Centre line and edge only in curves. <b>Apron lighting:</b> Floodlighting poles and apron edge with con retroreflective markers. <b>Secondary power supply:</b> Engine generators and uninterruptible power supply that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for the following systems: runway centre line, runway end and stop bars, and a maximum of 15 seconds for the rest of the lighting systems.  <b>Remarks:</b> None.	

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
<b>Situación:</b> – Ondulación geoide: ver casilla 2. – FATO: RWY 06/24. Coordenadas THR 06 y THR 24, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & THR 24, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 73M, 74M, 75M, 76M, ver AD 2-LEIB PDC. <b>Elevación:</b> – FATO: RWY 06/24. Elevación THR 06 y THR 24, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 73M, 74M, 75M, 76M.		<b>Position:</b> – Geoid ondulation: see item 2. – FATO: RWY 06/24. Coordinates THR 06 and THR 24, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M, see AD 2-LEIB PDC. <b>Elevation:</b> – FATO: RWY 06/24. Elevation THR 06 y THR 24, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24, see item 12. – Air Taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.	

PRKG	ELEV (m)
H1	25.1
H2	25.3
H3	25.5
H4	25.4
H5	25.6
H6A	INFO NO AVBL
H6D	INFO NO AVBL
H9	24.75
H10	24.75

<b>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</b> – FATO: RWY 02/20. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, H9, H10. – Puesto de estacionamiento: Plataforma A1: H9 y H10, ver casilla 8. Plataforma A2: H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, ver casilla 8. <b>Orientación:</b> No. <b>Distancias declaradas:</b> No. <b>Iluminación:</b> No. <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Dimensions, surface, maximum weight, markings:</b> – FATO: RWY 02/20. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20, see item 12. – Air Taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, H9, H10. – Stands: Apron A1: H9 y H10, see item 8. Apron A2: H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, see item 8. <b>Direction:</b> No. <b>Declared distances:</b> No. <b>Lighting:</b> No. <b>Remarks:</b> None.
--	---

17. ESPACIO AÉREO ATS		ATS AIRSPACE		
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace classLanguage	Unidad responsable Idioma Unit altitude	Altitud de transición Transition
CTR JEREZ Círculo de 7 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 7 NM centred on ARP.	2500 ft AMSL SFC	D	JEREZ TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
<b>Observaciones:</b> Ninguna.		<b>Remarks:</b> None.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES	
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks	
APP	Sevilla APP	128.500 MHz	H24		
TWR	Jerez TWR	118.550 MHz 121.500 MHz 133.275 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	EMERG GMC EMERG MIL	
→ VDF	Jerez gonio	118.550 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD		
ATIS	Jerez Information	125.650 MHz	HR AD		
D-ATIS	Jerez Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.	

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 (1°W)	JRZ	113.000 MHz	H24	364854.7N 0060135.5W		A // At 40 NM AVBL BTN: - R-040/R-140 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-140/R-040 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
DME	JRZ	CH 77X	H24	364854.9N 0060134.7W	90 m	A // At 40 NM AVBL BTN: - R-040/R-140 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-140/R-040 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
NDB (1°W)	JER	433.000 kHz	H24	365004.1N 0060058.4W		COV 50 NM
LOC 20	IJR	108.900 MHz	H24	364356.8N 0060357.8W		203° MAG / 301 m FM THR 02
ILS CAT I						
GP 20		329.300 MHz	H24	364503.5N 0060319.9W		3°; RDH 15.8 m; a // at 344 m FM THR 20 & 124 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // On the left in direction APCH.
ILS/DME 20 (1°W)	IJR	CH 26X	H24	364503.7N 0060320.4W	36 m	REF DME THR 20
DVOR (1°W)	VJF	117.80 MHz	H24	361421.6N 0055831.8W		Oscilaciones // Oscillations BLW 4500 ft AMSL, BTN R-040/R-130.
DME	VJF	CH 125X	H24	361421.3N 0055831.2W	210 m	

## 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

## LOCAL REGULATIONS

Prohibidos vuelos de arrastre de pancartas.

Banner towing flights are forbidden.

## PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES

## AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES

## 1. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

## 1. GROUND MOVEMENT

A. La salida de los puestos de estacionamiento con salidas autónomas: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E y 12, se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.

A. Autonomous exit from stands: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E and 12, shall be accomplished using the minimum power possible during start-up, in such a way that idling is not exceeded while turning.

B. La maniobra de retroceso remolcado es obligatoria en los PRKG 3 a 8, excepto 6A y 8A que son de salidas autónomas.

B. Towed push-back manoeuvre is mandatory in PRKG 3 to 8, except 6A and 8A that are autonomous exit.

C. Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado dentro los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto debe informar al ATC.

C. Aircraft must be ready for towed push-back within the 5 minutes following the approved start-up time; otherwise pilot shall inform ATC.

D. La salida de los puestos de estacionamiento con retroceso remolcado (3 a 8, excepto 6A y 8A) se realizará saliendo de plataforma por L-2 o L-3. Para ello, TWR informará al piloto de la pista en servicio:

D. Exit from towed push-back stands (3 to 8, except 6A and 8A) shall be accomplished leaving the apron by L-2 or L-3. To do so, TWR will inform pilots of the runway in use:

- "PISTA EN SERVICIO 02/20", según proceda, informando el piloto al coordinador y este al conductor del remolque.

- "RUNWAY IN USE 02/20", as appropriate, the pilot reporting this to the coordinator, and this latter to the towing truck driver.

El retroceso se realizará orientando la aeronave hacia la salida L-2 para pista en servicio 20, y hacia L-3 para pista en servicio 02.

The push-back will be carried out orientating the aircraft towards exit L-2 with RWY 20 in use, and towards L-3 with runway 02 in use.

E. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

E. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de retroceso.

- Handling companies during the push-back manoeuvres.

- Los pilotos durante el rodaje en plataforma.

- Pilots, when taxiing in the apron.

## 1.1 Aeronaves de llegada

## 1.1 Arriving aircraft

Para las operaciones de entrada a la plataforma de estacionamiento, los pilotos solicitarán a TWR (GMC) instrucciones de rodaje. Las aeronaves esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME".

For entrance operations to apron, pilots will request TWR (GMC) for taxiing instructions. Aircraft will wait for the "FOLLOW ME" vehicle.

El rodaje de entrada a plataforma y el estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo "SÍGAME".

Taxiing to apron and stand shall be accomplished with the "FOLLOW ME" vehicle.

## 1.2 Aeronaves de Salida

## 1.2 Departing aircraft

a) Los pilotos solicitarán, a TWR (GMC), inicio de la maniobra push-back y puesta en marcha; facilitando el indicativo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan. Esta maniobra no podrá superar los 15 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.

a) Pilots shall request TWR (GMC) clearance to start up and to initiate push-back manoeuvre; providing the aircraft call sign and the stand occupied. This manoeuvre shall not take more than 15 minutes from when clearance is received.

b) El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC le indicará a la aeronave que mantenga posición y la hora en la que se pueden efectuar ambas maniobras.

b) Clearance will be issued as soon as requested, unless delays of over 15 minutes are expected. In such cases, ATC will tell the aircraft to hold position and the time when these manoeuvres may be accomplished.

c) El tiempo transcurrido entre la terminación del retroceso remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos. Pasado este tiempo y si existiese algún problema o avería que impidiese el rodaje, el piloto deberá comunicarlo a la TWR y requerir que el agente handling remolque el avión a un estacionamiento desalojando la calle de rodaje en plataforma.

c) The time between push-back accomplishment and the start of taxiing shall be 3 minutes at the most. After this time, should some problem or breakdown make it impossible to taxi, the pilot shall report this to TWR and request the handling agent to tow the aircraft to a stand, leaving the apron taxiway free.

## → 1.3 Solicitud de autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos

## 1.3 ATC authorization request and start-up via data link

En el Aeropuerto de Jerez 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).

Data link (DCL) departure procedures are applied at Jerez 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).

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

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEJR, casilla 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES.

The pilot may request the ATC clearance by DCL with a maximum of 30 minutes before the EOBT. Start-up approval together with ATC authorisation shall be given, provided the parameters established in AD 2-LEJR, item 20, AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES are met.

El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

The pilot must request ATC and start-up clearance together via RCD. The RCD message must contain the following information:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).

1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).

2. Aeródromo de origen.

2. Aerodrome of origin.

3. Posición de estacionamiento.

3. Aircraft stand.

4. Aeródromo de destino.

4. Destination aerodrome.

5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.

5. Letter corresponding to the ATIS information received.

6. Designador OACI del tipo de aeronave.

6. ICAO aircraft type designator.

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

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.

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

The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-LEJR, casilla 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT.

When an RCD message is received before the established ranges in AD 2-LEJR, item 20, AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance will be sent, reminding the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-LEJR, Apartado 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

When an RCD message is received within the established ranges in AD 2-LEJR, item 20, AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance and start-up approval will be sent.





INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

## JEREZ AD

## SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

## PISTA 02

## NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- AUTORIZACIÓN INICIAL DE ASCENSO: subir a nivel de vuelo FL080 y esperar posterior autorización.
- IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

## SALIDA HINOJOSA DOS QUEBEC (HIJ2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-020 JRZ directo a DVOR/DME SVL. Proceder por R-027 SVL directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

## SALIDA MÁLAGA DOS QUEBEC (MGA2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-091 JRZ directo a ALORA. Seguir R-272 MGA directo a DVOR/DME MGA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 3000 ft.

## SALIDA MARTIN DOS QUEBEC (MAR2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-091 JRZ directo a ALORA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-224 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 3000 ft.

## SALIDA ONUBA DOS QUEBEC (ONUBA2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-355 JRZ hasta 28.5 DME JRZ. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-259 SVL directo a ONUBA a FL100 o superior.

NOTA: Altitud mínima en JRZ 355/13.0, 3500 ft o superior.

## SALIDA OXACA UNO QUEBEC (OXACA1Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-355 JRZ directo a ARROS. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-223 HIJ, para interceptar y seguir R-341 SVL directo a OXACA a FL250 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.4% hasta FL250 debido a motivos operacionales.

NOTA: Altitud mínima en JRZ 355/13.0, 3500 ft o superior.

## SALIDA PEPAS DOS QUEBEC (PEPAS2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-091 JRZ directo a ALORA. Seguir R-272 MGA directo a DVOR/DME MGA. Proceder por R-062 MGA directo a PEPAS a FL150 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 3000 ft.

## SALIDA SANTA DOS QUEBEC (SANTA2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-355 JRZ directo a ARROS. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-301 SVL directo a SANTA a FL100 o superior.

NOTA: Altitud mínima en JRZ 355/13.0, 3500 ft o superior.

## ➔ SALIDA VEJER TRES PAPA (VJF3P)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-020 JRZ hasta 6.0 DME JRZ IAS MAX 210 kt. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME JRZ. Proceder por R-177 JRZ directo a DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

## SALIDA VEJER TRES QUEBEC (VJF3Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Virar a la derecha para interceptar y seguir seguir R-005 VJF cruzando 31.5 DME VJF a 3000 ft o superior, directo a DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.3% hasta 3000 ft debido a motivos operacionales.

Pendiente mínima de ascenso 3.6% desde 3000 ft hasta FL100.

NOTA: En caso de no poder ascender al 5.3%, informar a ATC y subir con la pendiente mínima de ascenso del 4.5%.

## SALIDA DE CONTINGENCIA.

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 02, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 3500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5%.

## STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

## RUNWAY 02

## NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- INITIAL CLIMBING CLEARANCE: climb to FL080 and await further clearance.

- MAX IAS 250 kt to leave FL120.

## HINOJOSA TWO QUEBEC DEPARTURE (HIJ2Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-020 JRZ direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-027 SVL direct to DVOR/DME HIJ at FL100 or above.

## MÁLAGA TWO QUEBEC DEPARTURE (MGA2Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-091 JRZ direct to ALORA. Follow R-272 MGA direct to DVOR/DME MGA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 3000 ft.

## MARTIN TWO QUEBEC DEPARTURE (MAR2Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-091 JRZ direct to ALORA. Turn left to intercept and follow R-224 MAR direct to DVOR/DME MAR at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 3000 ft.

## ONUBA TWO QUEBEC DEPARTURE (ONUBA2Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-355 JRZ to 28.5 DME JRZ. Turn left to intercept and follow R-259 SVL direct to ONUBA at FL100 or above.

NOTE: Minimum altitude on JRZ 355/13.0, 3500 ft or above.

## OXACA ONE QUEBEC DEPARTURE (OXACA1Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-355 JRZ direct to ARROS. Turn right to intercept and follow R-223 HIJ, to intercept and follow R-341 SVL direct to OXACA at FL250 or above.

Minimum climb gradient of 5.4% up to FL250 due to operational reasons.

NOTE: Minimum altitude on JRZ 355/13.0, 3500 ft or above.

## PEPAS TWO QUEBEC DEPARTURE (PEPAS2Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-091 JRZ direct to ALORA. Follow R-272 MGA direct to DVOR/DME MGA. Proceed on R-062 MGA direct to PEPAS at FL150 or above.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 3000 ft.

## SANTA TWO QUEBEC DEPARTURE (SANTA2Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-355 JRZ direct to ARROS. Turn left to intercept and follow R-301 SVL direct to SANTA at FL100 or above.

NOTE: Minimum altitude on JRZ 355/13.0, 3500 ft or above.

## VEJER THREE PAPA DEPARTURE (VJF3P)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-020 JRZ to 6.0 DME JRZ MAX IAS 210 kt. Turn left direct to DVOR/DME JRZ. Proceed on R-177 JRZ direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

## VEJER THREE QUEBEC DEPARTURE (VJF3Q)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME JRZ. Turn right to intercept and follow follow R-005 VJF crossing 31.5 DME VJF at 3000 ft or above, direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.3% up to 3000 ft due to operational reasons.

Minimum climb gradient 3.6% from 3000 ft up to FL100.

NOTE: If unable to climb to 5.3%, inform ATC and climb with minimum climb gradient of 4.5%.

## CONTINGENCY DEPARTURE.

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 02, the following procedure shall be carried out: Climb on runway heading to 3500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 5.5%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en el ENR 1.8, apartado 8 (fallo de las comunicaciones aeroterrestres) de AIP-ESPAÑA.

In case of communications failure, proceed according to what is established on ENR 1.8, item 8 "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot elevation	02	36°45'24.3"N	006°03'09.0"W	0	92
Curva de nivel // Contour line	02	39°45'31.0"N	006°03'23.3"W	0	98

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	02	36°50'11.4"N	005°57'09.4"W	236	1537
Antena // Antenna	02	36°49'58.2"N	005°57'21.0"W	145	1463
Antena // Antenna	02	36°49'47.2"N	005°58'00.8"W	85	1330
Cota // Spot elevation	02	36°49'48.6"N	005°58'06.6"W	0	1207
Cota // Spot elevation	02	36°49'39.9"N	005°58'15.2"W	0	1053
Cota // Spot elevation	02	36°45'56.5"N	005°25'20.8"W	0	5403
Cota // Spot elevation	02	36°45'58.0"N	005°25'30.6"W	0	5328
Cota // Spot elevation	02	36°49'37.6"N	005°57'43.3"W	0	1115
Cota // Spot elevation	02	36°49'31.8"N	005°57'40.4"W	0	1089
Curva de nivel // Contour line	02	36°49'34.7"N	005°57'52.4"W	0	1083
Vértice geodésico // Geodesic vertex	02	36°49'54.7"N	005°57'21.7"W	–	1345



JEREZ AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)	STANDARD INSTRUMENTS ARRIVALS (STAR)
<p>PISTA 02</p> <p>NOTAS APLICABLES A TODAS LAS STAR:</p> <p>- IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.</p> <p>LLEGADA HINOJOSA DOS TANGO (HIJ2T) VOR/DME HIJ, SPIEL, VOR/DME MRN, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>LLEGADA MÁLAGA DOS SIERRA (MGA2S) DVOR/DME MGA, R-280 MGA/46.7 DME MGA, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>➔ LLEGADA MÁLAGA TRES TANGO (MGA3T) DVOR/DME MGA, R-262 MGA/71.5 DME MGA, KUBAS (IAF).</p> <p>LLEGADA MARTIN DOS TANGO (MAR2T) DVOR/DME MAR, R-251 MAR/23.4 DME MAR, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>LLEGADA ONUBA DOS TANGO (ONUBA2T) ONUBA, VOR/DME MRN, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>LLEGADA SEVILLA DOS TANGO (SVL2T) DVOR/DME SVL, VOR/DME MRN, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>LLEGADA VEJER DOS TANGO (VJF2T) DVOR/DME VJF, KUBAS (IAF).</p>	<p>RUNWAY 02</p> <p>NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:</p> <p>- MAX IAS 250 kt at FL120 or below.</p> <p>HINOJOSA TWO TANGO ARRIVAL (HIJ2T) VOR/DME HIJ, SPIEL, VOR/DME MRN, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>MÁLAGA TWO SIERRA ARRIVAL (MGA2S) DVOR/DME MGA, R-280 MGA/46.7 DME MGA, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>MÁLAGA THREE TANGO ARRIVAL (MGA3T) DVOR/DME MGA, R-262 MGA/71.5 DME MGA, KUBAS (IAF).</p> <p>MARTIN TWO TANGO ARRIVAL (MAR2T) DVOR/DME MAR, R-251 MAR/23.4 DME MAR, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>ONUBA TWO TANGO ARRIVAL (ONUBA2T) ONUBA, VOR/DME MRN, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>SEVILLA TWO TANGO ARRIVAL (SVL2T) DVOR/DME SVL, VOR/DME MRN, ARSAS, KUBAS (IAF).</p> <p>VEJER TWO TANGO ARRIVAL (VJF2T) DVOR/DME VJF, KUBAS (IAF).</p>

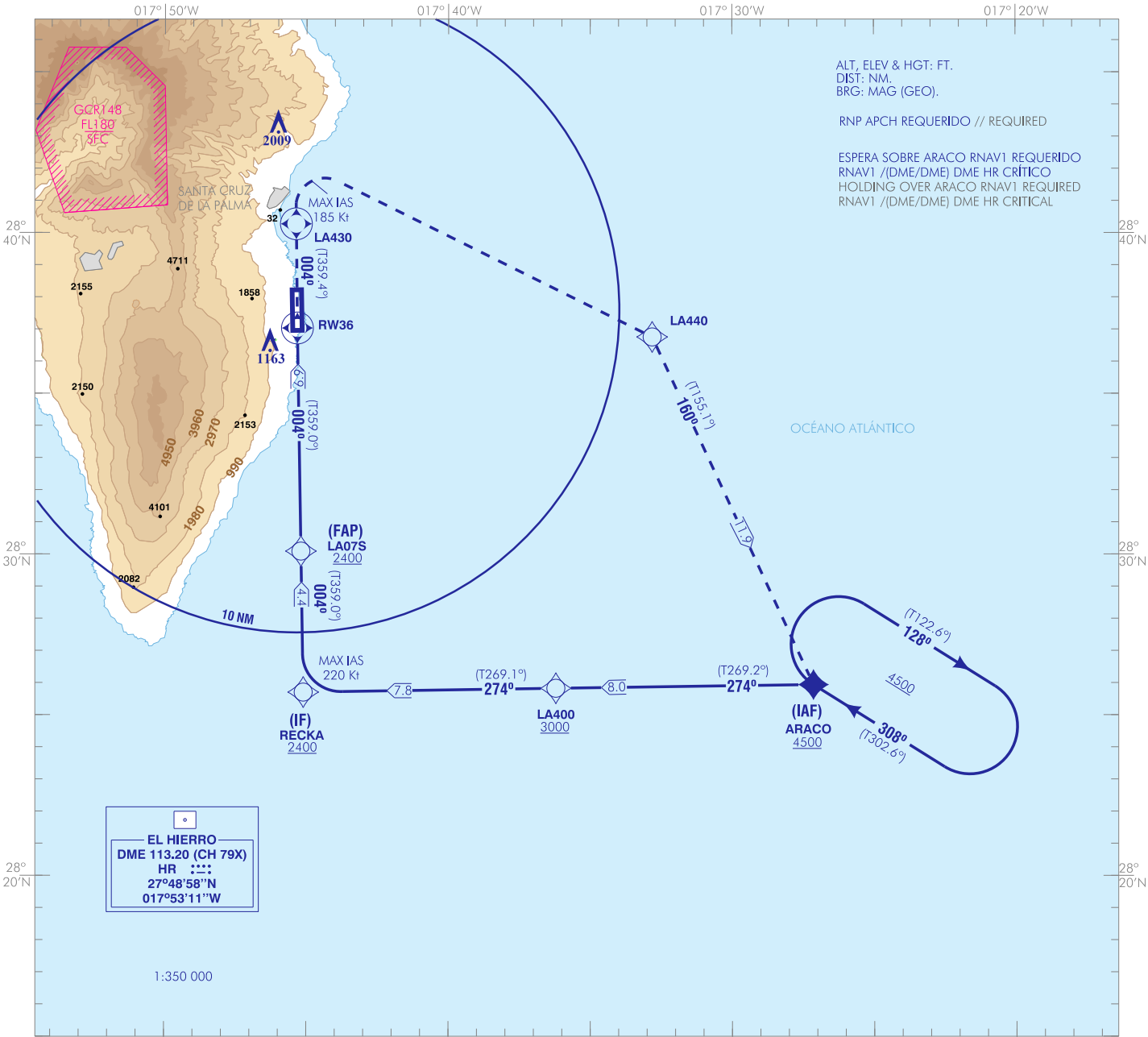
CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

EGNOS  
CH47264  
E36A

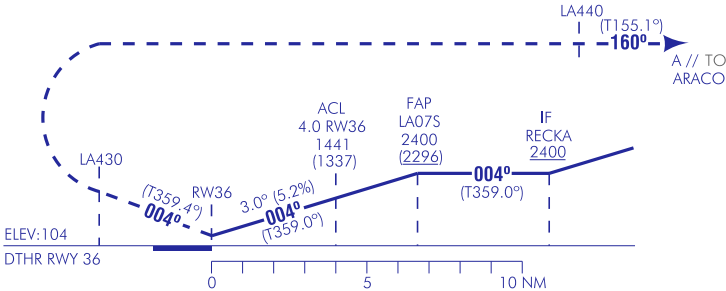
ELEV AD  
108  
VAR 5°W (2020)

APP 126.100  
TWR 118.900  
GMC 121.800  
ATIS 118.250

LA PALMA  
RNP Z  
RWY 36 (LPV ONLY)



**FRUSTRADA:** SUBIR EN CURSO MAGNÉTICO 004° HASTA LA430. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A LA440. VIRAR A LA DERECHA A ARACO ASCIENDIENDO A 4500 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.  
**MISSED APCH:** CLIMB ON MAGNETIC COURSE 004° UP TO LA430. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO LA440. TURN RIGHT TO ARACO CLIMBING TO 4500 TO JOIN THE HOLDING.

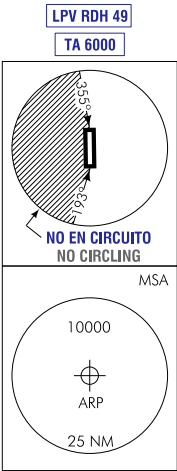


HGT REF ELEV DTHR 36

OCA/H			A	B	C	D
STA	LPV	2.5%	1310 (1206)	1320 (1216)	1330 (1226)	1340 (1236)
En círculo (H) sobre Círculo (H) over 108			1540 (1440)	1640 (1540)	2780 (2680)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.9 NM	min:s	5:12	4:09	3:28	2:58	2:36	2:18
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT (RW36) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							2100 (2000)	1770 (1670)	1450 (1340)	



CAMBIOS: DENOMINACIÓN DEL PUNTO LA11S POR RECKA.  
CHANGES: NAME OF THE POINT LA11S BY RECKA.

LA PALMA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ARACO (IAF)	28°25'57.1"N 017°27'08.4"W
LA07S (FAP)	28°30'06.1"N 017°45'11.5"W
LA400	28°25'50.4"N 017°36'12.6"W
LA430	28°40'17.3"N 017°45'22.0"W
LA440	28°36'46.2"N 017°32'49.0"W
RECKA (IF)	28°25'42.9"N 017°45'06.3"W
RW36	28°37'02.5"N 017°45'19.6"W
Aproximación final (APV SBAS) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Final approach (APV SBAS) -Slope (Descent angle)	
5.24% (3.00°)	

DME CRÍTICO // CRITICAL DME		
INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FRECUENCIA / CANAL FREQUENCY / CHANNEL	COORD
EL HIERRO (HR)	113.02 MHz CH 79X	27°48'57.7924"N 017°53'11.1588"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO: TRAMO INICIAL PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION: INITIAL SEGMENT											
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 Navegation specification
ARACO (IAF)											
001	IF	ARACO	-	-	+5.1	-	-	+4500	-	-	RNP APCH
002	TF	LA400	-	274 (269.2)	+5.1	8.0	-	+3000	-	-	RNP APCH
003	TF	RECKA	-	274 (269.1)	+5.1	7.8	-	+2400	-220	-	RNP APCH
004	TF	LA07S	-	004 (359.0)	+5.1	4.4	-	+2400	-	-	RNP APCH
005	TF	RW36	Y	004 (359.0)	+5.1	6.9	-	+154	-	-3.0/49	RNP APCH
006	CF	LA430	Y	004 (359.4)	+5.1	-	-	-	-	-	RNP APCH
007	DF	LA440	-	-	+5.1	-	R	-	-185	-	RNP APCH
008	TF	ARACO	-	160 (155.1)	+5.1	11.9	-	@4500	-	-	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
DME crítico HR // HR critical DME										
HM	ARACO	-	308 (302.6)	+5.1	1	R	4500	-	-	RNAV1

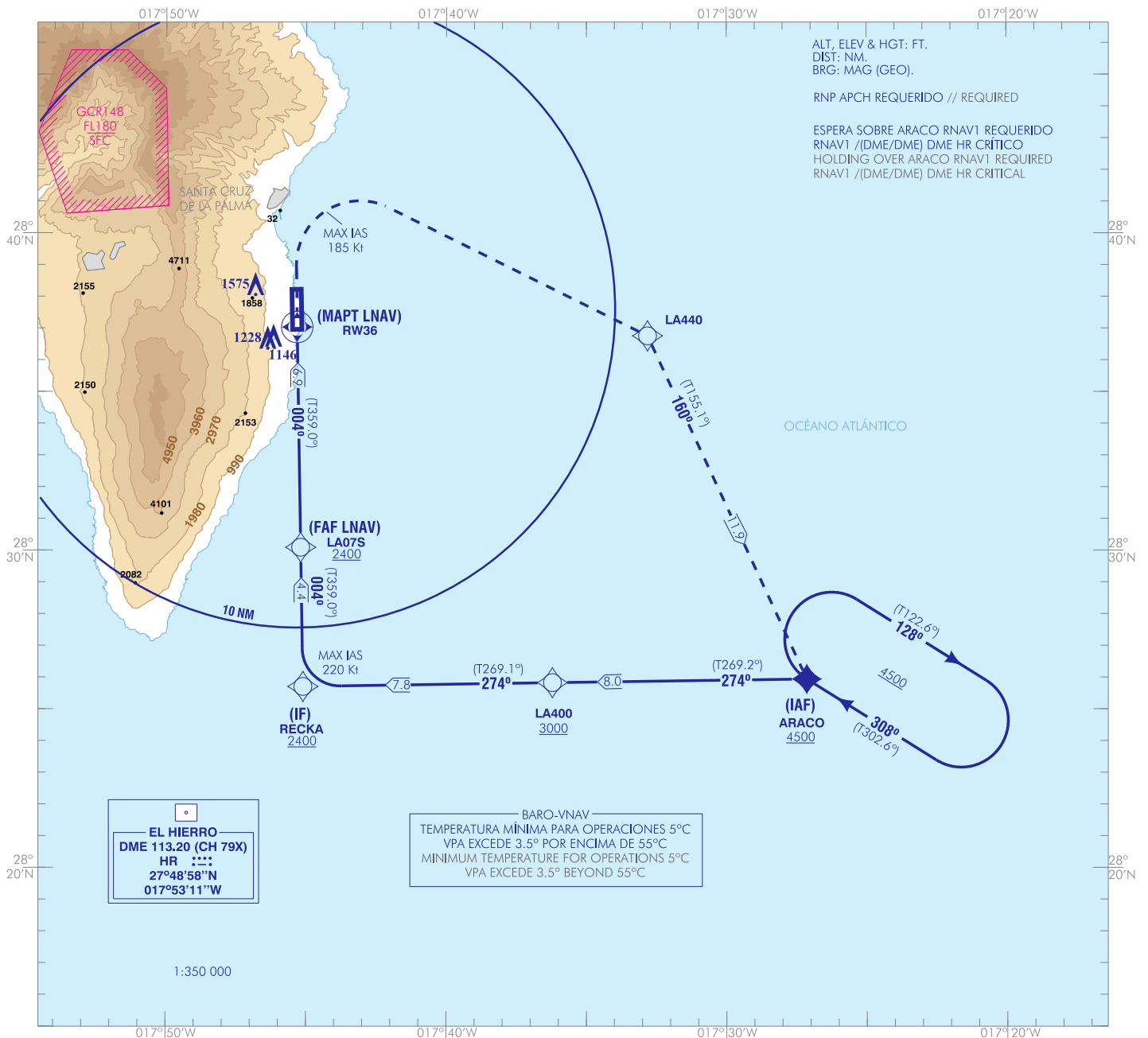


CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

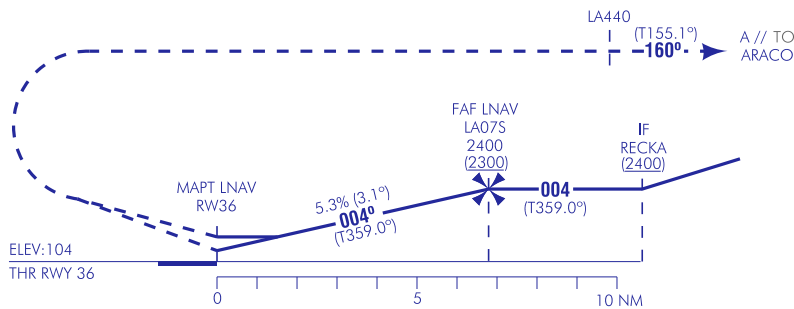
ELEV AD  
108  
VAR 5°W (2020)

APP 126.100  
TWR 118.900  
GMC 121.800  
ATIS 118.250

LA PALMA  
RNP Y  
RWY 36



**FRUSTRADA:** VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A LA440. VIRAR A LA DERECHA A ARACO ASCIENDIENDO A 4500 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.  
**MISSED APCH:** TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO LA440. TURN RIGHT TO ARACO CLIMBING TO 4500 TO JOIN THE HOLDING.



HGT REF ELEV THR RWY 36

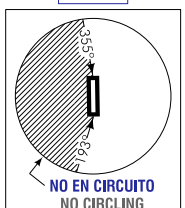
OCA/H		A	B	C	D
STA	LNAV	2.5%	1790 (1690)		
	LNAV/VNAV	2.5%	1530 (1430)		
En círculo (H) sobre 108			1920 (1820)	2020 (1920)	2780 (2680)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.3 %	ft/min	433	541	649	757	865	973

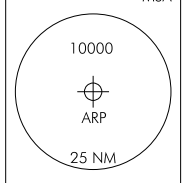
ALT/HGT (RW36) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							2110 (2000)			

LNAV/VNAV RDH 49

TA 6000



MSA



WEF 23-MAR-23 (AIRAC AMDT 02/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GCLA IAC/3.1

LA PALMA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ARACO (IAF)	28°25'57.1"N 017°27'08.4"W
LA07S (FAF LNAV)	28°30'06.1"N 017°45'11.5"W
LA400	28°25'50.4"N 017°36'12.6"W
LA440	28°36'46.2"N 017°32'49.0"W
RECKA (IF)	28°25'42.9"N 017°45'06.3"W
RW36 (MAPT LNAV)	28°37'02.5"N 017°45'19.6"W
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)	
5.34% (3.06°)	
Aproximación final APV Baro (LNAV/VNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV Baro final approach (LNAV/VNAV) - Slope (Descent angle)	
5.34% (3.06°)	

DME CRÍTICO // CRITICAL DME		
INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FRECUENCIA / CANAL FREQUENCY / CHANNEL	COORD
EL HIERRO (HR)	113.02 MHz CH 79X	27°48'57.7924"N 017°53'11.1588"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO: TRAMO INICIAL PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION: INITIAL SEGMENT											
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
ARACO (IAF)											
001	IF	ARACO	—	—	+5.1	—	—	+4500	—	—	RNP APCH
002	TF	LA400	—	274 (269.2)	+5.1	8.0	—	+3000	—	—	RNP APCH
003	TF	RECKA	—	274 (269.1)	+5.1	7.8	—	+2400	-220	—	RNP APCH
004	TF	LA07S	—	004 (359.0)	+5.1	4.4	—	+2400	—	—	RNP APCH
005	TF	RW36	Y	004 (359.0)	+5.1	6.9	—	+154	—	-3.1/49	RNP APCH
006	DF	LA440	—	—	+5.1	—	R	—	-185	—	RNP APCH
007	TF	ARACO	—	160 (155.1)	+5.1	11.9	—	@4500	—	—	RNP APCH

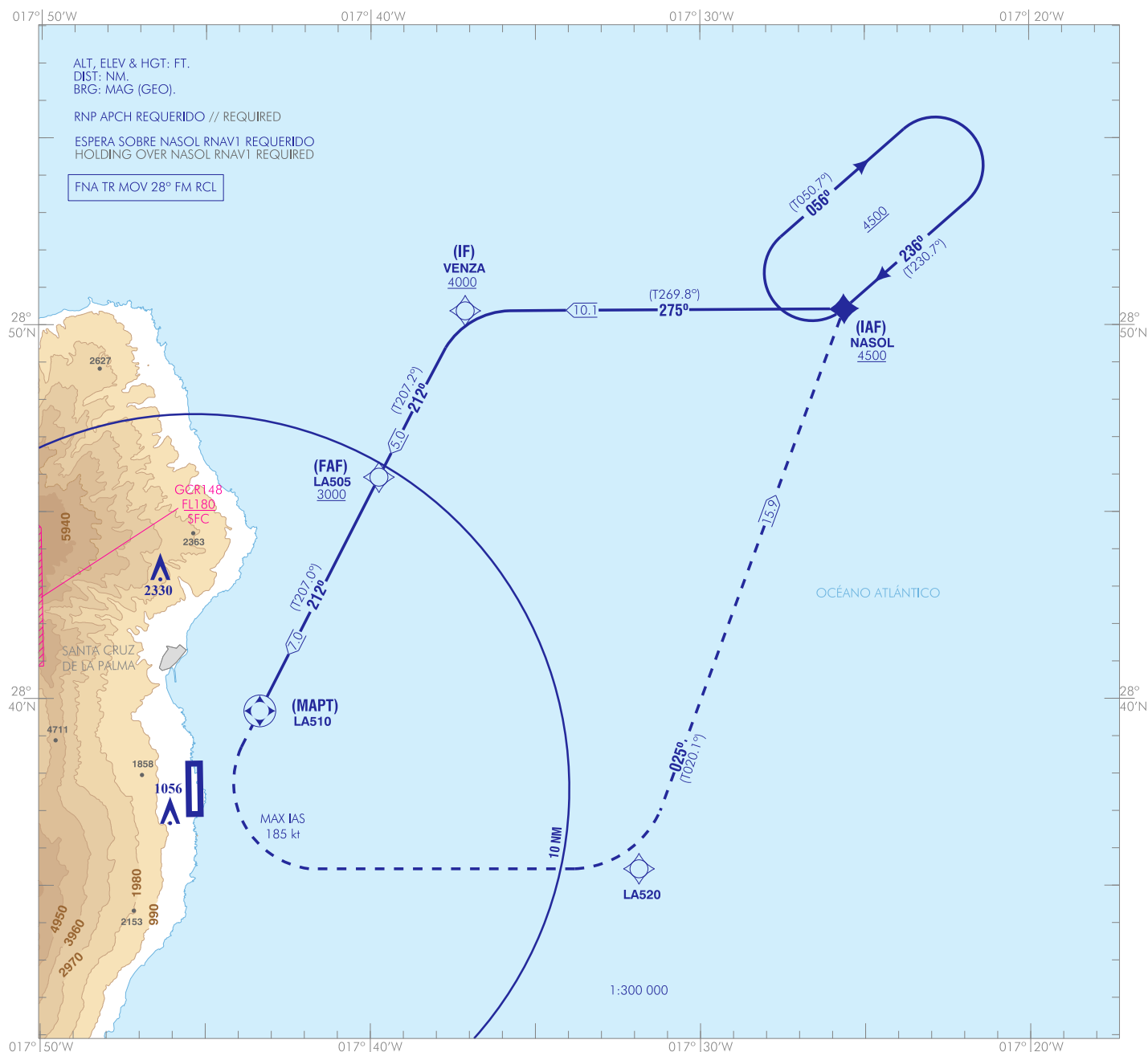
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
DME crítico HR // HR critical DME										
HM	ARACO	—	308 (302.6)	+5.1	1	R	4500	—	—	RNAV1

# CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

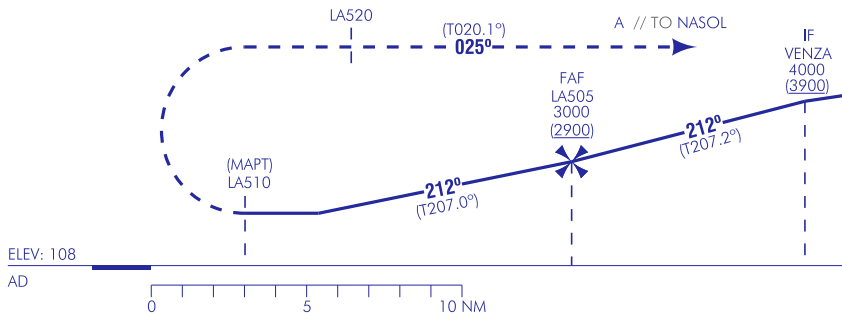
ELEV AD  
108  
VAR 5°W (2020)

APP 126.100  
TWR 118.900  
GMC 121.800  
ATIS 118.250

LA PALMA  
RNP A



**FRUSTRADA:** VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A LA520. VIRAR A LA IZQUIERDA A NASOL ASCIENDIENDO A 4500 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.  
**MISSED APCH:** TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO LA520. TURN LEFT TO NASOL CLIMBING UP TO 4500 TO JOIN THE HOLDING.

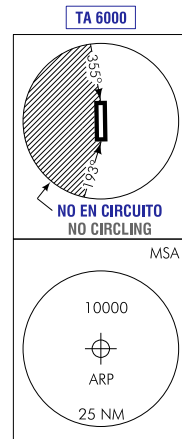


## HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	LNAV	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ANGULO DE LA DERROTA ENTRE FNA Y RCL EXCESIVO		
			RESTRICTED TO CIRCLING OCA/H DUE TO EXCESSIVE ALIGNMENT ANGLE BTN FNA TRACK AND RCL		
En circuito (H) sobre			1370 (1270)	1470 (1370)	2780 (2680)
Circling (H) over					

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

ALT/HGT DME ( ) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4



CAMBIOS: DENOMINACIÓN DEL PUNTO LA500 POR VENZA.  
CHANGES: NAME OF THE POINT LA500 BY VENZA.

LA PALMA AD

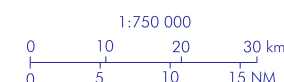
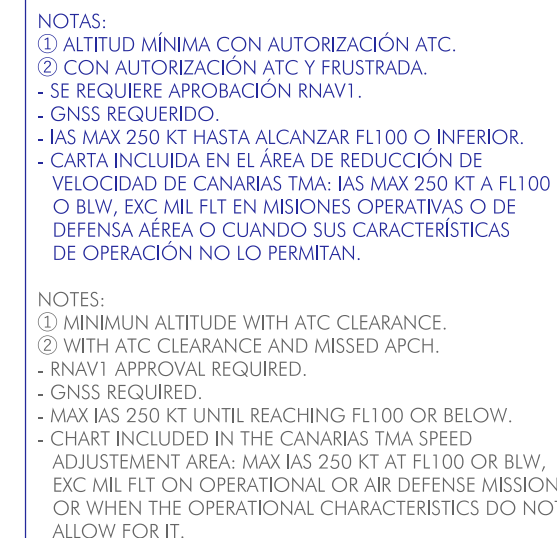
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT						COORD					
LA505 (FAF)						28°45'56.0"N 017°39'44.0"W					
LA510 (MAPT)						28°39'40.5"N 017°43'20.7"W					
LA520						28°35'27.3"N 017°31'51.7"W					
NASOL (IAF)						28°50'25.7"N 017°25'37.9"W					
VENZA (IF)						28°50'23.0"N 017°37'08.0"W					
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)										—	

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO: TRAMO INICIAL PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION: INITIAL SEGMENT											
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
ARACO (IAF)											
001	IF	NASOL	—	—	+5.1	—	—	+4500	—	—	RNP APCH
002	TF	VENZA	—	275 (269.8)	+5.1	10.1	—	+4000	—	—	RNP APCH
003	TF	LA505	—	212 (207.2)	+5.1	5.0	—	+3000	—	—	RNP APCH
004	TF	LA510	Y	212 (207.0)	+5.1	7.0	—	+856	—	—	RNP APCH
005	DF	LA520	—	—	+5.1	—	L	—	-185	—	RNP APCH
006	TF	NASOL	—	025 (020.1)	+5.1	15.9	—	@4500	—	—	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	NASOL	—	236 (230.7)	+5.1	1	R	4500	—	—	RNAV1	



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
DETIV	29°30'06.4"N 013°26'37.1"W
DEVLA	29°14'53.0"N 012°43'08.0"W
GAKMI	29°39'31.5"N 013°15'42.0"W
→ INSE	29°17'03.4"N 013°01'12.8"W
NAVIM	29°08'39.6"N 013°19'46.4"W
PEPOM	29°53'56.1"N 012°58'53.5"W
RR511	29°12'43.3"N 012°49'32.2"W
RR513	29°25'48.5"N 013°08'45.0"W
RR514	29°31'20.1"N 013°22'59.8"W
RR516	29°24'20.2"N 013°29'16.5"W
RR517	29°22'19.5"N 013°20'01.3"W
RR518	29°16'51.1"N 013°13'26.0"W
RR519	29°09'03.4"N 013°10'38.8"W
TERTO	30°06'15.0"N 012°43'02.0"W
TUXAM	29°07'50.8"N 013°29'09.7"W

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

PISTA 21

RUNWAY 21

LLEGADA DEVLA CUATRO QUEBEC (DEVLA4Q) (RNAV1). Se requiere aprobación RNAV1. GNSS requerido.

DEVLA FOUR QUEBEC ARRIVAL (DEVLA4Q) (RNAV1). RNAV1 approval required. GNSS required.

NOTA: El primer y último punto de recorrido, desde los que se autorizarán directos, son RR511 y RR519 respectivamente, siendo el punto de convergencia TUXAM.

NOTE: The first and last waypoint, where direct is cleared, are RR511 and RR519 respectively, with TUXAM being the merge point.

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
DEVLA4Q RNAV1 (GNSS)											
01	IF	DEVLA	Y	–	+4.4	–	–	–	–	–	RNAV1
02	TF	RR511	–	253 (249.1)	+4.4	6.0	–	+FL110	–	–	RNAV1
→ 03	TF	INSE	–	297 (293.0)	+4.4	11.1	–	+FL110	–	–	RNAV1
04	TF	RR513	–	327 (323.0)	+4.4	10.9	–	–	-250	–	RNAV1
05	TF	RR514	–	298 (294.0)	+4.4	13.6	–	–	-230	–	RNAV1
06	TF	DETIV	–	253 (248.8)	+4.4	3.4	–	+6000 -FL090	–	–	RNAV1
07	TF	RR516	–	206 (202.0)	+4.4	6.2	–	+6000 -FL080	220	–	RNAV1
08	TF	RR517	–	108 (103.9)	+4.4	8.3	–	+6000 -FL080	220	–	RNAV1
09	TF	RR518	–	138 (133.5)	+4.4	7.9	–	+6000 -FL080	220	–	RNAV1
10	TF	RR519	–	167(162.6)	+4.4	8.2	–	+6000 -FL080	-220	–	RNAV1
11	TF	NAVIM	–	272 (267.2)	+4.4	8.0	–	+5000 (1)	–	–	RNAV1

**LLEGADA TERTO CINCO QUEBEC (TERTO5Q) (RNAV1).**

Se requiere aprobación RNAV1. GNSS requerido.

NOTA: El primer y último punto de recorrido, desde los que se autorizarán directos, son RR516 y RR519 respectivamente, siendo el punto de convergencia TUXAM.

**TERTO FIVE QUEBEC ARRIVAL (TERTO5Q) (RNAV1).**

RNAV1 approval required. GNSS required.

NOTE: The first and last waypoint, where direct is cleared, are RR516 and RR519 respectively, with TUXAM being the merge point.

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
<b>TERTO5Q RNAV1 (GNSS)</b>											
01	IF	TERTO	Y	—	+4.4	—	—	—	—	—	RNAV1
02	TF	PEPOM	—	233 (228.3)	+4.4	18.5	—	+FL110	—	—	RNAV1
03	TF	GAKMI	—	230 (225.6)	+4.4	20.5	—	+FL090	-250	—	RNAV1
04	TF	DETIV	—	230 (225.4)	+4.4	13.4	—	+6000 -FL090	-230	—	RNAV1
05	TF	RR516	—	206 (202.0)	+4.4	6.2	—	+6000 -FL080	220	—	RNAV1
06	TF	RR517	—	108 (103.9)	+4.4	8.3	—	+6000 -FL080	220	—	RNAV1
07	TF	RR518	—	138 (133.5)	+4.4	7.9	—	+6000 -FL080	220	—	RNAV1
08	TF	RR519	—	167(162.6)	+4.4	8.2	—	+6000 -FL080	-220	—	RNAV1
09	TF	NAVIM	—	272 (267.2)	+4.4	8.0	—	+5000 (1)	—	—	RNAV1

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	INSER	—	327 (323.0)	+4.4	1 MIN	R	FL110	FL130	-240	RNAV1
HM	GAKMI	—	207(202.7)	+4.4	1 MIN	L	FL090	—	-250	RNAV1
HM	NAVIM	—	234 (230.7)	+4.4	1 MIN	L	5000 (1)	—	-220	RNAV1

(1) +4000 con autorización ATC y frustrada // +4000 with ATC clearance and missed APCH.



LANZAROTE/César Manrique Lanzarote  
RNP  
RWY 21



MSA

ARP

3500

25 NM

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP RWY 21

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT				COORD							
LUNOB (IAF)				29°10'48.0"N 013°45'12.0"W							
NAVIM (IAF)				29°08'39.6"N 013°19'46.4"W							
RR03E (FAF)				29°01'21.3"N 013°28' 24.3"W							
RR550				29°05'38.7"N 013°25'12.6"W							
RR551 (MAPt)				29°00'14.5"N 013°31'42.4"W							
RR552				28°59'09.9"N 013°34'54.0"W							
RR553				28°56'29.1"N 013°36'27.2"W							
RR554				28°57'31.0"N 013°19'40.0"W							
RR555				29°04'02.1"N 013°12'14.6"W							
SONUS (IF)				29°02'36.7"N 013°24'40.6"W							
TUXAM				29°07'50.8"N 013°29'09.7"W							
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)										-	

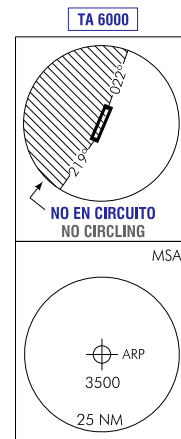
DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
LUNOB (IAF)											
001	IF	LUNOB	—	—	+3.6	—	—	+6000	—	—	RNP APCH
002	TF	TUXAM	—	105 (101.8)	+3.6	14.3	—	+4000	—	—	RNP APCH
003	TF	RR550	—	126 (122.4)	+3.6	4.1	—	+3500	-200	—	RNP APCH
004	TF	SONUS	—	175 (171.2)	+3.6	3.1	—	+3000	—	—	RNP APCH
005	TF	RR03E	—	253 (249.0)	+3.6	3.5	—	+2700	—	—	RNP APCH
006	TF	RR551	Y	253 (249.0)	+3.6	3.1	—	+1700	—	—	RNP APCH
007	CF	RR552	—	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
008	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
009	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
010	FM	RR554	—	049 (045.0)	+3.6	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
FRUSTADA CON FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE											
007	CF	RR552	—	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
008	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
009	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
010	TF	RR555	—	049 (045.0)	+3.6	9.2	—	@4000	—	—	RNP APCH
011	TF	NAVIM	—	309 (305.0)	+3.6	8.0	—	@4000	—	—	RNP APCH

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
<b>NAVIM (IAF)</b>											
001	IF	NAVIM	—	—	+3.6	—	—	+5000 (1)	—	—	RNP APCH
002	TF	SONUS	—	219 (215.5)	+3.6	7.4	—	+3000	—	—	RNP APCH
003	TF	RR03E	—	253 (249.0)	+3.6	3.5	—	+2700	—	—	RNP APCH
004	TF	RR551	Y	253 (249.0)	+3.6	3.1	—	+1700	—	—	RNP APCH
005	CF	RR552	-	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
006	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
007	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
008	FM	RR554	—	049 (045.0)	+3.6	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
<b>FRUSTADA CON FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE</b>											
005	CF	RR552	—	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
006	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
007	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
008	TF	RR555	—	049 (045.0)	+3.6	9.2	—	@4000	—	—	RNP APCH
009	TF	NAVIM	—	309 (305.0)	+3.6	8.0	—	@4000	—	—	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	LUNOB	—	105 (101.8)	+3.6	1	L	6000	—	-230	RNAV1
HM	NAVIM	—	234 (230.7)	+3.6	1	L	5000 (1)	—	-220	RNAV1

(1) +4000 con autorización ATC y frustrada // +4000 with ATC clearance and missed APCH.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote  
RNP A[illegible]

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP A

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT				COORD							
LUNOB (IAF)				29°10'48.0"N 013°45'12.0"W							
NAVIM (IAF)				29°08'39.6"N 013°19'46.4"W							
RR03E (FAF)				29°01'21.3"N 013°28' 24.3"W							
RR550				29°05'38.7"N 013°25'12.6"W							
RR551 (MAPT)				29°00'14.5"N 013°31'42.4"W							
RR552				28°59'09.9"N 013°34'54.0"W							
RR553				28°56'29.1"N 013°36'27.2"W							
RR554				28°57'31.0"N 013°19'40.0"W							
RR555				29°04'02.1"N 013°12'14.6"W							
SONUS (IF)				29°02'36.7"N 013°24'40.6"W							
TUXAM				29°07'50.8"N 013°29'09.7"W							
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)										-	

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
LUNOB (IAF)											
001	IF	LUNOB	—	—	+3.6	—	—	+6000	—	—	RNP APCH
002	TF	TUXAM	—	105 (101.8)	+3.6	14.3	—	+4000	—	—	RNP APCH
003	TF	RR550	—	126 (122.4)	+3.6	4.1	—	+3500	-200	—	RNP APCH
004	TF	SONUS	—	175 (171.2)	+3.6	3.1	—	+3000	—	—	RNP APCH
005	TF	RR03E	—	253 (249.0)	+3.6	3.5	—	+2700	—	—	RNP APCH
006	TF	RR551	Y	253 (249.0)	+3.6	3.1	—	+1700	—	—	RNP APCH
007	CF	RR552	—	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
008	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
009	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
010	FM	RR554	—	049 (045.0)	+3.6	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
FRUSTADA CON FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE											
007	CF	RR552	—	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
008	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
009	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
010	TF	RR555	—	049 (045.0)	+3.6	9.2	—	@4000	—	—	RNP APCH
011	TF	NAVIM	—	309 (305.0)	+3.6	8.0	—	@4000	—	—	RNP APCH

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
<b>NAVIM (IAF)</b>											
001	IF	NAVIM	—	—	+3.6	—	—	+5000 (1)	—	—	RNP APCH
002	TF	SONUS	—	219 (215.5)	+3.6	7.4	—	+3000	—	—	RNP APCH
003	TF	RR03E	—	253 (249.0)	+3.6	3.5	—	+2700	—	—	RNP APCH
004	TF	RR551	Y	253 (249.0)	+3.6	3.1	—	+1700	—	—	RNP APCH
005	CF	RR552	-	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
006	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
007	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
008	FM	RR554	—	049 (045.0)	+3.6	—	—	@4000	—	—	RNP APCH
<b>FRUSTADA CON FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE</b>											
005	CF	RR552	—	253 (249.0)	+3.6	—	—	—	-185	—	RNP APCH
006	CF	RR553	Y	211 (207.0)	+3.6	—	—	—	—	—	RNP APCH
007	DF	RR554	—	—	+3.6	—	L	@4000	-210	—	RNP APCH
008	TF	RR555	—	049 (045.0)	+3.6	9.2	—	@4000	—	—	RNP APCH
009	TF	NAVIM	—	309 (305.0)	+3.6	8.0	—	@4000	—	—	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	LUNOB	—	105 (101.8)	+3.6	1	L	6000	—	-230	RNAV1
HM	NAVIM	—	234 (230.7)	+3.6	1	L	5000 (1)	—	-220	RNAV1

(1) +4000 con autorización ATC y frustrada // +4000 with ATC clearance and missed APCH.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**



1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO  
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

LERJ - LOGROÑO

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 422738N 0021914W. Ver AD 2-LERJ ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 10 km E.

Elevación: 352 m / 1156 ft.

Ondulación geode: 51 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 30°C.

→ Declinación magnética: 0° (2020).

→ Cambio anual: 8.3'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Logroño-Agoncillo Crta N232 (Logroño-Zaragoza) s/n  
26160 Agoncillo (La Rioja).

TEL: +34-941 277 400/477

FAX: +34-941 277 410/479

AFTN: LERJ

E-mail: operacioneslarioja@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 422738N 0021914W. See AD 2-LERJ ADC.

Distance and direction from the city: 10 km E.

Elevation: 352 m / 1156 ft.

Geoid undulation: 51 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 30°C.

Magnetic variation: 0° (2020).

Annual change: 8.3'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Logroño-Agoncillo Crta N232 (Logroño-Zaragoza) s/n  
26160 Agoncillo (La Rioja).

TEL: +34-941 277 400/477

FAX: +34-941 277 410/479

AFTN: LERJ

E-mail: operacioneslarioja@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR.

Remarks: (1) For all AD points.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

## Aeropuerto:

Del penúltimo sábado de julio al primer domingo de septiembre, ambos  
incluidos:Uso público (1): V: MON-FRI 0630-1700  
SAT 0630-1030  
SUN 1200-1600Uso restringido (2): V: SAT 1030-1730  
SUN 0830-1100 y 1600-1830

Resto del año:

Uso público (1) (2): V: MON-FRI 0500-1100 y 1700-2000 PS 1HR PPR 30  
MIN BFR AD CLSD  
SAT 0630-1030  
SUN 1600-1930 PS 1HR PPR 30 MIN BFR AD CLSD  
I: MON-FRI 0600-1200 y 1800-2100 PS 1 HR PPR 30  
MIN BFR AD CLSD  
SAT 0730-1130  
SUN 1700-2030 PS 1 HR PPR 30 MIN BFR AD CLSDUso restringido (3): V: SAT 1030-1730  
SUN 0830-1315 y 1415-1600  
I: SAT 1130-1830  
SUN 0930-1415 y 1515-1700

Aduanas e Inmigración: Si (4).

Servicios médicos y de sanidad: No.

AIS/ARO: HR AD, uso público y restringido.

Información MET: HR AD.

## ATS:

Del penúltimo sábado de julio al primer domingo de septiembre, ambos  
incluidos:V: MON-FRI 0615-1720  
SAT 0615-1750  
SUN 0815-1120 y 1145-1850

Resto del año:

V: MON-FRI 0445-1120 y 1645-2020  
SAT 0615-1750  
SUN 0815-1335 y 1400-1950  
I: MON-FRI 0545-1220 y 1745-2120  
SAT 0715-1850  
SUN 0915-1435 y 1500-2050

En caso de activación PPR, ver observaciones: (5)

Abastecimiento de combustible: MON-FRI (laborables) 0630-1330 LT. PPR  
para el resto de horas de actividad, uso  
público y restringido al TEL: +34-649 462 986  
y/o e-mail: rjl@exolum.com.

Asistencia en tierra: HR AD, uso público.

Seguridad: HR AD, uso público y restringido.

Deshielo: HR AD, uso público.

Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: Ver HR ATS.

En caso de activación PPR, ver (5).

(1) Posibilidad de autorización de vuelos comerciales fuera de horario operativo  
HR AD uso público, previa petición con un mínimo de antelación de 48 horas  
y previa autorización. Ver casilla 20 "Reglamentación local", Operaciones  
comerciales fuera del horario AD, uso público.

(2) PPR sólo para aviación comercial

(3) En horario de uso restringido solo se permitirán operaciones de  
aeronaves categoría A, B y C, y helicópteros categoría H1. No se  
autorizarán operaciones IFR.

## Airport:

From the second-last Saturday in July to the first Sunday in September,  
both inclusive.Public Use (1): V: MON-FRI 0630-1700  
SAT 0630-1030  
SUN 1200-1600Restricted Use (2): V: SAT 1030-1730  
SUN 0830-1100 and 1600-1830

The rest of the year:

Public Use (1) (2): V: MON-FRI 0500-1100 and 1700-2000 PS 1HR PPR  
30 MIN BFR AD CLSD  
SAT 0630-1030  
SUN 1600-1930 PS 1 HR PPR 30 MIN BFR AD CLSD  
I: MON-FRI 0600-1200 and 1800-2100 PS 1HR PPR 30 MIN  
BFR AD CLSD  
SAT 0730-1130  
SUN 1700-2030 PS 1 HR PPR 30 MIN BFR AD CLSDRestricted Use (3): V: SAT 1030-1730  
SUN 0830-1315 and 1415-1600  
I: SAT 1130-1830  
SUN 0930-1415 and 1515-1700

Customs and Immigration: Yes (4).

Health and Sanitation: No.

AIS/ARO: HR AD, public and restricted use.

MET briefing: HR AD.

## ATS:

From the second-last Saturday in July to the first Sunday in September,  
both inclusive:V: MON-FRI 0615-1720  
SAT 0615-1750  
SUN 0815-1120 and 1145-1850

The rest of the year:

V: MON-FRI 0445-1120 and 1645-2020  
SAT 0615-1750  
SUN 0815-1335 and 1400-1950  
I: MON-FRI 0545-1220 and 1745-2120  
SAT 0715-1850  
SUN 0915-1435 and 1500-2050

In case of expediting PPR, see remarks: (5)

Fuelling: MON-FRI (working days) 0630-1330 LT. PPR to the rest of hours of  
operation, public and restricted use to TEL: +34-649 462 986  
and/or e-mail: rjl@exolum.com.

Handling: HR AD, public use.

Security: HR AD, public and restricted use.

De-icing: HR AD, public use.

Remarks: Airport hours of activity: See HR ATS.

In case of expediting PPR, see (5).

(1) Possibility for authorisation of commercial flights outside AD  
operational schedule, public use, subject to request at least 48 hours  
in advance and with prior authorisation. See item 20 "Local  
regulations", Commercial operations outside AD schedule, public use.

(2) PPR only for commercial aviation.

(3) During the restricted use schedule, only operations of aircraft  
categories A, B and C, and helicopter categories H1 will be permitted.  
IFR operations will not be authorized.

No se permitirán operaciones comerciales, o de categoría superior a 2C, salvo petición con un mínimo de antelación de 48 horas y previa autorización, ver casilla 20 "Reglamentación local", Operaciones comerciales fuera del horario AD, uso público.

Sí se permitirán en horario de uso restringido operaciones, en VFR, de aviación general, trabajos aéreos, operaciones de transporte sanitario de urgencia, de contraincendios, de emergencia, vuelos de escuela, vuelos turísticos y vuelos posicionales para mantenimiento en base."

(4) Solicitudes al menos con 48 HR de antelación a operacioneslarioja@aena.es

(5) V: MON-FRI 0445-1120 y 1645-2120,

SAT 0615-0920 y 0945-1750,

SUN 0815-1335 y 1400-2050.

I: MON-FRI 0545-1220 y 1745-2220,

SAT 0715-1020 y 1045-1850,

SUN 0915-1435 y 1500-2150.

Commercial operations shall not be permitted, or of category above 2C, unless requested a minimum of 48 hours in advance, and subject to authorisation, see item 20 "Local regulations", Commercial operations outside AD schedule, public use.

During the restricted use schedule in VFR, general aviation, aerial work, urgent medical transport, fire fighting, emergency, school flights, tourist flights and positional flights for maintenance operations in base shall be permitted.

(4) Requests at least 48 HR in advance to operacioneslarioja@aena.es

(5) V: MON-FRI 0445-1120 and 1645-2120,

SAT 0615-0920 and 0945-1750,

SUN 0815-1335 and 1400-2050.

I: MON-FRI 0545-1220 and 1745-2220,

SAT 0715-1020 and 1045-1850,

SUN 0915-1435 and 1500-2150.

#### 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

#### HANDLING SERVICES AND FACILITIES

**Instalaciones para el manejo de carga:** Terminal de carga 260 m².

**Tipos de combustible:** JET A-1, AVGAS 100LL. (1).

**Tipos de lubricante:** No.

**Capacidad de reabastecimiento:** JET A-1: 140000 l, 20 L/s.  
AVGAS 100LL: 20000 l, 1.5 L/s.

**Instalaciones para el deshielo:** Sí; PRKG 4.

**Espacio disponible en hangar:** No.

**Instalaciones para reparaciones:** No.

**Observaciones:** (1) PPR CTC. TEL: +34-649 462 986.

Se requiere la contratación de los servicios de asistencia en tierra obligatoria para las operaciones de aviación general y privada cuyo MTWO sea superior a 10 TM o transporten más de cuatro pasajeros.

Agentes de rampa:

SWISSPORT

TEL: +34-667 544 953 / 667 545 224 / 667 545 201

E-mail: RJL.OPS@swissport.com

Vaughan.Boyd@swissport.com

SITA: RJLKOXH

**Cargo facilities:** Cargo terminal 260 m².

**Fuel types:** JET A-1, AVGAS 100LL. (1).

**Oil types:** No.

**Refuelling capacity:** JET A-1: 140000 l, 20 L/s.  
AVGAS 100LL: 20000 l, 1.5 L/s.

**De-icing facilities:** Yes; PRKG 4.

**Hangar space:** No.

**Repair facilities:** No.

**Remarks:** (1) PPR CTC. TEL: +34-649 462 986.

Hiring a handling agent is mandatory for General Aviation operations whose MTWO is higher than 10 TM or that involve the transport more of four passengers.

Ramp agents:

SWISSPORT

TEL: +34-667 544 953 / 667 545 224 / 667 545 201

E-mail: RJL.OPS@swissport.com

Vaughan.Boyd@swissport.com

SITA: RJLKOXH

#### 5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

#### PASSENGER FACILITIES

**Hoteles:** No.

**Restaurante:** No.

**Transporte:** Taxis.

**Instalaciones médicas:** No.

**Banco/Oficina Postal:** No.

**Información turística:** No.

**Observaciones:** Ninguna.

**Hotels:** No.

**Restaurant:** No.

**Transportation:** Taxis.

**Medical facilities:** No.

**Bank/Post Office:** No.

**Tourist information:** No.

**Remarks:** None.

#### 6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

#### RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

**Categoría de incendios:** 5. HR AD, uso público. (1) (2)  
HR AD, uso restringido: Medios de uso restringido no particular. (3)

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

**Retirada de aeronaves inutilizadas:**

Medios propios recuperación carga máxima tren delantero 10 TM.

Medios propios recuperación tren principal: CRJ200, DASH 8-400, ERJ-1545, ATR-72, Falcon 2000, Do 328 JET, FOKKER 50, SAAB 2000.

Para cargas superiores servicio prestado por aeropuertos cercanos (LEBB-LEVT) o externo, previo aviso y a cargo del propietario/explotador.

Datos de contacto: ver datos de contacto en casilla 2.

**Observaciones:**

(1) El Aeropuerto de Logroño proporciona categoría SEI 5 de forma continuada y permanente, y categorías 6 y 7 a demanda. Para operar con categoría 6 las compañías interesadas deben solicitarlo por vía e-mail a operacioneslarioja@aena.es. La solicitud deberá realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista y deberá contener la siguiente información:

- Número de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y hora prevista.

La confirmación de la atención al vuelo se realizará por la misma vía en un plazo máximo de 7 días desde su recepción.

(2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremos RWY 11/29 menor de 3 MIN.

(3) Medios de extinción: 1 jefe de dotación y 2 bomberos con 2 vehículos con equipo productor de espuma con 6100 L de agua para la producción de espuma de eficacia de nivel C OACI con régimen de descarga de solución de espuma de 500 L/min, agente complementario de 45 kg de polvo ABC ó 90 de CO2, guantes y manta

**Fire category:** 5. HR AD, public use. (1) (2)  
HR AD, restricted use: non-private means of restricted use. (3)

**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.

**Removal of disabled aircraft:**

Own means for recovery of front landing gear maximum weight 10 TM.

Own means for recovery of main landing gear: CRJ200, DASH 8-400, ERJ-1545, ATR-72, Falcon 2000, Do 328 JET, FOKKER 50, SAAB 2000.

For heavier loads, service provided by nearby airports (LEBB-LEVT) or externally, with advance request and at the expense of the owner/operator.

Contact data: see contact details in item 2.

**Remarks:**

(1) Logroño Airport provides SEI category 5 continuously and permanently and categories 6 and 7 on demand. To operate with category 6 companies must request such via e-mail to operacioneslarioja@aena.es. The request must be made at least 15 days before the scheduled flight, and it should contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft type.
- Expected date and time.

Confirmation of the flight dispatch will be made through the same means in a maximum period of 7 days since its reception.

(2) Operational objective of response time up to RWY 11/29 ends with less than 3 MIN.

(3) Means of extinction: 1 firefighter team leader and 2 firefighters with, 2 vehicles with foam-making equipment holding 6100 L water for the production of foam meeting performance level C (ICAO), capable of discharging foam solution at a rate of 500 L/min, complementary agent of 45 kg of ABC powder or 90 of CO2, fire and heat resistant

resistentes al fuego y a la temperatura, herramienta de corte para cables y arneses, hacha y palanca.

gloves and blanket, cutting device for cables and harnesses, axe and crowbar.

**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.  
**Prioridades de limpieza:** Pista, TWY A y plataformas.  
**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:** Urea (UREA).  
**Pistas de invierno especialmente preparadas:** No aplica.  
**Observaciones:** Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 30-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.  
**Clearance priorities:** Runway, TWY A and aprons.  
**Use of material for movement area surface treatment:** Urea (UREA).  
**Specially prepared winter runways:** Not applicable.  
**Remarks:** Period of application of snow plan: 1-NOV to 30-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 102/R/C/W/T.  
**Plataforma Base CC.AA.:** Superficie: Hormigón.  
Resistencia: PCN 49/R/A/W/T.  
**Plataforma aviación general:** Superficie: Hormigón.  
Resistencia: PCN 13/F/D/W/T.  
**Calles de rodaje:** Anchura: A: 23 m; B: 15 m, D: 8.5 m.  
Superficie: Asfalto.  
Resistencia: A: PCN 56/F/A/W/T; B: PCN 21/F/D/W/T,  
D: PCN 13/F/D/W/T.  
**Posiciones de comprobación:** Altimetro: Plataforma ELEV 349 m/1145 ft.  
VOR: No.  
INS: No.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Apron:** Surface: Concrete.  
Strength: PCN 102/R/C/W/T.  
**CC.AA. Base apron:** Surface: Concrete.  
Strength: PCN 49/R/A/W/T.  
**General. aviation apron:** Surface: Concrete.  
Strength: PCN 13/F/D/W/T.  
**Taxiways:** Width: A: 23 m; B: 15 m, D: 8.5 m.  
Surface: Asphalt.  
Strength: A: PCN 56/F/A/W/T; B: PCN 21/F/D/W/T,  
D: PCN 13/F/D/W/T.  
**Check locations:** Altimeter: Apron ELEV 349 m/1145 ft.  
VOR: No.  
INS: No.  
**Remarks:** None.

**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE****TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

**Sistema de guía de rodaje:** Punto de espera de la pista, barra de parada, letreros y puestos de estacionamiento.  
**Señalización de RWY:** Designadores, umbral, eje, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.  
**Señalización de TWY:** Eje, faja lateral.  
→ **Observaciones:** Balizas retrorreflectantes en TWY D, plataforma, plataforma de aviación general y plataformas de viraje en pista.

**Taxiing guidance system:** Runway holding position, stop bar, boards and stands.  
**RWY markings:** Designators, threshold, centre line, touchdown zone, side stripe and aiming point.  
**TWY markings:** Centre line, side stripe.  
**Remarks:** Retroreflective markers at edge of TWY D, apron, general aviation apron and runway turn pads.

**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.

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.

**11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO****METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

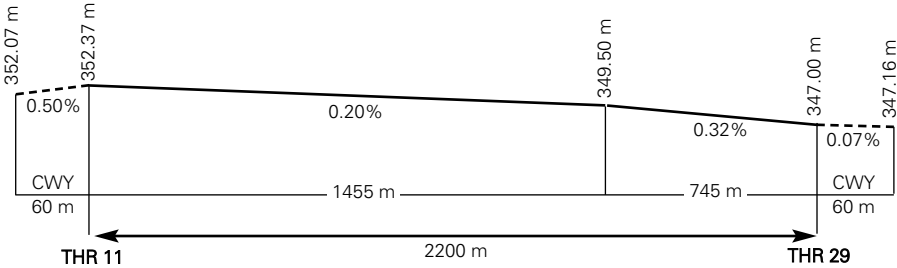
**Oficina MET:** (1).  
**HR:** (1).  
**METAR:** (1).  
**TAF:** (1).  
**TREND:** (1).  
**Información:** (1).  
**Documentación de vuelo/Idioma:** (1).  
**Cartas:** (1).  
**Equipo suplementario:** (1).  
**Dependencia ATS atendida:** (1).  
**Información adicional:** (1).  
**Observaciones:** (1) La oficina MET está ubicada en la Base Militar y emite su información con el indicador LELO. (Ver AD 3-LELO casilla 11).

**MET office:** (1).  
**HR:** (1).  
**METAR:** (1).  
**TAF:** (1).  
**TREND:** (1).  
**Briefing:** (1).  
**Flight documentation/Language:** (1).  
**Charts:** (1).  
**Supplementary equipment:** (1).  
**ATS unit served:** (1).  
**Additional information:** (1).  
**Remarks:** (1) MET office is located at the Military Base and provides its information with the LELO indicator. (See AD 3-LELO item 11).

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	
11	109.78° GEO 110° MAG	2200 x 45	422749.42N 0021957.02W	THR: 352 m / 1156 ft TDZ: No	No	60 x 150	2320 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 52/F/A/W/T (1) SWY: No	
29	289.80° GEO 290° MAG	2200 x 45	422725.27N 0021826.39W	THR: 347 m / 1138 ft TDZ: 349.75 m / 1147 ft	No	60 x 150	2320 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 52/F/A/W/T (1) SWY: No	

Observaciones: (1) Plataforma de viraje: PCN 21/F/A/W/T.  
Perfil:

Remarks: (1) Turn pad: PCN 21/F/A/W/T.  
Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS				DECLARED DISTANCES			
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)			
11	2200	2260	2200	2200			
29	2200	2260	2200	2200			
29 INT A	1668	1728	1668	—			
11 INT B	874	934	874	—			
29 INT B	1340	1400	1340	—			

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA				APPROACH AND RUNWAY LIGHTING			
<b>Pista:</b> 11 <b>Aproximación:</b> No. <b>PAPI (MEHT):</b> 2.97° (16.10 m/53 ft). <b>Umbral:</b> Verdes, con barra de ala. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> 2201 m: 1301 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas (1). Distancia entre luces: 30 m. <b>Borde de pista:</b> 2201 m: 1601 m blancas + 600 m amarillas. (1) Distancia entre luces: 60 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> (1) Intensidad de luces regulable.				<b>Runway:</b> 11 <b>Approach:</b> No. <b>PAPI (MEHT):</b> 2.97° (16.10 m/53 ft). <b>Threshold:</b> Green, with wing bar. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> 2201 m: 1301 m white+600 m red and white+300 m red (1). Distance between lights: 30 m. <b>Runway edge:</b> 2201 m: 1601 m white + 600 m yellow. (1) Distance between lights: 60 m. <b>Runway end:</b> Red. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> (1) Adjustable light intensity.			
<b>Pista:</b> 29 <b>Aproximación:</b> Precisión CAT I, 900 m. (1). <b>PAPI (MEHT):</b> 2.99° (15.18 m/50 ft). <b>Umbral:</b> Verdes, con barra de ala. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> 2201 m: 1301 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas (1). Distancia entre luces: 30 m. <b>Borde de pista:</b> 2201 m: 1601 m blancas + 600 m amarillas. (1) Distancia entre luces: 60 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> (1) Intensidad de luces regulable.				<b>Runway:</b> 29 <b>Approach:</b> Precision CAT I, 900 m. (1). <b>PAPI (MEHT):</b> 2.99° (15.18 m/50 ft). <b>Threshold:</b> Green, with wing bar. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> 2201 m: 1301 m white+600 m red and white+300 m red (1). Distance between lights: 30 m. <b>Runway edge:</b> 2201 m: 1601 m white + 600 m yellow. (1) Distance between lights: 60 m. <b>Runway end:</b> Red. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> (1) Adjustable light intensity.			

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA				OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY			
<b>ABN/IBN:</b> No <b>WDI:</b> 1 cerca THR 11, 1 cerca THR 29. LGTD. → <b>Iluminación de TWY:</b> A: Eje y borde; B: Borde, hasta punto de espera en pista; D: No. <b>Iluminación de plataforma:</b> Postes proyectores. – Plataforma Aviación General: No.				<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 near THR 11, 1 near THR 29. LGTD. <b>TWY lighting:</b> A: Centre line and edge; B: Edge, to the runway holding position; D: No. <b>Apron lighting:</b> Floodlighting poles. – Apron General Aviation: No.			

➔ **Fuente secundaria de energía:** Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 15 segundos. Tiempo de conmutación para sistemas de emergencia (borde de pista, THR 29 y 11, final de RWY 29 y 11, barra de parada, sistema de aproximación, PAPI 29 y 11) menor de 3 segundos.

**Secondary power supply:** Engine generators that provide a maximum switch over (light) time of 15 seconds. Switch over for emergency systems (runway edge, THR 29 and 11, RWY end 29 and 11, stop bar, approach system, PAPI 29 and 11) less than 3 seconds.

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

## 16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

## HELICOPTER LANDING AREA

### Situación:

- Ondulación Geoid: Ver casilla 2.
- FATO: RWY 11/29. Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Coordenadas 422738N 0021914W (coincide con ARP).
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 5H.

### Elevación:

- FATO: RWY 11/29. Elevación THR 11 y THR 29, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Elevación 352 m (coincide con ARP).
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 5H.

### Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 11/29, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: PRKG 5H: Hormigón PCN 49/R/A/W/T. Al coincidir con puesto de estacionamiento de aeronaves no precisa señalización TLOF.

**Orientación:** No.

**Distancias declaradas:**

RWY	RTODAH (m)	TODAH (m)	LDAH (m)
11 INT A (1)	555	615	1668
29 INT A	1668	1728	555
11 INT B	874	934	1340
29 INT B	1340	1400	874

(1): Sólo utilizable por helicópteros de la BMACIF (Base de Medios Aéreos Contra Incendios Forestales de La Rioja) que realicen operaciones especiales con carácter de urgencia.

**Iluminación:** No.

**Observaciones:** Ninguna.

### Position:

- Geoid undulation: See item 2.
- FATO: RWY 11/29. Coordinates THR 11 and THR 29, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29. Coordinates 422738N 0021914W (same as ARP).
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 5H.

### Elevation:

- FATO: RWY 11/29. Elevation THR 11 and THR 29, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29. Elevation 352 m (Same as ARP).
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 5H.

### Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 11/29, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29, see item 12.
- Air Taxiing: PRKG 5H: Concrete PCN 49/R/A/W/T. As it coincides with the stand, it does not require TLOF marking.

**Direction:** No.

**Declared distances:**

(1): Only usable by BMACIF helicopters (Aerial Forest Fire-Fighting Base of La Rioja) that perform special operations as a matter of urgency.

**Lighting:** No.

**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 LOGROÑO

Círculo de 5 NM de radio centrado en DVOR/DME LPA. //  
Circle radius 5 NM centred on DVOR/DME LPA.

1000 ft AGL  
SFC

D

Rioja TWR  
ES/EN

1850 m/6000 ft

### ATZ LOGROÑO

Círculo de 8 km de radio centrado en DVOR/DME LPA. (1) //  
Circle radius 8 km centred on DVOR/DME LPA. (1).

3000 ft HGT (2)  
SFC

D

Rioja 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	Rioja TWR	118.575 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 121.700 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	APP/L EMERG EMERG GMC

## 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°)	LPA	115.450 MHz	H24	422737.9N 0021936.9W		COV a // at 40 NM NO AVBL BTN: R-020/070 CW, BLW FL070; R-070/140 CW, BLW 6000 ft AMSL; R-140/180 CW, BLW FL120; R-180/200 CW, BLW FL150; R-200/215 CW, BLW FL130;

							R-215/250 CW, BLW FL110; R-250/300 CW, BLW FL120; R-300/345 CW, BLW FL100; R-345/020 CW, BLW FL110; R-217: FL110 COV 37 NM. FL170 COV 55 NM.
DME	LPA	CH 101Y	H24	422737.5N	0021937.1W	360 m	COV a // at 40 NM NO AVBL BTN: R-020/070 CW, BLW FL070; R-070/140 CW, BLW 6000 ft AMSL; R-140/180 CW, BLW FL120; R-180/200 CW, BLW FL150; R-200/215 CW, BLW FL130; R-215/250 CW, BLW FL110; R-250/300 CW, BLW FL120; R-300/345 CW, BLW FL100; R-345/020 CW, BLW FL110; R-217: FL110 COV 37 NM. FL170 COV 55 NM.
NDB (0°)	EAG	399.000 kHz	HR AD	422705.0N	0021852.9W		COV 45 NM
LOC 29 (0°)	ILO	108.350 MHz	H24	422751.1N	0022003.2W		290°MAG / 151 m
ILS CAT I							FM THR 11
GP 29		333.950 MHz	H24	422731.8N	0021837.2W		3°; RDH 16.52 m; a // at 300 m FM THR 29 & 105 m RCL a la derecha en el sentido de APCH // on the right in APCH direction.
ILS/DME 29	ILO	CH 20Y	H24	422731.8N	0021837.2W	354 m	REF DME THR 29

## 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

## LOCAL REGULATIONS

Todo plan de vuelo GAT con origen y/o destino Logroño AD, deberá ser encaminado a los indicadores de lugar LERJZTX (Torre de control de Logroño AD) y a LLEOZTX (Torre de control de la Base Aérea de Agoncillo).

Despegues desde la intersección con TWY A y TWY B: Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 29 y la RWY 11 con la TWY A y TWY B. (Ver distancias declaradas AD 2-LERJ casilla 13).

Las aeronaves deberán solicitarlo a ATC, preferentemente al mismo tiempo que la puesta en marcha.

ATC informará por radio de la distancia declarada desde la intersección.

GAT flight plans with origin and/or destination from/to Logroño AD shall be addressed to both location indicators LERJZTX (Logroño AD control tower) and LLEOZTX (Agoncillo Airbase control tower).

Take-off from intersection with TWY A and TWY B: Departures from RWY 29 and RWY 11 intersection with TWY A and TWY B are allowed. (See declared distances AD 2-LERJ item 13).

Aircraft shall request it from ATC, preferably, at the same time as clearance for start-up.

ATC shall give radio notice of the declared distance from intersection.

## OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En el Aeropuerto de Logroño al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, aquellos cuyos operadores no dispongan de carta de exención serán tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pista de vuelo.

Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, serán habitualmente autorizados por ATC a despegar y aterrizar desde RWY 11/29.

## HELICOPTER OPERATION

Since there is no other specific area to operate with helicopters in Logroño Airport, those whose operators have no exemption letter will be treated as fixed-wing aircraft and will be authorised by ATC to take off and land on the runway.

However, in order to reduce the taxiing as far as possible, they will normally will be authorised by ATC to take off and land from RWY 11/29.

### 1. RUTAS DE RODAJE

Los helicópteros serán autorizados a entrar o salir de RWY 11/29 vía TWY A. Los rodajes se realizarán por la TWY A y este rodaje podrá ser aéreo o en tierra, dependiendo del tipo de helicóptero.

### 1. TAXIING ROUTES

Helicopters will usually be authorised to enter or leave RWY 11/29 via TWY A. The taxiing will be made by TWY A and this taxiing may be air or ground depending on the type of the helicopter.

### 2. LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por la RWY 11/29, serán autorizados por ATC a rodar por la calle de salida donde seguirán las indicaciones de la señalización horizontal hasta el PRKG 5H.

### 2. ARRIVALS

Arrival helicopters will land normally on RWY 11/29. They will be authorised by ATC to taxi by exit taxiway where they will follow the horizontal marked indications until PRKG 5H.

### 3. SALIDAS

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento asignado por el CECOA a través de la TWY A para entrar en RWY 11/29.

### 3. DEPARTURES

Departure helicopters will be authorised by ATC to taxi from assigned stand by CECOA via TWY A to enter in RWY 11/29.

### 4. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros utilizarán el PRKG 5H.

### 4. STAND HELICOPTERS

The helicopters will use PRKG 5H.

## 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

## OPERATIONAL SAFETY REPORTS

In the specific case 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:

lecm.safety@enaire.es

## OPERACIONES COMERCIALES FUERA DEL HORARIO AD, USO PÚBLICO.

Posibilidad de operación de vuelos comerciales que necesitan operar en condiciones de uso público en horario de uso restringido o fuera de horario operativo HR AD, previa solicitud, con una antelación mínima de 48 horas antes de la operación y previa autorización de AENA.

## COMMERCIAL OPERATIONS OUTSIDE AD SCHEDULE, PUBLIC USE.

Possibility for operation of commercial flights which need to operate under conditions of public use during restricted hours or outside HR AD operational schedule, subject to request at least 48 hours in advance and with prior AENA authorisation.

## PROCEDIMIENTO

Cumplimentar la solicitud descargable de la página web de AENA, Aeropuerto de Logroño:

<http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Logrono-Agoncillo/es/Inicio.html>

## PROCEDURE

Complete the request form downloadable from the AENA website, Logroño Airport:

<http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Logrono-Agoncillo/es/Inicio.html>

Dicha solicitud, cumplimentada en su totalidad, tiene que ser remitida por el solicitante a la siguiente dirección de correo electrónico, o al siguiente fax:

E-mail: [operacioneslarioja@aena.es](mailto:operacioneslarioja@aena.es)  
FAX: +34-941 277 479

Deberá esperar a que le llegue confirmación o rechazo de su solicitud, a través de las vías de contacto facilitadas en el formulario.

#### OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

#### OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D

Se permite la operación de aeronaves de letra de clave D bajo previa autorización del aeropuerto.

La posición asignada para estas operaciones será el PRKG 3B para el B757-200 y el PRKG 3 para el Lockheed C-130 Hércules.

Restricciones:

- Por existir menos de 4.5 m de distancia entre la rueda exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de la aeronave de letra de clave D debe realizarse con maniobra "sobreviraje" en el giro de la intersección de TWY A con pista.
- CEOPS requerirá al comandante mínima potencia para realizar el giro de salida del puesto de estacionamiento.
- Incompatibilidad de uso simultáneo de PRKG 3B con PRKG 2, 3, 5 y 5H cuando se estaciona una aeronave de letra de clave D.

#### DESHIELO DE AERONAVES

El agente handling proveedor solicitará autorización a Operaciones.

Se establece el PRKG 4 para las operaciones de deshielo de aeronaves. La aeronave máxima envergadura que puede utilizar el PRKG 4 para deshielo es un ATR-42.

En el caso de que estuviese en aplicación el Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento, y fuese necesario agilizar la maniobra de deshielo, se autorizará de forma excepcional el uso del PRKG 2 para el deshielo. La aeronave de máxima envergadura que puede utilizar el PRKG 2 para deshielo es un CRJ-900.

This request form, completely filled in, must be sent by the applicant to the following e-mail address or the following fax:

E-mail: [operacioneslarioja@aena.es](mailto:operacioneslarioja@aena.es)  
FAX: +34-941 277 479

The applicant must await confirmation or denial of the request via the means of contact facilitated on the form.

#### NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

#### OPERATION OF CODE LETTER D AIRCRAFT

Code letter D aircraft are allowed to operate provided they have received previous authorisation from the airport.

The position allocated for these operations will be PRKG 3B for the B757-200 and PRKG 3 for the Lockheed C-130 Hércules.

Restrictions:

- As there is a distance of less than 4.5 m between the outer wheel of the main landing gear and the edge of the taxiway, movement of code letter D aircraft should be performed with an "oversteer" manoeuvre when turning into the intersection of TWY A with the runway.
- CEOPS will require the pilot to use minimum power to perform the exit turn out of the parking position.
- Incompatibility of simultaneous use of PRKG 3B with PRKG 2, 3, 5 and 5H when a code letter D aircraft is parked.

#### AIRCRAFT DEICING

The supplier handling agent will request authorisation from Operations.

PRKG 4 is allocated for carrying out aircraft de-icing operations. The maximum wingspan aircraft that may use PRKG 4 for de-icing is a ATR-42.

In the event that the Procedure for the Shutdown of Operations in the Movement Area applies, and it is necessary to speed up the deicing manoeuvre, authorisation for the use of PRKG 2 will be given as an exception for carrying out the deicing. The maximum wingspan aircraft that may use the PRKG 2 for deicing is a CRJ-900.

### 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

No.

### NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

### 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

#### PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

#### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Logroño-Agoncillo airport.

#### PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo 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, el cual consta de las siguientes fases:

- FASE I: Aviso. RVR < 800 m
- FASE II: Restricción de operaciones. RVR < 550 m
- FASE III: Paralización de operaciones. RVR < 400 m
- FASE IV: Reanudación de operaciones restringidas. RVR > 400 m
- FASE V: Cancelación del PPOAM: RVR > 550 m y tendencia firme de mejora.

En las fases II y IV sólo se permiten los despegues, no pudiéndose aterrizar.

#### 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 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.

##### 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.

#### OPERATIONAL STANSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

The OPERATIONAL STANSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA WHEN RVR IS BELOW 550 M (PPOAM 550) is available at Logroño-Agoncillo Airport for maintaining safety in the movement area. It includes the following phases:

- PHASE I: Warning. RVR < 800 m
- PHASE II: Restrictions on operations. RVR < 550 m
- PHASE III: Standstill of operations. RVR < 400 m
- PHASE IV: Resumption of restricted operations. RVR > 400 m
- PHASE V: Cancellation of PPOAM: RVR > 550 m and strong improvement tendency.

In Phases II and IV only take-offs are allowed, landings are not allowed.

#### Information for pilots

##### Uncertainty regarding the position in the manoeuvring area

When in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring 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 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.

##### Failure of an aircraft

- Report the situation to ATC and await the arrival of assistance. In the case that the aircraft is on a runway, if possible and unless ATC indicates otherwise, the pilot will evacuate the runway.

Pérdida de contacto visual entre tránsitos

- 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.

Loss of visual contact between traffics

- In the case of the loss of visual contact with another aircraft or a vehicle with which separation is maintained, ATC will be informed immediately and the aircraft will stop.

Communications failure

- Departing aircraft: aircraft shall continue by the assigned route and stop at the limit of the ATC clearance, taking extreme caution. Here they will maintain their position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall maintain its position when leaving the runway and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- If the aircraft already has taxiing ATC clearance, it shall continue by the assigned route to the limit of such authorisation, taking extreme caution. Here, it will maintain its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

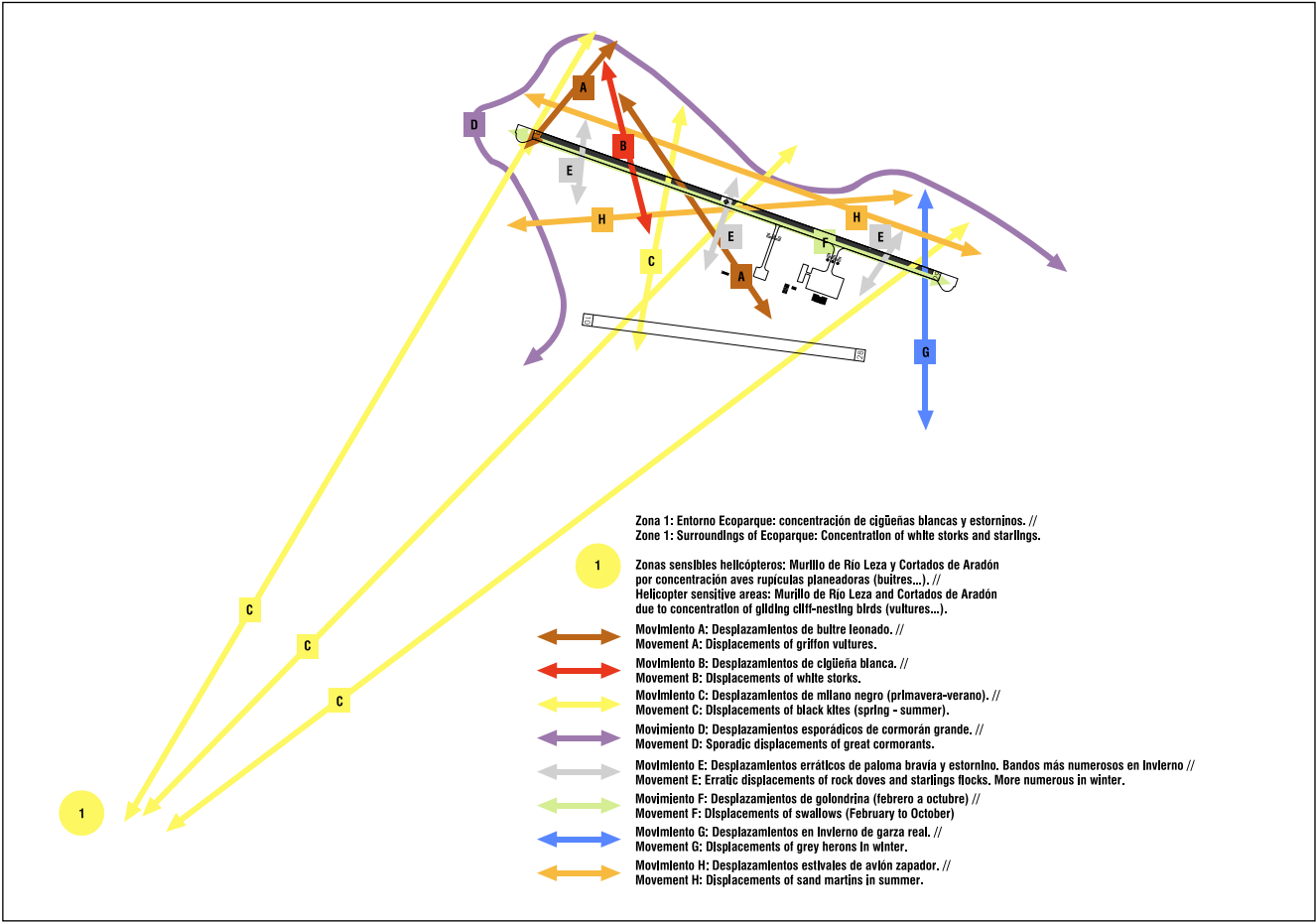
ADDITIONAL INFORMATION

Pendiente en Plataforma de Aviación General mayor al 1%.  
Es obligatorio el uso de calzos en los puestos de estacionamientos de la Plataforma de Aviación General.

Slope of Apron General Aviation above 1%.  
It is mandatory to use blocks in stands of General Aviation Apron.

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS





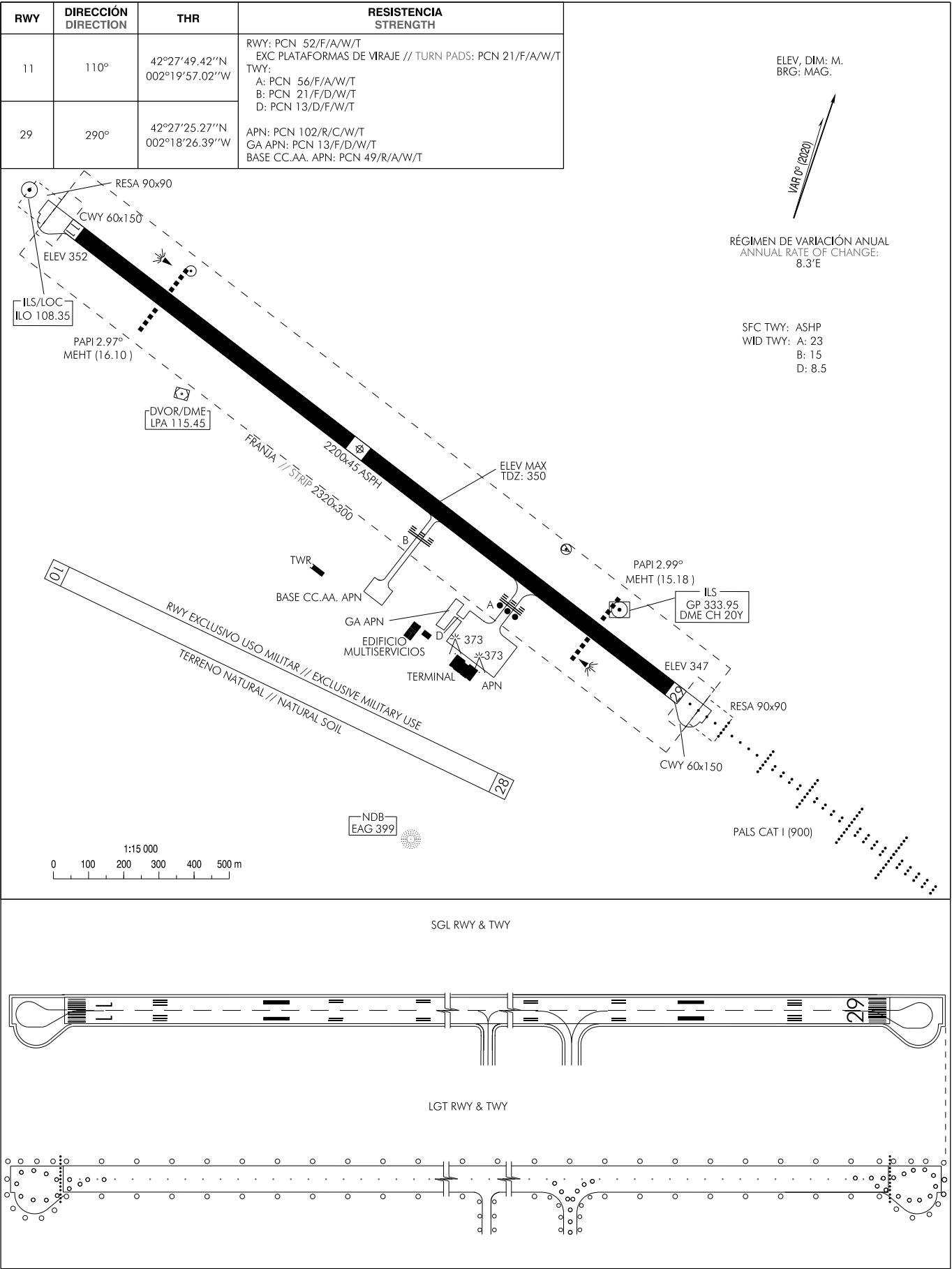
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

42°27'38"N  
002°19'14"W

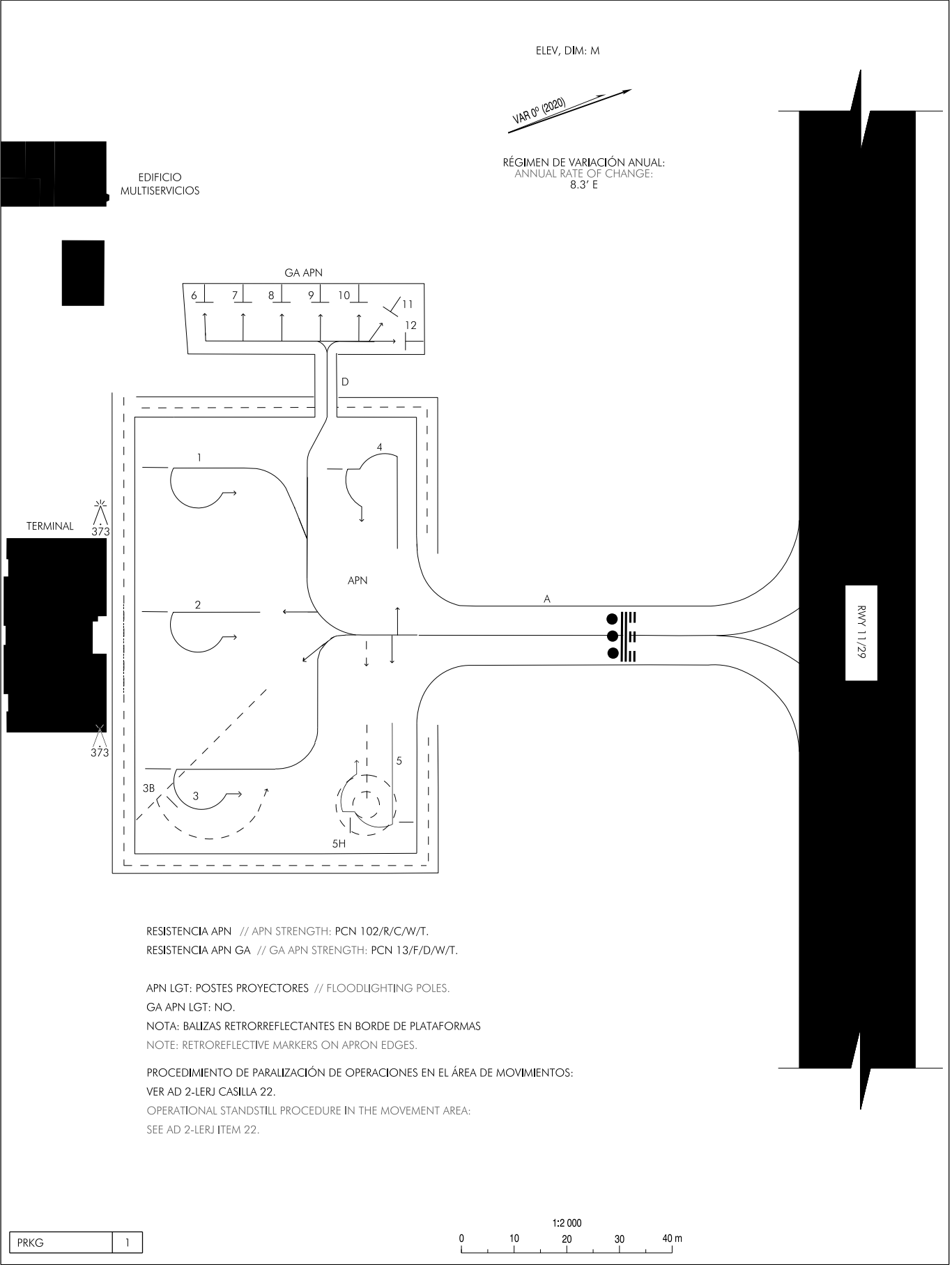
ELEV 352

TWR 118.575

LOGROÑO



**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**



CAMBIOS: VARIACIÓN MAGNÉTICA, RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL, CORRECCIÓN EDITORIAL.  
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE, FORMAL EDITING.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	—	42°27'23.90"N 002°18'55.35"W	A	B734	—	—
2	—	42°27'23.70"N 002°18'53.05"W	A	AT76	—	INCOMP. 3B (3) (4)
→ 3	—	42°27'22.64"N 002°18'50.51"W	A	B738	—	INCOMP. 3B, 5, 5H
3B	—	42°27'22.41"N 002°18'50.29"W	A	B752	—	INCOMP. 3 INCOMP. 2, 5, 5H (4)
→ 4	—	42°27'25.93"N 002°18'54.52"W	A	AT46	—	—
5	—	42°27'24.43"N 002°18'48.87"W	A	AT76	—	INCOMP. 5H INCOMP. 3B (4)
5H	—	42°27'24.43"N 002°18'48.87"W	A	AS32 (1)	—	INCOMP. 5 INCOMP. 3B (4)
6	—	42°27'24.92"N 002°18'57.85"W	A	12 m (2)	—	—
7	—	42°27'25.38"N 002°18'57.63"W	A	12 m (2)	—	—
8	—	42°27'25.84"N 002°18'57.41"W	A	12 m (2)	—	—
9	—	42°27'26.29"N 002°18'57.19"W	A	12 m (2)	—	—
10	—	42°27'26.75"N 002°18'56.96"W	A	10 m (2)	—	—
11	—	42°27'27.08"N 002°18'56.63"W	A	9.2 m (2)	—	—
12	—	42°27'27.14"N 002°18'56.07"W	A	9.2 m (2)	—	—

Observaciones // Remarks:	
(1)	HEL MAX DIM: 19.5 m.
(2)	MAX envergadura // wingspan.
(3)	Ver AD 2-LERJ 6 casilla 20 deshielo de aeronaves. // See AD 2-LERJ 6 item 20 aircraft de-icing.
(4)	Uso simultáneo cuando se estaciona una ACFT de letra de clave D. // Simultaneous use when a code letter D ACFT is parked.

**20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**

Las restricciones operativas adoptadas como consecuencia de restricciones medioambientales son de obligado cumplimiento, salvo que la dirección del aeropuerto considere su suspensión por causas de fuerza mayor que afecten gravemente a los pasajeros. Esta suspensión debe ser, en todo caso, temporal y excepcional y será notificada por el Aeropuerto a los implicados.

**OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III**

Las RWY 18L/18R y 32L/32R, sujetas a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, son adecuadas para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

**RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES**

- Aeródromo cerrado a aeronaves sin radiocomunicación y helicópteros.
- Aeródromo cerrado a aeronaves con motor de pistón.
- Aeródromo cerrado a operaciones de entrenamiento.

Toda aeronave que desee operar en el aeropuerto debe tener contratado un agente de handling.

**➔ 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 Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 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.

Aeronaves de Aviación General y de Negocios:

Toda aeronave con MTOW inferior a 10000 Kg y/o menos de 20 asientos, deben tener contratados los servicios de alguno de estos dos gestores de Aviación General y de Negocios autorizado por el aeropuerto:

SKY VALET SPAIN  
TEL H24: +34-916 782 648  
FAX H24: +34-913 936 899  
E-mail: occ@skyvalet.com  
SITA /ARINC: MADSKXH  
FREQ: 131.905 C

SPANISH FBO MADRID  
TEL H24: +34-913 936 890  
E-mail: madrid@spanishfbo.com  
TEL: +34-916 782 648

En todos los mensajes o solicitudes de slot correspondientes a vuelos de Aviación General y de Negocios que deseen operar en el aeropuerto deberá incluirse:

- Agente Handling del vuelo,
- Gestor de Aviación General y de Negocios si se ha contratado.

No se considerará Aviación General y de Negocios a todas aquellas aeronaves cuyo MTOW sea superior a 10000 kg y/o dispongan de 20 o más asientos

**PLANES DE VUELO**

La oficina ARO de Adolfo Suárez Madrid-Barajas no aceptará planes de vuelo con origen o destino Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD, cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado (ver GEN 1.2, apartado 3).

Para vuelos de Aviación General y de Negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberá incluir en la casilla 18 "Otros datos" la siguiente información:

- Agente Handling del vuelo,
- Gestor de Aviación General y de Negocios si se ha contratado.

**LOCAL REGULATIONS**

Operating restrictions adopted as a result of environmental restrictions must be complied with unless the airport management considers suspending them due to causes of force majeure which seriously affect passengers. This suspension must be, in any event, temporary and exceptional and the Airport will notify those involved.

**ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS**

RWY 18L/18R and 32L/32R, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, are suitable for the carrying out of CAT II and III operations by those air operators whose operating minima have been approved by the aeronautical civil authority.

**RESTRICTIONS TO OPERATIONS**

- Aerodrome closed to aircraft without radio communication and helicopters.
- Aerodrome closed to piston-engined aircraft.
- Aerodrome closed to training operations.

All aircraft wishing to operate at the airport must have engaged a handling agent.

**POINT OF ENTRY (PEV) 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 (dogs, cats and ferrets), must have engaged a handling agent who to be responsible for handling 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 Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected which prompts the animal's rejection at the border.

The handling of an animal rejected at the border shall include, at least, its removal to the facilities of the Border Inspection Service at the cargo terminal in question, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the health authorities.

General and Business Aviation Aircraft:

All aircraft with MTOW less than 10000 Kg and/or fewer than 20 seats must have engaged the services of one of the following two General and Business Aviation managers authorized by the airport:

SKY VALET SPAIN  
TEL H24: +34-916 782 648  
FAX H24: +34-913 936 899  
E-mail: occ@skyvalet.com  
SITA /ARINC: MADSKXH  
FREQ: 131.905 C

SPANISH FBO MADRID  
TEL H24: +34-913 936 890  
E-mail: madrid@spanishfbo.com  
TEL: +34-916 782 648

In every slot message or request for General Aviation and Business flights wishing to operate at the airport, the following must be included:

- Flight Handling agent,
- General and Business Aviation manager if engaged.

Any aircraft whose MTOW is more than 10000 kg and/or has 20 seats or more will not be considered General or Business Aviation.

**FLIGHT PLAN**

The ARO at Adolfo Suárez Madrid-Barajas shall not accept flight plans with origin or destination Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD, with an EOBT or ETA which is not in accordance with the airport slot previously allocated (see GEN 1.2, item 3).

For General Aviation and Business flights wishing to operate at the airport, the following information must be included in item 18 "Other information":

- Flight Handling agent,
- General and Business Aviation manager if engaged.

**RESTRICCIONES OPERATIVAS NOCTURNAS POR CUOTA DE RUIDO****RESTRICCIONES OPERATIVAS****1. AERONAVES CON CR4 o SUPERIOR.**

Se prohíbe la operación de despegue y aterrizaje de aeronaves clasificadas como CR-4 o superior en horario nocturno (de 23:00 a 6:59 horas locales).

**2. AERONAVES MARGINALMENTE CONFORMES**

(aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB)

Desde el 28 de septiembre de 2012 está prohibida la operación con aeronaves marginalmente conformes tanto en horario diurno como nocturno.

**CLASIFICACIÓN DE AERONAVES POR CUOTA DE RUIDO (CR)**

Se define una cuota de ruido (CR) para cada aeronave, diferenciando entre despegue y aterrizaje, en función del EPNdB certificado (Nivel de Ruido Efectivo Percibido en decibelios) de acuerdo con la siguiente tabla:

EPNdB	CUOTA DE RUIDO (CR) NOISE QUOTA (CR)
más de // more than 101.9	CR-16
99-101.9	CR-8
96-98.9	CR-4
93-95.9	CR-2
90-92.9	CR-1
menos de // less than 90	CR-0.5

Se considerarán aviones con cuota de ruido cero (CR-0) los aviones de hélice certificados en base a los capítulos 6 y 10 del Anexo 16 de OACI y aquellos certificados, de hélice o reactores, conforme a los capítulos 3 y 5 cuyo ruido sea inferior a 87 EPNdB.

La determinación del EPNdB certificado se realizará conforme a los siguientes criterios:

- 1.- En despegue, para aviones certificados conforme a los capítulos 3, 4 y 5 del Anexo 16 de OACI, la media entre los niveles de ruido certificados de despegue y lateral, medido en EPNdB, a su peso máximo certificado al despegue.
- 2.- En aterrizaje, para aviones certificados conforme a los capítulos 3, 4 y 5 del Anexo 16 de OACI, el nivel certificado de ruido en aproximación, medido en EPNdB a su peso máximo certificado al aterrizaje, menos 9 EPNdB.

**EXCEPCIONES**

La Dirección del aeropuerto podrá autorizar excepcionalmente el aterrizaje o despegue de una aeronave cuya cuota de ruido (CR) sea igual o superior a CR-4 cuando:

- a) La operación se realice dentro de los 30 minutos siguientes o anteriores a los plazos límite previstos, siempre que sea como consecuencia de un retraso sobrevenido de la operación programada.
- b) Se trate de una operación justificada en la seguridad de la misma, así como las necesarias para atender el transporte de ayuda humanitaria urgente, y otras necesarias como consecuencia de alteraciones operacionales derivadas de la meteorología, huelgas y otras situaciones excepcionales.

**CONFIGURACIONES PREFERENTES**Entre las 0700 y las 2300 LT:

- Preferente: Configuración Norte  
Llegadas: 32L/32R  
Salidas: 36L/36R
- No preferente: Configuración Sur  
Llegadas: 18L/18R  
Salidas: 14L/14R

Entre las 2300 y las 0700 LT:

- Preferente: Configuración Norte  
Llegadas: 32R  
Salidas: 36L
- No preferente: Configuración Sur  
Llegadas: 18L  
Salidas: 14L

Se mantendrán las configuraciones preferentes hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado, pudiendo considerarse el cambio a partir de 7 kt de viento en cola, salvo por razones de seguridad, inoperatividad de alguna pista o ayuda a la navegación aérea que inutilice alguna de las salidas y llegadas normalizadas por instrumentos aprobadas, o cuando reinen o estén previstas algunas de las siguientes condiciones meteorológicas:

- estado de la superficie de la pista negativamente afectada y/o 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),

**NIGHT OPERATING RESTRICTIONS DUE TO NOISE QUOTA****OPERATING RESTRICTIONS****1. AIRCRAFT WITH CR4 OR HIGHER .**

Take-off and landing operations of aircraft rated as CR-4 or higher are prohibited at night time (23:00 to 6:59 LT).

**2. 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).

From 28 September 2012, operation with marginally compliant aircraft is prohibited both by day and by night

**NOISE QUOTA AIRCRAFT CLASSIFICATION (CR)**

Noise quota (CR) is defined for each aircraft, distinguishing between departure and arrival operations, in accordance with the EPNdB certificate (Effective Perceived Noise measured in decibels) related to the following table:

Propeller aircraft certified in accordance with chapters 6 and 10 of ICAO Annex 16, and propeller or jet aircraft certified according to chapters 3 and 5, with noise levels less than 87 EPNdB, will be considered to have a noise quota of zero (CR-0).

The EPNdB is defined in accordance with the following criteria:

- 1.- In take-off operations for aircraft certified according to chapters 3, 4 and 5 of ICAO Annex 16, the average value between the take-off and sideline certified noise levels, measured in EPNdB, at its maximum certified take-off weight.
- 2.- In arrival operations for aircraft certified according to chapters 3, 4 and 5 of ICAO Annex 16, the certified approach noise level measured in EPNdB at its maximum certified landing weight, minus 9 EPNdB.

**EXCEPTIONS**

Exceptionally, the airport directorate may authorise landing or take-off operations of aircraft with noise quotas (CR) equal to or higher than CR-4 when:

- a) The operation takes place within 30 minutes after or before the time limits expected, as long as this is due to a delay caused by the programmed operation.
- b) The operation is justified for safety reasons, or is necessary for assisting the transportation of urgent humanitarian aid, and other operations necessary due to operational alterations arising from meteorological conditions, industrial actions or other exceptional occurrences.

**PREFERENTIAL CONFIGURATIONS**Between 0700 and 2300 LT:

- Preferential: North Configuration  
Arrivals: 32L/32R  
Departures: 36L/36R
- Non preferential: South Configuration  
Arrivals: 18L/18R  
Departures: 14L/14R

Between 2300 and 0700 LT:

- Preferential: North Configuration  
Arrivals: 32R  
Departures: 36L
- Non preferential: South Configuration  
Arrivals: 18L  
Departures: 14L

The preferential configurations will be maintained until wind components are produced, including 10 kt gusts of tailwind and/or 20 kt crosswind, the change may be considered from 7 kt of tailwind, except for safety reasons, the inoperativeness of any runway or air navigation aid disabling any of the approved standard instrument departures and arrivals, or when one or more of the following meteorological conditions prevail or are forecasted:

- runway surface conditions adversely affected and/or with breaking action below good,
- cloud ceiling lower than 500 ft above aerodrome elevation,
- visibility less than 1.9 km (1 NM),

- cizalladura notificada o pronosticada o tormentas en la aproximación o en la salida,
- otras condiciones meteorológicas que lo impidan.

En tales casos el ATC lo pondrá en conocimiento del Aeropuerto, quien confirmará si hay o no trabajos en curso sobre la superficie o instalaciones de las pistas de uso no preferente.

En configuración Sur, y a los efectos de determinación de las pistas preferentes, durante las noches de los viernes a los sábados y de los sábados a los domingos se considerará como período nocturno de 2300 a 0900 LT, siempre que las circunstancias operativas lo permitan. Se deberán utilizar las SID del período diurno en su horario correspondiente.

MADRID ACC autorizará a las aeronaves a aproximación teniendo en cuenta el criterio geográfico (llegadas por el Este a la RWY 32R/18L y por el Oeste a la RWY 32L/18R) de entrada a TMA MADRID, excepto que por motivos de seguridad o para conseguir un flujo de tráfico continuo, sea preciso asignar puntualmente una pista de arribada diferente.

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, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR:

CATEGORIA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTO // AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 32L DIST THR-RET		RWY 32R DIST THR-RET		RWY 18L DIST THR-RET		RWY 18R DIST THR-RET			
	IZQUIERDA LEFT	DERECHA RIGHT	IZQUIERDA LEFT	DERECHA RIGHT	IZQUIERDA LEFT	DERECHA RIGHT	IZQUIERDA LEFT	DERECHA RIGHT		
PESADA // HEAVY	L3 (1) 2373 m	L4 (2) 1815 m	K4 2400 m	—	—	Y4 2400 m	Z7 2352 m	Z8 2352 m		
MEDIA (REACTORES) MEDIUM (JET)	L5 (1) 1852 m		K5 1800 m			—		—	Y5 1800 m	Z10 1926 m
MEDIA (PROP) + LIGERA MEDIUM (PROP) + LIGHT	L7 (3) 1518 m									

(1) Y girar a la izquierda en TWY A, esperar corto de la primera intersección con TWY G // And turn left on TWY A, hold short of first TWY G intersection.

(2) Y esperar corto de TWY A // And hold short of TWY A.

(3) Y seguir instrucciones ATC // And follow ATC instructions.

- 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.
- Las luces de L7 se apagan automáticamente cuando el RVR es inferior a 800 m.

Se dispone de las siguientes RET:

- wind shear notified or forecasted, or storms on approach or departure,
- other meteorological phenomena that may prevent it.

In such cases, ATC shall notify the Airport, which will confirm whether works are in progress on the surface or facilities of non-preferential runways.

In south configuration, for the purpose of determining the preferential runways, during the nights from Friday to Saturday and from Saturday to Sunday, the night period will be considered from 2300 to 0900 LT, whenever the operational circumstances permit so. Daytime SIDs must be used in their appropriate schedules.

MADRID ACC will clear approaching aircraft taking into account TMA MADRID geographical entry criteria (arrivals to RWY 32R/18L from the East and to RWY 32L/18R from the West) except when it is necessary to assign a different runway for arrivals due to safety reasons or to obtain a continuous traffic flow.

ATIS messages shall broadcast information on the configuration in use of runways.

#### 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:

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with 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.
- The lights of L7 will automatically turn off when RVR is less than 800 m.

The following RET are available:

RWY	ACFT	DIST THR-RET (M)	RET
32L	todas // all	1518	L7
32L	todas // all	1852	L5
32L	todas // all	1815	L4
32L	todas // all	2128	L2
32L	todas // all	2373	L3
32R	todas // all	1800	K5
32R	todas // all	2400	K4
18R	todas // all	1926	Z10
18R	todas // all	2352	Z8
18R	todas // all	2352	Z7
18L	todas // all	1800	Y5
18L	todas // all	2400	Y4

#### 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.

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.

#### 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 its take-off run.

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 position.

Pilots should be able to commence the take-off run immediately when take-off Clearance is issued.

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.

#### PROCEDIMIENTOS ATC

Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una aeronave aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la aeronave subsiguiente siempre que el controlador del aeródromo tenga seguridad razonable que cuando la aeronave así autorizada cruce el umbral de la pista existirá separación apropiada respecto de la precedente.

Cuando se expida una "Autorización para Aterrizar basada en Separación Anticipada", se utilizará la siguiente fraseología:

"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

Este procedimiento podrá emplearse entre la salida y la puesta del sol y sin perjuicio de los requisitos que exige el vigente Reglamento de la Circulación Aérea (párrafo 4.10.2.4, Libro Cuarto, Capítulo 10) respecto del uso de frases condicionales para movimientos que afecten a la pista o pistas en actividad.

#### DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

Los pilotos que soliciten o acepten despegar desde intersección informarán al ATC en el primer contacto con GMC.

Cuando el piloto lo solicite, el ATC considerará que la distancia de despegue desde la intersección propuesta es la mínima necesaria para esa aeronave en particular.

#### PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

##### 1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

A.- Las ACFT deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de que la tripulación llame en la frecuencia correspondiente: 130.355 MHz si proceden vía SIE, ZMR, BARDI, CCS o VTB y 130.080 MHz si proceden vía RBO, PINAR o NANDO.

B.- El piloto realizará una única llamada a Madrid Autorizaciones en la frecuencia correspondiente, en el rango de -5 minutos respecto de su TOBT (Hora objetivo de fuera de calzos) hasta +5 minutos de su TSAT (Hora de Objetivo de autorización de Puesta en Marcha). Al solicitar puesta en marcha, notificará el indicativo completo del vuelo, tipo de ACFT y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C.- De ser posible, en cumplimiento de procedimientos A-CDM, Madrid Autorizaciones emitirá la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC. En caso contrario, anotará la solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM, informando de la TSAT del vuelo. La anotación de la solicitud de puesta en marcha en el sistema equivale a la solicitud de mensaje de listo para salir (REA) para vuelos regulados con CTOT (Hora calculada de despegue). Para evitar saturar la frecuencia los pilotos se abstendrán de realizar llamadas sucesivas antes de recibir la llamada de Madrid Autorizaciones para aprobar su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

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

Para evitar sobrecargar la frecuencia, Madrid Autorizaciones no facilitará información sobre incumplimientos del proceso A-CDM. Si la TOBT no puede cumplirse en cualquier momento, deberá ser actualizada de inmediato por la compañía aérea o agente handling.

Si 5 minutos después de TSAT no se ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT automáticamente y será necesario recibir una nueva TOBT actualizada para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y el sistema le asigne una nueva TSAT. La actualización de TOBT y/o EOBT sólo 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.

D.- Después de la aprobación de puesta en marcha, Madrid Autorizaciones instruirá a la ACFT a que comunique con el Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en la frecuencia correspondiente. El SDP será el encargado de expedir las instrucciones y aprobación de retroceso y/o rodaje. La salida de las ACFT estacionadas en los PRKG 7 a 9 de la APN T-123 será gestionada directamente por ATC; una vez aprobada la puesta en marcha, Madrid Autorizaciones les instruirá a que contacten con la correspondiente frecuencia ATC para solicitud de rodaje.

La petición de retroceso o rodaje deberá comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la aprobación de puesta en marcha. En el caso de aparcamientos remotos el tiempo entre la puesta en marcha y la solicitud de rodaje se extenderá hasta los 10 minutos. Si la ACFT necesitase más tiempo, deberá solicitarse con la puesta en marcha; y si no existiese una comunicación justificativa por parte de la tripulación, la puesta en marcha podrá ser revocada, con el consiguiente reinicio de los procedimientos A-CDM.

E.- En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibido el encendido de motores en régimen superior al ralenti hasta que la ACFT esté alineada en la calle de rodaje.

F.- Se prohíbe la utilización del empuje de reversa para abandonar los puestos de estacionamiento, salvo autorización expresa de la autoridad aeroportuaria.

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.

#### ATC PROCEDURES

Although the runway is temporarily occupied by aircraft landing and taking off, landing clearance may be issued to an arriving aircraft if the controller is satisfied that, at the time the aircraft crosses the threshold of the runway in use, there will be sufficient separation between said aircraft and the preceding aircraft.

When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall issue clearance to the succeeding aircraft with the following instructions:

"...(Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

This procedure may be used between sunrise and sunset and without detriment to the requirements established in the Reglamento de la Circulación Aérea (Book Four, Chapter 10, paragraph 4.10.2.4) referring to the use of conditional phrases for movements affecting the runway or runways in operation.

#### TAKE-OFF FROM INTERSECTION

Pilots requesting or accepting to take off from the intersection, shall inform ATC accordingly on initial contact with GMC.

When requested by the pilot, ATC will consider that the take-off distance from the proposed intersection is the minimum required for that particular flight.

#### STANDARD TAXIING PROCEDURES

##### 1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.

A.- ACFT must be completely ready for start-up before the crew calls on the corresponding frequency: 130.355 MHz if proceeding via SIE, ZMR, BARDI, CCS or VTB, and 130.080 MHz if proceeding via RBO, PINAR or NANDO.

B.- The pilot shall make a single call to Madrid Clearances on the corresponding frequency, within the interval to -5 minutes of its TOBT (Target Off-Blocks Time) until +5 minutes of its TSAT (Target Start-Up Approval Time). On requesting start-up, they will notify the complete call sign of the flight, type of ACFT and series, the stand occupied and the ATIS message received.

C.- If possible, in compliance with A-CDM procedures, Madrid Clearances will issue approval for start-up together with the ATC authorization. Otherwise, the start-up request will be entered in the A-CDM system, reporting the TSAT of the flight. The entry of the start-up request into the system is equivalent to requesting the ready message (REA), for flights regulated with CTOT (Calculated take-off time). To avoid saturating the frequency, pilots shall refrain from making successive calls before receiving the call from Madrid Clearances to approve their start-up in accordance with the updated TSAT.

Should the A-CDM parameters not be fulfilled, the start-up request will not be entered in that system, and the crew should contact their flight dispatcher to correct the A-CDM parameters.

To avoid overloading the frequency, Madrid Clearances will not facilitate information about non compliances with the A-CDM process. If the TOBT cannot be met at any moment, it should be updated immediately by the airline or handling agent.

If the start-up request has not been received within 5 minutes after TSAT, the flight will miss its TSAT and a new updated TOBT will be required, for the flight to be sequenced again and the system to assign it a new TSAT. The TOBT and/or EOBT can only be updated by the airline or its ground handling agent, so that pilots shall refrain from making requests of this nature to ATC.

D.- After the approval for start-up, Madrid Clearances will instruct the ACFT to contact the Apron Management Service (SDP) on the corresponding frequency. The SDP shall be responsible for issuing instructions and approval for push-back and/or taxiing. The departure of ACFT parked in PRKG 7 to 9 on APN T-123 will be managed directly by ATC; once start-up has been approved, Madrid Clearances will give instructions for them to request taxiing clearance on the corresponding ATC frequency.

The request for push-back or taxiing should be made within 5 minutes of reception of start-up approval. In the case of remote stands, the time between start-up and the taxiing request shall be extended to 10 minutes. If the ACFT need more time, this should be requested with start-up; and if due justification is not received from the crew, start-up clearance may be revoked, with the corresponding restarting of the A-CDM procedures.

E.- In all the stands in contact with the terminal building, it is prohibited to start engines above idling until the ACFT is lined up on the taxiway.

F.- Using reverse thrust to leave the stands is prohibited without express clearance from the airport authority.



## 1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas 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 puesta en marcha de motores/turbinas (ver AD 2, casilla 20, 1), 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, por ejemplo deshielo, se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Madrid 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 AD 2, casilla 20, 1.

- Dependiendo del momento en el que se envíe el RCD, podrá recibir solamente autorización ATC o autorización ATC y Aprobación de Puesta en Marcha.

**MODO CDM**

- Entre TOBT-30 hasta TOBT-5 solamente se enviará Autorización ATC y se instará a llamar cuando estén listos de acuerdo con su TOBT.

- Entre TSAT-5 hasta TSAT+5 recibirá Autorización ATC y Aprobación de Puesta en Marcha.

- Entre TOBT-5 pero antes de TSAT-5 se enviará Autorización ATC y mantendrá escucha en la frecuencia instruida en el mensaje DCL hasta que se le pueda conceder la Aprobación de Puesta en Marcha. En caso de vuelo con CTOT se podrá enviar un mensaje REA y se informará a la aeronave de ello en el texto del mensaje CLD.

**MODO NO CDM**

- Entre EOBT-30 y EOBT +15 será aceptada la RCD y se enviará Autorización ATC en todos los casos instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo con su EOBT/CTOT.

- 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.

## 1.1 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

Data Link (DCL) departure procedures are applied at MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas 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 of engines/turbines procedures (see AD 2, item 20, 1) 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, for instance de-icing, will always be made via voice communications.

- The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".

- When communicating approval, Madrid 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 startup approval parameters indicated in AD 2, Item 20, 1.

- Depending on the moment when the RCD is sent, either ATC clearance or ATC Clearance and Start-Up Approval may be sent.

**CDM MODE**

- From TOBT-30 to TOBT-5, only ATC Clearance will be sent, and pilots are reminded to call when they are ready, in accordance with their TOBT.

- From TSAT-5 to TSAT+5 they will receive ATC Clearance and Start-Up Approval.

- From TOBT-5 but before TSAT-5, ATC Clearance will be sent and pilots shall monitor the frequency stated in the DCL message until they can be conceded Start-Up Approval. In the case of flights with CTOT, an REA message may be sent, and the aircraft will be informed of this in the text of the CLD message.

**NON-CDM MODE**

- Between EOBT-30 and EOBT+15, the RCD will be accepted and ATC Clearance will be sent in all cases, reminding the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

- 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.

La petición de retroceso deberá ser solicitada al Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en la frecuencia correspondiente. El SDP será el encargado de expedir las instrucciones y aprobación de retroceso y/o rodaje. La petición de retroceso o rodaje deberá comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha. En el caso de puestos de estacionamiento remotos, el tiempo entre puesta en marcha y la petición de rodaje se extenderá hasta los 10 minutos.

Si la ACFT necesitase más tiempo, deberá solicitarse con la puesta en marcha y si no existiese una comunicación justificativa por parte de la tripulación, la puesta en marcha podrá ser revocada, con el consiguiente reinicio de los procedimientos A-CDM.

## 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

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 sujetos a autorización previa del ATC.

B.- El Control de Movimiento de Superficie de Barajas (GMC) es responsable de:

- a) 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.
- b) Expedir aprobaciones para el retroceso remolcado e instrucciones de rodaje a las aeronaves y en los PRKG 7 a 9 de la plataforma T-123.
- c) Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) en los PRKG 20 a 22 de la plataforma T-123.

→ C.- Únicamente se prestará servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" para el acceso a puestos de estacionamiento de Ocaso a Orto en posiciones de estacionamiento 7 a 9 de Rampa 0, 10 a 17 de Rampa 1 y en el caso de los estacionamientos 40 a 45 de Rampa 4 con pavimento mojado.

Se realizará servicio de guiado en casos excepcionales y a petición del comandante de la aeronave.

D.- Las aeronaves abandonando pista por una salida rápida siempre tendrán prioridad frente al resto de aeronaves, las cuales deberán cederles el paso utilizando los puntos de espera intermedios.

E.- Las plataformas del aeropuerto están dotadas de un Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP) responsable de:

- a) La gestión de todos los movimientos de aeronaves.
- b) Expedir instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves.
- c) Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA).

F.- 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 a ATC cuando no pueda cumplir una autorización. En caso de que exista alguna 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.

### 2.1 Maniobras de retroceso y rodaje.

A.- Las maniobras de retroceso se efectuarán según se especifica en AD 2-LEMD PDC 1.3/4/5/6/7/8 o AD 2-LEMD PDC 2.3/4/5/6, salvo instrucciones en contra del Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP).

B.- A menos que el GMC o el Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) indiquen otra ruta distinta, las aeronaves efectuarán el rodaje siguiendo la RUTA de RODAJE NORMALIZADA apropiada de entre las que figuran a continuación.

C.- Las autorizaciones e instrucciones del ATC deben ser colacionadas. Las instrucciones del Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP) deberán ser también colacionadas.

D.- En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.

E.- Desde las 2300 a las 0700 LT, se prohíben los movimientos en Rampas 5 y 6. Sólo se permitirá el uso de los equipos necesarios para las labores propias del mantenimiento del avión y, en caso necesario, si una aeronave debe ser carreteada fuera de la zona restringida, deberá realizarse mediante un tractor eléctrico; en cuyo caso se ajustará a las siguientes condiciones:

- Entrada a PRKG 75 y 80 a 140: Todas las aeronaves se pararán en TWY A4 (en configuración norte) o en TWY M4 (en configuración sur) para, desde allí, ser remolcadas con los motores parados al puesto de estacionamiento asignada. Únicamente se permiten remolques con tractores de motor eléctrico.
- Salida de PRKG 75 y 80 a 140: Las aeronaves serán remolcadas con los motores parados hasta estar alineadas con TWY M4 (en configuración norte) o TWY A4 (en configuración sur). Únicamente se permiten remolques con tractores de motor eléctrico.
- En la operación de rodaje, el uso de la APU está prohibido para todo tipo de aeronaves.

F.- Si en una maniobra de push-back el piloto no puede mantener la comunicación oral vía auriculares o radio con el coordinador o conductor del tractor, lo comunicará inmediatamente al Servicio de Dirección en Plataforma.

The push-back request must be made to the Apron Management Service (SDP) on the appropriate frequency. The SDP will be responsible for issuing instructions and approval for push-back and/or taxiing. The push-back or taxiing request should commence within 5 minutes of reception of start-up confirmation. In the case of remote stands, the time allowed between start-up and the request for taxiing shall be extended to 10 minutes.

Should the ACFT need more time, this should be requested with the start-up, and if there is no communication justifying this from the crew, start-up may be revoked, with the corresponding restart of the A-CDM procedures.

## 2. GROUND MOVEMENT.

A.- Except for rescue and fire fighting vehicles in operation, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

B.- Barajas Ground Movement Control (GMC) is responsible for:

- a) The control of every aircraft, personnel and vehicles movements on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
- b) Issuing approval for towed push-back and taxiing instructions to aircraft at PRKG 7 to 9 of T-123 apron.
- c) Reporting the stands assigned to the aircraft by Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) at PRKG 20 to 22 of T-123 apron.

C.- Guidance via "FOLLOW ME" vehicles shall only be provided for access to stands from Sunset to Sunrise in stands 7 to 9 of Ramp 0, 10 to 17 of Ramp 1 and in the case of stands 40-45 of Ramp 4 when the pavement is wet.

Guidance service shall be provided in exceptional cases and at the request of the pilot in command of the aircraft.

D.- Aircraft vacating runway via a rapid exit taxiway will always have priority over the rest of aircraft, which must give way to them using the intermediate holding positions.

E.- Aprons of this airport have an Apron Management Service (SDP) in charge of:

- a) The management of all aircraft movements.
- b) Issuing instructions for towed push-backs and/or taxiing.
- c) Notifying the aircraft of the stand assigned by Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA).

F.- Aircraft shall approach the runway holding and intermediate 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 clearance cannot be carried out. If there is any doubt as to whether an aircraft positioned at a runway-holding position or an intermediate holding position may be overtaken safely, the taxiing aircraft shall halt, report ATC and request alternate instructions.

### 2.1 Push-back manoeuvring and taxiing.

A.- Push-back manoeuvres shall be accomplished according to AD 2-LEMD PDC 1.3/4/5/6/7/8 or AD 2-LEMD PDC 2.3/4/5/6 procedures, unless the Apron Management Service (SDP) advise differently.

B.- Unless GMC or the Apron Management Service (SDP) indicate another route, aircraft will taxi along the appropriate STANDARD TAXIING ROUTE shown below.

C.- ATC clearances and instructions must be read back. The instructions from the Apron Management Service (SDP) must be also read back.

D.- In all stands with autonomous exits, the exits manoeuvre will be carried out at the minimum power required to initiate taxiing.

E.- From 2300 to 0700 LT, movements in Ramps 5 and 6 are prohibited. It will only be permitted to use the equipment necessary for the tasks associated with the maintenance of the aircraft and, if required, when an aircraft needs to be dragged outside the restricted area, this shall be performed by means of an electric tractor, complying with the following:

- Entry to PRKG 75 and 80 to 140: All aircraft shall stop at TWY A4 (in north configuration) or at TWY M4 (in south configuration) and, from there, wait with their engine switched off to be towed to the assigned stand. Only electric engine towing tractors are permitted.
- Exit from PRKG 75 and 80 to 140: aircraft shall be towed with their engines switched off until being aligned with TWY M4 (in north configuration) or TWY A4 (in south configuration). Only electric engine towing tractors are permitted.
- The use of APU is prohibited for all types of aircraft during taxiing operation.

F.- If the pilot cannot keep oral communication via headphones or radio with the coordinator or the tractor driver during the push-back manoeuvre, he/she will immediately notify to the Apron Management Service.

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERODROMO  
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

LECU/LEVS - MADRID/Cuatro Vientos

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 402214N 0034707W. Ver AD 2-LECU/LEVS ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8.5 km SW.

Elevación: 692 m / 2269 ft.

Ondulación geoid: 50.95 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 33°C.

Temperatura baja media: 6°C.

Declinación magnética: 0° (2020).

Cambio anual: 8.2'E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Madrid/Cuatro Vientos; Edificio Terminal;  
Ctra. Barrio de la Fortuna, s/n;  
28054 MadridMIL: Base Aérea de Cuatro Vientos; Avenida de la Aviación, 14 - L-10.  
28054 - Madrid

TEL: CIV: +34 913 210 900 (2)

FAX: CIV: +34-913 210 949

MIL: +34-916 493 000

MIL: +34-916 493 077

AFTN: CIV: LECU

E-mail: CIV: mcvaro@aena.es

MIL: LEVS

MIL: No.

Tránsito autorizado: VFR/VFR especial. (3).

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

(2) TEL OPS: +34-913 210 922

(3) Ver apartado 20. Reglamentación Local.

ARP: 402214N 0034707W. See AD 2-LECU/LEVS ADC.

Distance and direction from the city: 8.5 km SW.

Elevation: 692 m / 2269 ft.

Geoid undulation: 50.95 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 33°C.

Low average temperature: 6°C.

Magnetic variation: 0° (2020).

Annual change: 8.2'E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Madrid/Cuatro Vientos; Edificio Terminal;  
Ctra. Barrio de la Fortuna, s/n;  
28054 MadridMIL: Base Aérea de Cuatro Vientos; Avenida de la Aviación, 14 -L-10.  
28054 - Madrid

TEL: CIV: +34 913 210 900 (2)

FAX: CIV: +34-913 210 949

MIL: +34-916 493 000

MIL: +34-916 493 077

AFTN: CIV: LECU

E-mail: CIV: mcvaro@aena.es

MIL: LEVS

MIL: No.

Approved traffic: Special VFR/VFR. (3).

Remarks: (1) For all AD points.

(2) TEL OPS: +34-913 210 922

(3) See item 20. Local Regulations.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: CIV: V: 0700-SS; I: 0800-SS.

AD cerrado el 1er domingo de cada mes por exhibición aérea de la Fundación Infante de Orleans, excepto enero y agosto con el horario siguiente: V: 1100-1200; I: 1200-1300.

Excepto para aeronaves de estado, vuelos hospital y emergencias.

MIL: MON a FRI de orto a ocaso EXC festivos, otros horarios bajo petición PPR. SAT, SUN y festivos bajo petición para ACFT con base en LEVS PPR, resto de ACFT PPR 48 HR. (1)

Aduanas e Inmigración: HR AD. Para vuelos fuera del Espacio Schengen, se debe enviar listado de pasajeros y tripulación con 48 horas de antelación a la dirección de correo electrónico mcvaro@aena.es.

Servicios médicos y de sanidad: No.

AIS/ARO/OPV: HR AD.

Información MET: CIV: HR AD.

MIL: HR AD. Otros horarios según necesidad de la unidad, MAX 2130 UTC.

ATS: CIV: HR AD.

MIL: HR AD. (2)

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: No.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: (1) ACFT de Estado extranjeras, ver casilla 20: Reglamentación local.

(2) Proveedor del servicio: Ejército del Aire.

Airport: CIV: V: 0700-SS; I: 0800-SS.

AD closed due to air exhibition of the Infante de Orleans Foundation, the 1st Sunday of every month except January and August during the following hours: V: 1100-1200; I: 1200-1300.

Except emergency, hospital and State flights.

MIL: MON to FRI sunrise to sunset EXC holidays, other times on request PPR. SAT, SUN and holidays on request: PPR for ACFT based in LEVS, other ACFT PPR 48 HR. (1)

Customs and Immigration: HR AD. For flights outside the Schengen Area, a list of passengers and aircrew should be sent 48 hours in advance to the email address mcvaro@aena.es.

Health and Sanitation: No.

AIS/ARO/OPV: HR AD.

MET briefing: CIV: HR AD.

MIL: HR AD. Other hours depending on the needs of office, MAX 2130 UTC.

ATS: CIV: HR AD.

MIL: HR AD (2)

Fuelling: HR AD.

Handling: No.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: (1) Foreign State ACFT, see item 20: Local regulations.

(2) Service provider: Ejército del Aire.

## 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

## HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: No.

Tipos de combustible: CIV: JET A-1, AVGAS 100LL.

MIL: JP8 (F34 NATO).

Tipos de lubricante: MIL: G-354, G-355, G-359, G-395, H-515, H-537, O-142, O-147, O-155, O-156, S-743, S-749, S-750, S-752, S-1739.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: JET A-1: 1 cisterna 12500 L, 14.2 L/s  
1 cisterna 5200 L.

AVGAS 100LL: 2 cisternas 3000 L.

MIL: Cisternas de 20000 L, 16.7 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: CIV: Para aeronaves de ala fija y helicópteros.

Observaciones: MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

CIV: Agente handling de combustible: Exolum:

- E-mail: mcv@exolum.com

- TEL: +34-915 083 727

- Móvil: +34-639 301 021

Cargo facilities: No.

Fuel types: CIV: JET A-1, AVGAS 100LL.

MIL: JP8 (F34 NATO).

Oil types: MIL: G-354, G-355, G-359, G-395, H-515, H-537, O-142, O-147, O-155, O-156, S-743, S-749, S-750, S-752, S-1739.

Refuelling capacity: CIV: JET A-1: 1 truck 12500 L, 14.2 L/s.  
1 truck 5200 L.

AVGAS 100LL: 2 trucks 3000 L.

MIL: Trucks of 20000 L, 16.7 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: CIV: For fixed wing aircraft and helicopters.

Remarks: MIL: GPU: AC unit (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A).

CIV: Fuel handling agent: Exolum:

- E-mail: mcv@exolum.com

- TEL: +34-915 083 727

- Mobile phone: +34-639 301 021

<b>5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS</b>	<b>PASSENGER FACILITIES</b>
<b>Hoteles:</b> MIL: Sí. <b>Restaurante:</b> Sí <b>Transporte:</b> CIV: Taxis, a petición. MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición. <b>Instalaciones médicas:</b> CIV: No. MIL: Primeros auxilios y ambulancias. <b>Banco/Oficina Postal:</b> No. <b>Información turística:</b> No. <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Hotels:</b> MIL: Yes. <b>Restaurant:</b> Yes. <b>Transportation:</b> CIV: Taxis, on request. MIL: Buses and light vehicles available on request. <b>Medical facilities:</b> CIV: No. MIL: First aid and motor ambulances. <b>Bank/Post Office:</b> No. <b>Tourist information:</b> No. <b>Remarks:</b> None.
<b>6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS</b>	<b>RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES</b>
<b>Categoría de incendios:</b> CIV: 3. (1) MIL: 5. V: 0530-1300 (MON TO FRI EXC HOL). I: 0630-1400 (MON TO FRI EXC HOL). 4. V: 1300-2030 (MON TO FRI EXC HOL). (2). 0530-2030 (SAT, SUN AND HOL). (2). I: 1400-2130 (MON TO FRI EXC HOL). (2). 0630-2130 (SAT, SUN AND HOL). (2). <b>Equipo de salvamento:</b> De acuerdo a la categoría de incendios publicada. <b>Retirada de aeronaves inutilizadas:</b> CIV: Equipo propio de retirada de aeronaves inutilizadas hasta 2 Tm. Para aeronaves de mayor peso, servicio externo previa presencia y/o autorización y a cargo del propietario/explotador de la aeronave. MIL: Tractores remolcadores. <b>Observaciones:</b> (1) Tiempo de respuesta menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN. No se aceptan solicitudes de incremento de categoría. (2) Categoría MIL ampliable a 5 con PPR 48 HR.	<b>Fire category:</b> CIV: 3. (1) MIL: 5. V: 0530-1300 (MON TO FRI EXC HOL). I: 0630-1400 (MON TO FRI EXC HOL). 4. V: 1300-2030 (MON TO FRI EXC HOL). (2). 0530-2030 (SAT, SUN AND HOL). (2). I: 1400-2130 (MON TO FRI EXC HOL). (2). 0630-2130 (SAT, SUN AND HOL). (2). <b>Rescue equipment:</b> In accordance with the fire category published. <b>Removal of disabled aircraft:</b> CIV: Own equipment for removal of disabled aircraft up to 2 Tm. For heavier aircraft, external service subject to presence and/or authorization in advance from the owner/operator, and at the expense of the same. MIL: Pulling tractors. <b>Remarks:</b> (1) Response time less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN. Category increase requests are not accepted. (2) MIL category extendible to 5 with PPR 48 HR.
<b>7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE</b>	<b>RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN</b>
<b>Tipos de equipamiento de limpieza:</b> Vehículos pick-up con cuchilla quitanieves y esparcidor de fundente. <b>Prioridades de limpieza:</b> Plataformas de helicópteros. <b>Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:</b> Urea (UREA). <b>Pistas de invierno especialmente preparadas:</b> No aplica. <b>Observaciones:</b> Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV 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.	<b>Types of clearing equipment:</b> Pickup trucks with snowplough blade and melter spreader. <b>Clearance priorities:</b> Helicopter aprons. <b>Use of material for movement area surface treatment:</b> Urea (UREA). <b>Specially prepared winter runways:</b> Not applicable. <b>Remarks:</b> Period of application of snow plan: 1-NOV 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.
<b>8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO</b>	<b>MOVEMENT AREA DETAILS</b>
<b>Plataforma:</b> Superficie: Hormigón. Resistencia: CIV: Entre puertas A y B, C y E: PCN 44/R/C/W/T; Entre puertas B y C: PCN 30/R/C/W/T; Plataforma aislada Este: PCN 5/R/C/W/T. Plataforma Oeste: PCN 15/F/D/W/T. <b>Calles de rodaje:</b> Anchura: 15 m. (1) Superficie: Asfalto. (1) Resistencia: A-0 a A-8: PCN 18/F/D/W/T; B-1: PCN 19/R/D/W/T; B-2, K-1, E-2, L-1 y L-2: PCN 15/F/D/W/T; J-3: PCN 18/F/D/W/T. <b>Posiciones de comprobación:</b> Altimetro: Plataforma MIL: P1 692 m / 2270 ft. P2 691 m / 2266 ft. P3 684 m / 2243 ft. Plataforma CIV: 687 m / 2255 ft. Plataforma aislada Este: 687 m / 2254 ft. Plataforma Oeste: 687 m / 2255 ft. VOR: No. INS: No. <b>Observaciones:</b> (1) Excepto C-1 y J-1 calles de rodaje aéreo de helicópteros; y T-1 Terreno natural.	<b>Apron:</b> Surface: Concrete. Strength: CIV: Between gates A and B, C and E: PCN 44/R/C/W/T; Between gates B and C: PCN 30/R/C/W/T; East isolated apron: PCN 5/R/C/W/T. West apron: PCN 15/F/D/W/T. <b>Taxiways:</b> Width: 15 m. (1) Surface: Asphalt. (1) Strength: A-0 to A-8: PCN 18/F/D/W/T; B-1: PCN 19/R/D/W/T; B-2, K-1, E-2, L-1 and L-2: PCN 15/F/D/W/T; J-3: PCN 18/F/D/W/T. <b>Check locations:</b> Altimeter: MIL apron: P1 692 m / 2270 ft. P2 691 m / 2266 ft. P3 684 m / 2243 ft. CIV apron: 687 m / 2255 ft. East isolated apron: 687 m / 2254 ft. West apron: 687 m / 2255 ft. VOR: No. INS: No. <b>Remarks:</b> (1) Except C-1 and J-1 air taxiways for helicopters; and T-1 Natural soil.
<b>9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE</b>	<b>TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS</b>
<b>Sistema de guía de rodaje:</b> Letreros, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA y puntos de espera en pista. <b>Señalización de RWY:</b> Designadores, umbral, eje, faja lateral, punto de visada, zona de toma de contacto y señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 27 (J3). <b>Señalización de TWY:</b> Eje y borde. C-1 y J-1: Eje. <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Taxiing guidance system:</b> Boards, NO ENTRY signs and runway-holding positions. <b>RWY markings:</b> Designators, threshold, centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone, and rapid exit taxiway markings on RWY 27 (J3). <b>TWY markings:</b> Centre line and edge. C-1 and J-1: Centre line. <b>Remarks:</b> None.

ATZ MADRID/CUATRO VIENTOS					
Círculo de 3 km de radio centrado en ARP. //	<u>4500 ft AMSL</u>	D	CUATRO VIENTOS TWR	3962 m/13000 ft	
Circle radius 3 km centred on ARP.	SFC		ES/EN		
<b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>Remarks:</b> None.				

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
TWR	Cuatro Vientos TWR	118.700 MHz 121.500 MHz 121.800 MHz 137.525 MHz 139.300 MHz 257.800 MHz 122.500 MHz	HR AD H24 HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	EMERG GMC MIL MIL MIL BACK UP
ATIS	Cuatro Vientos Information	118.225 MHz	HR AD	
D-ATIS	Cuatro Vientos Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.
VDF	Cuatro Vientos Gonio	118.700 MHz 121.500 MHz 137.525 MHz 121.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD	

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
NDB (0°)	CVT	417.000 kHz	H24	402204.0N 0034624.2W		COV 10 NM AVBL a // at 5000 ft AMSL

AD disponible sólo para aeronaves militares y aeronaves de Estado en VFR y para aeronaves ligeras civiles en VFR/VFR especial.	AD available only for military aircraft and State aircraft under VFR and light civil aircraft under VFR/special VFR.
Aeronaves de estela media previa solicitud y posterior autorización ATC local y Dirección de aeropuerto. Con las siguientes limitaciones de velocidad para entradas y salidas por los puntos visuales y maniobras en circuito:	Medium wake aircraft with prior application and subsequent clearance from local ATC and airport managers. With the following speed restrictions for arrivals and departures by the visual points and circuit manoeuvres:

AD cerrado para aviones sin radiocomunicación en ambos sentidos.	AD closed to aircraft without two-way radio communication.
No se permite el arranque de motores antes del inicio del horario operativo.	Starting up engines before the start of operational hours is not permitted.
No disponibilidad de PEV: punto de entrada viajeros para animales de compañía que vengan de terceros países.	Unavailability of PEV: traveller entry point for pets from third countries.

→ La aeronave máxima permitida para la “Plataforma aislada Este” es de una envergadura máxima de 18 m. La aeronave máxima permitida para la “Zona de estacionamiento por saturación” es de una envergadura máxima de 12 m y una longitud máxima de 11 m.

- Todos los vuelos VFR especiales estarán sujetos a autorización ATC.

Should there be no stands available on the apron, it will be permitted to park in the zones designated on the PDC as "saturation parking area" and "east isolated apron". To access these, the engines must be stopped at the "stop engine" point, and the aircraft parked by towing. Exit shall be performed by towing the aircraft up to the start of the taxiway centre line marking, and at this point start-up of the engines shall take place.

The maximum aircraft allowed for the "East isolated apron" is maximum wingspan 18 m. The maximum aircraft allowed for the "Saturation parking area" is maximum wingspan 12 m and maximum length 11 m.

- All special VFR flights shall be subject to ATC clearance.

- La autorización de vuelo VFR especial será solicitada a ATC por parte del piloto.
- ATC proporcionará separación lateral basada en posiciones geográficas entre vuelos VFR especiales, salvo que se puedan reducir las mínimas de separación en las proximidades del aeródromo, tal y como indica SERA 8005, letra c.

AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

La solicitud PPR es obligatoria con 24 horas de antelación. En caso de transporte de mercancías peligrosas la petición se realizará con una antelación de al menos 2 días laborables.

PROCEDIMIENTO PUESTA EN MARCHA

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 en un tiempo máximo de cinco minutos.

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

LIMITACIONES DE RODAJE

En las TWY de acceso a puestos de estacionamiento en plataforma, las aeronaves de envergadura superior a 18 m deben seguir indicaciones ATC.

Al abandonar pista, mantener posición y esperar instrucciones ATC.

PLATAFORMA CIVIL

El PRKG 07 está reservado para vuelos hospital y de emergencias, y en caso de no ser utilizado por este tipo de vuelos, previa petición a la oficina ARO, se podrá utilizar por aeronaves para dejar y recoger pasajeros por un tiempo inferior a 3 horas.

➔ PLATAFORMA OESTE

Reservada para uso restringido de hangares. La aeronave máxima permitida es de una envergadura máxima de 18 m.

PLATAFORMAS MILITARES

Debido a las características de las líneas de guía de rodaje a los puestos de estacionamiento de las plataformas militares, las operaciones de aeronaves con envergadura mayor a 20 m o de aeronaves con longitud mayor a 16 m deben ser ejecutadas, en esta área, con extrema precaución. Las aeronaves deberán esperar en la entrada de la plataforma de estacionamiento militar asignada por TWR la llegada del vehículo "SIGAME" o señalero para ser guiado al lugar designado para su aparcamiento.

ANCLAJE DE AERONAVES

Se pone a disposición de los usuarios anclajes en todas las posiciones de estacionamiento. En caso de previsión de condiciones meteorológicas adversas, deben proceder al anclaje de aeronaves con MTOW inferior a 5700 Kg.

USO DE HANGARES

Las aeronaves sin abono mensual de estacionamiento en LECU que hagan uso de hangar, contactarán con la Oficina ARO a la llegada y previamente a la salida de los mismos.

RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

1. CONFIGURACIÓN RWY 27.

- a) Salidas.
- PRKG 00 a 27: Rodaje vía puerta D, TWY A-4, A-3 al punto de espera de la pista.
  - PRKG 28/29, 30/31, 32/33, 34 y 35:
  - Aeronaves de ala fija rodaje vía puerta C, TWY A3 al punto de espera de la pista.
  - Helicópteros rodaje vía puerta C, TWY C-1.
- PRKG 36-82 y zona de estacionamiento por saturación: Rodaje vía puerta B al punto de espera de la pista.
- Plataforma aislada Este: Rodaje vía TWY A-0, A-1, A-2 al punto de espera de la pista o TWY C-1 siguiendo instrucciones de TWR.
- Plataforma Oeste: Rodaje vía A-6, A-5, A-4, A-3 al punto de espera de la pista.
- Aeronaves operacionales: Exentas del cumplimiento de las rutas normalizadas. Éstas contactarán con el servicio de control y seguirán instrucciones ATC.
- Helicópteros saliendo vía puerta E utilizarán TWY J-1 siguiendo instrucciones ATC.

- Clearance for the special VFR flight shall be requested from ATC by the pilot.
- ATC will provide lateral separation based on geographical positions between special VFR flights, unless the separation minima in the vicinity of the aerodrome can be reduced, as indicated in SERA 8005, letter c.

FOREIGN STATE AIRCRAFT

PPR request is mandatory at least 24 hours in advance. When transporting dangerous goods, the request will be accomplished at least 2 working days in advance.

START-UP PROCEDURE

ATC shall consider that every aircraft at the holding position is able to commence the line up on the runway and the take-off run immediately after the appropriate clearance is issued and in a maximum time of five minutes.

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

TAXIING RESTRICTIONS

On the apron TWY for accessing the stands, aircraft with wingspan greater than 18 m must follow ATC instructions.

After vacating the runway, hold position and await ATC instructions.

CIVIL APRON

PRKG 07 is reserved for hospital and emergency flights and, in the case of not being used by this kind of flights, may be used by aircraft for boarding/unboarding passengers during a period less than 3 hours and following request to ARO.

WEST APRON

Reserved for restricted use of hangars. The maximum aircraft allowed is maximum wingspan 18 m.

MILITARY APRONS

Due to the characteristics of the taxiing guidance system to the parking positions in the military aprons, operations in this area of aircraft with wing span greater than 20 m or length greater than 16 m, must be executed with extreme caution. Aircraft will wait at the entry of the military apron designated by TWR for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle or signalman in order to be guided to the stand designated for its parking.

AIRCRAFT ANCHORAGE

Anchoring in all parking positions is made available to users. Should adverse weather conditions are forecasted, the aircraft anchorage with MTOW less than 5700 Kg shall proceed the anchorage.

HANGAR USE

Aircraft using a hangar and with no monthly parking ticket in LECU, shall contact the ARO Office upon arrival and prior to departure thereof.

STANDARD TAXIING ROUTES

1. RWY 27 CONFIGURATION.

- a) Departures.
- PRKG 00 to 27: Taxiing via gate D, TWY A-4, A-3 to the runway-holding position.
  - PRKG 28/29, 30/31, 32/33, 34 and 35:
  - Fixed-wing aircraft taxiing via gate C, TWY A3 to the runway-holding position.
  - Helicopters taxiing via gate C, TWY C-1.
- PRKG 36-82 and saturation parking area: Taxiing via gate B to the runway-holding position.
- East isolated apron: Taxiing via TWY A-0, A-1, A-2 to the runway-holding position or TWY C-1 following TWR instructions.
- West apron: Taxiing via A-6, A-5, A-4, A-3 to the runway-holding position.
- Operational aircraft: Exempt from complying with standard routes. These will contact the control service and follow ATC instructions.
- Helicopters departing via gate E will use TWY J-1 following ATC instructions.

## b) Llegadas.

PRKG 00-82 y zona de estacionamiento por saturación: Las aeronaves rodarán por TWY A y entrarán en la plataforma por la puerta E o la designada por la TWR.

Plataforma aislada Este: Rodaje vía TWY A hasta la plataforma.

Helicópteros: abandonarán RWY normalmente vía C-1 y J-1 salvo otras instrucciones ATC y rodarán por la TWY A vía puerta A, C o E directos al puesto de estacionamiento.

Hangar nº 4: Rodaje vía TWY A y puerta G.

Hangar nº 5: Rodaje vía TWY A y puerta H.

Hangar nº 6: Rodaje vía TWY A y puerta I.

Hangares nº 8, 9, 10 y 11: Rodaje vía TWY A y puerta J.

Aeronaves operacionales: exentas del cumplimiento de las rutas normalizadas. Éstas contactarán con el servicio de control y seguirán instrucciones ATC.

Todas las rutas normalizadas están sujetas a modificación por parte de la unidad ATS.

## 2. CONFIGURACIÓN RWY 09

## a) Salidas.

PRKG 00 a 27: Rodaje vía puerta D, A-5, A-6, A-7, A-8 al punto de espera de la pista.

PRKG 28/29, 30/31, 32/33, 34 y 35:

- Aeronaves de ala fija rodaje vía puerta C, TWY A-4, A-5, A-6, A-7, A-8 al punto de espera de la pista.

- Helicópteros rodaje vía puerta C, TWY C-1.

PRKG 36-82 y zona de estacionamiento por saturación: Rodaje vía puerta B, A-3, A-4, A-5, A-6, A-7, A-8 al punto de espera de la pista.

Plataforma aislada Este: Rodaje vía A-0, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-7, A-8 al punto de espera de la pista.

Plataforma Oeste: Rodaje vía A-6, A-7, A-8 al punto de espera de la pista.

Aeronaves operacionales: exentas del cumplimiento de las rutas normalizadas. Éstas contactarán con el servicio de control y seguirán instrucciones ATC.

Helicópteros saliendo vía puerta E utilizarán TWY J-1 siguiendo instrucciones ATC.

## b) Llegadas.

PRKG 00-82 y zona de estacionamiento por saturación: Las aeronaves rodarán por la TWY A y entrarán en la plataforma por la puerta E.

Plataforma aislada Este: Rodaje vía TWY A hasta plataforma.

Helicópteros: abandonarán RWY normalmente vía C-1 y E-2 salvo otras instrucciones ATC y rodarán por la TWY A vía puerta A, C o E directos al puesto de estacionamiento.

Hangar nº 4: Rodaje vía TWY A y puerta G.

Hangar nº 5: Rodaje vía TWY A y puerta H.

Hangar nº 6: Rodaje vía TWY A y puerta I.

Hangares nº 8, 9, 10 y 11: Rodaje vía TWY A y puerta J.

Aeronaves operacionales: exentas del cumplimiento de las rutas normalizadas. Éstas contactarán con el servicio de control y seguirán instrucciones ATC.

Todas las rutas normalizadas están sujetas a modificación por parte de la unidad ATS.

## b) Arrivals.

PRKG 00-82 and saturation parking area: Aircraft will taxi around TWY A and enter the apron through gate E or that designated by the TWR.

East isolated apron: Taxiing via TWY A up to the apron.

Helicopters: will normally leave the RWY via C-1 and J-1 unless otherwise instructed by ATC and will taxi around TWY A via gate A, C or E directly to the stand.

Hangar no. 4: Taxiing via TWY A and gate G.

Hangar no. 5: Taxiing via TWY A and gate H.

Hangar no. 6: Taxiing via TWY A and gate I.

Hangars nos. 8, 9, 10 and 11: Taxiing via TWY A and gate J.

Operational aircraft: exempt from complying with standard routes. These will contact the control service and follow ATC instructions.

All standard routes are subject to modification by the ATS unit.

## 2. RWY 09 CONFIGURATION

## a) Departures.

PRKG 00 to 27: Taxiing via gate D, A-5, A-6, A-7, A-8 to the runway-holding position.

PRKG 28/29, 30/31, 32/33, 34 and 35:

- Fixed-wing aircraft taxiing via gate C, TWY A-4, A-5, A-6, A-7, A-8 to the runway-holding position.

- Helicopters taxiing via gate C, TWY C-1.

PRKG 36-82 and saturation parking area: Taxiing via gate B, A-3, A-4, A-5, A-6, A-7, A-8 to the runway-holding position.

East isolated apron: Taxiing via A-0, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-7, A-8 to the runway-holding position.

West apron: Taxiing via A-6, A-7, A-8 to the runway-holding position.

Operational aircraft: exempt from complying with standard routes. These will contact the control service and follow ATC instructions.

Helicopters departing via gate E will use TWY J-1 following ATC instructions.

## b) Arrivals.

PRKG 00-82 and saturation parking area: Aircraft will taxi around TWY A and enter the apron through gate E.

East isolated apron: Taxiing via TWY A up to the apron.

Helicopters: will normally leave the RWY via C-1 and E-2 unless otherwise instructed by ATC and will taxi around TWY A via gate A, C or E directly to the stand.

Hangar no. 4: Taxiing via TWY A and gate G.

Hangar no. 5: Taxiing via TWY A and gate H.

Hangar no. 6: Taxiing via TWY A and gate I.

Hangars nos. 8, 9, 10 and 11: Taxiing via TWY A and gate J.

Operational aircraft: exempt from complying with standard routes. These will contact the control service and follow ATC instructions.

All standard routes are subject to modification by the ATS unit.

**POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE**

Dentro del horario operativo y si no existen condiciones meteorológicas adversas o solicitud de encendido, se aplican procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de todas o algunas de las luces aeronáuticas de superficie indicadas en la casilla 14 de AD 2-LECU/LEVS.

**PRUEBAS DE MOTORES**

Antes de iniciar una prueba de motores se debe solicitar autorización ATC.

**TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA RWY**

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la RWY y rebajar el tiempo de ocupación de la misma, es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la pista.

A menos que el servicio ATC de aeródromo indique lo contrario, se utilizará calle de salida rápida J3 para abandonar RWY 27.

**ENERGY SAVINGS POLICY, TURN AERONAUTICAL SURFACE LIGHTS OFF**

During operating hours, and should there are no adverse weather conditions or turn-on request, energy savings procedures are applied consisting of the turning-off of all or some of the surface aeronautical lights indicated in item 14 of AD 2-LECU/LEVS.

**ENGINE TEST**

ATC clearance must be requested prior to beginning an engine test.

**MINIMUM RWY OCCUPANCY TIME**

Notwithstanding aircraft safety and standard operations, pilots are reminded that rapid exit from the RWY enables maximum runway utilisation and reduces its occupancy time.

Unless otherwise indicated by ATC, aircraft shall vacate RWY 27 via rapid exit taxiway J3.

## VUELOS DE LECM A LECU (VUELOS Y)

## FLIGHTS FROM LECM TO LECU (FLIGHTS Y)

RUTAS ATS ATS ROUTES	PUNTOS DE TRANSFERENCIA DE CONTROL CONTROL TRANSFER POINT	TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES COMMUNICATION TRANSFER
Tráfico desde el este // Traffic from East	Circuito o vertical del aeródromo a 4000 ft QNH // Circuit or vertical from aerodrome at 4000 ft QNH	10 NM antes del aeródromo // before aerodrome
Tráfico desde el oeste/suroeste // Traffic from West/Southwest	Punto S librando 4000 ft QNH // Point S passing at 4000 ft QNH	10 NM antes del punto S // before point S
Tráfico desde el oeste/noroeste // Traffic from West/Northwest	Punto N librando 4000 ft QNH // Point N passing at 4000 ft QNH	10 NM antes del punto N // before point N

Cualquier otro procedimiento deberá ser previamente coordinado.

Any other procedure must be previously coordinated.

## VUELOS DE LECU A LECM (VUELOS Z CON PRIMER PUNTO IFR CVT)

## FLIGHTS FROM LECU TO LECM (FLIGHTS Z WITH FIRST IFR POINT CVT)

RUTAS ATS ATS ROUTES	PUNTOS DE TRANSFERENCIA DE CONTROL CONTROL TRANSFER POINT
	Circuito o vertical del aeródromo abandonando 4000 ft en ascenso a 5000 ft QNH // Circuit or vertical from aerodrome leaving at 4000 ft in climb at 5000 ft QNH

Cualquier otro procedimiento deberá ser previamente coordinado.

Any other procedure must be previously coordinated.

## 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:

Seguridad\_Operacional\_MCV@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).

## 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 information in order to improve operational safety, independently from 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 involved.
- 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...).

The airport's contact e-mail address, for the reception of operational safety reports, is the following:

Seguridad\_Operacional\_MCV@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).

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

## FLIGHT PROCEDURES

Las aeronaves que despeguen por la RWY 09 abandonarán el circuito de tránsito del AD después de finalizar el tramo de viento en cola derecho y pedirán permiso a la torre cuando vayan a cruzar la zona de aproximación a la RWY 09.

Los helicópteros que despeguen del AD MIL, Helisuperficie 09 (Plataforma H-1), abandonarán el circuito de tránsito del AD MIL después de finalizar el tramo de viento en cola izquierda en curso al punto N (Boadilla del Monte).

Área de aterrizaje de helicópteros del Hospital Central de la Defensa (Gómez-Ulla) balizada con luces automáticas, FREQ 136.000 MHz, con tiempo de respuesta en segundos.

Aircraft taking-off from RWY 09 shall leave the aerodrome traffic circuit after finishing the right tail wind leg and ask for clearance to control tower to cross the approach area of RWY 09.

Helicopters taking-off from AD MIL, Helisurface 09 (Apron H-1), shall leave the military aerodrome traffic circuit after finishing the left tail wind leg on course to point N (Boadilla del Monte).

The helicopter landing area of Hospital Central de la Defensa (Gómez-Ulla) is marked with automatic marking lights, FREQ 136.000 MHz, with a response time in seconds.

## SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el servicio de control del aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b) Supervisión de trayectorias de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.

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 los usos del radar indicados. 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

## ATS SURVEILLANCE SYSTEM

ATS surveillance systems may be used in the aerodrome control service to carry out the following duties:

- a) Supervisión de la flight path of aircraft on final approach;
- b) Supervisión de la flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.

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 could be affected. The air traffic controllers at the aerodrome shall maintain all the operations performed at it or in its vicinity under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual



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.

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.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de Madrid/Cuatro Vientos no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Madrid/Cuatro Vientos airport.

PROCEDIMIENTO DE FALLO DE COMUNICACIONES

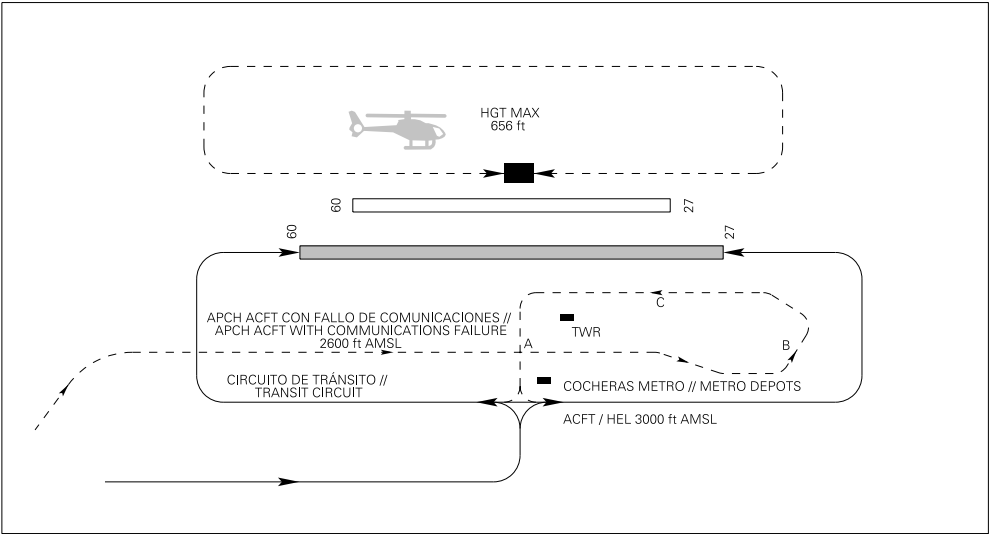
Una vez incorporado al circuito de fallo de comunicaciones (desde el punto S, Residencial Miraflores, AD 2-LECU/LEVS VAC) a 2600 ft AMSL, se deberá realizar un tramo paralelo a la pista (Tramo A) equidistante entre TWR y las cocheras de Metro situadas al sur. Tras ello se realizará un viraje (Viraje B) y se realizará otro tramo (Tramo C) para pasar por delante de TWR para recibir las señales luminosas sobrevolando la calle de rodaje y evitando pasar por encima de los hangares y de la plataforma. Por último, se realizará un tramo perpendicular a la pista para incorporarse al circuito de tránsito de AD en el sentido que corresponda y a 3000 ft AMSL.

COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURE

After joining the communications failure circuit (from the point S, Residencial Miraflores, AD 2-LECU/LEVS VAC) at 2600 ft AMSL, one segment should be performed parallel to the runway (Segment A), equidistant between TWR and the Metro depots situated to the South. After this, they shall perform a turn (Turn B) and another segment (Segment C) passing in front of TWR to receive the light signals, overflying the taxiway and avoiding passing over the hangars and the apron. Finally, one segment perpendicular to the runway is performed to join the AD traffic circuit in the corresponding direction and at 3000 ft AMSL.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT

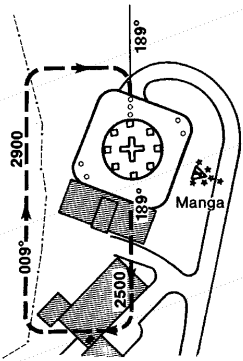


Circuito de helicópteros del hospital militar Gómez-Ulla.

Helicopter circuit of the Gómez-Ulla military hospital.

**LLEGADAS:** Los helicópteros con destino al helipuerto establecerán contacto radio con TWR de Madrid/Cuatro Vientos 5 minutos antes de su hora estimada de llegada, notificando posición e intenciones, al objeto de recibir información del tránsito esencial.

**SALIDAS:** Los helicópteros que se dispongan a salir de este helipuerto establecerán contacto radio con TWR de Madrid/Cuatro Vientos antes de despegar, notificando la ruta a seguir después del despegue, para recibir instrucciones.



**ARRIVALS:** Helicopters arriving at this heliport must establish radio contact with Madrid/Cuatro Vientos TWR 5 minutes before the estimated time of arrival, notifying their position and intentions, with the object of receiving information on main traffic.

**DEPARTURES:** Helicopters prepare to take-off from this heliport must establish radio contact with Madrid/Cuatro Vientos TWR before taking-off, notifying the route to be followed after take-off, in order to receive instructions.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

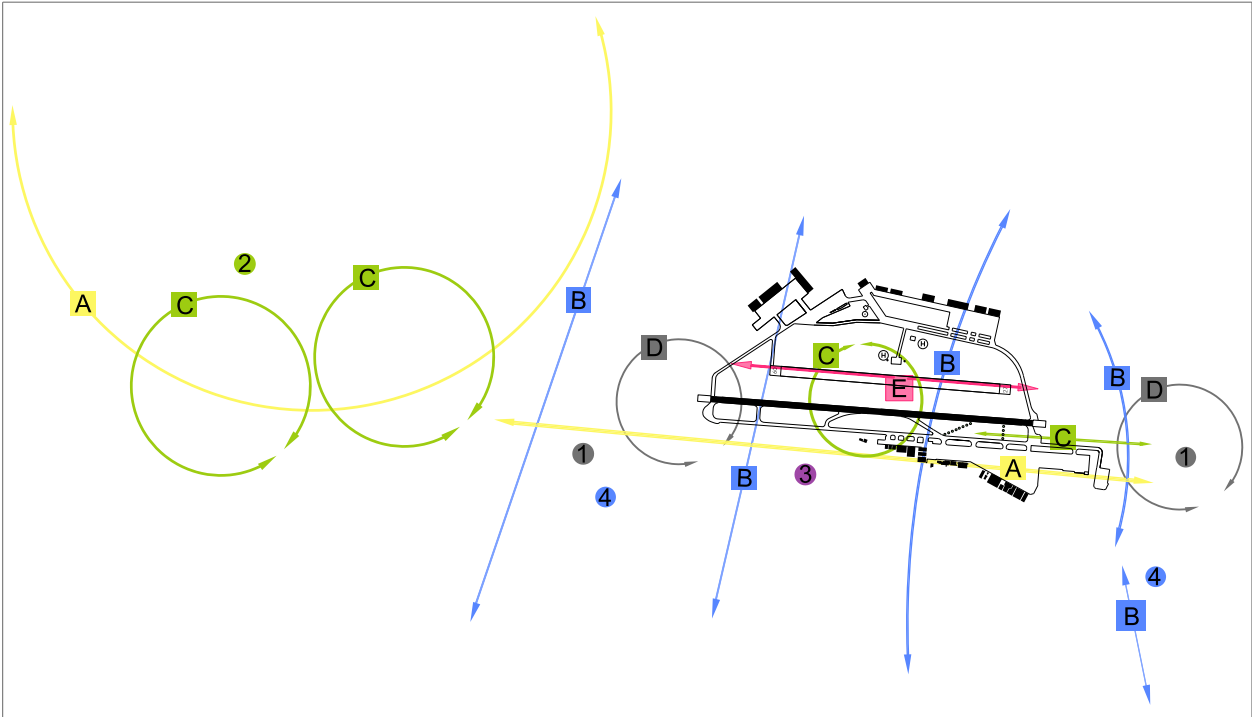
ADDITIONAL INFORMATION

Precaución debido a agua estancada en pista y calle de rodaje bajo condiciones de lluvia de intensidad moderada.

Caution due to standing water on runway and taxiway under moderate rain conditions.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN Y MOVIMIENTO DE AVES

BIRDS AREAS OF CONCENTRATION AND FLOWS



- A. Cigüeña blanca.

B. Paloma torcaz, paloma bravia.

C. Milano negro, buitre negro, águila calzada.

D. Vencejo comun, golondrina comdn.

E. Gaviota reidora, gaviota sombría.

Zona 1.- Concentración de estorninos y vencejos.

Zona 2.- Concentración de aves rapaces.

Zona 3.- Concentración de perdices y sison

Zona 4.- Concentración de palomas.

Movimientos A: desplazamientos esporádicos de cigüeña blanca en primavera y verano al sur de la pista y en el entorno de la THR 09.

Movimientos B: desplazamientos de palomas, se observan durante todo el año, principalmente sentido norte-sur. Más abundantes en las inmediaciones de ambas cabeceras.

Movimientos C: desplazamientos de rapaces, principalmente milano negro y buitre negro. Más abundantes en primavera y verano y en el entorno de Venta la Rubia. En invierno, presencia de busardo ratonero y milano real. En el interior, ejemplares en busca de carroña o en vuelos de ascensión aprovechando las corrientes térmicas.

Movimientos D: desplazamientos de aves insectívoras, como vencejos, golondrinas y estorninos. Muy numerosos en época estival, realizando vuelos de alimentación especialmente en el entorno de ambas cabeceras.

Movimientos E: desplazamientos de gaviotas, cuya presencia está restringida a otoño e invierno. En condiciones de niebla, lluvia o viento, posadas en el aeropuerto a primera hora de la mañana.
- A. White stork.

B. Wood pigeon, common pigeon.

C. Black kite, black vulture, booted eagle.

D. Common swift, swallow.

E. Laughing gull, lesser black-backed gull.

Area 1.- Starling and swift concentration.

Area 2.- Bird of prey concentration.

Area 3.- Partridge and little bustard concentration.

Area 4.- Pigeon concentration.

Movement A: Sporadic displacements of white storks in Spring and Summer to the South of the runway and around THR 09.

Movement B: Displacements of pigeons can be seen all year, mainly moving North-South. More abundant close to the two thresholds.

Movement C: Displacements of birds of prey, principally black kites and black vultures. They are more abundant in Spring and Summer and in the vicinity of Venta la Rubia. In Winter, presence of common buzzards and red kites. Within the airport, specimens in search of carrion or using thermals to climb.

Movement D: Displacements of insectivorous birds such as swifts, swallows and starlings. Very numerous in Summer on feeding flights, especially around the two thresholds.

Movement E: Displacements of gulls, but only present in Autumn and Winter. When there is fog, rain or wind, they perch inside the airport early in the morning.

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/#LECU/LEVS>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LECU/LEVS>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.

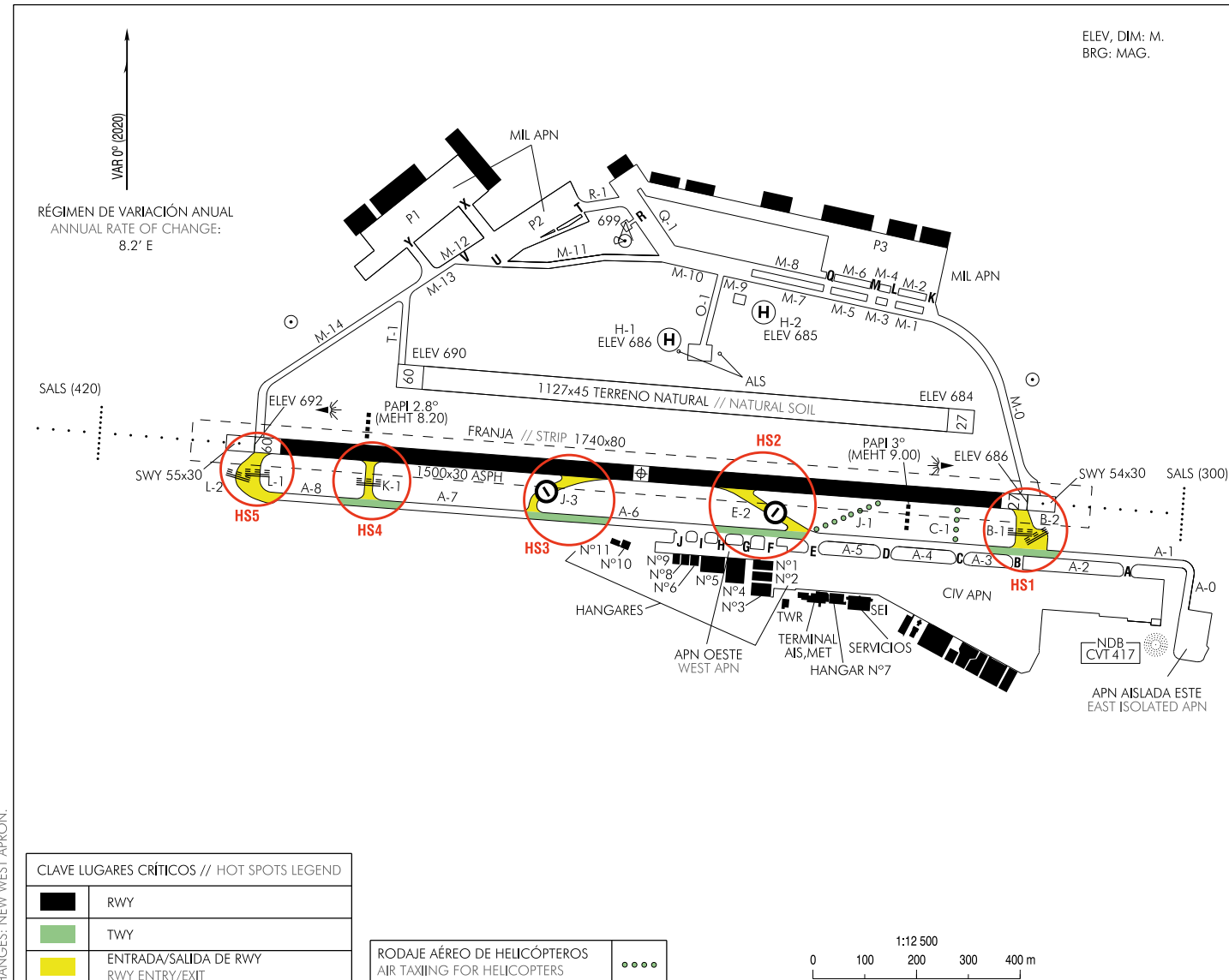
Information not available.

## PLANO DE AERÓDROMO-OACI

40°22'14"N  
003°47'07"W

ELEV 692

TWR 118.700  
GMC 121.800  
MIL 137.525

**MADRID/Cuatro Vientos**

RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	
09	094°	40°22'16.04''N	003°47'38.14''W
27	274°	40°22'12.84''N	003°46'34.87''W
09 (1)	095°	40°22'20.43''N	003°47'26.54''W
27 (1)	275°	40°22'17.84''N	003°46'39.32''W

(1) RWY 09/27 CLSD CIV TFC.

**RESISTENCIA**  
**STRENGTH**

RWY 09/27: PCN 39/F/A/W/T EXC  
BTN L-1 & K-1: PCN 74/F/C/W/T.

TWY: A-0 a // to A-8: PCN 18/F/D/W/T;  
B-1: PCN 19/R/D/W/T;  
B-2, K-1, E-2, L-1 & L-2: PCN 15/F/D/W/T;  
J-3: PCN 18/F/D/W/T.

APN:

CIV: BTN PUERTAS // GATES A & B, C & E: PCN 44/R/C/W/T;  
BTN PUERTAS // GATES B & C: PCN 30/R/C/W/T;

AISLADA ESTE // EAST ISOLATED: PCN 5/R/C/W/T.

OESTE // WEST: PCN 15/F/D/W/T.

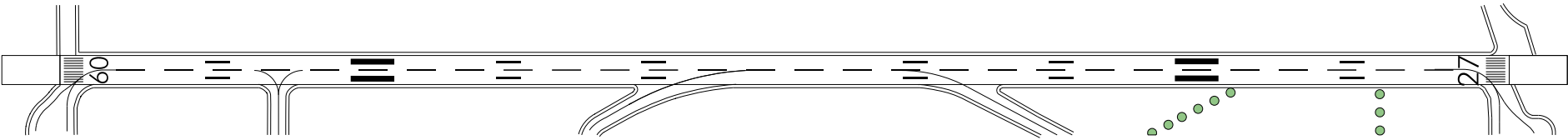
TWY WID: 15, EXC:  
     C-1 & J-1: TWY AÉREO DE HELICÓPTEROS.  
             AIR TWY FOR HELICOPTERS.  
 TWY SFC: ASPH, EXC:  
     C-1 & J-1: TWY AÉREO DE HELICÓPTEROS.  
             AIR TWY FOR HELICOPTERS.  
 T-1: TERRENO NATURAL. // NATURAL SOIL.

HS1, HS4, HS5:  
PRECAUCIÓN: CONFIRMAR CON ATC AUTORIZACIÓN PARA  
ENTRADA EN PISTA.

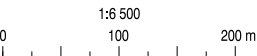
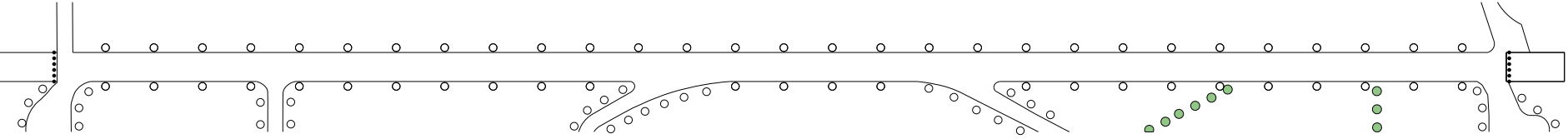
PRECAUCIÓN: CUANDO SE ABANDONE PISTA POR J-3 O E-2, ALCANZAR TWY A SIN INVADIRLA. ESPERAR POSTERIOR AUTORIZACIÓN ATC PARA ENTRAR EN TWY A.

HS1, HS4, HS5:  
CAUTION: CONFIRM ATC CLEARANCE TO ENTER THE RUNWAY.  
HS2, HS3:  
CAUTION: WHEN VACATING RUNWAY ON J-3 OR E-2, REACH TWY A WITHOUT  
PENETRATING IT. AWAIT SUBSEQUENT ATC CLEARANCE TO ENTER TWY A.

SGL RWY & TWY



LGT RWY & TWY



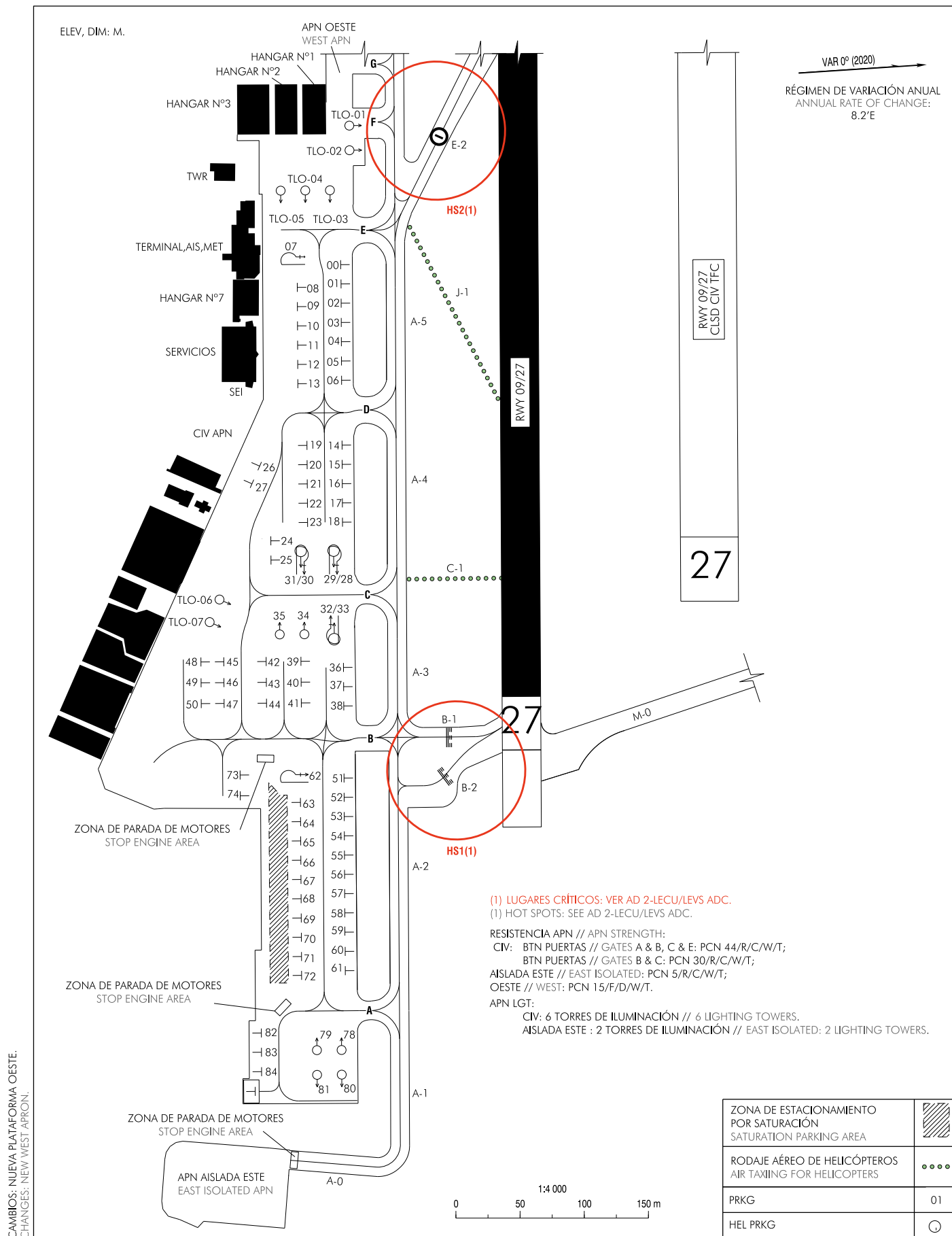
RODAJE AÉREO DE HELICÓPTEROS //  
AIR TAXIING FOR HELICOPTERS



CAMBIO: RETIRADA DE LUCES DE IDENTIFICACIÓN DE UMBRAL  
CHANGES: WITHDRAWAL OF THRESHOLD IDENTIFICATION LIGHTS.

PLANO DE ESTACIONAMIENTO  
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACIELEV  
CIV APN: 687TWR 118.700  
GMC 121.800

MADRID/Cuatro Vientos



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO  
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
00	—	40°22'09.15"N 003°46'51.28"W	A	—	S	(1)
01	—	40°22'09.12"N 003°46'50.64"W	A	—	S	(1)
02	—	40°22'09.09"N 003°46'50.01"W	A	—	S	(1)
03	—	40°22'09.05"N 003°46'49.37"W	A	—	S	(1)
04	—	40°22'09.02"N 003°46'48.74"W	A	—	S	(1)
05	—	40°22'08.99"N 003°46'48.10"W	A	—	S	(1)
06	—	40°22'08.96"N 003°46'47.47"W	A	—	N	(1)
07	—	40°22'08.13"N 003°46'51.63"W	A	—	N	Ver apartado 20: Reglamentación local. // See item 20: Local regulations. (2)
08	—	40°22'08.20"N 003°46'50.62"W	A	—	N	(3)
09	—	40°22'08.17"N 003°46'49.98"W	A	—	N	(3)
10	—	40°22'08.14"N 003°46'49.35"W	A	—	N	(3)
11	—	40°22'08.11"N 003°46'48.71"W	A	—	N	(3)
12	—	40°22'08.08"N 003°46'48.08"W	A	—	N	(3)
13	—	40°22'08.05"N 003°46'47.44"W	A	—	N	(3)
14	—	40°22'08.85"N 003°46'45.33"W	A	—	S	(1)
15	—	40°22'08.82"N 003°46'44.70"W	A	—	S	(1)
16	—	40°22'08.79"N 003°46'44.06"W	A	—	S	(1)
17	—	40°22'08.76"N 003°46'43.43"W	A	—	S	(1)
18	—	40°22'08.73"N 003°46'42.79"W	A	—	S	(1)
19	—	40°22'07.97"N 003°46'45.41"W	A	—	N	(1)
20	—	40°22'07.94"N 003°46'44.77"W	A	—	N	(1)
21	—	40°22'07.91"N 003°46'44.14"W	A	—	N	(1)
22	—	40°22'07.88"N 003°46'43.50"W	A	—	N	(1)
23	—	40°22'07.85"N 003°46'42.87"W	A	—	N	(1)
24	—	40°22'06.89"N 003°46'42.35"W	A	—	S	(1)
25	—	40°22'06.86"N 003°46'41.71"W	A	—	S	(1)
26	—	40°22'06.74"N 003°46'44.83"W	A	—	NE	(1)
27	—	40°22'06.52"N 003°46'44.27"W	A	—	NE	(1)
28	—	40°22'08.51"N 003°46'41.39"W	A	—	E	INCOMP. 29 (2)
29	—	40°22'08.45"N 003°46'41.88"W	A	AS55	E	HEL. INCOMP. 28
30	—	40°22'07.68"N 003°46'41.46"W	A	—	E	INCOMP. 31 (2)
31	—	40°22'07.62"N 003°46'41.95"W	A	AS55	E	HEL. INCOMP. 30
32	—	40°22'08.25"N 003°46'39.45"W	A	—	W	INCOMP. 33 (2)
33	—	40°22'08.31"N 003°46'38.96"W	A	AS55	W	HEL. INCOMP. 32
34	—	40°22'07.57"N 003°46'39.19"W	A	EC35	W	HEL
35	—	40°22'06.94"N 003°46'39.24"W	A	EC35	W	HEL
36	—	40°22'08.49"N 003°46'38.01"W	A	—	S	(1)
37	—	40°22'08.46"N 003°46'37.37"W	A	—	S	(1)
38	—	40°22'08.43"N 003°46'36.74"W	A	—	S	(1)
39	—	40°22'07.43"N 003°46'38.31"W	A	—	S	(1)
40	—	40°22'07.40"N 003°46'37.62"W	A	—	S	(1)
41	—	40°22'07.36"N 003°46'36.94"W	A	—	S	(1)
42	—	40°22'06.55"N 003°46'38.39"W	A	—	N	(1)
43	—	40°22'06.52"N 003°46'37.70"W	A	—	N	(1)
44	—	40°22'06.49"N 003°46'37.01"W	A	—	N	(1)
45	—	40°22'05.49"N 003°46'38.48"W	A	—	N	(1)
46	—	40°22'05.45"N 003°46'37.79"W	A	—	N	(1)
47	—	40°22'05.42"N 003°46'37.10"W	A	—	N	(1)

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
48	—	40°22'04.91"N 003°46'38.52"W	A	—	S	(1)
49	—	40°22'04.87"N 003°46'37.84"W	A	—	S	(1)
50	—	40°22'04.84"N 003°46'37.15"W	A	—	S	(1)
51	—	40°22'08.30"N 003°46'34.36"W	A	—	S	(1)
52	—	40°22'08.27"N 003°46'33.73"W	A	—	S	(1)
53	—	40°22'08.24"N 003°46'33.09"W	A	—	S	(1)
54	—	40°22'08.21"N 003°46'32.46"W	A	—	S	(1)
55	—	40°22'08.18"N 003°46'31.83"W	A	—	S	(1)
56	—	40°22'08.15"N 003°46'31.19"W	A	—	S	(1)
57	—	40°22'08.12"N 003°46'30.56"W	A	—	S	(1)
58	—	40°22'08.08"N 003°46'29.92"W	A	—	S	(1)
59	—	40°22'08.05"N 003°46'29.29"W	A	—	S	(1)
60	—	40°22'08.02"N 003°46'28.65"W	A	—	S	(1)
61	—	40°22'07.99"N 003°46'28.02"W	A	—	S	(1)
62	—	40°22'07.21"N 003°46'34.58"W	A	—	N	(2)
63	—	40°22'07.16"N 003°46'33.66"W	A	—	N	(3)
64	—	40°22'07.13"N 003°46'33.03"W	A	—	N	(3)
65	—	40°22'07.10"N 003°46'32.40"W	A	—	N	(3)
66	—	40°22'07.07"N 003°46'31.76"W	A	—	N	(3)
67	—	40°22'07.04"N 003°46'31.13"W	A	—	N	(3)
68	—	40°22'07.01"N 003°46'30.49"W	A	—	N	(3)
69	—	40°22'06.97"N 003°46'29.86"W	A	—	N	(3)
70	—	40°22'06.94"N 003°46'29.22"W	A	—	N	(3)
71	—	40°22'06.91"N 003°46'28.59"W	A	—	N	(3)
72	—	40°22'06.88"N 003°46'27.97"W	A	—	N	(3)
73	—	40°22'05.69"N 003°46'34.71"W	A	—	S	(1)
74	—	40°22'05.66"N 003°46'34.02"W	A	—	S	(1)
78	—	40°22'07.75"N 003°46'25.41"W	A	EC35	W	HEL
79	—	40°22'07.13"N 003°46'25.47"W	A	EC35	W	HEL
80	—	40°22'07.71"N 003°46'24.60"W	A	EC35	E	HEL (4)
81	—	40°22'07.09"N 003°46'24.65"W	A	EC35	E	HEL
82	—	40°22'05.76"N 003°46'26.16"W	A	—	N	(1)
TLO-01	—	40°22'09.62"N 003°46'55.84"W	A	EC35	N	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars
TLO-02	—	40°22'09.58"N 003°46'55.02"W	A	EC35	N	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars
TLO-03	—	40°22'09.01"N 003°46'53.75"W	A	EC35	E	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars
TLO-04	—	40°22'08.39"N 003°46'53.80"W	A	EC35	E	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars
TLO-05	—	40°22'07.77"N 003°46'53.86"W	A	EC35	E	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars (5)
TLO-06	—	40°22'05.49"N 003°46'40.54"W	A	EC35	NE	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars
TLO-07	—	40°22'05.20"N 003°46'39.82"W	A	EC35	NE	HEL. Uso restringido de hangares // Restricted use of hangars

Observaciones // Remarks:	
(1)	Envergadura MAX: // MAX wingspan: 12 m. Longitud MAX: // MAX length: 9 m.
(2)	Envergadura MAX: // MAX wingspan: 18 m.
(3)	Envergadura MAX: // MAX wingspan: 12 m. Longitud MAX: // MAX length: 11 m.
(4)	En caso de estar ocupado el PRKG 81, la aeronave será remolcada. // If PRKG 81 is occupied, the aircraft must be towed.
(5)	En caso de estar ocupado el PRKG 7, la aeronave será remolcada. // If PRKG 7 is occupied, the aircraft must be towed.



**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 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-GEML 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-GEML AOC.

## 6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

## RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

**Categoría de incendios:** CIV: 9. (1)  
MIL: 4. (2)

**Fire category:** CIV: 9. (1)  
MIL: 4. (2)

**Equipo de salvamento:** MIL y CIV: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

**Rescue equipment:** MIL and CIV: In accordance with the fire category published.

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

CIV: cojines de varias capacidades, eslingas de varias capacidades, 4 vigas transversales de diferentes capacidades (MAX. 25 TM), esteras y material accesorio para su uso, camión con grúa de capacidad máxima 2.4 TM, 2 plataformas recuperadoras 30 TM de carga (CAT III) y material auxiliar. Medios externos: grúas de 40 a 250 TM y camiones grúa de 40 a 180 TM. (3)

CIV: bags of various capacities, slings of various capacities, 4 transverse beams of different capacities (MAX. 25 TM), mats and accessory materials for their use, truck crane of maximum capacity 2.4 TM, 2 30 TM load recovery platforms (CAT III) and auxiliary material. External facilities: cranes of 40 to 250 TM and truck cranes from 40 to 180 TM. (3)

MIL: Tractor remolcador y grúa de rescate de aeronaves hasta 30 TM.

MIL: Towing tractor and aircraft rescue crane up to 30 TM.

**Observaciones:****Remarks:**

- (1) El tiempo de respuesta hasta el punto más alejado de las pistas es menor de 3 MIN, con objetivo operacional de 2 MIN.
- (2) Garantizado el servicio presencial entre 0730-1500 LT y fuera de HR para vuelos programados.
  - Garantizado el servicio de SR/SS con Alarma SAR. Resto de casos, activación de 1 hora, previa petición.
  - Se proporcionará nivel 5, previa solicitud PPR con 48 horas de antelación.
- (3) Teléfono de contacto para retirada de aeronaves inutilizadas: Ejecutivo Servicio: +34-971 789 595.

- (1) The response time up to the furthest away point of the runways is less than 3 MIN, with an operational objective of 2 MIN.
- (2) Guaranteed attended service between 0730-1500 LT and out of HR for scheduled flights.
  - SR/SS service with SAR alarm guaranteed. Other cases, activation of 1 hour, upon request.
  - Level 5 will be provided upon PPR request 48 hours in advance.
- (3) Contact phone number for removal of disabled aircraft: Service Executive: +34-971 789 595.

## 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.

**Types of clearing equipment:** Urea spreader, snowplough.

**Prioridades de limpieza:** Pistas, calles de salida rápida y calles de acceso a pista, calles de rodaje, accesos a plataforma y plataformas.

**Clearance priorities:** Runways, rapid exit taxiways and runway access taxiways, taxiways, apron accesses and aprons.

**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:**  
Urea (UREA).

**Use of material for movement area surface treatment:**  
Urea (UREA).

**Pistas de invierno especialmente preparadas:** No aplica.

**Specially prepared winter runways:** Not applicable.

**Observaciones:****Remarks:**

Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 15-APR.  
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.

Period of application of snow plan: 01-NOV to 15-APR.  
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 y asfalto.

**Apron:** Surface: Concrete and asphalt.

**Resistencia:****Strength:**

TWY LA: PCN 95/R/A/W/T;  
LB, LC, LQ, LY, Q, Y2, Y3: PCN 59/R/A/W/T;  
LD, LF: PCN 101/F/A/W/T;  
LE: PCN 121/F/A/W/T;  
LG: PCN 131/F/A/W/T;  
LJ: PCN 129/F/A/W/T;  
LK, LM: PCN 124/F/A/W/T;  
LP, T1, T2: PCN 96/R/A/W/T;  
V1, V2: PCN 135/F/A/W/T;  
W5: PCN 53/R/A/W/T;  
Y1: PCN 44/F/C/W/T.  
PRKG: 02 a 05, 24, 25, 100 a 103B, 114 a 118B: PCN 84/R/A/W/T;  
06 a 23B, 104 a 109: PCN 53/R/A/W/T;  
26 a 29, 48 a 58, 119 a 123: PCN 145/R/A/W/T;  
30 a 46: PCN 81/R/A/W/T;  
60 a 86: PCN 96/R/A/W/T;  
88 a 98: PCN 122/R/A/W/T;  
150 a 241, 311 a 318B: PCN 59/R/A/W/T;  
242 a 247: PCN 44/F/C/W/T;  
301 a 310B: PCN 95/R/A/W/T.

TWY LA: PCN 95/R/A/W/T;  
LB, LC, LQ, LY, Q, Y2, Y3: PCN 59/R/A/W/T;  
LD, LF: PCN 101/F/A/W/T;  
LE: PCN 121/F/A/W/T;  
LG: PCN 131/F/A/W/T;  
LJ: PCN 129/F/A/W/T;  
LK, LM: PCN 124/F/A/W/T;  
LP, T1, T2: PCN 96/R/A/W/T;  
V1, V2: PCN 135/F/A/W/T;  
W5: PCN 53/R/A/W/T;  
Y1: PCN 44/F/C/W/T.  
PRKG: 02 to 05, 24, 25, 100 to 103B, 114 to 118B: PCN 84/R/A/W/T;  
06 to 23B, 104 to 109: PCN 53/R/A/W/T;  
26 to 29, 48 to 58, 119 to 123: PCN 145/R/A/W/T;  
30 to 46: PCN 81/R/A/W/T;  
60 to 86: PCN 96/R/A/W/T;  
88 to 98: PCN 122/R/A/W/T;  
150 to 241, 311 to 318B: PCN 59/R/A/W/T;  
242 to 247: PCN 44/F/C/W/T;  
301 to 310B: PCN 95/R/A/W/T.

Plataforma MIL Este: PCN 85/R/A/W/T.

East MIL apron: PCN 85/R/A/W/T.

Plataforma MIL Oeste: PCN 71/R/A/W/T.

West MIL apron: PCN 71/R/A/W/T.

**Calles de rodaje:** Anchura: 23 m, EXC:

**Taxiways:** Width: 23 m, EXC:

MU: 18 m,  
N1 a N6: 29 m, N7 (exclusiva para helicópteros): 8.6 m,  
S2: 25 m,  
U (acceso a Plataforma MIL Este): 24 m.

MU: 18 m,  
N1 to N6: 29 m, N7 (exclusively for helicopters): 8.6 m,  
S2: 25 m,  
U (access to East MIL apron): 24 m.

**Superficie:** Asfalto y hormigón.

**Surface:** Asphalt and concrete.

**Resistencia:** H1, H2: PCN 108/F/A/W/T;  
H4, H5: PCN 100/F/C/W/T;  
H6 a H8: PCN 62/F/A/W/T;  
H9, H10, SOUTH: PCN 74/F/A/W/T;  
LINK: PCN 115/F/A/W/T, EXC tramo entre J y SOUTH: PCN 83/F/C/W/T;  
MU: PCN 114/F/A/W/T;  
N1: PCN 104/F/A/W/T;  
N2: PCN 95/F/A/W/T;  
N3: PCN 93/F/A/W/T;

**Strength:** H1, H2: PCN 108/F/A/W/T;  
H4, H5: PCN 100/F/C/W/T;  
H6 to H8: PCN 62/F/A/W/T;  
H9, H10, SOUTH: PCN 74/F/A/W/T;  
LINK: PCN 115/F/A/W/T, EXC section between J and SOUTH: PCN 83/F/C/W/T;  
MU: PCN 114/F/A/W/T;  
N1: PCN 104/F/A/W/T;  
N2: PCN 95/F/A/W/T;  
N3: PCN 93/F/A/W/T;

N4: PCN 125/F/A/W/T; N5: PCN 135/F/A/W/T; N6: PCN 145/F/A/W/T; N7: PCN 26/F/A/W/T; NORTH: PCN 49/F/B/W/T; S1 a S3: PCN 101/F/A/W/T; U: PCN 44/R/A/W/T.	N4: PCN 125/F/A/W/T; N5: PCN 135/F/A/W/T; N6: PCN 145/F/A/W/T; N7: PCN 26/F/A/W/T; NORTH: PCN 49/F/B/W/T; S1 to S3: PCN 101/F/A/W/T; U: PCN 44/R/A/W/T.
Posiciones de comprobación: <b>Altímetro:</b> Plataforma: 4 m/14 ft EXC PRKG 58, 60 y 62: 7 m/24 ft.	<b>Check locations: Altímetro:</b> Apron: 4 m/14 ft. EXC PRKG 58, 60 and 62: 7m/24 ft.
VOR: No. INS: Ver AD 2-LEPA/LESJ PDC.	VOR: No. INS: See AD 2-LEPA/LESJ PDC.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

<b>→ Sistema de guía de rodaje:</b> Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, indicadores de posición iluminados, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA, barras de prohibición de acceso, indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista e información LGTD y señales de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves.	<b>Taxiing guidance system:</b> Runway-holding positions, intermediate holding position, stopbars, intermediate holding position lights, lighted position indicators, NO ENTRY signs, no-entry bars, arresting gear marking, runway guard lights, LGTD information and aircraft stands identification markings.
<b>Señalización de RWY:</b> Designadores, umbral, umbral desplazado (RWY 24R y RWY 06R), eje, faja lateral, punto de visada, zona de toma de contacto con clave de distancia y señales indicadoras de salida rápida de RWY 06L en TWY N2 y N3, de RWY 24L en TWY S1 y S2 y de TWY 24R en TWY N4 y barras NO EXIT (1).	<b>RWY markings:</b> Designators, threshold, threshold displaced (RWY 24R and RWY 06R), centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone with distance code and rapid exit indicator markings from RWY 06L in TWY N2 and N3, from RWY 24L in TWY S1 and S2 and from TWY 24R in TWY N4 and NO EXIT bars (1).
<b>Señalización de TWY:</b> Eje y faja lateral, EXC N7: eje.	<b>TWY markings:</b> Centre line and side stripe, EXC N7: centre line.
<b>Observaciones:</b> (1) Barras NO EXIT: se trata de barras de luces rojas situadas en el borde de pista a la altura de los entronques con las TWY N1, N2, N3, N4, N5, N6 y N7 (para RWY 06L/24R) y TWY S1, S2 y S3 (para la RWY 06R/24L) y que están conmutadas con los ejes de estas calles de rodaje. De esta forma, cuando las barras NO EXIT están encendidas, los ejes de las calles de rodaje están apagadas y viceversa. Se emplean para indicar que se debe abandonar pista por el final de la misma.	<b>Remarks:</b> (1) NO EXIT bars: These are bars of red lights situated on the runway edge at the junctions with TWY N1, N2, N3, N4, N5, N6 and N7 (for RWY 06L/24R), and TWY S1, S2 and S3 (for RWY 06R/24L), and which are in commutation with the centre line lighting of those taxiways. Thus, when the NO EXIT bars are lit, the centre line lighting of the taxiways is off, and vice versa. They are employed to indicate that the runway should be vacated at its end.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

<b>Obstáculos que perforan las Superficies de Cónica, Horizontal interna, Aproximación, Aproximación interna, Transición, Transición interna, Aterrizaje interrumpido y Ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:</b> Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales. <b>Observaciones:</b> Ver AD 2-LEPA/LESJ AOC.	<b>Obstacles which penetrate Conical, Inner horizontal, Approach, Inner approach, Transitional, Inner transitional, Balked landing and Take-off climb surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:</b> See Item 10 and Digital Data section. <b>Remarks:</b> See AD 2-LEPA/LESJ AOC.
---	---

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

<b>Oficina MET:</b> Palma de Mallorca EMAe. <b>HR:</b> H24. <b>METAR:</b> Semihorario. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> Sí. <b>Información:</b> En persona y telefónica. <b>Documentación de vuelo/Idioma:</b> Cartas y lenguaje claro / Español. <b>Cartas:</b> Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud. <b>Equipo suplementario:</b> Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. <b>Dependencia ATS atendida:</b> TWR, APP. <b>Información adicional:</b> Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Palma de Mallorca EMAe: H24; TEL: +34-971 789 319. FAX: +34-971 264 610. E-mail: omalepa@aemet.es <b>Observaciones:</b> Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Existe, en las proximidades del aeródromo, una estación meteorológica en 3936N 00242E. Ver ENR 5.3.	<b>MET office:</b> Palma de Mallorca EMAe. <b>HR:</b> H24. <b>METAR:</b> Half-hourly. <b>TAF:</b> 24 HR. <b>TREND:</b> Yes. <b>Briefing:</b> In person and by telephone. <b>Flight documentation/Language:</b> Charts and plain language / Spanish. <b>Charts:</b> Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps. <b>Supplementary equipment:</b> Clouds image, lightnings and radar information display. <b>ATS unit served:</b> TWR, APP. <b>Additional information:</b> Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Palma de Mallorca EMAe: H24; TEL: +34-971 789 319. FAX: +34-971 264 610. E-mail: omalepa@aemet.es <b>Remarks:</b> Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. There is, within the aerodrome vicinity, a meteorological station sited at 3936N 00242E. See ENR 5.3.
---	--

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
06L (1)	058.56°GEO 057°MAG	3270 x 45	393249.7315N 0024238.6190E	THR: 4.6 m / 15 ft TDZ: 4.6 m / 15 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 80/F/A/W/T SWY: No
24R (2)	238.58°GEO 237°MAG	3270 x 45	393343.8325N 0024433.0000E	THR: 2.5 m / 8 ft TDZ: 3.2 m / 10 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 80/F/A/W/T SWY: No
06R (3)	058.58°GEO 057°MAG	3000 x 45	393235.45N 0024408.91E	THR: 8 m / 25 ft TDZ: No	No	60 x 150	3120 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No
24L (4)	238.60°GEO 237°MAG	3000 x 45 (5)	393319.2200N 0024541.4925E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 4.2 m / 14 ft	No	No	3120 x 300 (6)	Si // Yes	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No

**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & puerta A.  
RWY 06L/24R & RWY 06R/24L: ver casilla 12.
- Puerta A: Dimensiones 40 m. Resistencia: PCN 100/F/C/W/T.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.
- PRKG: 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.  
Dimensiones MAX ACFT: ver PDC. Resistencia: ver casilla 8.

**Orientación:** No.**Distancias declaradas:****Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & gate A.  
RWY 06L/24R & RWY 06R/24L: see item 12.  
Gate A: Dimension 40 m. Strength: PCN 100/F/C/W/T.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.
- PRKG: 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B. Dimensions of MAX ACFT: see PDC. Strength: see item 8.

**Direction:** No.**Declared distances:**

	TORA (m)	TODAH (m)	RTODAH (m)	LDAH (m)
06L INT N7 (1)	2945	3005	2945	–
24R INT N7 (1)	250	310	250	–

(1) TWY N7 para despegue desde intersección exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo.

**Iluminación:** Ver casilla 14.**Observaciones:** Ver casilla 20, reglamentación local, operaciones de helicópteros.

(1) TWY N7 for take-off from intersection exclusively for helicopters in air taxiing.

**Lighting:** See item 14.**Remarks:** See item 20, local regulations, helicopter operations.**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 PALMA DE MALLORCA 393207N 0022956E; 393335N 0023307E; 393433N 0023827E; 393359N 0023853E; 394137N 0025518E; 393327N 0030140E; 392213N 0023734E; 393207N 0022956E.	1000 ft AGL SFC	D	PALMA APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ PALMA a) Área definida por 393358N 0023851E, arco de 8 km de radio centrado en ARP hasta 393715N 0024554E, 393358N 0023851E // Area defined by 393358N 0023851E, arc of radius 8 km centred on ARP up to 393715N 0024554E, 393358N 0023851E. (1)	1000 ft AGL (2) SFC	D	PALMA TWR ES/EN	
b) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	3000 ft AGL (2) 1000 ft AGL	A		

**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	Palma APP	118.955 C	H24	APP/I
TAR		119.155 C	H24	APP/L
SSR/SRE		119.405 C	H24	APP/L
		355.400 MHz	O/R	APP/MIL
TWR	Palma TWR	118.305 C	H24	LOCAL ARR
		118.455 C	H24	LOCAL DEP
		121.500 MHz	H24	EMERG
		121.605 C	H24	BACK-UP
		121.705 C	H24	GMC Sur // South
		121.905 C	H24	GMC Norte // North
		122.100 MHz	H24	MIL
		123.880 C	(1)	CLR. (1) Actividad anunciada por ATIS // Activity announced by ATIS.
		125.830 C	H24	BACK-UP
		243.000 MHz	H24	EMERG
		257.800 MHz	H24	MIL
ATIS	Palma de Mallorca Information	119.255 C	H24	
D-ATIS	Palma de Mallorca Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.
OPS	Palma operaciones	130.250 MHz	H24	Coordinación de servicios aeroportuarios // Coordination of airport services. Esta frecuencia coordina los servicios de plataforma, la información de slots y planes de vuelo y realiza el seguimiento de los vuelos de entrada y salida de Son Bonet AD. // This frequency coordinates the apron services, provides information about slots and flight plans and conducts monitoring of arriving and departing flights at Son Bonet AD.

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)	MJV	113.300 MHz	H24	392606.7N 0024529.9E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-300/R-030 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-030/R-300 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV.
DME	MJV	CH 80X	H24	392606.7N 0024529.2E	150 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-300/R-030 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-030/R-300 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. R-344 a // at: - FL070 COV 42 NM; - FL090 COV 47.6 NM (punto // point LISAS); - FL100 COV 58 NM; - FL120 COV 66.1 NM (punto // point TOLSO). R-048 a // at: - FL100 COV 72 NM; - FL120 COV 90 NM; - FL130 COV 97.9 NM (punto // point MEROS).
DVOR (2°E)	CDP	112.900 MHz	H24	394151.7N 0032603.7E		R-248 COV AVBL: - FL100 70 NM; - FL120 80 NM; - FL140 99 NM; - U/S FM 99 NM.
DME	CDP	CH 76X	H24	394151.1N 0032602.6E	240 m	R-248 COV AVBL: - FL100 70 NM; - FL120 80 NM; - FL140 99 NM; - U/S FM 99 NM.
DVOR (1°E)	POS	116.400 MHz	H24	395538.8N 0030652.5E		U/S BTN: - R-113/R-138 BLW 6500 ft AMSL; - R-193/R-253 BLW 6500 ft AMSL.
DME	POS	CH 111X	H24	395539.6N 0030653.5E	360 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-219/R-259 BLW 10000 ft AMSL; - R-049/R-069 BLW 7500 ft AMSL. R-178 a // at: - FL070 COV 68 NM; - FL130 COV 108 NM.
DVOR (1°E)	JOA	117.700 MHz	H24	393352.8N 0024447.8E		U/S BTN: - R-113/R-138 BLW 6500 ft AMSL; - R-193/R-253 BLW 6500 ft AMSL.
DME	JOA	CH 124X	H24	393353.3N 0024447.8E	0 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-219/R-259 BLW 10000 ft AMSL; - R-049/R-069 BLW 7500 ft AMSL.
NDB (1°E)	ADX	384.000 kHz	H24	393258.0N 0022345.1E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-050/R-120 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV ; - R-120/R-260 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV; - R-260/R-300 a // at FL100 o // or ABV; - R-300/R-050 a // at FL120 o // or ABV.
➔ NDB (1°E)	CST	351.000 kHz	H24	393829.0N 0025456.2E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-050/R-120 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-120/R-260 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV; - R-260/R-300 a // at FL100 o // or ABV; - R-300/R-050 a // at FL120 o // or ABV.
NDB (2°E)	PTC	401.000 kHz	H24	392538.4N 0031524.2E		COV 30 NM.
LOC 06L (1°E)	PLM	110.900 MHz	H24	393350.2N 0024446.6E		COV 7 NM: posibles oscilaciones de más de 10° BTN 360°/100° a 4500 ft AMSL // possible oscillations of more than 10° BTN 360°/100° at 4500 ft AMSL.
GP 06L		330.800 MHz	H24	393259.7N 0024247.6E		A 10 NM, posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 319°/349° a 7000 ft AMSL. // At 10 NM, possible oscillations greater than ±10° BTN 319°/349° at 7000 ft AMSL.
ILS/DME 06L	PLM	CH 46X	H24	393259.7N 0024247.6E	9 m	A 25 NM, posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 072°/092° y 330°/352° a 6000 ft AMSL // At 25 NM, possible oscillations greater than ±10° BTN 072°/092° and 330°/352° at 6000 ft AMSL.
LOC 24L (1°E)	IPAL	109.300 MHz	H24	393223.3N 0024343.2E		COV 30 NM.
ILS CAT I/III						057° MAG / 379 m FM THR 24R. COV 17 NM LOC (15.6 DME) AVBL BTN ±35° RCL a // at 3000 ft AMSL o // or ABV. 3°; RDH 15.7 m; a // at 342 m FM THR 06L & 151 m FM RCL a la izquierda en sentido de APCH // to the left in direction APCH. U/S FM 6° a la izquierda del RCL // left of RCL.
						REF DME THR 06L.
						237° MAG / 718 m FM THR 06R. COV 17 NM LOC (15.4 DME) AVBL BTN ±35° RCL a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM LOC (23.4 DME) AVBL BTN ±10° RCL a // at 3000 ft AMSL o // or ABV.

GP 24L		332.000 MHz	H24	393309.9N 0024534.2E		3°; RDH 16.30 m; a // at 298 m FM THR 24L & 153 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 24L	IPAL	CH 30X	H24	393309.8N 0024534.2E	15 m	REF DME THR 24L.
LOC 24R (1°E)	PAA	109.900 MHz	H24	393244.5N 0024227.5E		237° MAG / 310 M FM DTHR 06L.
ILS CAT I						COV 17 NM LOC (15.5 DME) AVBL BTN ±35° RCL a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
						COV 25 NM LOC (23.4 DME) AVBL BTN ±10° RCL a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
GP 24R		333.800 MHz	H24	393342.1N 0024417.1E		3°; RDH 18 m; a // at 350 m FM DTHR 24R & 152 m FM RCL a la derecha en sentido de APCH // to the right in direction APCH.
						U/S FM 6° a la derecha del RCL // right of RCL.
ILS/DME 24R	PAA	CH36X	H24	393342.1N 0024417.1E	9 m	REF DME DTHR 24R.
→ NDB (1°E)	PA	307.500 kHz	H24	393557.7N 0024916.2E		057° MAG / 7917 m FM DTHR 24R.
						A 15 NM, oscilaciones de más de ±10° BTN 269°/289°, 011°/014° y en 339° // At 15 NM, signal oscillations greater than ±10° BTN 269°/289°, 011°/014° and on 339°.
						A 7 NM, oscilaciones de más de ±10° BTN 320°/005° // At 7 NM, oscillations greater than ±10° BTN 320°/005°.
						212° & 238° posible pérdida de señal // possible signal loss.
TACAN (1°E)	SSJ	CH 21X	H24	393334.9N 0024359.7E		U/S FM 40 NM a // at:
						- 5000 ft BTN 028° / 088°.
						- 6000 ft BTN 088° / 118°.
						- 4000 ft BTN 118° / 258°.
						- 5000 ft BTN 258° / 288°.
						- 7000 ft BTN 288° / 338°.
						- 11000 ft BTN 338° / 028°.

**20. REGLAMENTACIÓN LOCAL****LOCAL REGULATIONS****1. REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA****1.1. RESTRICCIÓN A LAS OPERACIONES**

Desde el 01 de mayo hasta el 31 de octubre, diariamente de 0530 a 0700 y de 1600 a 1830, las aeronaves cuya velocidad de crucero sea inferior a 220 kt (excepto aeronaves de estado, hospitales y salvamento) tendrán restringido el uso del aeropuerto.

Las aeronaves afectadas que soliciten el uso del aeropuerto durante el horario citado, asumirán las posibles demoras, ya que las aeronaves no restringidas tendrán prioridad sobre ellas.

Debido a la capacidad limitada de la plataforma de Aviación General, desde el 01 de abril hasta el 30 de septiembre, en todos los mensajes o solicitudes de slot correspondientes a tráfico de Aviación General y Aviación Corporativa que deseen operar en el aeropuerto, deberán incluirse tanto los datos del vuelo de llegada como del de salida. Hasta recibir confirmación de la coordinación, se entenderá que la petición solicitada no ha sido autorizada. Las peticiones de coordinación deberán incluir: matrícula, código OACI de la aeronave, longitud y envergadura.

En caso de falta de capacidad de la plataforma, se podrán coordinar vuelos con una permanencia máxima de 3 horas para desembarque de personal y reabastecimiento de la aeronave, debiendo permanecer algún miembro de la tripulación en la aeronave.

Los vuelos que no hayan solicitado coordinación previa, deberán ser coordinados a su llegada y siempre sujetos a la capacidad disponible.

En caso de problemas de capacidad en plataforma, si a la llegada de un vuelo de Aviación General y de Negocios existieran discrepancias de datos (horario, tipo de aeronave, fecha de operación) respecto al slot autorizado, el aeropuerto de Palma de Mallorca se reserva el derecho de denegar la estancia coordinada y autorizar únicamente tres horas. En este caso, la tripulación no podrá abandonar la aeronave hasta su salida.

Las re-coordinaciones por cambio a indicativo local de compañía, se solicitarán directamente al centro de operaciones del aeropuerto y antes de la llegada del vuelo en cuestión.

**1.2. DESVÍO DE VUELOS**

Todos los vuelos que, por cualquier motivo, se desvíen al aeropuerto, deberán comunicar los motivos del mismo a los Servicios de Navegación Aérea, quien a su vez los transmitirá al CEOPS del aeropuerto.

**1.3. AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS**

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios, deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en el punto 3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España.

**1.4. AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS**

La solicitud PPR es obligatoria con 24 horas de antelación. En caso de transporte de mercancías peligrosas se realizará con al menos dos días laborables de antelación.

**1. AIRPORT REGULATION****1.1. RESTRICTIONS TO OPERATIONS**

From May 1st until October 31st, the use of the airport shall be restricted for aircraft with a cruising speed lower than 220 kt (except State, hospital and search and rescue aircraft), daily from 0530 to 0700 and 1600 to 1830.

If any affected aircraft requires the use of the airport during these periods, it shall assume the possible delays, as not restricted aircraft will always have priority.

Due to General Aviation apron limited capacity, from April 1st until September 30th, all the General Aviation and Corporate Aviation traffics which want to operate in the airport, must include in their messages or request for slot the data corresponding to the arrival and the departure flights. The slot request shall be understood as not authorized until the reception of the confirmed coordination. The coordination request must include: aircraft registration number, ICAO code, length and wingspan.

In case of lack of capacity in the apron, it should may coordinate flights with a maximum stay of 3 hours, in order to unload passengers and refuelling of the aircraft, but at least one member of the crew shall stay inside the aircraft.

Flights without previous coordination requested, shall be coordinated on arrival, subject in every case to the capacity available.

In the event of apron capacity problems, if, upon the arrival of a General and Business Aviation flight, there are discrepancies (time, aircraft type, date of operation) with respect to the slot cleared, Palma de Mallorca airport reserves the right to deny the stay coordinated and authorise only three hours. In this case, the crew will not be able to leave the aircraft until it departs.

Changes to coordination required by a change of airline designator shall be requested directly from the operations centre of the airport, and prior to the arrival of the flight in question.

**1.2. DIVERTING**

All flights which, by any cause, deviate to the airport, shall notify the cause of this matter to the Air Navigation Services whom, in turn, shall transmit it to CEOPS of the airport.

**1.3. GENERAL AVIATION AND BUSINESS**

It is mandatory to contract handling agent for all operation to General and Business Aviation, by virtue of provisions in item 3.1.6 of AD 1.1 of the AIP-Spain.

**1.4. FOREIGN STATE AIRCRAFT**

PPR request is mandatory 24 hours in advance. When transporting dangerous goods it shall be requested at least two working days in advance.

## 1.5 TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

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 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 Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Palma de Mallorca, 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.

## 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otra aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y en las zonas de plataforma no visibles desde TWVR.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

### 2.1. PLATAFORMA

- Se prohíbe cruzar a pie las calles de rodaje en plataforma. Solamente se podrá acceder a pie a las aeronaves estacionadas en posiciones próximas al edificio terminal. En el resto de posiciones, las tripulaciones se deberán trasladar en vehículo.
- No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra clave F, si no es con la autorización previa del aeropuerto.
- 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.
  - Posiciones de contacto con la terminal:  
El uso del APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión está prohibido dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 6 minutos antes de la TOBT de salida, excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 5 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes TOBT. 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.
  - Posiciones en remoto:  
El uso del APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión está prohibido dentro del periodo comprendido entre 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 15 minutos después de calzos a la llegada y 50 minutos antes de la salida. La APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén no estén disponibles las unidades móviles.
- Cuando sea preciso conectar la instalación de 400 Hz antes de que una aeronave pare motores, porque la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión esté no operativa o por procedimiento de la compañía autorizado por el aeropuerto:
  - El coordinador de vuelo se asegurará de que la aeronave esté totalmente detenida y lo confirmará mediante señales con el comandante de la aeronave (RCA, Apéndice C, Adjunto 5) antes de que se proceda a la puesta de calzos.
  - Ninguna actuación se llevará a cabo hasta que no se hayan puesto calzos.
- En los estacionamientos remotos que no tienen instalación de 400 Hz, se prohíbe la utilización de la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) durante el horario nocturno, (ver casilla 21), excepto aeronaves que tengan autorizada la puesta en marcha de motores y el rodaje.

### 2.2. PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA

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 5 minutos después de la misma.

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.

## 1.5 TRANSPORT OF LIVE ANIMALS

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 the animals (pets) set out in part A of Annex I to the cited Regulation (dogs, cats and ferrets) in the cabin, as part of passenger hand baggage, must have engaged a handling agent who is to be responsible for handling the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal de la Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminals of Palma de Mallorca 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 animals rejected at the border shall include, at least, transport to the facilities of the Border Inspection Service at the appropriate cargo terminal, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

## 2. GROUND MOVEMENT

Collision avoidance with other aircraft or obstacles is a responsibility of:

- Pilots taxiing in the apron and in the area not visible from TWR.
- Handling companies during push-back manoeuvring or exiting the stand.

### 2.1. APRON

- It is forbidden to cross the taxiways in the apron on foot. Access to the aircraft on foot will only be possible if parked in a stand next to the terminal building. Access to the rest of stands shall be made by vehicle.
- Neither the arrival nor the permanence of any code letter F aircraft will be authorized without the previous airport authority permission.
- On every stand equipped with 400 Hz system supply:
  - It is mandatory the use of the 400 Hz system.
  - Terminal contact stands:  
The use of aircraft APU (Auxiliary Power Unit) is forbidden for the period with 2 minutes after blocks-on for arrivals and 6 minutes before the departure TOBT, except for wide-body aircraft, which are allowed to use it 5 minutes after in-block upon arrival and until 10 minutes before TOBT. 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 and it is not available.
  - The use of a harness hook is recommended for fastening of the 400 Hz hosepipe of the system to the aircraft. Otherwise, the airport authority will not accept responsibility for any damages the aircraft could suffer.
  - Remote stands:  
Use of the aircraft APU is prohibited during the period between 10 minutes after in-block upon arrival and 10 minutes before the departure TOBT, except for wide-body aircraft, which are allowed to use it from 15 minutes after in-block upon arrival until 50 minutes before departure. The APU (Auxiliary Power Unit) of the aircraft may only be used when the mobile units are not available.
- When it is necessary to connect the 400 Hz system before an aircraft turn off the engines, either due to the aircraft APU (Auxiliary Power Unit) is not operational or a company procedure with prior permission of the airport authority:
  - The flight coordinator shall ascertain that the aircraft is totally stopped and confirm it by means of signals with the pilot in charge of the aircraft (RCA, Appendix C, Adjunct 5) before the blocks will be on.
  - Any operation shall not be carried out until the blocks will be on.
- On the remote stands without 400 Hz system, the use of APU (Auxiliary Power Unit) is forbidden during the night hours, (see item 21), except for aircraft cleared to start-up engines and taxiing.

### 2.2. START-UP PROCEDURE

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

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.



Entre TOBT -5 y TOBT +5, de ser posible, Palma 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.

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. Palma Autorizaciones no facilitará información sobre incumplimientos del proceso A-CDM para evitar sobrecargar la frecuencia.

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 Palma Autorizaciones para aprobar su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

Si 5 minutos después de TOBT, Palma 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 la maniobra de puesta en marcha con GPU o APU externa, las aeronaves solicitarán autorización de arranque cruzado junto con la autorización del retroceso en frecuencia de rodadura y posteriormente pondrán en marcha un motor, harán la maniobra de retroceso (o de salida autónoma) 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.

## 2.2.1 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se aplican procedimientos de Salida vía Enlace de Datos (DCL) para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Se pueden obtener más detalles del 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, 2.2) 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 Palma 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 AD 2, Casilla 20, 2.2.
- 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

If possible, Palma Clearance 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.

In case of non-compliance with A-CDM parameters, ATC will not record the request for start-up and the pilot should contact his flight coordinator to correct A-CDM parameters. Palma Clearance will not provide information about non-compliance of the A-CDM process to avoid frequency overload.

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 Palma Clearance to approve their start-up in accordance with the updated TSAT.

If Palma Clearance 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. Authorization for pushback can only be given by GMC.

For start-up manoeuvres with GPU or external APU, the aircraft should request authorization for cross-bleed start in addition to pushback authorization at ground control radio frequency and subsequently start up one engine, perform the pushback manoeuvre (or autonomous output) maintaining idle engine power until positioned on the apron taxiway, and then the power can be increased in order to start up the rest of the engines, strictly as necessary.

## 2.2.1 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

At Palma de Mallorca Airport, procedures for departure are applied via Data Link (DCL) for ATC authorization services and start up. More details of the DCL service can be obtained (See AIP ENR 1.5, section 3 DEPARTING FLIGHTS, ATC Authorization and start-up via data link (DCL)).

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

The pilot may request ATC authorization by DCL in accordance with the start-up procedures (See AD2 ítem 20, 2.2) with a maximum of 30 minutes before the TOBT (CDM mode) or EOBT (without CDM).

- The pilot must request ATC and S/U authorization 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 command.
- The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".
- When communicating approval, Palma Clearance 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 authorization or instructions to request it in case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, Item 20, 2.2.
- 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

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.

#### 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.

### 2.3. PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

Para optimizar la gestión de la plataforma en momentos de alta demanda de tráfico, se define una zona denominada GMC-C (ver plano PDC para mayor detalle) que, dependiendo del momento, puede ser gestionada bien por GMC-N, bien por GMC-S.

#### A. AERONAVES DE SALIDA

Los pilotos contactarán con Palma Rodadura (GMC, GMC-N, GMC-S) correspondiente (ver casilla 18), según indique CLR para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje.

Las aeronaves deben 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 a ATC.

En caso de detectar un retroceso de aeronave incorrecto, GMC solicitará al comandante que vuelva a estacionar la aeronave en la posición inicial.

En caso de que el comandante desee solicitar un retroceso que no siga ninguno de los procedimientos publicados, deberá contactar con GMC correspondiente quien enviará a un vehículo "SIGAME" para supervisar la operación. El vehículo "SIGAME" comunicará al coordinador de vuelo el sentido del retroceso.

GMC podrá aprobar retrocesos publicados que correspondan a la configuración contraria a la pista en uso, informando al piloto de hacia qué dirección tiene que aproar. El vehículo "SIGAME" comunicará al coordinador de vuelo el sentido del retroceso.

Se prohíbe en toda la plataforma la utilización de la reversa para la operación de retroceso.

#### B. AERONAVES DE LLEGADA

Las aeronaves, después de abandonar la pista en caso de no recibir instrucciones de rodaje, mantendrán la posición cortos de TWY NORTH/SOUTH y esperarán instrucciones del ATC para continuar rodaje al puesto de estacionamiento.

En caso de estar operativos GMC-N y GMC-S, si la aeronave no consigue establecer comunicación con el GMC al que ha sido transferido, mantendrá posición en el primer punto de espera intermedio que se encuentre en su ruta de rodaje.

Únicamente se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" a los puestos de estacionamiento de Aviación General y en las que el sistema de guía de ataque visual esté U/S.

También se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto o en casos excepcionales.

Las aeronaves que se dirijan a los PRKG comprendidos entre el 30 y el 48, entrarán, preferentemente, por la TWY V1 y mantendrán corto del punto de espera intermedio.

ATC autorizará, siempre que sea posible, la entrada directa a estos puestos de estacionamiento por la TWY V2.

Es de especial importancia que las aeronaves antes de acceder a la plataforma extremen su atención al tráfico existente en las calles de rodaje. Las aeronaves que efectúen el rodaje por plataforma lo realizarán a una velocidad tal que proporcione un tiempo de reacción lo suficientemente elevado como para prevenir frenazos bruscos. En las vías de servicio próximas a las puertas F, G, K y M, como áreas especialmente críticas se debe prestar una especial atención a la velocidad del tráfico de manera que sea la adecuada para poder detenerse de forma segura ante cualquier incidencia que pudiera acontecer en su camino.

### 2.4. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

#### 2.4.1. CONFIGURACIÓN ESTE

##### A) LLEGADAS POR RWY 06L

- R-1 a R-6, R-7 (PRKG 24, 25 y 114 a 117): Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH.
- PRKG 301-303 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
- PRKG 306 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior) y 307-310: Ruta estándar, puerta A y TWY LA.
- PRKG 311-315: Ruta estándar, puerta A y TWY LB.
- PRKG 316-318: Ruta estándar, puerta B y TWY LC.
- PRKG 2-6 y 100-103B: Ruta estándar, puerta C y TWY LD, EXC PRKG 103: Ruta estándar, puerta D y TWY LD.

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 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.

#### 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 command with the controller and request a new authorization.

### 2.3. TAXIING PROCEDURES

To optimise apron management at times of high traffic demand, a zone called GMC-C is defined (see the PDC chart for more detail), which will be managed at different times either by GMC-N or GMC-S.

#### A. DEPARTING AIRCRAFT

Pilots shall contact the corresponding Palma Ground (GMC, GMC-N, GMC-S) (see item 18) to request permission for towed push-back and/or taxiing.

The aircraft must be ready to be pushed back by towing or taxiing no later than 5 minutes after the time approved for the start-up. Otherwise the pilot must notify ATC.

Whenever an incorrect push-back of aircraft is detected, GMC shall request the pilot to park the aircraft in the initial position again.

Whenever the pilot wishes to request a push-back that does not follow any of the published procedures, should contact the corresponding GMC who will send a "FOLLOW ME" vehicle to oversee the operation. The "FOLLOW ME" vehicle shall communicate to the flight coordinator the push-back direction.

GMC may approve the published push-back corresponding to the opposite configuration to the runway in use, reporting the pilot which direction has to nose to. The "FOLLOW ME" vehicle shall communicate to the flight coordinator the push-back direction.

The use of the reverse power is forbidden in the whole apron for the backward operation.

#### B. ARRIVING AIRCRAFT

If no taxiing instructions are received, aircraft shall hold short position of the NORTH/SOUTH TWY after vacating the runway and expect ATC taxiing instructions in order to continue taxiing up to the parking position.

When GMC-N and GMC-S are operational, if the aircraft does not manage to establish communication with the GMC to which it has been transferred, it shall hold at the first intermediate holding position along its taxiing route.

Guidance by a "FOLLOW ME" vehicle shall only be provided to General Aviation stands and those which visual docking guidance system is U/S.

Guidance service shall also be provided at the request of TWR and so the pilot or in exceptional cases.

Aircraft taxiing to the PRKG between 30 and 48, shall entry, preferably, by TWY V1 and hold short of the intermediate holding position.

ATC shall authorize, whenever possible, the direct entry to those parking positions by TWY V2.

It is very important that before going to the apron aircraft pay special attention to the traffic on the taxiways. Aircraft taxiing on the apron shall do so at a speed that provides sufficient reaction time to prevent hard braking. In the service roads next to gate F, G, K and M as specially critical areas where aircraft must pay special attention to traffic speed because aircraft has the appropriate speed to stop in a safe way for any circumstance which occurs during its course.

### 2.4. STANDARD TAXIING ROUTES

#### 2.4.1. EAST CONFIGURATION

##### A) ARRIVALS BY RWY 06L

- R-1 to R-6, R-7 (stands 24, 25 and 114 to 117): Standard route: N3, N2, N1 or runway end, TWY NORTH.
- PRKG 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Helicopter operations.
- PRKG 306 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: Standard route, gate A and TWY LA.
- PRKG 311-315: Standard route, gate A and TWY LB.
- PRKG 316-318: Standard route, gate B and TWY LC.
- PRKG 2-6 and 100-103B: Standard route, gate C and TWY LD, EXC PRKG 103: Standard route, gate D and TWY LD.

- PRKG 8-22: Ruta estándar, puerta D y TWY LE.
- PRKG 104-109: Ruta estándar, puerta E y TWY W5.
- PRKG 23A-25 y 114-117: Ruta estándar, puerta E y TWY LF.
- R-7 (PRKG 118-118B, 26, 119): N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, puerta F y TWY LF.
- PRKG 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20, Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- R-8 a R-11: Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH y LINK.
- PRKG 27-29 y 120-121: Ruta estándar, puerta F y TWY LF y LG.
- PRKG 30-36 Ruta estándar, puerta G y TWY LG y V1.
- PRKG 38-48: Ruta estándar, puerta G y TWY LG, V1 y V2; o bien, previa autorización de ATC, ruta estándar, puerta G y TWY LG y V2.
- PRKG 50-54: Ruta estándar, puerta G y TWY LJ.
- PRKG 56-58: Ruta estándar, puerta J y TWY LK.
- PRKG 123: Ruta estándar, puerta G y TWY LG.
- R-13 a R-17: Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK y SOUTH.
- PRKG 60-68: Ruta estándar, puerta M y TWY T1.
- PRKG 72: Ruta estándar, puerta M y TWY T1 o T2.
- PRKG 80-86: Ruta estándar, puerta M y TWY T2.
- PRKG 88-96: Ruta estándar, puerta M y TWY LP.
- PRKG 98-154B: Ruta estándar, puerta P y TWY LQ.
- PRKG 155-159: Ruta estándar, puerta Q y TWY LY.
- PRKG de aviación general 200-226: Ruta estándar, puerta Q y TWY Y3.
- PRKG de aviación general 227-230: Ruta estándar, puerta Q y TWY LY.
- PRKG de aviación general 231-241: Ruta estándar, puerta Q, TWY LY y Y2.
- PRKG de aviación general 242-247: Ruta estándar, puerta Q, TWY LY y Y1.
- Plataforma Militar Este: N3, N2, N1 o final de pista y TWY NORTH.
- Plataforma Militar Oeste: N3, N2, N1 o final de pista y TWY NORTH.

## B) SALIDAS POR RWY 06R

- R-1 a R-7:
  - PRKG 301-303 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
  - PRKG 306 y 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
  - PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior) y 307-310: TWY LA,...LF, puerta F, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 311-315: TWY LB,...LF, puerta F, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 316-318: TWY LC,...LF, puerta F, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 100: puerta C, TWY NORTH, LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- - PRKG 2-6, 100B y 101-103B: TWY LD,...LF, puerta F, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- PRKG 8-22 y 104-109: TWY LE, LF, puerta F, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- PRKG 23A-26, 114-118B (aeronaves de letra de clave E o inferior) y 119: TWY LF, puerta F, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- R-8 a R-11:
  - PRKG 27-29 y 120-123: TWY LG, puerta G, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 30-48: TWY V2 y LG, puerta G, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 50: TWY LJ, puerta G, TWY LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 52-58: TWY LJ, LK, puerta K, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- R-13 a R-17:
  - PRKG 60-62: TWY T1, puerta M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 64-68: TWY T1, T2, puerta M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 72: TWY T1 o T2, puerta M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 80 y 82: TWY T2, T1, puerta M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 84 y 86: TWY T2, puerta M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 88-96: TWY LP, puerta P, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 98-154B: TWY LQ, puerta Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG 155-159: TWY LY, puerta Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
  - PRKG de aviación general 200-226: TWY Y3, Y2, LY, puerta Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.

- PRKG 8-22: Standard route, gate D and TWY LE.
- PRKG 104-109: Standard route, gate E and TWY W5.
- PRKG 23A-25 and 114-117: Standard route, gate E and TWY LF.
- R-7 (PRKG 118-118B, 26, 119): N3, N2, N1 or runway end, TWY NORTH, LINK, gate F and TWY LF.
- PRKG 118 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- R-8 to R-11: Standard route: N3, N2, N1 or runway end, TWY NORTH and LINK.
- PRKG 27-29 and 120-121: Standard route, gate F and TWY LF and LG.
- PRKG 30-36 Standard route, gate G and TWY LG and V1.
- PRKG 38-48: Standard route, gate G and TWY LG, V1 and V2; as well as, previous ATC clearance, Standard route, gate G and TWY LG and V2.
- PRKG 50-54: Standard route, gate G and TWY LJ.
- PRKG 56-58: Standard route, gate J and TWY LK.
- PRKG 123: Standard route, gate G and TWY LG.
- R-13 to R-17: Standard route: N3, N2, N1 or runway end, TWY NORTH, LINK and SOUTH.
- PRKG 60-68: Standard route, gate M and TWY T1.
- PRKG 72: Standard route, gate M and TWY T1 or T2.
- PRKG 80-86: Standard route, gate M and TWY T2.
- PRKG 88-96: Standard route, gate M and TWY LP.
- PRKG 98-154B: Standard route, gate P and TWY LQ.
- PRKG 155-159: Standard route, gate Q and TWY LY.
- General aviation PRKG 200-226: Standard route, gate Q and TWY Y3.
- General aviation PRKG 227-230: Standard route, gate Q and TWY LY.
- General aviation PRKG 231-241: Standard route, gate Q, TWY LY and Y2.
- General aviation PRKG 242-247: Standard route, gate Q, TWY LY and Y1.
- East military apron: N3, N2, N1 or runway end and TWY NORTH.
- West military apron: N3, N2, N1 or runway end and TWY NORTH.

## B) DEPARTURES BY RWY 06R

- R-1 to R-7:
  - PRKG 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Helicopter operations.
  - PRKG 306 and 118 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
  - PRKG 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: TWY LA,...LF, gate F, TWY LINK and SOUTH, runway-holding position H6, H7 or H8.
  - PRKG 311-315: TWY LB,...LF, gate F, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 316-318: TWY LC,...LF, gate F, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 100: gate C, TWY NORTH, LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- - PRKG 2-6, 100B and 101-103B: TWY LD,...LF, gate F, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- PRKG 8-22 and 104-109: TWY LE, LF, gate F, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- PRKG 23A-26, 114-118B (code letter E aircraft or lower) and 119: TWY LF, gate F, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- R-8 to R-11:
  - PRKG 27-29 and 120-123: TWY LG, gate G, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 30-48: TWY V2 and LG, gate G, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 50: TWY LJ, gate G, TWY LINK and SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 52-58: TWY LJ, LK, gate K, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- R-13 to R-17:
  - PRKG 60-62: TWY T1, gate M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 64-68: TWY T1, T2, gate M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - RKG 72: TWY T1 or T2, gate M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 80 and 82: TWY T2, T1, gate M, TWY SOUTH, runwayholding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 84 and 86: TWY T2, gate M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 88-96: TWY LP, gate P, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 98-154B: TWY LQ, gate Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - PRKG 155-159: TWY LY, gate Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
  - General aviation PRKG 200-226: TWY Y3, Y2, LY, gate Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.

- PRKG de aviación general 227-230: TWY LY, puerta Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- PRKG de aviación general 231-241: TWY Y2, LY, puerta Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- PRKG de aviación general 242-247: TWY Y1, LY, puerta Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- Plataforma Militar Este: TWY NORTH, LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- Plataforma Militar Oeste: TWY NORTH, LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.

## 2.4.2. CONFIGURACIÓN OESTE

## A) LLEGADAS POR RWY 24L

- R-1 a R-6, R-7 (PRKG 24 y 25): Ruta estándar: S1, TWY LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK y NORTH.
- PRKG 301-303 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
- PRKG 306 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior) y 307-310: Ruta estándar, puerta A y TWY LA.
- PRKG 311-315: Ruta estándar, puerta A y TWY LB.
- PRKG 316-318: Ruta estándar, puerta B y TWY LC.
- PRKG 2-6 y 100-103B: Ruta estándar, puerta C y TWY LD, EXC PRKG 103: Ruta estándar, puerta D y TWY LD.
- PRKG 8-22: Ruta estándar, puerta D y TWY LE.
- PRKG 104-109: Ruta estándar, puerta E y TWY W5.
- PRKG 23A-25: Ruta estándar, puerta E y TWY LF.
- R-7 (PRKG 114 a 118B, 119), R-8 (PRKG 120 a 123): Ruta estándar: S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH y LINK.
- PRKG 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20, Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 114-117: Ruta estándar, TWY NORTH, puerta E y TWY LF.
- PRKG 118-118B (aeronaves de letra de clave E o inferior): Ruta estándar y puerta F.
- PRKG 119: Ruta estándar, puerta F y TWY LF.
- PRKG 120-121: Ruta estándar, puerta G y TWY LG.
- PRKG 123: Ruta estándar, puerta G.
- R-7 (PRKG 26), R-8 (PRKG 27 a 29), R-9 a R-11: Ruta estándar: S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH y LINK.
- PRKG 26: Ruta estándar, puerta F y TWY LF.
- PRKG 27-29: Ruta estándar, puerta G y TWY LG.
- PRKG 30-36 Ruta estándar, puerta G y TWY LG y V1.
- PRKG 38-48: Ruta estándar, puerta G y TWY LG, V1 y V2; o bien, previa autorización ATC, ruta estándar, puerta G y TWY LG y V2.
- PRKG 50-58: S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, puerta K y TWY LK, LJ.
- R-13 a R-17: Ruta estándar: S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH.
- PRKG 60-68: Ruta estándar, puerta M y TWY T1.
- PRKG 72: Ruta estándar, puerta M y TWY T1 o T2.
- PRKG 80-86: Ruta estándar, puerta M y TWY T2.
- PRKG 88-96: Ruta estándar, puerta P y TWY LP.
- PRKG 98-154B: S1, S2 o S3, TWY SOUTH, puerta Q y TWY LQ; o bien, final de pista, puerta Q y TWY LQ.
- PRKG 155-159: S1, S2 o S3, TWY SOUTH, puerta Q y TWY LY; o bien, final de pista, puerta Q y TWY LY.
- PRKG de aviación general 200-226: S1, S2 o S3, TWY SOUTH, puerta Q y TWY Y3; o bien, final de pista, puerta Q y TWY Y3.
- PRKG de aviación general 227-230: S1, S2 o S3, TWY SOUTH, puerta Q y TWY LY; o bien, final de pista, puerta Q y TWY LY.
- PRKG de aviación general 231-241: S1, S2 o S3, TWY SOUTH, puerta Q, TWY LY y TWY Y2; o bien, final de pista, puerta Q, TWY LY y Y2.
- PRKG de aviación general 242-247: S1, S2 o S3, TWY SOUTH, puerta Q, TWY LY y Y1; o bien, final de pista, puerta Q, TWY LY y Y1.
- Plataforma Militar Este: S1, TWY LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK y NORTH.
- Plataforma Militar Oeste: S1, TWY LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK y NORTH.

## B) SALIDAS POR RWY 24R

- R-1 a R-7:
- PRKG 301-303 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
- PRKG 306 y 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior) y 307-310: TWY LA,...LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- RKG 311-315: TWY LB,...LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 316-318: TWY LC,...LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

- General aviation PRKG 227-230: TWY LY, gate Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- General aviation PRKG 231-241: TWY Y2, LY, gate Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- General aviation PRKG 242-247: TWY Y1, LY, gate Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- East military apron: TWY NORTH, LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- West military apron: TWY NORTH, LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.

## 2.4.2. WEST CONFIGURATION

## A) ARRIVALS BY RWY 24L

- R-1 to R-6, R-7 (PRKG 24 and 25): Standard route: S1, TWY LINK and NORTH or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH, LINK and NORTH.
- PRKG 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Helicopter operations.
- PRKG 306 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: Standard route, gate A and TWY LA.
- PRKG 311-315: Standard route, gate A and TWY LB.
- PRKG 316-318: Standard route, gate B and TWY LC.
- PRKG 2-6 and 100-103B: Standard route, gate C and TWY LD, EXC PRKG 103: Standard route, gate D and TWY LD.
- PRKG 8-22: Standard route, gate D and TWY LE.
- PRKG 104-109: Standard route, gate E and TWY W5.
- PRKG 23A-25: Standard route, gate E and TWY LF.
- R-7 (PRKG 114 to 118B, 119), R-8 (PRKG 120 to 123): Standard route: S1, TWY LINK or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH and LINK.
- PRKG 118 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 114-117: Standard route, TWY NORTH, gate E and TWY LF.
- PRKG 118-118B (code letter E aircraft or lower): Standard route and gate F.
- PRKG 119: Standard route, gate F and TWY LF.
- PRKG 120-121: Standard route, gate G and TWY LG.
- PRKG 123: Standard route, gate G.
- R-7 (PRKG 26), R-8 (PRKG 27 to 29), R-9 to R-11: Standard route: S1, TWY LINK or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH and LINK.
- PRKG 26: Standard route, gate F and TWY LF.
- PRKG 27-29: Standard route, gate G and TWY LG.
- PRKG 30-36 Standard route, gate G and TWY LG and V1.
- PRKG 38-48: Standard route, gate G and TWY LG, V1 and V2; as well as, previous ATC clearance, Standard route, gate G and TWY LG and V2.
- PRKG 50-58: S1, S2, S3 or runway end, TWY SOUTH, gate K and TWY LK, LJ.
- R-13 to R-17: Standard route: S1, S2, S3 or runway end, TWY SOUTH.
- PRKG 60-68: Standard route, gate M and TWY T1.
- PRKG 72: Standard route, gate M and TWY T1 or T2.
- PRKG 80-86: Standard route, gate M and TWY T2.
- PRKG 88-96: Standard route, gate P and TWY LP.
- PRKG 98-154B: S1, S2 or S3, TWY SOUTH, gate Q and TWY LQ; or, runway end, gate Q and TWY LQ.
- PRKG 155-159: S1, S2 or S3, TWY SOUTH, gate Q and TWY LY; or, runway end, gate Q and TWY LY.
- General aviation PRKG 200-226: S1, S2 or S3, TWY SOUTH, gate Q and TWY Y3; or runway end, gate Q and TWY Y3.
- General aviation PRKG 227-230: S1, S2 or S3, TWY SOUTH, gate Q and TWY LY; or runway end, gate Q and TWY LY.
- General aviation PRKG 231-241: S1, S2 or S3, TWY SOUTH, gate Q, TWY LY and TWY Y2; or runway end, gate Q, TWY LY and Y2.
- General aviation PRKG 242-247: S1, S2 or S3, TWY SOUTH, gate Q, TWY LY and Y1; or runway end, gate Q, TWY LY and Y1.
- East military apron: S1, TWY LINK and NORTH or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH, LINK and NORTH.
- West military apron: S1, TWY LINK and NORTH or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH, LINK and NORTH.

## B) DEPARTURES BY RWY 24R

- R-1 to R-7:
- PRKG 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Helicopter operations.
- PRKG 306 and 118 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: TWY LA,...LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 311-315: TWY LB,...LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 316-318: TWY LC,...LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

- PRKG 100: puerta C, TWY NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 2-6, 100B y 101-103B: TWY LD,...LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 8-22 y 104-109: TWY LE, LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 23A-26, 114-118B (aeronaves de letra de clave E o inferior) y 119: TWY LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

• R-8 a R-11:

- PRKG 27-29 y 120-121: TWY LG, LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 123: TWY LG, puerta G, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 30-48: TWY V2 y LG, LF, puerta F, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 50-54: TWY LJ, puerta G, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 56-58: TWY LK, LJ, puerta G, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

• R-13 a R-17:

- PRKG 60-62: TWY T1, LM, LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 64-68: TWY T1, T2, LM, LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 72: TWY T1 o T2, LM, LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 80 y 82: TWY T2, T1, LM, LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 84 y 86: TWY T2, LM, LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 88-96: TWY LP,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 98-154B (aeronaves envergadura hasta 36 m): TWY LQ,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 98-154 (aeronaves envergadura mayor 36 m): TWY LQ, puerta P, TWY SOUTH, LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 155-159 (aeronaves envergadura hasta 36 m): TWY LY,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG 155-159 (aeronaves envergadura mayor 36 m): TWY LY y LQ, puerta P, TWY, SOUTH, LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG de aviación general 200-226: TWY Y3, Y2, LY, LQ,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG de aviación general 227-230: TWY LY,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG de aviación general 231-241: TWY Y2, LY,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- PRKG de aviación general 242-247: TWY Y1, LY,...LK, puerta J, TWY LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

- Plataforma Militar Este: TWY NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

- Plataforma Militar Oeste: TWY NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

## 2.5. LIMITACIONES DE RODAJE

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.
- Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
- Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
- Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
- Letra de clave B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.

- PRKG 100: gate C, TWY NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 2-6, 100B and 101-103B: TWY LD,...LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 8-22 and 104-109: TWY LE, LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 23A-26, 114-118B (code letter E aircraft or lower) and 119: TWY LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

• R-8 to R-11:

- PRKG 27-29 and 120-121: TWY LG, LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 123: TWY LG, gate G, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 30-48: TWY V2 and LG, LF, gate F, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 50-54: TWY LJ, gate G, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 56-58: TWY LK, LJ, gate G, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

• R-13 to R-17:

- PRKG 60-62: TWY T1, LM, LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 64-68: TWY T1, T2, LM, LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 72: TWY T1 or T2, LM, LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 80 and 82: TWY T2, T1, LM, LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 84 and 86: TWY T2, LM, LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 88-96: TWY LP,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 98-154B (aircraft wingspan till 36 m): TWY LQ,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 98-154 (aircraft wingspan bigger than 36 m): TWY LQ, gate P, TWY SOUTH, LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 155-159 (aircraft wingspan till 36 m): TWY LY,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- PRKG 155-159 (aircraft wingspan bigger than 36 m): TWY LY and LQ, gate P, TWY, SOUTH, LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- General aviation PRKG 200-226: TWY Y3, Y2, LY, LQ,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- General aviation PRKG 227-230: TWY LY,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- General aviation PRKG 231-241: TWY Y2, LY,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- General aviation PRKG 242-247: TWY Y1, LY,...LK, gate J, TWY LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

- East military apron: TWY NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

- West military apron: TWY NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

## 2.5. TAXIING RESTRICTIONS

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Code letter F: 65 m or above wingspan, and below 80 m.
- Code letter E: 52 m or above wingspan, and below 65 m.
- Code letter D: 36 m or above wingspan, and below 52 m.
- Code letter C: 24 m or above wingspan, and below 36 m.
- Code letter B or below: Below 24 m wingspan.

TRAMO DE CALLE DE RODAJE SEGMENT OF TAXIWAY	MAX ACFT
W5	C
LA, LB, LC, LD, LE, LF	E
LG, LJ, LK	E
LM, T1, T2	D
LP	C
LQ, LY	Envergadura MAX // MAX wingspan: 42 m
Y1	Envergadura MAX // MAX wingspan: 12 m
Y2	Envergadura MAX // MAX wingspan: 30 m
Y3	Envergadura MAX // MAX wingspan: 20 m
V, V1, V2	C

CALLE DE RODAJE DE ACCESO A PISTA TAXIWAY TO ACCESS TO RUNWAY	MAX ACFT
H1, H2, H4, H6, H7 (1), H8, H10, S3	E
H9	Envergadura MAX // MAX wingspan: 51 m
N1, N6	Envergadura MAX // MAX wingspan: 45 m
H5	C
N7 (2)	AW101

(1) H7: Excepto aeronaves modelo B747 // Except aircraft of model B747.  
(2) N7: Uso exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo // N7 exclusively for helicopter use in air taxiing.

CALLE DE RODAJE DE SALIDA DE PISTA TAXIWAY TO EXIT FROM RUNWAY	MAX ACFT
H5	C
Resto de calles // The rest of taxiways	E

- 2.5.1 Sólo podrá haber una aeronave en rodaje en el espacio definido entre la puerta M y los siguientes puntos de espera:

  - T1
  - T2
  - LM
  - LP1
- ➔ 2.5.2 Tramo W5 utilizable exclusivamente por aeronaves que accedan a los PRKG 104 al 109 y está limitada al uso de aeronaves de letra de clave C.
- 2.5.3 Por haber menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave D y E y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves en las zonas que se detallan a continuación debería realizarse con maniobra “sobreviraje” en la medida de lo posible:

  - Sobreviraje para aeronaves de letra de clave E: H4, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, G (sólo para aeronave A340-600), J, K, M, P.
  - Sobreviraje para aeronaves MD-11: H4, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, J, K, M, P.
  - Sobreviraje para aeronaves de letra de clave D (excepto MD-11): H4, H9, N1, N2, N3, N5, N6, S1, S3, A, B, C, D, E, J, K, M, P, Q (hacia TWY LQ).
- 2.5.4 Prestar especial atención, en particular con pista mojada, en virajes de salida por TWY N2, N4 y S2 por radio de curvatura inferior a 550 m.
- 2.5.1 Only one aircraft at a time may taxi in the space defined between gate M and the following holding positions:

  - T1
  - T2
  - LM
  - LP1
- 2.5.2 Segment W5 only usable by aircraft to access PRKG 104 to 109 and is limited to code letter C aircraft.
- 2.5.3 As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of code letter D and E aircraft and the taxiway edge, the movement of these types of aircraft in the areas listed below must be made with "oversteering" manoeuvre, as far as possible:

  - Oversteering for code letter E aircraft: H4, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, G (only for A340-600 aircraft), J, K, M, P.
  - Oversteering for MD-11 aircraft: H4, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, J, K, M, P.
  - Oversteering for code letter D aircraft (except MD-11): H4, H9, N1, N2, N3, N5, N6, S1, S3, A, B, C, D, E, J, K, M, P, Q (to TWY LQ).
- 2.5.4 Pay special attention at exit turns from TWY N2, N4 and S2 due to curvature radius less than 550 m, specially with wet runway surface.

2.6 CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO  
Ver AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3 y siguientes.

2.7 OPERACIÓN DEL TRANSPONDEDOR 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 Palma de Mallorca se asegurarán de que el transpondedor 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, ...).

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.

Para la realización de mantenimientos de sistemas TCAS que requieran su encendido, éstos deberán realizarse previa coordinación con el Aeropuerto.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 1000 en Modo A.

3. OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil.

De acuerdo a lo anterior, y 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 las pistas de vuelos. Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, serán habitualmente autorizados por ATC a despegar y aterrizar desde RWY 06L.

2.6. AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS  
See AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3 and next.

2.7. MODE S TRANSPONDER OPERATION WHEN THE AIRCRAFT IS ON GROUND

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Palma de Mallorca airport shall ensure that the Mode S transponder are 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 on stand.

- When fully parked on stand, select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. call sign used in flight), the Aircraft's Identification should also be called (through 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 for entry of the Aircraft Identification (e.g. 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 the clearance to line up. It should then be deselected after vacating the runway.

To carry out maintenance works on TCAS systems that require them to be on, they shall be conducted with prior coordination with the Airport.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 1000 should be selected.

3. HELICOPTER OPERATIONS

This section defines, solely, operations for helicopters with an assigned stand on the ramps for civil use.

In accordance with the foregoing, and as no other specific zone to operate with helicopters is defined, they will be treated the same as fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC to take-off and land on the flight runways. Nevertheless, and in order to reduce taxiing as much as possible, they will normally be authorized by ATC to take off and land at RWY 06L.

## RUTAS DE RODAJE

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir o entrar de RWY 06L por las calles de acceso a pista H4 y H5; en caso de contingencia, podrá autorizarse el despegue/aterrizaje por otra cabecera, rodando en ese caso los helicópteros por las rutas de rodaje normalizadas definidas para aeronaves de ala fija.

También se dispone de una calle de rodaje de acceso a pista de uso exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo (N7) para despegue desde intersección en ambas configuraciones.

## LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por cabecera 06L, librarán pista por calle de salida H4 o H5 y serán autorizados por ATC a entrar en plataforma vía puerta Z donde rodarán por TWY LA hasta el puesto de estacionamiento.

La TWY aéreo N7 no podrá emplearse para abandonar la pista.

## SALIDAS

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento vía puerta Z al punto de espera de acceso a pista H4 o H5, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 06L.

Los helicópteros que utilicen la ruta de rodaje aéreo N7 para acceder a pista deberán rodar desde el puesto de estacionamiento hasta puerta A y allí esperar autorización por parte de TWR para poder acceder a la TWY N7 y posteriormente a pista. El acceso a N7 se realizará en rodaje aéreo. Esta ruta de rodaje aéreo no se empleará en condiciones de visibilidad reducida. En caso de helicópteros con patines mono tripulados, deberán tomar tierra en puerta A y posteriormente solicitar la autorización a TWR.

## 4. OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

- ➔ 4.1. En el aeropuerto de Palma de Mallorca solo podrán operar las siguientes aeronaves de letra de clave F: A124, B748 y A388.

Las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves de letra de clave F se realizarán por la RWY 06L/24R.

## 4.2. Puestos de estacionamiento:

- PRKG 118 (máxima aeronave: A388/B748)
- PRKG 306 (máxima aeronave: A124).
- Como alternativa a estos puestos de estacionamiento, y en caso de contingencia, se podrá estacionar una aeronave en TWY LA (máxima aeronave: A388/B748).

## 4.3. Rutas de rodaje

## A) Llegadas por RWY 06L

- PRKG 118: Final de pista (H2), TWY NORTH, LINK y puerta F.
- PRKG 306: Final de pista (H2), TWY NORTH, puerta A y TWY LA.
- PRKG en TWY LA: Final de pista (H2), TWY NORTH, puerta Z y TWY LA.

## B) Salidas por RWY 06L

- PRKG 118: TWY LF, puerta F, TWY LINK, NORTH y punto de espera de la pista H4.
- PRKG 306: TWY LA, puerta Z, TWY NORTH y punto de espera de la pista H4.
- PRKG en TWY LA: TWY LA, puerta A, TWY NORTH y punto de espera de la pista H4.

## C) Llegadas por RWY 24R

- PRKG 118: Final de pista (H4), TWY NORTH, LINK y puerta F.
- PRKG 306: Final de pista (H4), TWY NORTH, puerta A y TWY LA.
- PRKG en TWY LA: Final de pista (H4), puerta Z y TWY LA.

## D) Salidas por RWY 24R

- PRKG 118: TWY LF, puerta F, TWY LINK, NORTH y punto de espera de la pista H2.
- PRKG 306: TWY LA, puerta Z, TWY NORTH y punto de espera de la pista H2.
- PRKG en TWY LA: TWY LA, puerta A, TWY NORTH y punto de espera de la pista H2.

## 4.4. Restricción de medios

## A) Estacionamiento en PRKG 118:

- Durante las operaciones de entrada/salida de la aeronave hacia/desde el puesto de estacionamiento, se limitará la circulación de vehículos en el vial adyacente al puesto de estacionamiento, para lo que se dispone de señales de "STOP paso de aviones". Durante la maniobra de retroceso se parará la circulación del vial a la altura de la línea de área de restricción de equipos (ERL) de separación de los PRKG 116 y 117 y, en el extremo contrario, a la altura de la señal "STOP paso de aviones" junto al PRKG 119.
- No se podrá utilizar el PRKG 119 durante las operaciones de entrada/salida de la aeronave desde/hacia el puesto de estacionamiento. El vehículo "SIGAME" se asegurará de que no haya aeronaves, vehículos ni personas en dicho puesto de estacionamiento.
- No podrá haber aeronaves retrocediendo de los PRKG 26, 119 y 117.

## B) Estacionamiento en PRKG 306:

Durante la estancia de la aeronave en el puesto de estacionamiento, los PRKG 301, 302, 303, 307, 307B, 308 y 309 permanecerán fuera de servicio. (Los PRKG 308B y 309B permanecerán operativos).

## C) Estacionamiento en TWY LA:

- Durante la estancia de la aeronave en TWY LA:
- La TWY LA permanecerá fuera de servicio.

## TAXIING ROUTES

While helicopters will normally be authorized to exit or enter RWY 06L by runway access taxiways H4 and H5, in cases of contingency, they may be authorized to take off/land by another threshold, the helicopters taxiing in such cases via the standard taxiing routes defined for fixed-wing aircraft.

There is also a runway access taxiway available for exclusive use by air taxiing helicopters (N7), for take-off from intersection in both configurations.

## ARRIVALS

Helicopters arriving shall normally land by threshold 06L, vacate the runway by exit taxiway H4 or H5 and shall be cleared by ATC to enter the apron by gate Z where they will taxi via TWY LA up to the stand.

The air TWY N7 may not be employed for exit from the runway.

## DEPARTURES

Departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from the stand via gate Z to the runway-holding position H4 or H5, where they shall await instructions from ATC to enter RWY 06L.

Helicopters using air taxiing route N7 to access the runway must taxi from the stand up to gate A and there await authorization from TWR to may access TWY N7, and subsequently the runway. Access to N7 shall be by air taxiing. This air taxiing route shall not be employed under low visibility conditions. In cases of single-handed helicopters with skis, these must touch down at gate A and subsequently request clearance from TWR.

## 4. CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATIONS

- 4.1. Only the following code letter F aircraft may operate at Palma de Mallorca airport: A124, B748 and A388.

Landing and take-off operations for code letter F aircraft shall be carried out on/from RWY 06L/24R.

## 4.2. Stands

- PRKG 118 (maximum aircraft: A388/B748)
- PRKG 306 (maximum aircraft: A124).
- As alternative to these stands, and in case of contingency, an aircraft may be parked on TWY LA (Maximum aircraft: A388/B748).

## 4.3. Taxiing routes

## A) Arrivals by RWY 06L

- PRKG 118: Runway end (H2), TWY NORTH, LINK and gate F.
- PRKG 306: Runway end (H2), TWY NORTH, gate A and TWY LA.
- PRKG in TWY LA: Runway end (H2), TWY NORTH, gate Z and TWY LA.

## B) Departures from RWY 06L

- PRKG 118: TWY LF, gate F, TWY LINK, NORTH and runway-holding position H4.
- PRKG 306: TWY LA, gate Z, TWY NORTH and runway-holding position H4.
- PRKG in TWY LA: TWY LA, gate A, TWY NORTH and runway-holding position H4.

## C) Arrivals by RWY 24R

- PRKG 118: Runway end (H4), TWY NORTH, LINK and gate F.
- PRKG 306: Runway end (H4), TWY NORTH, gate A and TWY LA.
- PRKG in TWY LA: Runway end (H4), gate Z and TWY LA.

## D) Departures from RWY 24R

- PRKG 118: TWY LF, gate F, TWY LINK, NORTH and runway-holding position H2.
- PRKG 306: TWY LA, gate Z, TWY NORTH and runway-holding position H2.
- PRKG in TWY LA: TWY LA, gate A, TWY NORTH and runway-holding position H2.

## 4.4. Facility restrictions

## A) Parking on PRKG 118:

- During entry/exit operations of aircraft into/from the stand, the circulation of vehicles in the adjacent service road will be limited, for which purposes "STOP Aircraft Passing" signals will be provided. During the push-back manoeuvre, circulation in the service road will be halted at the level of the line of equipment restricted area (ERL) PRKG 116 and 117 and, at the other end, at the level of the "STOP Aircraft Passing" signal next to PRKG 119.
- It will not be possible to use PRKG 119 during entry/exit operations of aircraft into/from the stand. The "FOLLOW ME" vehicle will ensure there are no aircraft, vehicles or persons in that stand.
- There cannot be aircraft pushing back in PRKG 26, 119 and 117.

## B) Parking on PRKG 306:

- During the stay of the aircraft on the PRKG 301, 302, 303, 307, 307B, 308 and 309 shall be unavailable. (PRKG 308B and 309B shall remain operational).

## C) Parking on TWY LA:

- During the stay of the aircraft on TWY LA:
- TWY LA shall be unavailable.

- Los PRKG 306 a 311 permanecerán fuera de servicio. (Los PRKG 301, 302 y 303 permanecerán operativos).
- La puerta Z permanecerá fuera de servicio. No obstante, para mantener la operatividad de los PRKG 301, 302 y 303, (serán necesarios para la operación del SASEMAR) el balizamiento del fuera de servicio de TWY LA se hará desde el PRKG 307 al 311, y la operación en los PRKG 301, 302 y 303 se hará con guiado de señaleros.
- La aeronave accederá por puerta Z e iniciará el desvío del eje de TWY LA hacia la ABL a la altura de la línea de entrada al PRKG 307. Se estacionará sobre la línea ABL, parando las ruedas de morro de la aeronave a la altura de la línea de entrada del PRKG 309.

#### 4.5. Restricciones de rodaje

A) En caso de estacionamiento de aeronave en PRKG 306 y en TWY LA (en llegada por RWY 06L o salida por RWY 24R) y en PRKG 118 (en llegada por RWY 24R o salida por RWY 06L), durante el rodaje de la aeronave por TWY NORTH en su tramo entre cabecera RWY 06L y LINK:

- a) No se permitirá el rodaje de ninguna aeronave por la TWY W5.
- b) No se permitirá el rodaje de ninguna aeronave por TWY LA, LB, LC.
- c) No se permitirá mantener en espera aeronaves en las puertas A, B, C, D, E e intersección LINK-NORTH.
- Durante los aterrizajes y despegues de la aeronave, se mantendrán las aeronaves de salida en TWY NORTH.
- Con la aeronave detenida en el punto de espera de acceso a pista H2 o en rodaje hacia el mismo, no se permitirá ni el rodaje por TWY NORTH desde N1 hasta H1, ni la estancia de ninguna aeronave en H1. Por lo tanto, las aeronaves han de mantenerse a la espera en el punto de espera intermedio North 13, a no ser que cuenten con la autorización de TWR para realizar un despegue desde intersección por N1.
- En caso de que haya una aeronave en aterrizaje en la pista, las aeronaves de letra de clave F deberán mantenerse a la espera para el despegue en TWY NORTH. Este requisito no es necesario en caso de que en la pista se estén realizando sólo despegues, pudiendo en ese caso la aeronave de letra de clave F emplear los puntos de espera.
- No se utilizarán puntos de espera intermedios que se encuentren dentro de las rutas de rodaje de las aeronaves de letra de clave F durante el rodaje de este tipo de aeronaves.
- Puntos de espera de pista H4-H5 sin presencia de aeronaves, durante el rodaje de aeronaves por el tramo de TWY NORTH entre puertas A y Z.
- Restricción de llegadas en CAT II/III.

#### 4.6 Restricciones operativas para la aeronave

- Si dispone de los mismos, se requiere que, durante el rodaje en superficie, se mantengan los motores exteriores de la aeronave al ralentí, para evitar la generación e ingestión de FOD.
- Se requiere que las aeronaves realicen maniobras de "oversteering" para corregir la trayectoria en los tramos curvos de TWY H4 hacia/desde cabecera de pista, así como en los tramos curvos de LINK en su acceso a NORTH y en TWY LINK en su acceso a puerta F o en F en su acceso a TWY LINK.
- Se recomienda la no utilización de la señalización del PAPI, para evitar posibles indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.
- Limitación de la potencia de los motores en plataforma (AIP AD 1 Aeródromos/Heliportos Introducción. AD 1.1 Disponibilidad de aeródromos y heliportos): "Las áreas y espacios definidos en las plataformas están diseñadas considerando que las aeronaves maniobran utilizando potencias similares a las de ralentí. En caso de que, por alguna circunstancia, dentro de la plataforma se requiera incrementar significativamente la potencia, los pilotos deberán coordinar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un señalero."
- La aeronave no operará llegadas en la RWY 06L/24R en CAT II/III.
- En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se permitirán las operaciones de la aeronave durante condiciones de visibilidad reducida para el despegue de la misma.
- Siempre que sea posible, se recomienda realizar la operación de despegue con potencias reducidas de motor.

## 5. USO DE PISTA

### 5.1. PISTAS PREFERENTES

#### 1.- Configuración Oeste:

La configuración oeste será preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 10 kt, incluidas ráfagas, en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena; pudiendo considerar el cambio a partir de 7 kt de viento en cola.

Llegadas: RWY 24L

Salidas: RWY 24R

Para acelerar el tránsito de llegadas la RWY 24R podrá utilizarse a iniciativa del ATC.

#### 2.- Configuración Este:

Llegadas: RWY 06L

Salidas: RWY 06R

Para acelerar el tránsito de salidas la RWY 06L podrá utilizarse a iniciativa del ATC.

- PRKG 306 to 311 shall be unavailable. (PRKG 301, 302 and 303 shall remain operational).

- Gate Z shall be unavailable. Nevertheless, to maintain the availability of PRKG 301, 302 and 303 (these will be necessary for the operation of the SASEMAR), the closed lighting for TWY LA shall be activated from PRKG 307 to 311, and operations on PRKG 301, 302 and 303 will be guided by signalmen.

- The aircraft shall access via Gate Z and start its deviation from the centre line of TWY LA towards the ABL at the level of the entry line for PRKG 307. It shall park on the ABL, with the aircraft's nose wheels at the level of the entry line for PRKG 309.

#### 4.5. Taxiing restrictions

A) In the case of parking of an aircraft on PRKG 306 and TWY LA (on arrival by RWY 06L or departure by RWY 24R) and on PRKG 118 (on arrival by RWY 24R or departure by RWY 06L), during the taxiing of the aircraft via TWY NORTH, in its section between threshold RWY 06L and LINK:

- a) Aircraft are not allowed to taxi via TWY W5.
- b) Aircraft are not allowed to taxi via TWY LA, LB, LC.
- c) Aircraft are not allowed to hold at Gate A, B, C, D, E or the intersection LINK-NORTH.
- During landing and take-off of the aircraft, departing aircraft shall hold on TWY NORTH.
- With the aircraft halted at the runway holding position H2 or taxiing towards the same, taxiing via TWY NORTH from N1 to H1 is not allowed, nor shall any aircraft be allowed to stay on H1. Therefore, aircraft must wait at the intermediate holding position North 13, unless they have been cleared by TWR to take off from the intersection via N1.
- In the event there is an aircraft landing on the runway, code letter F aircraft must hold for take-off on TWY NORTH. This requirement is not necessary if the runway is being used only for take-offs, in which case the code letter F aircraft may employ the holding positions.
- Intermediate holding positions which are within the taxiing routes for code letter F aircraft shall not be used while this type of aircraft is taxiing.
- Runway holding positions H4-H5 without presence of aircraft, during the taxiing of aircraft via the section of TWY NORTH between Gate A and Z.
- Restriction on CAT II/III arrivals.

#### 4.6 Operational restrictions for the aircraft

- If they are available, it is required that, during taxiing, the outer engines of the aircraft should be set to idling power, to avoid the generation and ingestion of FOD.
- It is required that aircraft accomplish oversteering manoeuvres to correct for the path of the curved sections of TWY H4 to/from runway thresholds, as well as for the curved sections of LINK at its access to NORTH and for TWY LINK at its access to Gate F and for F at its access to TWY LINK.
- The use of PAPI signals is not recommended, to prevent incorrect instructions during landing.
- Limitation on engine power on the apron (AIP AD 1 Aeródromos/Heliports. Introduction. AD 1.1 Airports and heliports availability): "The areas and spaces defined on the aprons are designed on the assumption that aircraft shall manoeuvre using powers similar to idling. In the event that due to some circumstance, it is required to increase power significantly within the apron, pilots must coordinate with ATC so that the manoeuvre can be supervised by a signalman."
- The aircraft shall not carry out CAT II/III arrivals operations on RWY 06L/24R.
- At Palma de Mallorca airport, aircraft operations for the purposes of take-off are allowed under low visibility conditions.
- Whenever possible, it is recommended to carry out the take-off operation using low engine power.

## 5. USE OF RUNWAYS

### 5.1. PREFERENTIAL RUNWAYS

#### 1.- West configuration:

West configuration will be preferential, whenever the tailwind component, including gusts, does not exceed 10 kt and the runway is dry, or wet with braking action good; the change of configuration may be considered from a tailwind of 7 kt.

Arrivals: RWY 24L

Departures: RWY 24R

To accelerate arriving traffic the RWY 24R could be used on ATC's initiative request.

#### 2.- East configuration:

Arrivals: RWY 06L

Departures: RWY 06R

To accelerate departing traffic, the RWY 06L could be used on ATC's initiative request.



Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente configuración en uso deberán asumir posibles demoras significativas.

Pilots asking for the use of a different runway of the one for the configuration in use shall assume the possible delays.

## 5.2. 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:

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
HEAVY // PESADA	S1 1540 m  (PREFERENTE para Turbohélices, Aeronaves que se dirigen a plataforma Norte y Central // PREFERABLY for Turboprops, Aircraft heading to the North and Central aprons) y/and S2 1950 m.	-	N3 1675 m
MEDIA (REACTORES) // MEDIUM (JET)			
MEDIA (PROP) + LIGERA // MEDIUM (PROP) + LIGHT		N4 1480 m	

NOTA: en RWY 06L, la distancia THR-RET para N2 es 2130 m.

## 5.2. 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:

- 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.

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with 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, hold until they establish that communication.

### 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 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.

Se permiten realizar operaciones de despegue desde las intersecciones de las RWY 06L, 24R y 06R con las calles de rodaje. Ver AD 2-LEPA/LESJ casilla 13.

### 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 roll or Landing run.

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 position.

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 and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

Departures from RWY 06L, 24R and 06R intersections with taxiways are allowed. See AD 2-LEPA/LESJ item 13.

## 5.3. DESPEGUE DESDE INTERSECCION

Los pilotos que soliciten o acepten despegar desde intersección deberán informar al ATC en el primer contacto con GMC.

## 5.3. DEPARTURES FROM INTERSECTION

Pilots who request or accept to take off from intersection shall inform ATC accordingly on initial contact with GMC.

## 5.4. CATEGORÍAS DE ESTELA TURBULENTA

Todas las aeronaves están clasificadas, a los efectos de estela turbulenta, dependiendo de su Peso Máximo Certificado al Despegue (MTOW) como sigue:

PESADA: 136000 kg (MTOW) o superior.

MEDIA: Inferior a 136000 kg (MTOW) y superior a 7000 kg (MTOW).

LIGERA: Igual o menor a 7000 kg (MTOW).

En las operaciones de salida se aplicará, a todas las aeronaves la siguiente Separación Mínima por Estela Turbulenta:

## 5.4. WAKE TURBULENCE CATEGORIES

Relating to the wake turbulence category, all aircraft are classified depending on their Maximum Take-Off Weight (MTOW) as follows:

HEAVY: 136000 kg (MTOW) or more.

MEDIUM: Less than 136000 kg (MTOW) and more than 7000 kg (MTOW).

LIGHT: Equal or less than 7000 kg (MTOW).

Wake Turbulence Minimum Separation shall be applied to all departing aircraft according to the following table:

AERONAVE PRECEDENTE PRECEDING AIRCRAFT	AERONAVE SUBSIGUIENTE FOLLOWING AIRCRAFT	SEPARACIÓN EN MINUTOS SEPARATION IN MINUTES	SEPARACIÓN EN MILLAS SEPARATION IN MILES
PESADA // HEAVY	PESADA // HEAVY	2	4
PESADA // HEAVY	MEDIA // MEDIUM	2	5
PESADA // HEAVY	LIGERA // LIGHT	2	6
MEDIA // MEDIUM	PESADA // HEAVY	-	-
MEDIA // MEDIUM	MEDIA // MEDIUM	-	-
MEDIA // MEDIUM	LIGERA // LIGHT	2	5
LIGERA // LIGHT	PESADA // HEAVY	-	-
LIGERA // LIGHT	MEDIA // MEDIUM	-	-
LIGERA // LIGHT	LIGERA // LIGHT	-	-

NOTA 1: Debido a las características particulares de Estela Turbulenta del B757, éste será considerado aeronave PESADA cuando despegue delante de una aeronave MEDIA o LIGERA, y será considerada de estela turbulenta MEDIA cuando despegue detrás de una aeronave PESADA.

NOTA 2: Las Separaciones Mínimas por tiempo se incrementarán en 1 minuto cuando una aeronave despegue desde una parte intermedia de la pista detrás de otra aeronave de estela turbulenta más alta que haya despegado desde el umbral.

NOTA 3: Las Separaciones Mínimas por distancia se aplicarán de manera que, una vez en el aire, las aeronaves implicadas cumplan con la Separación Mínima especificada.

Cuando una aeronave no pueda aceptar la separación mínima por estela turbulenta informará de ello a ATC lo antes posible al comunicar en la frecuencia DEP y antes de recibir la autorización para alinearse. Una vez recibida la autorización para alinearse en pista, los pilotos que no hayan comunicado la necesidad de una mayor separación por estela turbulenta se entenderá que aceptan las Separaciones Mínimas por Estela Turbulenta.

## 6. 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:

Seguridad\_Operacional\_PMI@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: lecp.safety@enaire.es

## 7. PROCEDIMIENTOS A-CDM

### 7.1. 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.

### 7.2. GENERAL

En el Aeropuerto de Palma de Mallorca 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 Palma de Mallorca 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.

### 7.3. PROCESO

#### 7.3.1. 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.

NOTE 1: Due to its unusual Wake Turbulence characteristics, B757 is categorized as HEAVY when followed by a MEDIUM or LIGHT aircraft, but as MEDIUM when it follows a HEAVY aircraft.

NOTE 2: The standard Minimum Separation by time shall be increased in 1 extra minute when an aircraft departs from an intersection following a full-length departure having a higher wake turbulence category.

NOTE 3: The standard Minimum Separation by distance shall be applied in a way that, once airborne, aircraft shall comply with their specified Minimum Separation.

Aircraft unable to accept the minimum wake turbulence separation shall advise ATC as soon as possible on transfer to DEP frequency but before line-up clearance is issued. Pilots accepting line-up clearance without declaring the need for additional wake turbulence separation shall be assumed to have accepted the standard Wake Turbulence Minimum Separation.

## 6. 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 take-off / landing / stopover, pavement conditions...).

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

Seguridad\_Operacional\_PMI@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) may be sent to the e-mail address:

lecp.safety@enaire.es

## 7. A-CDM PROCEDURES

### 7.1. 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 clearance 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.

### 7.2. GENERAL

Palma de Mallorca 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 times (CTOT).

Palma de Mallorca 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.

### 7.3. PROCESS

#### 7.3.1. 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.

# CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
02	R3	39°32'52.87"N 002°43'21.48"E	R	B753	E		INCOMP. 02B
02B	R3	39°32'54.08"N 002°43'21.45"E	A	20m (4)	—		INCOMP. 02
03	R3	39°32'54.06"N 002°43'24.21"E	R	A321	E		
04	R3	39°32'54.75"N 002°43'25.65"E	R	A321	E		
05	R3	39°32'56.40"N 002°43'26.37"E	A	30m (4)	—		
06	R3	39°32'57.44"N 002°43'30.85"E	R	B738	E		—
08	R4	39°32'58.49"N 002°43'33.92"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
10	R4	39°32'59.02"N 002°43'36.39"E	R	B738	E		400 Hz - A/C (5)
12	R5	39°33'00.26"N 002°43'39.19"E	R	A333	E		400 Hz - A/C (5)
14	R5	39°33'01.43"N 002°43'41.09"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
16	R5	39°33'02.40"N 002°43'41.98"E	R	B738	E		400 Hz - A/C (5)
18	R5	39°33'02.93"N 002°43'44.66"E	R	A333	E		400 Hz - A/C (5)
20	R5	39°33'04.14"N 002°43'47.11"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
22	R5	39°33'05.26"N 002°43'48.23"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
23A	R6	39°33'06.97"N 002°43'52.27"E	R	A321	E		—
23B	R6	39°33'07.45"N 002°43'53.17"E	R	B753	E		—
24	R7	39°33'08.69"N 002°43'55.92"E	R	B753	E		—
25	R7	39°33'09.92"N 002°43'58.53"E	R	B753	E		—
26	R7	39°33'11.33"N 002°44'02.49"E	R	B763	E		—
27	R8	39°33'10.41"N 002°44'03.38"E	R	A321	N	S	—
28	R8	39°33'09.17"N 002°44'04.36"E	R	A321	N	S	—
29	R8	39°33'06.78"N 002°44'06.21"E	R	A321	N	S	—
30	R9	39°32'59.41"N 002°43'54.27"E	R (6)	AT72	E		400 Hz - A/C (5)
32	R9	39°32'58.98"N 002°43'55.90"E	R (6)	AT72	E		400 Hz - A/C (5)
34	R9	39°32'59.16"N 002°43'57.76"E	R	B738	E		400 Hz - A/C, INCOMP. 34B (5)
34B	R9	39°32'59.48"N 002°43'57.91"E	A	AT72 (7)	—		INCOMP. 34 (5)
36	R9	39°32'59.07"N 002°43'59.66"E	R	B738	E		400 Hz - A/C (5)
38	R9	39°32'58.91"N 002°44'02.33"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5)
40	R9	39°32'59.47"N 002°44'04.16"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5) (8)
42	R9	39°33'00.29"N 002°44'05.89"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5)
44	R9	39°33'01.11"N 002°44'07.63"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5)
46	R9	39°33'01.94"N 002°44'09.37"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5) (9)
48	R9	39°33'02.57"N 002°44'10.60"E	R	A321	E (10)		400 Hz - A/C (5)
50	R10	39°33'01.72"N 002°44'12.45"E	R	A333	N		400 Hz - A/C (5)
52	R10	39°32'59.77"N 002°44'13.73"E	R	B772	N	S	400 Hz - A/C (5)
54	R10	39°32'57.79"N 002°44'15.32"E	R	B744/A346	N	S	400 Hz - A/C (5)
56	R11	39°32'55.93"N 002°44'16.57"E	R	B744/A346	N	S	400 Hz - A/C (5)
58	R11	39°32'54.37"N 002°44'17.98"E	R	B744/A346	N	S	400 Hz - A/C (5)
60	R13	39°32'49.93"N 002°44'12.56"E	R	A321	S		400 Hz - A/C (5)
62	R13	39°32'51.37"N 002°44'11.56"E	R	B753	S		400 Hz - A/C (5)
64	R13	39°32'52.91"N 002°44'10.34"E	R	B753	N (11)		400 Hz - A/C (5)
66	R13	39°32'54.28"N 002°44'09.18"E	R	B753	N		400 Hz - A/C (5)
68	R13	39°32'55.41"N 002°44'07.66"E	R	B738	N		400 Hz - A/C (5)
72	R13	39°32'54.52"N 002°44'03.10"E	R	B763	N		400 Hz - A/C (5)
80	R13	39°32'52.47"N 002°43'59.77"E	R	A321	N		400 Hz - A/C (5)
82	R13	39°32'50.35"N 002°44'00.70"E	R	B763	N		400 Hz - A/C (5)
84	R13	39°32'48.70"N 002°44'02.00"E	R	B763	S		400 Hz - A/C (5)

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
86	R13	39°32'47.08"N 002°44'03.00"E	R	A321	S		400 Hz - A/C (5)
88	R14	39°32'44.96"N 002°44'01.46"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
90	R14	39°32'44.11"N 002°43'59.68"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
92	R15	39°32'43.26"N 002°43'57.89"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
94	R15	39°32'42.41"N 002°43'56.11"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
96	R15	39°32'41.57"N 002°43'54.25"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
98	R15	39°32'40.72"N 002°43'52.54"E	R	B738	E	W	400 Hz - A/C (5)
100	R3	39°32'58.58"N 002°43'19.49"E	R	A333	W		INCOMP. 100B
100B	R3	39°32'56.58"N 002°43'18.83"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 100
101	R3	39°32'59.32"N 002°43'21.05"E	R	B763	E		—
102	R3	39°33'00.46"N 002°43'23.45"E	R	B763	E		—
103	R3	39°33'01.23"N 002°43'25.02"E	R	B744	E		INCOMP. 103B
103B	R3	39°33'01.79"N 002°43'26.25"E	R	B763	E		INCOMP. 103
104	R4	39°33'03.60"N 002°43'33.46"E	A	B738	—		—
105	R5	39°33'04.76"N 002°43'35.91"E	A	B738	—		—
106	R5	39°33'05.93"N 002°43'38.38"E	A	B738	—		—
107	R5	39°33'07.09"N 002°43'40.83"E	A	B738	—		—
108	R5	39°33'08.25"N 002°43'43.28"E	A	B738	—		—
109	R5	39°33'09.40"N 002°43'45.71"E	A	B738	—		—
114	R7	39°33'13.15"N 002°43'49.89"E	R	A333	—		INCOMP. 114B
→ 114B	R7	39°33'12.48"N 002°43'52.12"E	A	A321	—		INCOMP. 114
115	R7	39°33'15.34"N 002°43'54.54"E	R	A333	E		—
116	R7	39°33'16.00"N 002°43'55.93"E	R	A333	E		—
117	R7	39°33'18.23"N 002°44'00.64"E	R	A333	E		—
118	R7	39°33'18.83"N 002°44'01.68"E	R	B748/A388	E		INCOMP 118B
118B	R7	39°33'17.60"N 002°44'03.39"E	A	A321	—		INCOMP. 118
119	R7	39°33'14.25"N 002°44'09.10"E	R	B753	E		—
120	R8	39°33'13.42"N 002°44'09.80"E	R	B738	N	S	—
121	R8	39°33'12.25"N 002°44'10.92"E	R	A321	N	S	—
123	R8	39°33'10.03"N 002°44'12.41"E	R	B753	E		—
150	R15	39°32'40.24"N 002°43'49.92"E	R	A321	E	W	(5)
151	R15	39°32'39.48"N 002°43'48.11"E	R	B753	E	W	(5)
152	R16	39°32'38.65"N 002°43'46.36"E	R	B753	E	W	(5)
153	R16	39°32'37.82"N 002°43'44.61"E	R	B753	E	W	(5)
154	R16	39°32'36.77"N 002°43'42.40"E	R	B753	E	W	INCOMP. 154B (5)
154B	R16	39°32'35.48"N 002°43'42.76"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 154
155	R17	39°32'36.77"N 002°43'39.42"E	R	B753	E		INCOMP. 155B (12)
155B	R17	39°32'35.53"N 002°43'40.68"E	A	30 m (4)	—		INCOMP 155 (12)
156	R17	39°32'35.92"N 002°43'37.62"E	R	B753	E		INCOMP. 156B (12)
156B	R17	39°32'34.51"N 002°43'38.53"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 156 (12)
157	R17	39°32'35.09"N 002°43'35.85"E	R	B753	E		INCOMP. 157B
157B	R17	39°32'33.81"N 002°43'37.05"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 157
158	R17	39°32'34.26"N 002°43'34.09"E	R	B753	E		INCOMP. 158B
158B	R17	39°32'32.84"N 002°43'35.01"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 158
159	R17	39°32'32.08"N 002°43'33.41"E	A	30 m (4)	—		—
200	R17	39°32'29.85"N 002°43'41.67"E	R	20 m (4)	W		(12)
201	R17	39°32'29.46"N 002°43'40.85"E	R	20 m (4)	W		—

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
202	R17	39°32'29.07"N 002°43'40.03"E	R	20 m (4)	W		—
203	R17	39°32'28.68"N 002°43'39.21"E	R	20 m (4)	W		—
204	R17	39°32'28.30"N 002°43'38.39"E	R	20 m (4)	W		—
205	R17	39°32'27.91"N 002°43'37.56"E	R	20 m (4)	W		—
206	R17	39°32'27.52"N 002°43'36.74"E	R	20 m (4)	W		—
207	R17	39°32'27.13"N 002°43'35.92"E	R	20 m (4)	W		—
208	R17	39°32'26.76"N 002°43'35.08"E	R	20 m (4)	W		—
209	R17	39°32'26.46"N 002°43'34.19"E	R	20 m (4)	W		—
210	R17	39°32'26.07"N 002°43'33.37"E	R	20 m (4)	W		—
211	R17	39°32'25.68"N 002°43'32.55"E	R	20 m (4)	W		—
212	R17	39°32'25.29"N 002°43'31.72"E	R	20 m (4)	W		—
213	R17	39°32'24.90"N 002°43'30.90"E	R	20 m (4)	W		—
214	R17	39°32'24.51"N 002°43'30.08"E	R	20 m (4)	W		—
215	R17	39°32'24.12"N 002°43'29.26"E	R	20 m (4)	W		—
216	R17	39°32'23.73"N 002°43'28.44"E	R	20 m (4)	W		—
217	R17	39°32'23.34"N 002°43'27.61"E	R	20 m (4)	W		—
218	R17	39°32'25.77"N 002°43'27.17"E	R	20 m (4)	W		—
219	R17	39°32'26.16"N 002°43'27.99"E	R	20 m (4)	W		—
220	R17	39°32'26.55"N 002°43'28.81"E	R	20 m (4)	W		—
221	R17	39°32'26.94"N 002°43'29.63"E	R	20 m (4)	W		—
222	R17	39°32'27.33"N 002°43'30.46"E	R	20 m (4)	W		—
223	R17	39°32'27.71"N 002°43'31.28"E	R	20 m (4)	W		—
224	R17	39°32'28.10"N 002°43'32.10"E	R	20 m (4)	W		—
225	R17	39°32'28.49"N 002°43'32.92"E	R	20 m (4)	W		—
226	R17	39°32'28.81"N 002°43'33.60"E	R	12 m (4)	W		—
227	R17	39°32'31.38"N 002°43'40.36"E	R	30 m (4)	E		—
228	R17	39°32'30.47"N 002°43'38.43"E	R	30 m (4)	E		—
229	R17	39°32'29.55"N 002°43'36.49"E	R	30 m (4)	E		—
230	R17	39°32'28.64"N 002°43'34.56"E	R	30 m (4)	E		—
231	R17	39°32'29.17"N 002°43'32.23"E	R	30 m (4)	E		—
232	R17	39°32'28.59"N 002°43'30.98"E	R	30 m (4)	E		—
233	R17	39°32'27.99"N 002°43'29.74"E	R	30 m (4)	E		—
234	R17	39°32'27.40"N 002°43'28.49"E	R	30 m (4)	E		—
235	R17	39°32'26.81"N 002°43'27.25"E	R	30 m (4)	E		—
236	R17	39°32'29.28"N 002°43'23.65"E	R	30 m (4)	N		—
237	R17	39°32'29.86"N 002°43'24.89"E	R	30 m (4)	E		—
238	R17	39°32'30.45"N 002°43'26.13"E	R	30 m (4)	E		—
239	R17	39°32'31.04"N 002°43'27.37"E	R	30 m (4)	E		—
240	R17	39°32'31.63"N 002°43'28.62"E	R	30 m (4)	E		—
241	R17	39°32'32.22"N 002°43'29.87"E	R	30 m (4)	E		—
242	R17	39°32'33.02"N 002°43'29.64"E	R	12 m (4)	E		—
243	R17	39°32'32.61"N 002°43'28.74"E	R	12 m (4)	E		—
244	R17	39°32'32.18"N 002°43'27.83"E	R	12 m (4)	E		—
245	R17	39°32'31.53"N 002°43'26.47"E	R	12 m (4)	E		—
246	R17	39°32'31.11"N 002°43'25.56"E	R	12 m (4)	E		—
247	R17	39°32'30.66"N 002°43'24.64"E	R	12 m (4)	E		—
301	R1	39°32'39.01"N 002°42'44.93"E	A	A139	—		INCOMP. 306

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
302	R1	39°32'40.32"N 002°42'45.41"E	A	A139	—		INCOMP. 306
303	R1	39°32'39.91"N 002°42'46.83"E	A	BE20/A139	—		INCOMP. 306
306	R1	39°32'38.60"N 002°42'44.75"E	R	A124	W ACFT CAT F E otras // other ACFT		INCOMP. 301, 302, 303, 307, 307B, 308, 309
307	R1	39°32'40.19"N 002°42'48.55"E	R	B763	E		INCOMP. 306, 307B (5)
307B	R1	39°32'41.29"N 002°42'48.45"E	A	E135	—		INCOMP. 306, 307
308	R1	39°32'41.13"N 002°42'50.53"E	R	B763	E		INCOMP. 306, 308B (5)
308B	R1	39°32'42.30"N 002°42'49.61"E	A	E135/EH10	—		INCOMP. 308
309	R1	39°32'42.08"N 002°42'52.52"E	R	B763	E		INCOMP. 306, 309B (5)
309B	R1	39°32'43.23"N 002°42'51.61"E	A	E135/EH10	—		INCOMP. 309
310	R2	39°32'43.01"N 002°42'54.50"E	R	B763	E		INCOMP. 310B (5)
310B	R2	39°32'44.17"N 002°42'53.59"E	A	E135/EH10	—		INCOMP. 310
311	R2	39°32'44.28"N 002°42'56.16"E	R	B738	E		—
312	R2	39°32'45.47"N 002°42'58.69"E	R	A333	E		—
313	R2	39°32'46.41"N 002°43'00.68"E	R	A333	E		(5)
314	R2	39°32'47.03"N 002°43'03.01"E	R	B763	E		(5)
315	R2	39°32'47.98"N 002°43'05.02"E	R	B753	E		INCOMP. 315B (5)
315B	R2	39°32'48.97"N 002°43'03.75"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 315
316	R2	39°32'48.93"N 002°43'07.01"E	R	B763	E		INCOMP. 316B (5)
316B	R2	39°32'50.24"N 002°43'06.43"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 316
317	R2	39°32'50.11"N 002°43'09.52"E	R	B763	E		INCOMP. 317B (5)
317B	R2	39°32'50.87"N 002°43'07.75"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 317
318	R2	39°32'50.83"N 002°43'11.01"E	R	B763	E		INCOMP. 318B
318B	R2	39°32'52.28"N 002°43'10.73"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 318

Observaciones // Remarks:	
(1)	No se dispone de letreros de identificación de puesto de estacionamiento en ningún puesto de estacionamiento // Stand identification signs are not available at any stand.
(2)	Configuración W // W configuration (ARR 24L DEP 24R).
(3)	Configuración E // E configuration (ARR 06L DEP 06R).
(4)	Envergadura máxima // Maximum wingspan.
(5)	Sistema de guía de atraque visual // Visual docking guidance system.
(6)	La salida de las aeronaves de los PRKG 30 y 32 debe realizarse mediante las operaciones de EMPUJAR y REMOLCAR // Aircraft departures from PRKG 30 and 32 shall be carried out by means of PUSH and TOW operations.
(7)	PRKG exclusivo de aeronaves AT72 // PRKG for AT72 aircraft only. PRKG sin barra de viraje // PRKG without turn bar.
(8)	Para realizar arranque cruzado se alargará el pushback hasta el PRKG 36, de manera que el chorro no incida sobre los PRKG 36 o 34. // To accomplish cross-bleed start, push-back must be continued up to PRKG 36, so that the jet efflux does not affect PRKG 36 or 34.
(9)	Se exige la colocación de 4 calzos en el tren delantero, mientras que el trasero se deja a criterio de la compañía // It is required the placement of 4 wheel chocks in the front landing gear, while the rear is left at the company's discretion.
(10)	La salida de las aeronaves superiores a CAT C debe realizarse aproando al sur via TWY LG // Exit of aircraft higher than CAT C must be executed nosing South via TWY LG.
(11)	El rodaje desde PRKG 64 se realizará via TWY T-1 y T-2 // Taxiing from PRKG 64 shall be executed via TWY T-1 and T-2.
(12)	El PRKG puede verse afectado por chorro de motor con velocidad menor a 56 Km/h // PRKG can be affected by engine jet with a speed less than 56 Km/h.

**SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL  
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM****GENERALIDADES**

- ➔ Disponible en los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal y en los estacionamientos remotos 30, 32, 34, 36, 150, 152, 154, 307, 308, 309, 310, 313, 314, 315, 316 y 317, este sistema contiene información de guía azimuth (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada (basándose en la medición de un radar láser), que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

**UNIDAD DE PRESENTACIÓN**

Consta de:

- a) Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres, compuesta de indicadores amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: tipo de aeronave, posición de estacionamiento ("STND"), parada ("STOP"), aeronave aparcada en posición exacta ("OK"), posición de parada sobrepasada ("TOO FAR") y exceso de velocidad en la aproximación ("SLOW DOWN").
- b) Presentación de guía azimuth con indicador de línea central (guía de centrado y diseño de flechas de desvío en colores rojos y amarillos), así como luces rojas cuando indica la detención de la aeronave.
- c) Indicador de distancia al punto de parada compuesto por líneas amarillas y negras situadas en una columna vertical centrada.

**INSTRUCCIONES AL PILOTO**

- 1) Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correcto.
- 2) Rodar alineado observando la línea de guía central.
- 3) Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo. Significa que el sistema está identificando la aeronave.
- 4) Observar la flecha amarilla en el indicador de línea de guía central, para seguir la dirección y posición correcta. Una flecha roja intermitente indica la dirección del giro.
- 5) Si la velocidad de la aeronave supera la programada, en la unidad aparecerá "SLOW DOWN"; se deberá reducir esta velocidad de rodaje.
- 6) El indicador de distancia se activa a 16 m de la posición de parada cambiando paulatinamente las luces amarillas a color negro e indica la distancia restante a la posición de parada al ir apagando las líneas amarillas (cada línea indica 0.66 m recorridos).
- 7) En la posición de parada el indicador de distancia se muestra totalmente negro y aparece "STOP" en la línea superior de presentación.
- 8) Si el aparcamiento es correcto aparecerá "OK". Si la aeronave sobrepasa la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR".

Cuando el sistema no haya identificado a la aeronave o cuando detecte algún obstáculo durante la entrada al estacionamiento, el panel indicará "STOP". En estos casos, la finalización de la maniobra de la aeronave hasta la posición de parada, previa comunicación con TWR, deberá ser realizada, mediante el guiado del vehículo FOLLOW ME.

**GENERAL**

Available on stands in contact with the terminal building and on remote stands 30, 32, 34, 36, 150, 152, 154, 307, 308, 309, 310, 313, 314, 315, 316 and 317, this system contains information on azimuth guidance (it shows the aircraft position with relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), which is provided by a display unit, in front of the cockpit.

**DISPLAY UNIT**

Consists of:

- a) An alphanumeric presentation line of 4 characters, composed of yellow indicators, which can indicate the following information: aircraft type, stand position ("STND"), stop position ("STOP"), aircraft parked in the exact position ("OK"), surpassed stop position ("TOO FAR") and speed exceeded in the approach ("SLOW DOWN").
- b) Azimuth guidance display with centre line indicator (centred guidance and design with yellow and red deviation arrows), as well as red lights when stop aircraft is indicated.
- c) Distance indicator to the stop position composed of yellow and black lines located in a centred vertical column.

**PILOT INSTRUCTIONS**

- 1) Check that the aircraft type indicated is the right one.
- 2) Taxi in-line watching centre line guidance.
- 3) Check that the distance indicator is completely yellow. That means the system is identifying the aircraft.
- 4) Observe the yellow arrow located in the centre line guidance indicator to follow the correct position and direction. A flashing red arrow indicates the direction to turn.
- 5) If the aircraft speed exceeds the programmed one, the unit display indicates "SLOW DOWN"; the taxi speed must be reduced.
- 6) The distance indicator is activated at 16 m before the stop position changing gradually from yellow to black lights and showing the remaining distance to the stop position as yellow lines go out (each line indicates 0.66 m run).
- 7) At the stop position the distance indicator is shown completely black and "STOP" will appear on the upper presentation line.
- 8) If parking is correct, it shows "OK". If the aircraft exceeds the stop position the indicator will show "TOO FAR".



When the system is unable to identify the aircraft or when any obstacle is detected during entry to the parking position, the display will show "STOP". In this case, the aircraft manoeuvre up to the stop position, following contact with TWR, must be completed under the guidance of a FOLLOW ME vehicle.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**



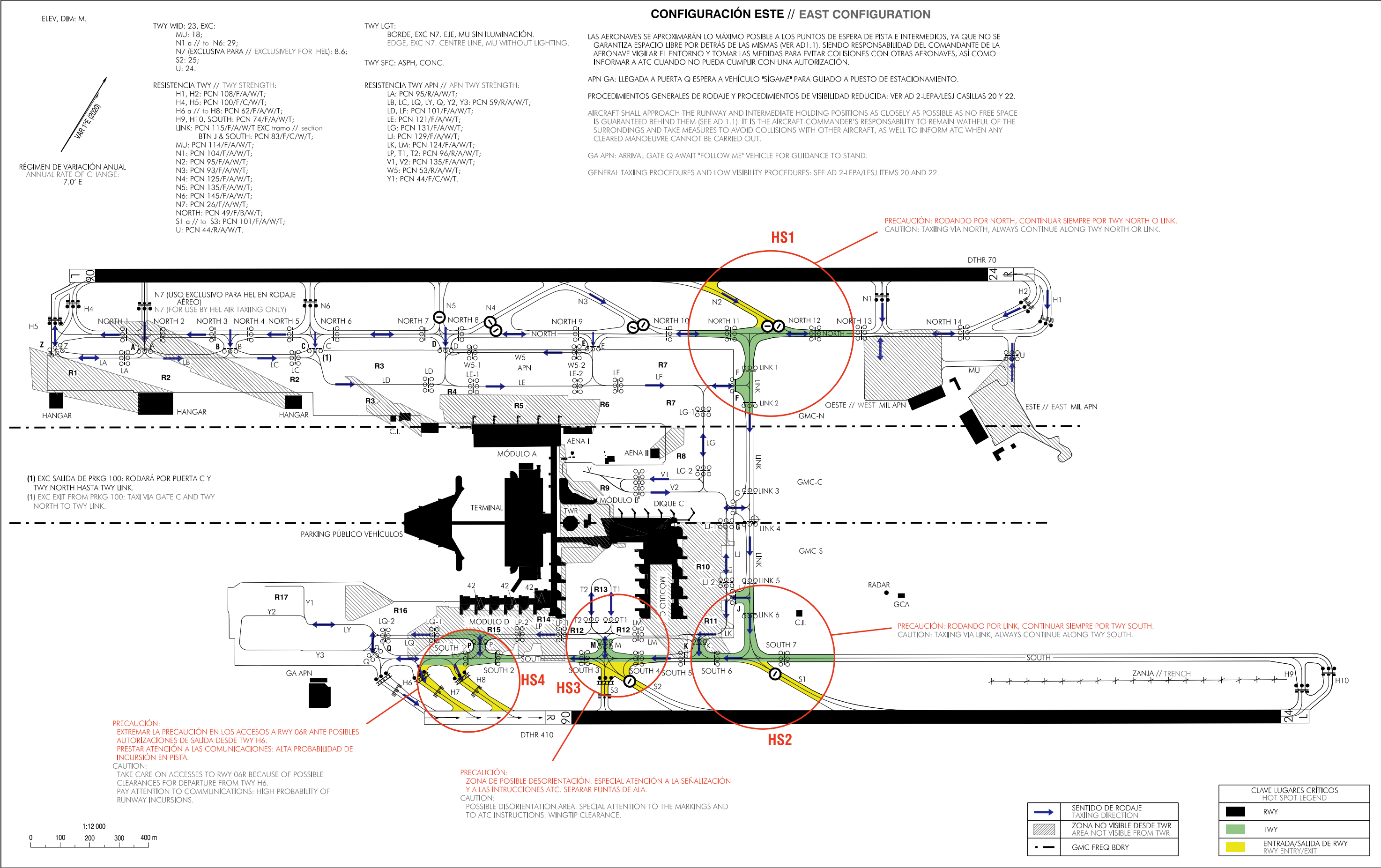
PLANO DE AERÓDROMO PARA  
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN  
4

TWR ARR	118.305
TWR DEP	118.455

GMC NORTH	121.905
GMC SOUTH	121.705
CLR	123.880

PALMA DE MALLORCA



**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**

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:

Seguridad\_Operacional\_EAS@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:

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**

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 take-off / landing / stopover, pavement conditions...).

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

Seguridad\_Operacional\_EAS@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 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

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

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

## FLIGHT PROCEDURES

### PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El Aeropuerto de San Sebastián no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at San Sebastián airport.

### 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:  $1000\text{ m} \geq \text{RVR} \geq 800\text{ m}$
- FASE II. Paralización de operaciones:  $800\text{ m} > \text{RVR}$
- FASE III. Reanudación de operaciones:  $\text{RVR} \geq 800\text{ m}$

### 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:  $1000\text{ m} \geq \text{RVR} \geq 800\text{ m}$
- PHASE II. Operational standstill:  $800\text{ m} > \text{RVR}$
- PHASE III. Resumption of operations:  $\text{RVR} \geq 800\text{ m}$

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.

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 his 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.

### 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.

### 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.

### 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:

- 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; y
- 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.

### ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

Accordance to the the RCA, ATS surveillance systems may be used in the provision of the aerodrome control service, to perform the following functions:

- Flight path monitoring of aircraft on final approach;
- Flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- 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.

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.

#### 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.

#### 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.

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.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance until the MSA provided by ATC.

#### REPORTING WIND SHEAR ON APPROACH OR TAKE-OFF

If experiencing wind shear, flights shall provide ATC with the following information as far as possible:

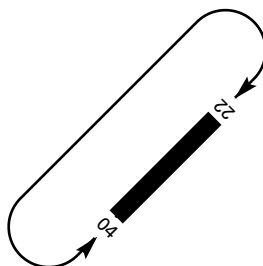
- Flight stage at which wind shear occurred
- Intensity: weak, moderate, strong, very strong, or unclassified.
- Direction of the phenomenon: positive or negative.
- Whether detected by the aircraft's systems or perceived by the pilot.
- Any supplementary information available.

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

#### 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

### ADDITIONAL INFORMATION

#### 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

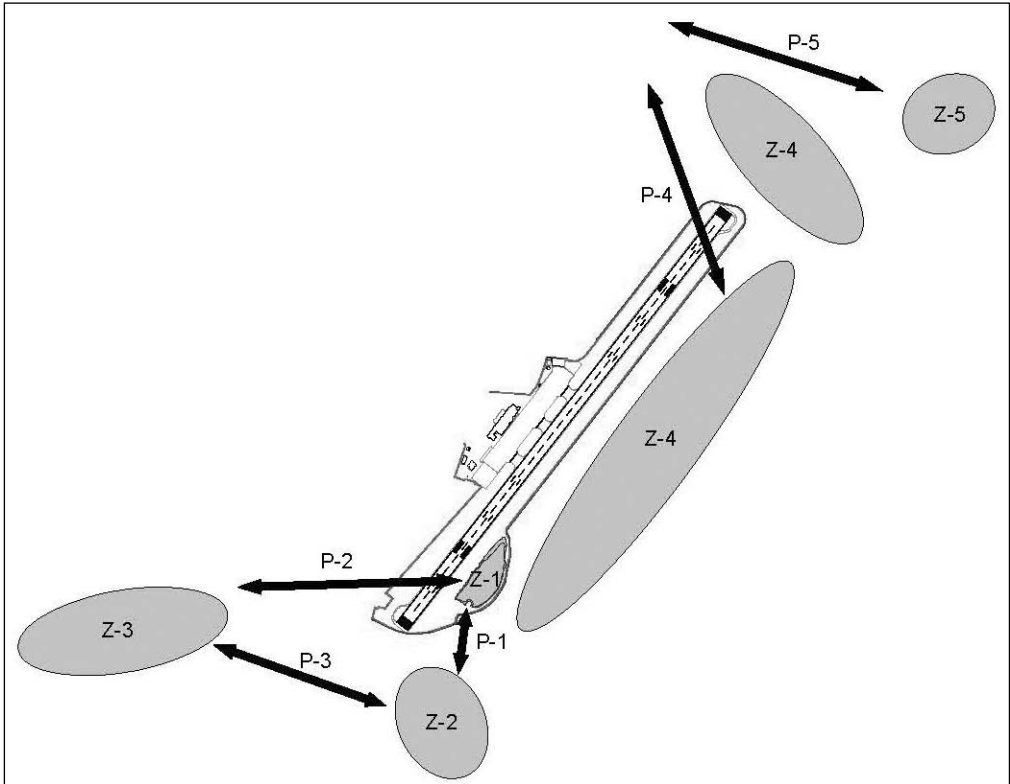
Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos naturales de aves próximas al recinto aeroportuario:

- 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 &amp; 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**



autorizados por ATC a despegar y aterrizar en/desde RWY 11/29. Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, se definen las siguientes distancias declaradas para el despegue desde intersección con TWY Y2 para uso exclusivo en operaciones de helicópteros.

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11 INT Y2	1300	1360	1300	–
29 INT Y2	1020	1080	1020	–

- Los PRKG 23 y 24 son exclusivos para helicópteros. No se permiten las operaciones simultáneas de entrada y/o salida en ambos estacionamientos.

to take off and land, from/to RWY 11/29. However, in order to reduce the taxiing as far as possible, the following declared distances to take-off from the intersection with TWY Y2 for the exclusive use to helicopters operations, have been defined.

PRKG 23 and 24 are for the exclusive use of helicopters. Simultaneous entry and/or exit operations are not permitted in both stands.

## PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR (D y E: A330-200)

### 1. GENERALIDADES

El Aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander permite la operación de aeronaves de letra de clave superior, esto es, aeronaves de letra de clave D, y también a una sola aeronave de letra de clave E, la Airbus A330-200.

Para realizar dicha operación es obligatoria la solicitud de autorización previa por parte de la compañía aérea o del agente de asistencia en tierra. La petición y la correspondiente respuesta se realizarán a través del centro del Operaciones del Aeropuerto (ver casilla 2).

### 2. CONSIDERACIONES SOBRE MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Entradas y salidas hacia/desde Plataforma únicamente por TWY A.

Posibilidad de guiado por TWY T, si hubiese posible afección operativa en área de maniobras.

Uso de las plataformas de viraje 11 y 29 aplicando un ángulo superior a 45° en el giro de rueda de morro.

Sobreviraje en los siguientes giros: A-T1, A-T2, T1-Y1, T2-Y2, Y3-T3, Y4-T3, 11/29-Y1, 11/29-Y2, 11/29-Y3 y 11/29-Y4.

Incompatibilidad de uso simultáneo de la pista y de la TWY T paralela a pista, cuando una de las aeronaves sea la Airbus A330-200.

Prohibición de ocupar la TWY B mientras la Airbus A330-200, esté rodando por TWY T.

### 3. CONSIDERACIONES SOBRE ESTACIONAMIENTO

Aeronaves de letra de clave D usarán por definición el PRKG 10, aunque podría habilitarse un uso conjunto de los PRKG 12-13.

Airbus A330-200 (letra de clave E) únicamente usará de forma conjunta los PRKG 12-13.

En el uso conjunto de los PRKG 12-13, se proporcionará a "SÍGAME" punto sobre pavimento sobre el que posicionar la rueda de morro de la aeronave.

Se proporciona guiado:

- Aeronaves en llegada: desde TWY A hasta PRKG asignado.
- Aeronaves en salida: desde PRKG hasta TWY A.

### 4. SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN 8 A DEMANDA

El Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander ofrece la posibilidad de aumentar el nivel de protección a CAT OACI-SSEI 8 para las operaciones de clave superior que así lo demanden. Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo a través del Centro de Operaciones del Aeropuerto (ver casilla 2).

La solicitud debe realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo.

Ésta deberá contener los datos:

- Numero de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Modelo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

La confirmación de la categoría 8 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

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.

## OPERATING PROCEDURE FOR HIGHER CODE LETTERS AIRCRAFT (D and E: A330-200)

### 1. OVERVIEW

SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander Airport allows higher code letters aircraft to operate, in other words, code letter D aircraft, and also one code letter E aircraft, the Airbus A330-200.

To operate, the air carrier or ground handling agent must request previous authorisation. The request and corresponding response will be processed via the Airport Operations centre (see item 2).

### 2. GROUND MOVEMENT CONSIDERATIONS

Arrivals and departures to/from Apron only by TWY A.

Possibility of being guided through TWY T, if there is a potential operational impact in manoeuvring area.

Use of turn pads 11 and 29 applying an angle greater than 45° to turning the nosewheel.

Oversteer in the following turns: A-T1, A-T2, T1-Y1, T2-Y2, Y3-T3, Y4-T3, 11/29-Y1, 11/29-Y2, 11/29-Y3 and 11/29-Y4.

The runway and TWY T parallel to runway, cannot be used at the same time when one of the aircraft is the Airbus A330-200.

TWY B must not be occupied while the Airbus A330-200 is circulating on TWY T.

### 3. PARKING CONSIDERATIONS

Code letter D aircraft will, by definition, use PRKG 10, although a shared use of PRKG 12-13 may be arranged.

Airbus A330-200 (code letter E) will only use PRKG 12- 13, together.

For the joint use of aircraft PRKG 12-13, the "FOLLOW ME" vehicle will be provided with a surface point to show where the nosewheel of the aircraft should be positioned.

Guidance is provided:

- Aircraft in arrivals: from TWY A to assigned aircraft PRKG.
- Aircraft in departures: from the aircraft PRKG to TWY A.

### 4. REQUEST FOR PROTECTION LEVEL 8 ON DEMAND

Seve Ballesteros-Santander Airport offers the possibility of enhancing the protection level to ICAO Rescue and Fire Fighting CAT 8 for higher code letter operations on demand. To operate with category 8, air companies interested must request this through the Airport CEOPS (see item 2).

The request should be sent at least 15 days in advance of the expected date of the flight.

The request should contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft model.
- Date and time expected.

The confirmation of category 8 shall be sent by the same means by which it was requested.

## NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are allowed.

## OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is the compilation of information 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.

- 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\_SDR@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).

- 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:

Seguridad\_operacional\_SDR@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).

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirá repetir aproximaciones de entrenamiento en vuelo previa autorización de la autoridad ATC aeroportuaria, y se restringirán de acuerdo con el tráfico aéreo.

### TRAINING FLIGHTS

Repeated approaches for training purposes are only permitted with prior authorization from the airport ATC authority and will be restricted according to the air traffic.

### PRUEBA DE MOTORES

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí se solicitarán, para su aprobación, a la Oficina CEOPS a través del FAX (+34-942 202 153) o correo electrónico (ceopssdr@aena.es).

Una vez autorizada, la prueba de motores se realizará en las siguientes zonas (según proceda):

- TWY T-1, aproando en dirección THR 29.
- TWY T-3, aproando en dirección THR 11.

### ENGINE TESTS

Engine tests higher than idling shall be requested, for approval by the CEOPS office, through the FAX (+34-942 202 153) or e-mail (ceopssdr@aena.es).

Once authorized, engine tests shall be accomplished in the following areas (as appropriate):

- TWY T-1, nosing towards THR 29.
- TWY T-3, nosing towards THR 11.

## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

## FLIGHT PROCEDURES

### SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

### RADAR DISPLAY SYSTEM

#### SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

En el aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander, podrán utilizarse 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;
- c) Establecimiento de separación, según RCA 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 del radar de Solórzano, se suspenderán todas las funciones anteriores.

Asimismo, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad norte del ATZ por debajo de 1000ft AMSL y en la mitad sur del ATZ por debajo de 2000 ft AMSL.

Adicionalmente, podrán emplearse los Sistemas de Vigilancia ATS para proporcionar al controlador por procedimientos:

- a) Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control.
- b) Información suplementaria respecto a otro tránsito.
- c) Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones de control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

#### ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

At SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander airport, ATS surveillance systems may be use in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

- a) Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- b) Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- c) Establishment of separation between consecutive departing aircraft, in accordance with RCA 4.6.7.3; and
- d) Provision of navigation assistance to VFR flights.

Should the Solórzano radar be unavailable, all of the foregoing functions will be suspended.

Likewise, the provision of functions b) and d) is not guaranteed in the northern half of the ATZ below 1000 ft AMSL nor in the southern half of the ATZ below 2000 ft AMSL.

In addition, the ATS Surveillance Systems may be used to provide the following to the controller by procedures:

- a) Better position information on controlled aircraft.
- b) Supplementary information on other transit.
- c) Information about any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where applicable.

### PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

El aeropuerto de SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander airport.

### PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

### OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

El Aeropuerto de Santander/Seve Ballesteros-Santander no dispone de Procedimiento de Visibilidad Reducida (LVP) para movimientos en tierra. En su lugar se dispone del 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. Se aplicará cuando las condiciones meteorológicas sean las siguientes:

- $550 \leq RVR < 800$ : Solamente se autorizará el rodaje de una aeronave a la vez en el área de movimiento.
- $RVR < 550$ : Se producirá la paralización de las operaciones en el área de movimiento.

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Santander/Seve Ballesteros-Santander Airport for ground movements. The MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE WHEN RVR IS LOWER THAN 550 M (PPOAM 550) is available instead to maintain safety in the movement area. This procedure shall be applied when the weather conditions are as follows:

- $550 \leq RVR < 800$ : taxiing of only one aircraft, at a time, in the movement area shall be authorized.
- $RVR < 550$ : Operations in the movement area shall come to a standstill.

**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 RWY, 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 RWY, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la RWY, si es capaz de localizar una TWY 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 RWY, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

Pérdida de contacto visual entre tránsitos

- 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 RWY 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.

**Information for pilots**Uncertainty regarding the position in the manoeuvring area

When in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area:

- If it is known that the aircraft is not on RWY, 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 RWY, immediately report (including the last known position) to ATC, evacuating the RWY, as soon as possible if a proper nearby TWY can be located, unless ATC indicates otherwise; and then stop the aircraft.

Failure of an aircraft

- Report the situation to ATC and await the arrival of assistance. In the case that the aircraft is on a RWY, if possible and unless ATC indicates otherwise, the pilot will evacuate the RWY.

Loss of visual contact between traffics

- In the case of the loss of visual contact with another aircraft or a vehicle with which separation is maintained, ATC will be informed immediately and the aircraft will stop.

Communications failure

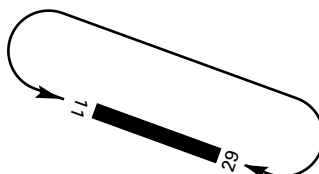
- Departing aircraft: aircraft shall continue by the assigned route and stop at the limit of the ATC clearance, taking extreme caution. Here they will maintain their position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall maintain its position when leaving the RWY and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- If the aircraft already has taxiing with ATC clearance, it shall continue by the assigned route to the limit of such authorisation, taking extreme caution. Here, it will maintain its position and wait for the arrival of an assistance 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 una altitud adecuada 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 an appropriate altitude of the instrumental procedure (IAC), so that the descent operation may be accomplished continuously.

**CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD****AD TRAFFIC CIRCUIT****23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA****ADDITIONAL INFORMATION**

Precaución debido a presencia de aves en la RWY 11/29 y en las proximidades del aeropuerto.

Aviso a las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que operen en el aeropuerto de Santander/Seve Ballesteros-Santander o en sus proximidades:

- Para la verificación constante del funcionamiento del nuevo radar de ruta situado en Solórzano (Cantabria), se ha instalado en la TWR del aeropuerto un transpondedor radar fijo con las siguientes características:  
Posición: 432521.6519N 0034919.6526W (3.87 DME SNR, 0.28 NM al sur del ARP).  
Código Modo Alpha: 7777  
Altitud antena: 123.70 ft.

Las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, en aproximación o que evolucionen a altitudes bajas próximas a dichas coordenadas, pueden recibir avisos de tráfico correspondientes a este blanco fijo. Consecuentemente estas indicaciones no deberán ser tenidas en cuenta por no tratarse de tráfico real.

Caution due to bird concentration on RWY 11/29 and in the vicinity of the aerodrome.

Notification to aircraft equipped with TCAS, version prior to number 7, operating at Santander/Seve Ballesteros-Santander airport or in the vicinity:

- For continuous performance verification of the en-route radar located at in Solórzano (Cantabria), a fixed radar transponder has been installed in the airport TWR with the following characteristics:  
Location: 432521.6519N 0034919.6526W (3.87 DME SNR, 0.28 NM South of ARP).  
Alpha Mode code: 7777  
Antenna altitude: 123.70 ft.

Aircraft equipped with TCAS, version prior to number 7, during approach or overflying at low altitude close to these coordinates, may receive TCAS traffic advisories corresponding to this fixed transponder. These indications do not identify real traffic and should be ignored.

**FENÓMENO DEL VIENTO**

Las condiciones orográficas de Cantabria y la situación del aeropuerto de Santander/Seve Ballesteros-Santander favorecen que, en determinadas circunstancias, aparezcan fenómenos de cizalladura y turbulencia en la aproximación por la THR 29. En esta zona, el viento S-SW genera una importante turbulencia que se manifiesta en un área de hasta 10 NM, desde superficie hasta una altitud estimada de 1800 ft. Se produce cuando la dirección del viento medida en pista, en la THR 29, oscila entre 190° y 220°,

**WIND PHENOMENA**

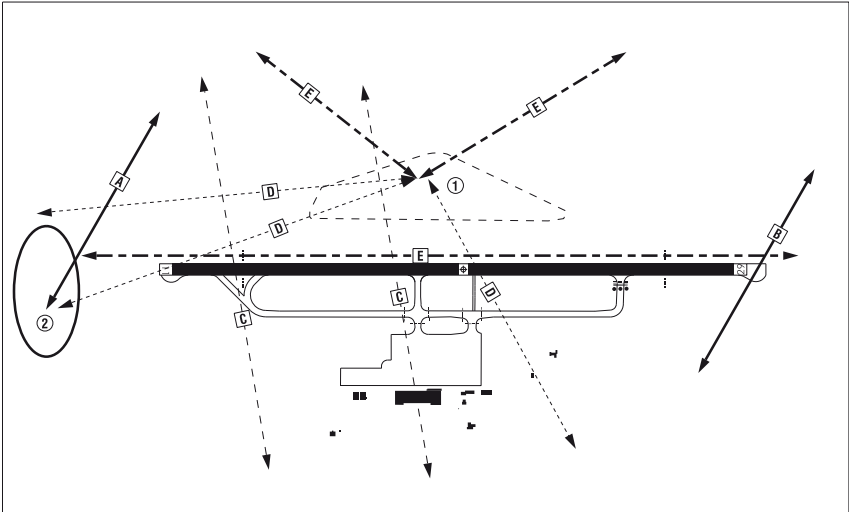
The orographic conditions of Cantabria and the location of Santander/Seve Ballesteros-Santander airport contribute, under certain conditions, to the appearance of wind shear and turbulence phenomena in THR 29 approach. At this location, an S-SW wind creates severe turbulence that can be noticed in an area up to 10 NM, from the ground up to 1800 ft estimated altitude. These phenomena occur when the wind measured at THR 29 varies between 190° and 220°, with intensity equal to or greater than 20 kt,

con intensidad igual o superior a 20 kt, acompañado de frecuentes rachas superiores a 30 kt.  
Se recomienda no efectuar la aproximación por la THR 29 en estas situaciones.

accompanied by frequent gusts above 30 kt.  
In these situations, the THR 29 approach is not recommended.

**ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES Y MOVIMIENTOS DE AVES**  
Aproximadamente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre (con mayor probabilidad durante los meses de julio y agosto), tras días de lluvia, con condiciones ambientales estables, alta humedad, temperatura y ausencia de lluvia y viento; se pueden registrar concentraciones puntuales de gaviotas (principalmente de gaviota patiamarilla, *Larus michahellis*) debido a presencia masiva de hormigas voladoras sobre la pista y en zonas no pavimentadas.  
  
**ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES**  
ZONA 1: Laguna Interior aeropuerto.  
ZONA 2: Marismas de Alday.  
  
**MOVIMIENTO DE AVES**  
MOVIMIENTO A: Desplazamiento de grandes gaviotas (con viento fuerte).  
MOVIMIENTO B: Desplazamiento de grandes gaviotas (con viento N/NE).  
  
**MOVIMIENTOS PUNTUALES DE AVES**  
MOVIMIENTO C: Desplazamiento de palomas.  
MOVIMIENTO D: Desplazamiento de garzas/grandes acuáticas.  
MOVIMIENTO E: Desplazamiento de grandes acuáticas.

**BIRD CONCENTRATION AREAS AND MOVEMENTS OF BIRDS**  
Between approximately 15 June and 15 September (with greatest likelihood during the months of July and August), after days of rain, with stable environmental conditions, high humidity and temperature, and in the absence of rain and wind; there may be occasional concentrations of gulls (principally of yellow-legged gulls, *Larus michahellis*), due to the massive presence of flying ants over the runway and over unpaved areas.  
  
**BIRD CONCENTRATION AREAS**  
AREA 1: Pond within airport grounds.  
AREA 2: Alday marshland.  
  
**MOVEMENT OF BIRDS**  
MOVEMENT A: Large seagulls in flight (with strong winds).  
MOVEMENT B: Large seagulls in flight (with N/NE winds).  
  
**OCCASIONAL MOVEMENT OF BIRDS**  
MOVEMENT C: Pigeons in flight.  
MOVEMENT D: Herons/large waterbirds in flight.  
MOVEMENT E: Large waterbirds in flight.



**PRESENCIA DE HUMO**  
Presencia ocasional de humo denso a 1.2 NM del THR 29 en las inmediaciones de las coordenadas 43°24'47.8"N 003°46'31.5"W.

**PRESENCE OF SMOKE**  
Occasional presence of thick smoke at 1.2 NM from THR 29 in the vicinity of coordinates 43°24'47.8"N 003°46'31.5"W.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/#LEXJ">https://aip.enaire.es/AIP/#LEXJ</a>	The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/#LEXJ">https://aip.enaire.es/AIP/#LEXJ</a>

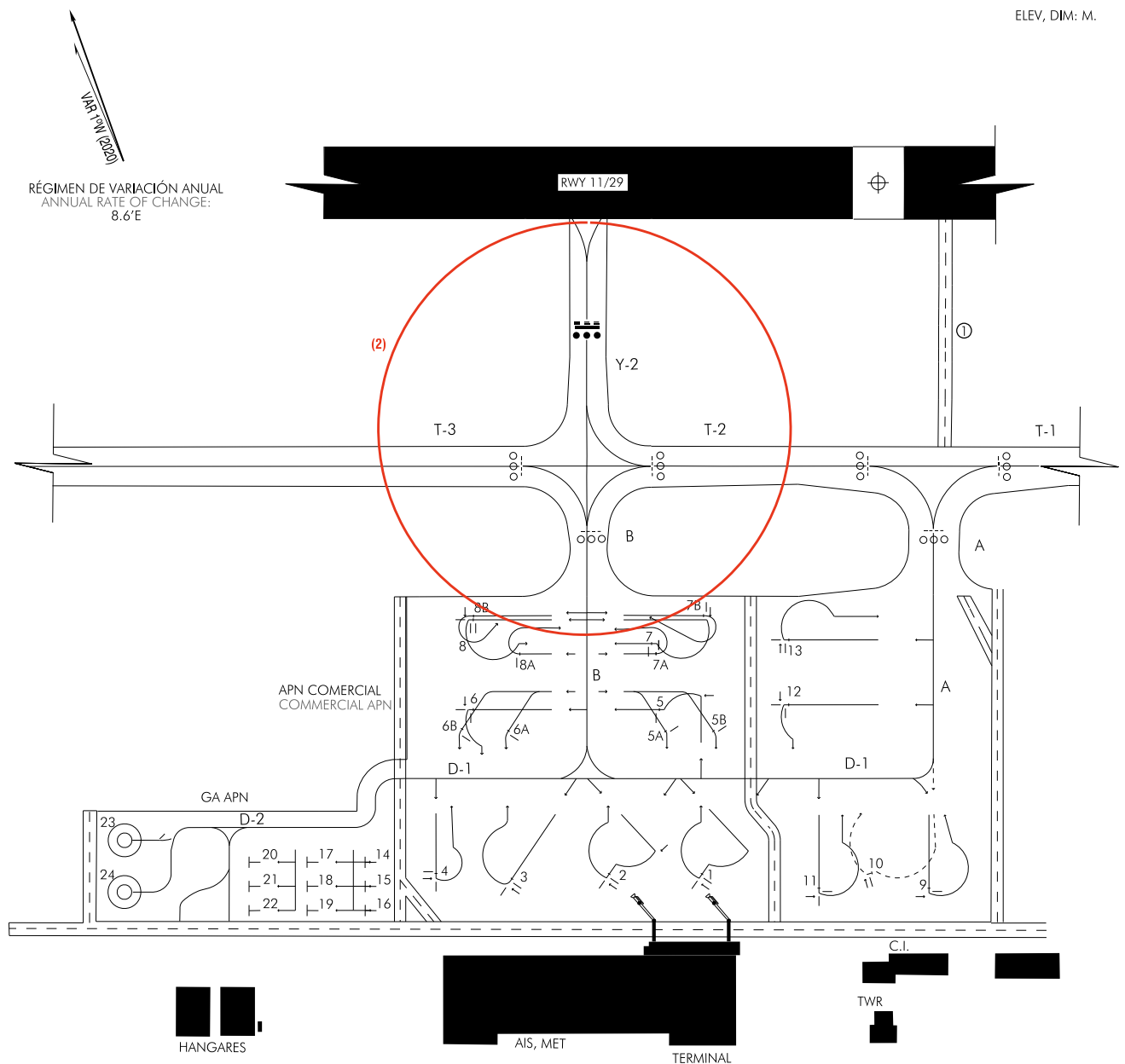
25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:	Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

## PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV  
APN  
3

TWR	118.100
GMC	121.700

**SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander**

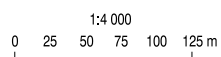


LGT APN: BORDE, 4 TORRES PROYECTORES LIH. // EDGE, 4 FLOODLIGHTING POLES LIH.  
RESISTENCIA APN // APN STRENGTH: PCN 79/R/B/W/T, EXC PRKG FM 1 A // TO 8: PCN 63/R/B/W/T.

- PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE: VER AD 2-LEJX CASILLA 20.  
① VÍA DE SERVICIO USO EXCLUSIVO DEL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS.  
- GENERAL TAXIING PROCEDURES: SEE AD 2-LEJX ITEM 20.  
① SERVICE ROAD FOR EXCLUSIVE USE OF FIRE FIGHTING SERVICE.

(2) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEXJ ADC.  
(2) HOT SPOT: SEE AD 2-LEXJ ADC.

PRKG	5
------	---



CAMBIOS; NUEVA CONFIGURACIÓN DE LA PLATAFORMA COMERCIAL Y NUEVOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO.  
CHANGES; NEW CONFIGURATION OF THE COMMERCIAL APRON AND NEW STANDS.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	—	43°25'25.59"N 003°49'23.15"W	A	B738	—	—
2	—	43°25'26.23"N 003°49'25.56"W	A	B738	—	—
3	—	43°25'26.82"N 003°49'28.12"W	A	A321	—	—
4	—	43°25'27.45"N 003°49'30.04"W	A	F50	—	—
5	—	43°25'28.99"N 003°49'22.70"W	A	B731	—	INCOMP. 5A, 5B
5A	—	43°25'28.54"N 003°49'22.74"W	A	C56X	—	INCOMP. 5
5B	—	43°25'28.21 N 003°49'21.49"W	A	C56X	—	INCOMP. 5
6	—	43°25'30.28"N 003°49'27.52"W	A	B731	—	INCOMP. 6A, 6B
6A	—	43°25'29.64"N 003°49'26.80"W	A	C56X	—	INCOMP. 6
6B	—	43°25'29.99"N 003°49'27.99"W	A	C56X	—	INCOMP. 6
7	—	43°25'30.29"N 003°49'22.27"W	A	B738	—	INCOMP. 7A, 7B
7A	—	43°25'30.07"N 003°49'22.25"W	A	C56X	—	INCOMP. 7
7B	—	43°25'30.46"N 003°49'20.65"W	A	C56X	—	INCOMP. 7
8	—	43°25'31.98"N 003°49'26.66"W	A	B738	—	INCOMP. 8A, 8B
8A	—	43°25'31.01"N 003°49'25.78"W	A	C56X	—	INCOMP. 8
8B	—	43°25'32.05"N 003°49'26.62"W	A	C56X	—	INCOMP. 8
9	—	43°25'23.75"N 003°49'17.41"W	A	B738	—	INCOMP. 10
10	—	43°25'24.44"N 003°49'18.74"W	A	B763	—	INCOMP. 9, 11
11	—	43°25'24.52"N 003°49'20.26"W	A	B738	—	INCOMP. 10
12	—	43°25'28.19"N 003°49'19.30"W	A	B731	—	—
13	—	43°25'29.41"N 003°49'18.68"W	A	B738	—	—
14	—	43°25'28.07"N 003°49'31.46"W	A	(1)	—	(2)
15	—	43°25'27.61"N 003°49'31.69"W	A	(1)	—	(2)
16	—	43°25'27.17"N 003°49'31.92"W	A	(1)	—	(2)
17	—	43°25'28.47"N 003°49'32.97"W	A	(1)	—	(2)
18	—	43°25'28.01"N 003°49'33.20"W	A	(1)	—	(2)
19	—	43°25'27.56"N 003°49'33.43"W	A	(1)	—	(2)
20	—	43°25'28.87"N 003°49'34.47"W	A	(1)	—	(2)
21	—	43°25'28.42"N 003°49'34.70"W	A	(1)	—	(2)
22	—	43°25'27.96"N 003°49'34.93"W	A	(1)	—	(2)
→ 23	—	43°25'30.22"N 003°49'37.77"W	A	B412	—	—
→ 24	—	43°25'29.24"N 003°49'38.26"W	A	B412	—	—

Observaciones // Remarks:	
(1)	Envergadura MAX // MAX wingspan 12 m. Longitud MAX // MAX length 9 m.
(2)	La aeronave debe permanecer calzada y sujeta a los anclajes provistos en cada estacionamiento. // Aircraft must be chocked and secured to the anchor points in each stand.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

**Sistema de guía de rodaje:** Letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, luces de protección de pista, puestos de estacionamiento y sistema de guía de atraque visual.

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

**Señalización de TWY:** Eje, borde y señal mejorada de eje en TWY E5, HP1, HP2, HP3, HP4 y S2.

**Observaciones:** Ninguna.

**Taxiing guidance system:** NO ENTRY signs, mandatory instructions and information boards LGTD, runway-holding positions, stop bars, runway guard lights, stands and visual docking guidance system.

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

**TWY markings:** Centre line, edge and enhanced centre line in TWY E5, HP1, HP2, HP3, HP4 and S2.

**Remarks:** None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

**Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Transición Interna, Cónica, Despegue, Horizontal Interna, Aproximación y Aproximación Interna, establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las superficies Área 2 y Área 3, establecidas en el anexo 15 de OACI.**

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

**Observaciones:** Ver AD 2-LEZL AOC.

**Obstacles which penetrate Transitional, Inner Transitional, Conical, Take-off, Inner Horizontal, Approach, Inner Approach surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and Area 2 and Area 3 surfaces contained in Annex 15 of ICAO.**

See Item 10 and Digital Data section.

**Remarks:** See AD 2-LEZL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

**Oficina MET:** Sevilla EMAe.

**HR:** HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

**METAR:** Semihorario.

**TAF:** 24 HR.

**TREND:** Si.

**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:** Autoservicio meteorológico aeronáutico. 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.

Sevilla EMAe: HR AD; TEL: +34-954 674 455.

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

**MET office:** Sevilla EMAe.

**HR:** HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

**METAR:** Half-hourly.

**TAF:** 24 HR.

**TREND:** Yes.

**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:** Aeronautical meteorological self-service. Cloud, 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.

Sevilla EMAe: HR AD; TEL: +34-954 674 455.

**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

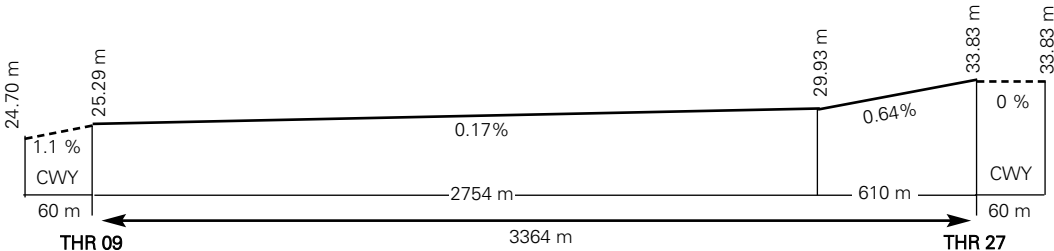
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
09	089.74° GEO 091° MAG	3364 x 45	372504.35N 0055443.50W	THR: 25.3 m / 83 ft TDZ: 25.9 m / 85 ft	No	60 x 150	3484 x 300	No	90 x 150	RWY: ASPH PCN 92 F/A/W/T SWY: No
27	269.77° GEO 271° MAG	3364 x 45	372504.81N 0055226.77W	THR: 33.8 m / 111 ft TDZ: 33.8 m / 111 ft	No	60 x 150 (1)	3484 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 92 F/A/W/T SWY: No

**Observaciones:** (1) 50 m zona resistente al chorro.

**Remarks:** (1) 50 m blast resistant area.

**Perfil:**

**Profile:**



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DECLARED DISTANCES			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
09	3364	3424	3364	3364
27	3364	3424	3364	3364
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<b>Pista: 09</b> <b>Aproximación:</b> Precisión CAT I, 900 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (16.14 m/53 ft). (1) <b>Umbral:</b> Verdes. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> 3364 m: 2464 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. <b>Borde de pista:</b> 3364 m: 2764 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 45 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. LIH. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> (1) No apto para su utilización por aeronaves de letra de clave F: AN124, A380-800 y B747-8.		<b>Runway: 09</b> <b>Approach:</b> Precision CAT I, 900 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (16.14 m/53 ft). (1) <b>Threshold:</b> Green. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> 3364 m: 2464 m white + 600 m red/white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. <b>Runway edge:</b> 3364 m: 2764 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 45 m. <b>Runway end:</b> Red. LIH. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> (1) Not suitable for use by code letter F aircraft: AN124, A380-800 and B747-8.
<b>Pista: 27</b> <b>Aproximación:</b> Precisión CAT I, 900 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (15.53 m/51 ft). (1) <b>Umbral:</b> Verdes. <b>Zona de toma de contacto:</b> No. <b>Eje pista:</b> 3364 m: 2464 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. <b>Borde de pista:</b> 3364 m: 2764 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 45 m. <b>Extremo de pista:</b> Rojas. LIH. <b>Zona de parada:</b> No. <b>Observaciones:</b> (1) No apto para su utilización por aeronaves de letra de clave F: AN124, A380-800 y B747-8.		<b>Runway: 27</b> <b>Approach:</b> Precision CAT I, 900 m LIH. <b>PAPI (MEHT):</b> 3° (15.53 m/51 ft). (1) <b>Threshold:</b> Green. <b>Touchdown zone:</b> No. <b>Runway centre line:</b> 3364 m: 2464 m white + 600 m red/white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. <b>Runway edge:</b> 3364 m: 2764 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 45 m. <b>Runway end:</b> Red. LIH. <b>Stopway:</b> No. <b>Remarks:</b> (1) Not suitable for use by code letter F aircraft: AN124, A380-800 and B747-8.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 cerca THR 09, 1 cerca THR 27, 1 cerca TWY A4. LGTD. <b>Iluminación de TWY:</b> Eje, EXC S2 y HP5. Borde: S2 y HP5. <b>Iluminación de plataforma:</b> Postes proyectores. <b>Fuente secundaria de energía:</b> Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación de máximo 1 segundo para los sistemas de ayudas visuales y un máximo de 15 segundos para edificios terminales e iluminación de plataforma.  <b>Observaciones:</b> Ninguna.	<b>ABN/IBN:</b> No. <b>WDI:</b> 1 near THR 09, 1 near THR 27, 1 near TWY A4. LGTD. <b>TWY lighting:</b> Centre line, EXC S2 and HP5. Edge: S2 and HP5. <b>Apron lighting:</b> Floodlighting poles. <b>Secondary power supply:</b> Engine generators that provide a maximum, switch-over time of 1 second for the visual aid systems and a maximum of 15 seconds for the terminal buildings and apron lighting.  <b>Remarks:</b> None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<b>Situación:</b> – 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 06, 12 y 40 de la plataforma de Aviación General. <b>Elevación:</b> – 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 06, 12 y 40 de la plataforma de Aviación General. <b>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</b> – FATO: RWY 09/27. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 06, 12 y 40 de la plataforma de Aviación General. – PRKG 40: hormigón PCN 63/R/C/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 8.75 m. – PRKG 06 y 12: hormigón PCN 63/R/C/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 4.50 m. <b>Orientación:</b> Ver casilla 12. <b>Distancias declaradas:</b> Ver casilla 13.	<b>Position:</b> – FATO: RWY 09/27. THR 09 and THR 27 coordinates, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27. THR 09 and THR 27 coordinates, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 06, 12 and 40 in General Aviation apron.  <b>Elevation:</b> – FATO: RWY 09/27. THR 09 and THR 27 elevation, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27. THR 09 and THR 27 elevation, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 06, 12 and 40 in General Aviation apron.  <b>Dimensions, surface, maximum weight, marking:</b> – FATO: RWY 09/27. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 06, 12 and 40 in General Aviation apron.  – PRKG 40: concrete PCN 63/R/C/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 8.75 m. – PRKG 06 and 12: concrete PCN 63/R/C/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 4.50 m. <b>Direction:</b> See item 12. <b>Declared distances:</b> See item 13.



Iluminación: Ver casilla 14.

Lighting: See item 14.

Observaciones: Iluminación de plataforma.

Remarks: Apron lighting.

PRKG	ELEV (m)
06	25.07
12	24.90
40	25.18

## 17. ESPACIO AÉREO ATS

## ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales  
Designation and lateral limitsLímites verticales  
Vertical limitsClase de  
espacio aéreo  
Airspace  
classUnidad responsable  
Idioma  
Unit  
LanguageAltitud de  
transición  
Transition  
altitude

CTR SEVILLA

373002N 0060441W; 373007N 0054413W;  
372236N 0054411W; 372236N 0054624W;  
Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP //  
Circle radius 6.5 NM centred on ARP  
(372505N 0055356W); en sentido horario hasta //  
clockwise to 372233N 0060127W;  
372232N 0060437W; 373002N 0060441W.

1900 ft AMSL  
SFC

D

SEVILLA TWR  
ES/EN

1850 m/6000 ft

## 18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

## ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio  
ServiceDistintivo llamada  
Call sign

FREQ

HR

Observaciones  
Remarks

APP

Sevilla APP

120.800 MHz  
124.725 MHz  
128.500 MHz  
264.700 MHz  
278.400 MHz

H24  
H24  
H24  
H24  
H24

APP/L Sector APP/N  
APP/H Sector APP/N BACK-UP  
APP/H Sector APP/S  
MIL  
APP/MIL Sector APN/N

TWR

Sevilla TWR

118.100 MHz  
121.500 MHz  
121.700 MHz  
243.000 MHz  
278.075 MHz

HR AD  
HR AD  
HR AD  
HR AD  
HR AD

EMERG  
GMC  
EMERG  
MIL

VDF

Sevilla gonio

118.100 MHz  
121.500 MHz

HR AD  
HR AD

ATIS

Sevilla Information

118.175 MHz

HR AD

D-ATIS

Sevilla Information

NIL

HR AD

Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. //  
Provision of ATIS information via data link.

## 19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

## RADIO NAVIGATION &amp; LANDING FACILITIES

Instalación (VAR)  
Facility (VAR)

ID

FREQ

HR

Coordenadas  
CoordinatesELEV  
DMEObservaciones  
Remarks

DVOR (1° W)

SVL

113.700 MHz

H24

372539.3N 0054544.0W

COV 40 NM U/S BTN:  
- R-270/R-045 a // at 4000 ft AMSL o //  
or BLW;  
- R-045/R-150 a // at 5000 ft AMSL o //  
or BLW;  
- R-150/R-270 a // at 6500 ft AMSL o //  
or BLW.  
R-189 COV 75 NM a // at 3000 ft  
AMSL.  
R-221 U/S:  
- FM 90 NM a // at FL090;  
- FM 100 NM a // at FL100;  
- FM 125 NM (punto // point KORNO) a  
// at FL130.

DME

SVL

CH 84X

H24

372539.4N 0054544.6W

120 m

COV 40 NM U/S BTN:  
- R-270/R-045 a // at 4000 ft AMSL o //  
or BLW.  
- R-045/R-150 a // at 5000 ft AMSL o //  
or BLW.  
- R-150/R-270 a // at 6500 ft AMSL o //  
or BLW.

NDB (1° W)

SPP

420 kHz

H24

372505.0N 0054743.9W

COV 40 NM.  
091° MAG / 145 m FM THR 27,  
COV 25 NM AVBL +/- 10° FM RCL a //  
at 2500 ft AMSL o // or ABV.

→ LOC 09 (1° W)  
ILS CAT I

ISE

111.100 MHz

H24

372504.8N 0055220.8W

GP 09

331.700 MHz

H24

372500.3N 0055431.4W

3°; RDH 16.32 m; a // at 297 m FM  
THR 09 & 125 m FM RCL a la derecha  
en el sentido de APCH // to the right on  
APCH direction.

ILS/DME 09

ISE

CH 48X

H24

372500.3N 0055431.4W

30 m

REF DME THR 09.

→ LOC 27 (1° W)  
ILS CAT I

ISV

110.100 MHz

H24

372504.3N 0055456.3W

271° MAG / 314 m FM THR 09,  
COV 25 NM AVBL +/- 10° FM RCL a //  
at 2500 ft AMSL o // or ABV.

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
GP 27		334.400 MHz	H24	372500.7N 0055242.5W		3°; RDH 15.9 m; a // at 388 m FM THR 27 & 125 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in the direction of APCH.
ILS/DME 27	ISV	CH 38X	H24	372500.7N 0055242.5W	36 m	REF DME THR 27.

**20. REGLAMENTACIÓN LOCAL****LOCAL REGULATIONS**

Aeropuerto no utilizable para aeronaves sin radiocomunicación.

Airport not usable for aircraft without radio communication.

**REGLAMENTACIÓN PARA VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL**

Deberán solicitar Slot PPR los vuelos de aviación general con origen/destino fuera del territorio español, además de aquellas aeronaves de más de 13 metros de envergadura independientemente del origen, excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y aeronaves de estado.

No se permitirán vuelos sin PPR autorizado.

Solicitar Slot PPR al Centro de Operaciones de Sevilla (CEOPS LEZL):

TEL: +34-954 449 111 / 112 / 202  
FAX: +34-954 449 037 / 039  
AFTN: LEZLPZX  
SITA: SVQOOYA  
E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es

El PPR ha de incluir: AD de origen y de destino, fecha/hora de ETA y ETD, tipo de aeronave, operador, matrícula y agente de asistencia en tierra. Deberán cumplir lo establecido en el reglamento (UE) 2016/399, para este tipo de vuelos.

ARO LEZL asignará localizador de Slot Aeroportuario a las operaciones solicitadas aprobadas. El plan de vuelo deberá incluir: PPR autorizado (casilla 18), tipo de aeronave (cód. OACI), matrícula, operador, agente de asistencia en tierra, AD de procedencia, fecha/hora ETA, AD de destino y fecha/hora EOBT.

Un plan de vuelo sin localizador PPR será rechazado por ARO LEZL. En vuelo, serán desviados a AD alternativo.

**REGULATIONS FOR GENERAL AVIATION FLIGHTS**

PPR Slot must be requested by general aviation flights with origin/destination outside Spanish territory, in addition to those aircraft with a wingspan of over 13 metres regardless of their origin, except for: hospital, SAR, emergency and State flights.

Flights without authorised PPR shall not be permitted.

Request Slot PPR to Sevilla Operations Centre (CEOPS LEZL):

TEL: +34-954 449 111 / 112 / 202  
FAX: +34-954 449 037 / 039  
AFTN: LEZLPZX  
SITA: SVQOOYA  
E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es

PPR must include: AD of origin and destination, date/time of ETA and ETD, aircraft type, operator, registration and handling agent. They shall comply with the requirements laid down in Regulation (UE) 2016/399, for this type of flights.

ARO LEZL will assign Airport Slot code to the cleared aircraft operations. The flight plan shall include: authorised PPR (item 18), aircraft type (code ICAO), registration, operator, handling agent, departure AD, ETA date/time, destination AD and EOBT date/time.

A flight plan without PPR code will be rejected by ARO LEZL. Aircraft in flight will be diverted to an alternative AD.

**ASISTENCIA EN TIERRA A LA AVIACIÓN GENERAL**

Deberán contratar obligatoriamente el servicio de un agente handling (ver casilla 4):

- Todos los vuelos aerotaxi.
- Los vuelos de aviación general con destino o procedencia de países No Schengen, países No UE y países del resto del mundo.
- Los vuelos con origen fuera del territorio español.

Con objeto de cumplir lo establecido en el reglamento (UE) 2016/399 para este tipo de vuelos, el comandante o la compañía remitirá a la policía de fronteras información sobre la identidad de los pasajeros a la siguiente dirección:

E-mail: sevilla.pfaextdoc@policia.es, o  
FAX: Guardia Civil aduanas +34-954 999 467

**GENERAL AVIATION HANDLING**

The services of a handling agent shall be used mandatorily (see item 4):

- All Aerotaxi flights.
- The general aviation flights to or from non-Schengen and non-EU countries and rest of the world countries.
- Flights with origin outside Spanish territory.

In order to comply with the regulation (UE) 2016/399 for such type of flights, the pilot in command or the operator must send information on the identity of passengers to the border police at the following address:

E-mail: sevilla.pfaextdoc@policia.es, or  
FAX: Guardia Civil customs +34-954 999 467

**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 GMC 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. La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse:

- Aeronaves sin CTOT asignado: Desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 5 minutos después de su EOBT.
- Aeronaves con CTOT asignado: Desde 20 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT.
- Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- En periodos de alta demanda ATC pueden aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

**1.1. SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS**

En el aeropuerto de Sevilla se aplican procedimientos de salida vía 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.

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

Note: In this section, abbreviations defined in ENR 1.5 are used.

To avert the automatic suspension of flight plans, the EOBT should be maintained up to date.

A. Clearance to start-up engines/turbines shall be requested on the GMC frequency or, in the case that this is not attended, on the frequency notified via ATIS or CLD message. When this clearance is requested, the aircraft must be completely ready to start-up immediately.

B. For voice requests, pilots shall notify ATC of the full call sign of the aircraft, the stand occupied and the ATIS message received.

C. Start-up clearance must be requested as follows:

- Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes before their EOBT until 5 minutes after their EOBT.
- Aircraft with assigned CTOT: From 20 minutes before their CTOT until 10 minutes before their CTOT.
- To improve the predictability of the TTOT, ATC may issue instructions for start-up clearance to be requested at a specific time.
- In periods of high demand, ATC may apply other values to ensure compliance with the tolerance window of the flight.

**1.1. REQUEST FOR ATC AND START-UP CLEARANCE VIA DATA LINK**

At Sevilla Airport, DCL departure procedures are applied for the ATC clearance and start-up services. For more information about the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. OUTBOUND FLIGHTS: ATC and start-up clearance via data link.

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOB. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEZL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD 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". Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-LEZL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOB/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-LEZL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

- En caso de aceptación Sevilla 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 solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2-LEZL, casilla 20, 1.C

- 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.
- C. Si no se encuentra listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

- 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. 1.2 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.

## 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

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 sujetos a autorización previa del ATC.

Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.

Debido a la situación de la TWR no se proporcionará servicio de control de aeródromo en la plataforma.

Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos durante el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante el remolque de la aeronave y la autorización de salida del puesto de estacionamiento.

In cases of discrepancy, voice shall always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOB. Approval for start-up and ATC clearance shall be facilitated together, provided that the parameters in AD 2-LEZL, item 20, Standard taxiing procedures, 1.C, are satisfied.

- The pilot shall request ATC and start-up clearance together via RCD. The RCD message should contain the following data:

- 1.- Aircraft call sign according to the filled flight plan (FPL).

- 2.- Departure aerodrome.
- 3.- Parking position
- 4.- Destination aerodrome.
- 5.- Letter of the ATIS information received.
- 6.- ICAO aircraft type designator.

Free text sent in the RCD by the pilot shall not be considered by ATC. Any specific request shall be transmitted by voice.

- The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or rejection, "RCD REJECTED". When an RCD message is received earlier than the ranges established in AD 2-LEZL, item 20, Standard taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and a CLD will be sent with ATC clearance, instructing the crew to call when they are ready and in accordance with their EOB/CTOT.

When an RCD message is received within the ranges established in AD 2-LEZL, item 20, Standard taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and a CLD will be sent with ATC and start-up clearance.

- In the case of acceptance Sevilla Clearances will issue a CLD message with the following fields:

- 1.- Aircraft call sign.
- 2.- Destination aerodrome.
- 3.- Runway assigned for departure.
- 4.- Departure procedure (SID). Note: The initial altitude will be that of the published SID.
- 5.- SSR code mode A (SQUAWK).
- 6.- ADT (Approved Departure Time). Note: ADT = CTOT of the flight, if there is one.
- 7.- Next frequency.
- 8.- Letter of the current ATIS information.
- 9.- Additional information, which shall include the start-up clearance or instructions to request this in the event it is requested before the start-up approval parameters set out in AD 2-LEZL, item 20, 1.C, are satisfied.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, data link communication shall be terminated and the revert to voice procedure will apply.
- When the CLD message is received, the pilot shall:

- A. Revert to voice to request a new clearance if some inconsistency is detected in the message received.
- B. Respond via data link with a CDA message if the clearance of the CLD message is considered correct.
- C. If not ready to start-up, the pilot shall not accept the clearance and will contact the controller via voice when ready.

- When no CDA message is received from the pilot within the time-out parameter, or a CDA inconsistent with the earlier CLD message is received, the data link communication shall 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 the data link communication shall be terminated.

Push-back clearance should be requested on the frequency given in the appropriate CLD message, and it may only be approved on that frequency by voice. 1.2 REVERT TO VOICE PROCEDURE When a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, or there is some inconsistency in the clearance received, the pilot shall make voice contact with the controller and request a new clearance.

## 2. GROUND MOVEMENT.

Except for rescue and fire fighting vehicles on the completion of their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area shall be subject to previous ATC clearance.

ATC clearances and instructions must be read back.

Due to TWR location, aerodrome control service will not be provided on the apron.

Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots when taxiing on the apron.
- Handling companies during towing of aircraft and the exit clearance stand.

## 2.1 Guiado y estacionamiento.

TWR facilitará al piloto de la aeronave el número del puesto de estacionamiento.

No se prestará servicio de guiado y estacionamiento mediante vehículo "SÍGAME" para acceso a ningún puesto de estacionamiento. Únicamente se prestará el servicio a los puestos de estacionamiento de Aviación General para aeronaves no basadas en el aeropuerto y en las posiciones donde el sistema de atraque visual esté fuera de servicio.

También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME", en situaciones excepcionales a petición de TWR o a requerimiento del piloto y cuando el LVP esté activado o en condiciones meteorológicas adversas.

## 2.2 Maniobras de retroceso.

En el PRKG 09 se podrá realizar salida autónoma, bajo responsabilidad del comandante de la aeronave.

Por motivos de seguridad no se autorizarán retrocesos al mismo tiempo desde dos estacionamientos contiguos.

En todos los puestos de estacionamiento, la maniobra de salida autónoma se realizará a la mínima potencia.

## 2.3 Rutas de Rodaje.

La asignación de rutas de rodaje se realizará según lo indicado a continuación, a menos que ATC indique lo contrario.

- RWY 09 en servicio

## 2.1 Guidance and Parking.

TWR will give the stand number to the pilot of the aircraft.

Guidance and parking service by "FOLLOW ME" vehicle will not be available for accessing any stand. This service will only be provided to the General Aviation stands for aircraft not based at the airport and at positions where the visual docking guidance system is out of service.

Guidance service by "FOLLOW ME" vehicle will also be provided in exceptional cases by request of TWR or the pilot and when the LVP is activated or in adverse meteorological conditions.

## 2.2 Push-back manoeuvres.

Autonomous exit is permitted from PRKG 09, under the responsibility of the aircraft commander.

For safety reasons, simultaneous push-backs from adjoining stands will not be cleared.

For all stands, the autonomous exit manoeuvre must be accomplished at minimum power.

## 2.3 Taxiing Routes.

Taxiing routes will be assigned as indicated below, unless ATC should issue instructions to the contrary.

- RWY 09 in use

PRKG	ENTRADA POR ENTRY BY	SALIDA POR EXIT BY
01, 02	GATE G5	GATE G4
03 a // to 07	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G4
08, 09	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G7
10 a // to 19	GATE G8	GATE G7
15A, 16A	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G7
15B	GATE G8	GATE G7
20 a // to 24	GATE G8	GATE G4
25	GATE G5	GATE G4
30	GATE G4 o // or GATE G5	GATE G4
31	GATE G3	GATE G4
32	GATE G3	GATE G3 o // or GATE G4
33	GATE G3	GATE G3
34, 36, 38	GATE G2	GATE G3
35,37, 39	GATE G2	GATE G1
40 a // to 44 y // and AG	GATE G1	GATE G1

- RWY 27 en servicio

- RWY 27 in use

PRKG	ENTRADA POR ENTRY BY	SALIDA POR EXIT BY
01	GATE G4 o // or GATE G5	GATE G4
02	GATE G5	GATE G8
03 a // to 09	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G8
10 a // to 19	GATE G5, GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
15A, 16A	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
15B	GATE G6, GATE G7 o // or GATE G8	GATE G8
20 a // to 23	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
24	GATE G7	GATE G8
25	GATE G5	GATE G8
33	GATE G3	GATE G3
32	GATE G3	GATE G3 o // or GATE G4
31	GATE G3	GATE G4
30	G4 o // or G5	GATE G4
34, 36, 38	GATE G2	GATE G3
35, 37, 39	GATE G2	GATE G1
40 a // to 44 y // and AG	GATE G1	GATE G1

## 2.4 Limitaciones de potencia en entrada al puesto de estacionamiento.

La entrada a los PRKG 34, 35, 36, 37, 38 y 39 se realizará a mínima potencia.

## → 2.5 Realización de arranque cruzado.

- La realización del arranque cruzado está reservada a aeronaves con APU inoperativa.
- Es necesario comunicar la necesidad de realizar esta maniobra al Centro de Operaciones del Aeropuerto.
- Los aviones estacionados en remoto pueden realizar la maniobra en el propio puesto de estacionamiento a excepción de los PRKG 10 y 11.
- Los aviones estacionados en puestos de estacionamiento de contacto, realizarán la maniobra en el punto de retroceso una vez finalizado el retroceso.

## 3. LIMITACIONES DE RODAJE

## A.- GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:  
Letra de clave B o inferior: Envergadura hasta 24 m (exclusive).  
Letra de clave C: Envergadura desde 24 m hasta 36 m (exclusive).  
Letra de clave D: Envergadura desde 36 m hasta 52 m (exclusive).  
Letra de clave E: Envergadura desde 52 m hasta 65 m (exclusive).  
Letra de clave F: Envergadura desde 65 m hasta 80 m (exclusive).

## B.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Restricciones a calles de rodaje y puertas de acceso a plataforma según envergadura máxima:

- Están limitadas al uso de aeronaves de letra de clave C:
  - TWY: G1, G2, G3, G9 y G4 (entre GATE G3 y GATE G4).
- Están limitadas al uso de aeronaves de letra de clave D:
  - TWY: G6 y HP4.
- Están limitadas al uso de aeronaves de letra de clave E:
  - TWY: G5, G4 (entre GATE G4 y GATE G5), G7 y G8.
- La utilización de las TWY: N2, S2 y HP5 sólo está permitido para aeronaves que se dirijan a las instalaciones de Airbus Defence & Space o a la plataforma militar de Maestranza y aquellas que cuenten con autorización del aeropuerto.

## C.- SOBREVIRAJES Y RESTRICCIONES

- A340-600: sobreviraje en las calles de salida de pista HP1, HP2 y HP3; en las calles de entrada a pista HP2 y HP3 y en el giro entre TWY G7 y G8.
- A350-1000: sobreviraje en la calle de salida de pista HP2 y en el giro entre TWY G7 y G8.
- B777-300: sobreviraje en las calles de salida de pista HP1, HP2 y en el giro entre TWY G7 y G8.
- A321, B737MAX10, B757-200 y B757-300: sobreviraje en el giro entre TWY G8 y G6.
- B767-300ER, B767-400ER, DC-10: restringido el uso de HP4.

## 4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

Cualquier desplazamiento a pie por la plataforma deberá efectuarse sobre las sendas peatonales señalizadas en la vía de servicio o por las aceras existentes.

## 5. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

En el Aeropuerto de Sevilla no se permiten la operación de aeronaves con letra de clave F sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de letra de clave F pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o del Agente de Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

Puestos de estacionamiento permitidos para aeronaves de letra de clave F:

- PRKG 24 (Incompatibles 20, 21).
- Rampa R-5 como área alternativa (Incompatibles 15, 15A, 15B, 16, 16A).

## RUTAS DE RODAJE

Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves de letra de clave F deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.

## LLEGADAS

El Agente de Handling comprobará antes de la llegada de la aeronave, que no hay equipos, ni personas, que pudieran ser afectadas por la maniobra de estacionamiento en la zona asignada.

En función de la pista de aterrizaje, la ruta de rodaje será:

- Aterrizaje por RWY 09: SALIDA POR E5 O HP3 CONTINUAR POR TWY A ENTRANDO A PLATAFORMA POR PUERTA G8.
- Aterrizaje por RWY 27: SALIDA POR E1 O HP1 CONTINUAR POR TWY A ENTRANDO A PLATAFORMA POR PUERTA G7.

## SALIDAS

El Agente de Handling comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, ni personas, en la zona de seguridad detrás de la aeronave, incluyendo el vial de servicio y área de restricción de equipos de posiciones colindantes.

## 2.4 Power limitations to enter the stand.

Entry into PRKG 34, 35, 36, 37, 38 y 39 shall be accomplished at minimum power.

## 2.5 Carrying out cross-bleed start.

- Carrying out cross-bleed is only allowed for aircraft with inoperative APU.
- It is necessary to inform the Airport Operations Center of the need to perform this manoeuvre.
- Aircraft parked on a remote stand may carry out the manoeuvre in the same stand with the exception of PRKG 10 and 11.
- Aircraft parked on a contact stand shall carry out the manoeuvre at the pushback point when the push-back has been completed.

## 3. TAXIING RESTRICTIONS

## A.- GENERAL

Aircraft classification according to Annex 14, chapter 1 of ICAO:  
Code letter B or below: Wingspan up to but not including 24 m.  
Code letter C: Wingspan 24 m up to but not including 36 m.  
Code letter D: Wingspan 36 m up to but not including 52 m.  
Code letter E: Wingspan 52 m up to but not including 65 m.  
Code letter F: Wingspan 65 m up to but not including 80 m.

## B.- GROUND MOVEMENT

Restrictions to taxiways and apron entry gates according to the maximum wingspan:

- Restricted use by code letter C aircraft:
  - TWY: G1, G2, G3, G9 and G4 (between GATE G3 and GATE G4).
- Restricted use by code letter D aircraft:
  - TWY: G6 and HP4.
- Restricted use by code letter E aircraft:
  - TWY: G5, G4 (between GATE G4 and GATE G5), G7 and G8.
- The use of TWY: N2, S2 and HP5 is only permitted for aircraft bound for the Airbus Defence & Space facilities or the Maestranza military apron, or those holding clearance from the airport.

## C.- OVERSTEERING AND RESTRICTIONS

- A340-600: Oversteering on the runway exit taxiways HP1, HP2 and HP3 on the runway entry taxiways HP2 and HP3, and the turn between TWY G7 and G8.
- A350-1000: Oversteering on the runway exit taxiway HP2 and the turn between TWY G7 and G8.
- B777-300: Oversteering on the runway exit taxiways HP1, HP2 and the turn between TWY G7 and G8.
- A321, B737MAX10, B757-200 and B757-300: oversteering the turn between TWY G8 and G6.
- B767-300ER, B767-400ER, DC-10: Used of HP4 restricted.

## 4. PERSONNEL MOVEMENT ON THE APRON

Any movement on foot through the apron shall be carried out through the indicated pedestrian tracks in the service roads or through the existing pavements.

## 5. CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATION

Operations of code letter F aircraft are not permitted at the Sevilla Airport without prior permission from airport authorities. Therefore, for a code letter F aircraft to operate it is mandatory for the Airline or Handling Agent to request explicit clearance from the Airport Operations Centre.

Stands suitable for use by code letter F aircraft:

- PRKG 24 (Incompatible 20, 21).
- Ramp R-5 as alternative area (Incompatible 15, 15A, 15B, 16, 16A).

## TAXIING ROUTES

Due to these aircraft characteristics, both on departure and on arrival, code letter F aircraft must be taxiing at reduced speed, with idle engine regime and, whenever possible, with outboard motors off.

## ARRIVALS

The Handling Agent will check before the arrival of the aircraft that there is no equipment or people who may be affected by the parking manoeuvre in the assigned area.

Depending on the runway, the taxiing route will be:

- Landing RWY 09: EXIT VIA E5 OR HP3, CONTINUE TAXIING VIA TWY A ENTERING APRON VIA GATE G8.
- Landing RWY 27: EXIT VIA E1 OR HP1, CONTINUE TAXIING VIA TWY A ENTERING APRON VIA GATE G7.

## DEPARTURES

The Handling Agent will check, before engine ignition, that there is no equipment or people in the safety zone behind the aircraft, including the service road and equipment restriction area in adjacent positions.

En función de la pista de despegue, la ruta de rodaje será:

- Despegue por RWY 09: SALIDA POR PUERTA G7 CONTINUAR POR TWY A HASTA HP1.
- Despegue por RWY 27: SALIDA POR PUERTA G8 CONTINUAR POR TWY A HASTA HP3.

#### 6. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4 y RD 552/14 Capítulo VIII.

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 vuelo.

##### LLEGADAS

Los helicópteros aterrizarán en RWY 09/27, librarán pista, normalmente por TWY E1 y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A1 hacia la puerta G1 donde seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para ser guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado.

##### SALIDAS

Los helicópteros serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por puerta G1 y TWY A1 a punto de espera en E1, donde esperarán instrucciones de ATC.

Este procedimiento no es de aplicación cuando los procedimientos LVP estén en activo, en cuyo caso se procederá según lo publicado en el mismo (ver casilla 22).

#### 7. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Sevilla 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: 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. 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.

#### PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS PUNTUAL

El Aeropuerto de Sevilla proporciona Categoría SEI 7 de forma continuada, y Categoría 8 o 9 de forma puntual. Para operar con Categoría 8 o 9 las compañías aéreas interesadas deben solicitarlo vía:

SITA: SVQOOYA  
E- mail: SVQ\_CPOS@aena.es

La solicitud debe 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.

#### PROCEDIMIENTO DE AHORRO ENERGETICO DEL BALIZAMIENTO

El Aeropuerto de Sevilla, en horario de la puesta a la salida del sol y en ausencia de operaciones previstas, aplicará procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces aeronáuticas de superficie de pista y calle 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:

Depending on the runway, the taxiing route will be:

- Take-off from RWY 09: EXIT VIA GATE G7 TO CONTINUE TAXIING VIA TWY A TO HP1.
- Take-off from RWY 27: EXIT VIA GATE G8 TO CONTINUE TAXIING VIA TWY A TO HP3.

#### 6. HELICOPTER OPERATION

This section is specifically defined for the operation of helicopters which have no exemption letter under the terms laid down in SERA article 4 and RD 552/14 Chapter VIII.

Since there is no other specific area to operate with helicopters, these will have the same treatment as fixed-wing aircraft and will be authorised by ATC to take off and land on the runway.

##### ARRIVALS

Helicopters will land on RWY 09/27, they will usually exit the runway by TWY E1 and will be cleared by ATC to taxi via TWY A1 in the direction of gate G1 where they will follow the "FOLLOW ME" vehicle indications which will guide them to the assigned stand.

##### DEPARTURES

Helicopters will be cleared by ATC to taxi from the stand by gate G1 and TWY A1 to the holding position in E1, where they will wait for ATC instructions.

This procedure does not apply when LVP procedures are active, in such case helicopters shall proceed according to what has been published. (See Item 22).

#### 7. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

Seville Airport exchanges information for departing flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges between the local system and the ATM network observe 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 the NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. 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 so 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. The result of the C-DPI is that the flight plan will be suspended and the operator will be informed via a 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.

#### PROCEDURE FOR THE REQUEST OF OCCASIONAL FIRE CATEGORY

Sevilla Airport provides SEI category 7 continuously and 8 or 9 occasionally. To operate with category 8 or 9 interested companies must request so via:

SITA: SVQOOYA  
E- mail: SVQ\_CPOS@aena.es

Requests must be made at least 15 days before the scheduled flight, and must 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 will be notified by the same means used when requested.

#### LIGHTING ENERGY-SAVING PROCEDURE

From sunset to sunrise hours, and in absence of scheduled operations, Sevilla Airport will apply energy-saving procedures consisting of switching off the runway and taxiway aeronautical surface lights.

#### OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

These reports are aimed at compiling information to improve operational safety, regardless 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:

- 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:

SeguridadOperacionalSVQ@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).

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft...involved).

- Companies involved.
- 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...).

The contact e-mail address of the airport for the reception of operational safety reports is the following:

SeguridadOperacionalSVQ@aena.es

In addition to notifying the airport through the indicated system, at least basic data of the accident, incident, occurrence or event shall be sent to the air traffic control service provider (ATC).

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### PRUEBA DE MOTORES

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para pruebas en régimen superior al ralentí, se solicitará autorización al Centro de Operaciones (TEL: +34-954 449 112), quien la denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir.

### ENGINE TEST

Engine tests higher than idle power are not allowed in any stand of the apron. Engine test clearance higher than idle regime must be requested from the Centro de Operaciones (TEL: +34-954 449 112), which will refuse or approve and shall indicate the procedure to be followed.

## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

## FLIGHT PROCEDURES

### LÍMITES DE VELOCIDAD

En el TMA Sevilla, las llegadas a Sevilla AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS máxima 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS MAX 160 kt al cruzar el NDB SPP.
- 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.

La IAS MAX permitida para salidas es de 250 kt hasta abandonar FL120.

### SPEED LIMITS

Within Sevilla TMA, arrival flights to Sevilla AD under radar control shall adjust their speeds according to the following:

- Maximum IAS 250 kt at FL120 or lower.
- IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS localizer course when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
- IAS 180 kt once the final turn is completed and established on the ILS localizer when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
- MAX IAS 160 kt when crossing the NDB SPP.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the adjusting point concerned.

The MAX IAS permitted for departures is 250 kt until leaving FL120.

### SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 600 ft, 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 CTR, 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 600 ft, 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 CTR, 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.

### PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

#### 1. GENERALIDADES

La RWY 09/27 está autorizada para despegues 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, definidos en términos de:

- Alcance visual en pista (RVR) para la RWY 27, o
- Alcance visual en pista (RVR) para la RWY 09, o
- En caso de fallo de todos los equipos RVR. Visibilidad horizontal en el área de maniobras sean, cualquiera de ellos inferiores a 550 m.

1.2. Se informará a los pilotos de 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 cuando las

### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

#### 1. GENERAL

Departures in low visibility conditions will be cleared at RWY 09/27.

1.1. Low Visibility Procedures (LVP) will be applied subject to the following conditions:

1.1.1. When the meteorological minimum values established below, defined in terms of:

- Runway visual range (RVR) for RWY 27, or
- Runway visual range (RVR) for RWY 09, or
- In case of all RVR equipments failure. Horizontal visibility in manoeuvre area are below 550 m, either of them.

1.2. Pilots will be informed of the application of Low Visibility Procedures by the appropriate ATC unit on the ATIS system with the following text "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".

1.3. Pilots will be informed by ATC when the application of the procedures are cancelled, which will take place when meteorological conditions allow a

condiciones meteorológicas permitan un RVR en todos los visibilímetros o una visibilidad horizontal superior a 800 m durante al menos 10 minutos y se prevea que la situación tiende a la mejoría.

RVR in all visibility meters or if the horizontal visibility is above 800 m during 10 minutes at least and an improvement tendency is expected.

## 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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.

En condiciones de visibilidad reducida (RVR / visibilidad < 550 m), se tomarán las siguientes medidas en plataforma:

- No se permite la entrada ni salida de los puestos de estacionamiento de Aviación General.
- La salida de los PRKG 40 a 44 se realizará guiado por vehículo SIGAME a la vista.

### 2.1. Llegadas:

#### 2.1.1. Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán:

- "Pista libre", a la vista de las luces de eje amarillas/verdes o/y letreros de pista libre.

#### 2.1.2. A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SIGAME", para dirigirse al puesto de estacionamiento asignado, comunicando a TWR:

- "Sigame a la vista".

### 2.2. Salidas:

#### 2.2.1. Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el puesto de estacionamiento 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, sólo se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el área de movimientos.

#### 2.2.3. En el caso de que una aeronave tuviera que regresar a plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

#### 2.2.4. Rutas de rodaje en LVC:

Salida por las puertas correspondientes a cada puesto de estacionamiento según procedimientos generales de rodaje y TWY A hasta HP1 o HP2 para RWY 09 en servicio y HP3 o HP4 para RWY 27 en servicio.

#### 2.2.5. Aeronaves de letra de clave F y tipo E modelo A340-600:

No está permitida la operación despegues de aeronaves de letra de clave F ni de aeronaves del modelo A340-600 cuando este procedimiento esté activado.

#### 2.2.6. Durante la aplicación de los LVP no se autorizará el uso de las siguientes vías de vehículos: vial perimetral y vial de acceso a pista del SEI. No existe ninguna vía de servicio de vehículos cerrada dentro de la plataforma.

#### 2.2.7. Las aeronaves rodando por HP5 o S2:

- En el caso de que el piloto de una aeronave que sale por HP5 o por S2 aprecie falta de visibilidad, detendrá la aeronave, informará a TWR y esperará la llegada del vehículo "SIGAME" que le conducirá hasta la cabecera de la pista asignada para despegue, comunicando a TWR:  
"Sigame a la vista".
- Cuando el RVR sea inferior a 185 m, para el uso de las TWY HP5 y S2 se requerirá guiado del vehículo "SIGAME", por lo que en estas condiciones las aeronaves confirmarán la presencia del vehículo "SIGAME" antes de entrar en dichas calles de rodaje, comunicando a TWR:  
"Sigame a la vista".

## 3. FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- Aeronave que va a salir: continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso 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 al puesto de estacionamiento asignado.
- Aeronave que aterriza: mantendrá la posición en el primer tramo de calle de rodaje en el que el área sensible del ILS quede libre y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.
- Vehículo: Procederá a abandonar la zona de "no permanencia" por el punto más próximo posible de su posición, posteriormente permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que lo conducirá hasta el lugar que se determine.

## 2. GROUND MOVEMENT

Pilots will proceed to verify at every moment the aircraft position checking that taxiing is being executed under total safety conditions. In the event of being disoriented or in case of doubt, pilots will stop the aircraft and will immediately notify ATC.

Under low visibility conditions (RVR / visibility < 550 m), the following measures will be taken on the apron:

- The entry to and the exit from the General Aviation stands are not allowed.
- Exit from PRKG 40 to 44 will be carried out with "FOLLOW ME" vehicle in sight.

### 2.1. Arrivals:

#### 2.1.1. Aircraft that have already landed will notify on exiting the runway:

- "Runway vacated", in sight of the yellow/green centre line lights and/or runway vacated boards.

#### 2.1.2. At the entry of the apron, they must wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned stand, notifying TWR:

- "Follow me is in sight".

### 2.2. Departures:

#### 2.2.1. Pilots will request clearance for starting-up or taxiing, notifying the stand where they are. In order to establish an improvement on the transit sequence, pilots will avoid requesting clearance for starting-up, pushing-back or taxiing, when RVR values or the meteorological visibility are below their operational minimum.

#### 2.2.2. When RVR/visibility is below 550 m, the taxiing of only one aircraft at the same time in the movement area will be authorised.

#### 2.2.3. If a departing aircraft must return to the apron, the pilot will inform TWR and wait for new instructions for taxiing.

#### 2.2.4. LVC taxiing routes:

Exit through the gates for each stand as established in general taxiing procedures and TWY A to HP1 or HP2 for RWY 09 in use and HP3 and HP4 for RWY 27 in use.

#### 2.2.5. Code letter F aircraft and code letter E model A340-600 aircraft:

Take-off operation is not permitted for code letter F or model A340-600 aircraft when this procedure is activated.

#### 2.2.6. The use of the following roads for vehicles will not be authorised during the application of LVP: perimeter road and access road to runway from SEI. There is no vehicle service road closed within the apron.

#### 2.2.7. Aircraft taxiing via HP5 or S2:

- Pilots of aircraft leaving via HP5 or S2 who notice a lack of visibility will stop the aircraft, inform TWR and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned runway threshold to take-off, and will report to TWR:  
"Follow me in sight".
- When RVR is less than 185 m, guidance of the "FOLLOW ME" vehicle will be required for use in TWY HP5 and S2, so in these conditions the aircraft will confirm the presence of a "FOLLOW ME" vehicle before entering such taxiways, and will report to TWR:  
"Follow me in sight".

## 3. COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it will comply as follows:

- Departing aircraft: It will continue through the assigned route to its clearance limit, taking extreme precaution to avoid detours. Once that point has been reached, it must maintain the position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the stand assigned.
- Arriving aircraft: It will hold the position in the first section of the taxiway in which the sensitive area of the ILS remains free and will wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will lead it to the assigned stand.
- Vehicle: It will proceed to leave the "no permanence" area through the point that is closer to its position, and it will then hold its position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will guide it to the assigned place.



RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	RESISTENCIA STRENGTH
09	091°	37°25'04.35"N 005°54'43.50"W	RWY: PCN 92 F/A/W/T TWY: A3, A4, A5, HP2, HP3, HP4: PCN 119 F/A/W/T HP1: PCN 76 F/C/W/T A1, A2, E1, E2, E3, E5, G6, G8: PCN 80 F/D/W/T S2: PCN 45 F/C/W/T HP5: PCN 58 F/A/W/T G7: PCN 133 F/B/W/T N2: INFO NO AVBL
27	271°	37°25'04.81"N 005°52'26.77"W	APN: R-1: PCN 63 R/C/W/T R-2: PCN 88 R/C/W/T R-3: PCN 99 R/C/W/T R-4: PCN 82 R/C/W/T R-5: PCN 104 R/C/W/T

1:15 000  
0 100 200 300 400 m

ZONA SERVICIO AIRBUS NORTE AIRBUS NORTE SERVICE AREA	
TWY UTILIZABLES CON AUTORIZACIÓN DE TWR TWY USABLE WITH CLEARANCE FROM TWR	
LÍMITE DEL AD AD LIMIT	
LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DE TWR LIMIT OF TWR RESPONSABILITY	

(1) LUGARES CRÍTICOS VER AD 2-LEZL GMC.  
(2) ZONA RESISTENTE AL CHORRO.

(1) HOT SPOT SEE AD 2-LEZL GMC.  
(2) BLAST RESISTANT AREA.

09  
27

1:10 000  
0 100 200 300 m

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO  
INTENTIONALLY BLANK

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO  
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

GCXO - TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 282858N 0162030W. Ver AD 2-GCXO ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km W.

Elevación: 633 m / 2077 ft.

Ondulación geode: 45.00 ± 0.10 m (1).

Temperatura de referencia: 26°C.

Temperatura baja media: 13°C.

Declinación magnética: 5° W (2020).

Cambio anual: 9.6'E

Administración AD: Aena S.M.E., S.A.

Dirección: Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna,  
Los Rodeos s/n.  
38297 La Laguna; Tenerife.

TEL: +34-922 635 860/870

FAX: +34-922 631 328/635 859

AFTN: GCXO

E-mail: Tfn.Ops.Ceops@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

(2) Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento, aeronaves de estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a:

Oficina de Operaciones. TEL: +34-922 635 860/870  
SITA: TFNOPYA.

ARP: 282858N 0162030W. See AD 2-GCXO ADC.

Distance and direction from the city: 13 km W.

Elevation: 633 m / 2077 ft.

Geoid undulation: 45.00 ± 0.10 m (1).

Reference temperature: 26°C.

Low average temperature: 13°C.

Magnetic variation: 5° W (2020).

Annual change: 9.6'E

AD administration: Aena S.M.E., S.A.

Address: Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna,  
Los Rodeos s/n.  
38297 La Laguna; Tenerife.

TEL: +34-922 635 860/870

FAX: +34-922 631 328/635 859

AFTN: GCXO

E-mail: Tfn.Ops.Ceops@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR (2).

Remarks: (1) For all AD points.

(2) General Aviation IFR/VFR traffic (except hospital, military, and rescue, state aircraft and aircraft based on the airport itself) restricted except prior clearance 24 HR before to:

Oficina de Operaciones. TEL: +34-922 635 860/870  
SITA: TFNOPYA.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: Horario operativo para llegadas: V: 0600-2200, I: 0700-2300; PS 1 HR PPR.

Horario operativo para salidas: V: 0545-2200, I: 0645-2300; PS 1 HR PPR. (1)

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: V: 0545-2220; I: 0645-2320.

En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0545-2220, I: 0645-2320.  
En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

(1) Durante los siguientes tramos horarios: V: de 0545 hasta 0600, I: de 0645 hasta 0700, solamente de autorizará puesta en marcha y rodaje no admitiéndose despegues en esa franja horaria.

Airport: Operational hours for arrivals: V: 0600-2200, I: 0700-2300; PS 1 HR PPR.

Operational hours for departures: V: 0545-2200, I: 0645-2300; PS 1 HR PPR. (1)

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: V: 0545-2220; I: 0645-2320.

In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: Airport hours of activity: V: 0545-2220, I: 0645-2320.  
In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

(1) During the time period V:0545 to 0600, I:0645 to 0700, only start-up and taxiing will be cleared, with no take-offs being permitted.

## 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

## HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.

Tipos de combustible: JET A-1; AVGAS 100LL.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Es obligatoria la contratación de servicios de asistencia en tierra excepto para operaciones tanto de aeronaves militares que utilicen el Sector Aéreo para acceder a plataforma como del Aeroclub, y en cualquiera de los casos, siempre y cuando dispongan los medios necesarios para la correcta separación de flujos con la aviación comercial y únicamente para sus propias operaciones.

Agentes de rampa:

- BROK-AIR-FBO

TEL.: +34-922 397 105

FAX: +34-922 397 132

Móvil: +34-616 810 849

E-mail: gcxo@brok-air.com / ops@brok-air.com

SITA: Información no disponible

- Brok-air Technics

Line Maintenance EASA Part 145 (ES.145.204)

TEL: +34-922 086 686

FAX: +34-922 397 132

Cargo facilities: No limitations.

Fuel types: JET A-1; AVGAS 100LL.

Oil types: No.

Refuelling capacity: No limitations.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Contracting handling services is mandatory except for operations of either military aircraft accessing apron through Sector Aéreo or flying club, and in either case, only for their own operations and when the necessary means for the appropriate separation with from commercial aviation flows are earmarked.

Ramp agents:

- BROK-AIR-FBO

TEL.: +34-922 397 105

FAX: +34-922 397 132

Mobile phone: +34-616 810 849

E-mail: gcxo@brok-air.com / ops@brok-air.com

SITA: Information not available

- Brok-air Technics

Line Maintenance EASA Part 145 (ES.145.204)

TEL: +34-922 086 686

FAX: +34-922 397 132

Móvil: +34-630 006 307  
E-mail: moc@brok-air.com  
SITA: Información no disponible

- CTAIR NEWCO, S.L.  
TEL.: +34-822 104 066  
Móvil: +34-649 983 897, +34-644 463 820  
E-mail: gestión.a@ctairnewco.com

- GERARDO MELÉNDEZ, S.L.  
TEL.: +34-922 392 064  
Móvil: +34-638 783 925  
+34-696 987 046  
E-mail: tfnops@gmelendez.com  
SITA: HDQGMXH

- GROUNDFORCE  
TEL.: +34-922 635 935 / 36 Jefe de Turno  
FAX: +34-922 635 029  
Móvil: No  
E-mail: tfngfxh@groundforce.aero  
SITA: TFNGFXH

- IBERIA  
TEL.: +34-922 635 026 Jefe de Servicio  
+34-922 635 861 Operaciones  
Móvil: +34-608 431 619  
E-mail: tfncicops@iberia.es  
SITA: TFNKQIB

- SERVISAIR IBERICA  
TEL.: +34-922 759 237  
FAX: +34-922 759 238  
Móvil: +34-629 762 215  
+34-620 831 002  
E-mail: tenerife@es.servisair.com  
SITA: TFSAPXH

Mobile phone: +34-630 006 307  
E-mail: moc@brok-air.com  
SITA: Information not available

- CTAIR NEWCO, S.L.  
TEL.: +34-822 104 066  
Mobile phone: +34-649 983 897, +34-644 463 820  
E-mail: gestión.a@ctairnewco.com

- GERARDO MELÉNDEZ, S.L.  
TEL.: +34-922 392 064  
Mobile phone: +34-638 783 925  
+34-696 987 046  
E-mail: tfnops@gmelendez.com  
SITA: HDQGMXH

- GROUNDFORCE  
TEL.: +34-922 635 935 / 36 Shift Manager  
FAX: +34-922 635 029  
Mobile phone: No  
E-mail: tfngfxh@groundforce.aero  
SITA: TFNGFXH

- IBERIA  
TEL.: +34-922 635 026 Head of Service  
+34-922 635 861 Operations  
Mobile phone: +34-608 431 619  
E-mail: tfncicops@iberia.es  
SITA: TFNKQIB

- SERVISAIR IBERICA  
TEL.: +34-922 759 237  
FAX: +34-922 759 238  
Mobile phone: +34-629 762 215  
+34-620 831 002  
E-mail: tenerife@es.servisair.com  
SITA: TFSAPXH

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

**Hoteles:** No.  
**Restaurante:** Sí.  
**Transporte:** Autobuses, taxis y coches de alquiler.  
**Instalaciones médicas:** No.  
**Banco/Oficina Postal:** Si/No.  
**Información turística:** Sí.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Hotels:** No.  
**Restaurant:** Yes.  
**Transportation:** Buses, taxis and hire cars.  
**Medical facilities:** No.  
**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:** 9.  
**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.  
**Retirada de aeronaves inutilizadas:**  
Barras de arrastre y push-back de los agentes de asistencia en tierra del AD.  
El aeropuerto dispone de equipos para elevación y traslado de aeronaves a disposición del propietario o explotador de la aeronave:  
Esteras rigidizadas para suelos blandos.  
Equipos de arrastre (debogging) hasta 10 TM.  
Vigas y eslingas de elevación (CAT I/II) hasta 15 TM.  
1 dolly para movimiento de aeronaves con tren delantero y principal inutilizado hasta 10 TM y otros 2 hasta 30 TM.  
Grúas externas al AD con capacidad máxima hasta 400 TM.  
**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.

**Fire category:** 9.  
**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.  
**Removal of disabled aircraft:**  
Dragging bars and push-back of the AD handling agents.  
The airport has lifting and moving gear for ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:  
Pneumatic bags for soft surfaces.  
Towing (debogging) equipment up to 10 TM.  
Lifting beams and slings (CAT I/II) up to 15 TM.  
1 dolly for the movement of aircraft with disabled front and main landing gear, up to 10 TM and other 2 up to 30 TM.  
Cranes external to the AD with a maximum capacity of up to 400 TM.  
**Remarks:** The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.

**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: Aviación comercial:** Superficie: Hormigón. EXC PRKG 1 a 4: asfalto percolado.  
Resistencia: PCN 56/R/B/W/T, EXC PRKG 5, 5A, 5B, T1, T2 y K1: PCN 56/R/A/W/T  
**Aviación general 1:** Superficie: Hormigón  
Resistencia: PCN 12/F/A/W/T

**Apron: Commercial aviation: Surface:** Concrete. EXC PRKG 1 to 4: leaching asphalt.  
Strength: PCN 56/R/B/W/T, EXC PRKG 5, 5A, 5B, T1, T2 and K1: PCN 56/R/A/W/T  
**General aviation 1:** Surface: Concrete  
Strength: PCN 12/F/A/W/T

**Aviación general 2: Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** PCN 12/F/D/W/T

**Calles de rodaje:** Anchura: 22.5 m: R, E-3 y E-4  
23 m: E-1, E-2 y E-5  
20 m: W  
15 m: Y.

**Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** E-1: PCN 121/F/A/W/T  
E-2: PCN 30/F/B/W/T  
E-3: PCN 33/F/B/W/T  
E-4: PCN 50/F/A/W/T  
E-5: PCN 121/F/A/W/T  
R: PCN 33/F/B/W/T

**Posiciones de comprobación:** Altimetro:  
Plataforma: ELEV 628 m / 2060 ft EXC PRKG: 5, 5A y 5B: 624 m / 2047 ft.  
VOR: No.  
INS: Ver AD 2-GCXO PDC.

**Observaciones:** El uso de la TWY E-3 no está permitido para aeronaves con una envergadura superior a 30 m.  
No se dispone de TWY de salida rápida.

**General aviation 2: Surface:** Asphalt  
**Strength:** PCN 12/F/D/W/T

**Calles de rodaje:** Anchura: 22.5 m: R, E-3 and E-4  
23 m: E-1, E-2 and E-5  
20 m: W  
15 m: Y.

**Superficie:** Asfalto  
**Resistencia:** E-1: PCN 121/F/A/W/T  
E-2: PCN 30/F/B/W/T  
E-3: PCN 33/F/B/W/T  
E-4: PCN 50/F/A/W/T  
E-5: PCN 121/F/A/W/T  
R: PCN 33/F/B/W/T

**Check locations:** Altimeter:  
Apron: ELEV 628 m / 2060 ft EXC PRKG: 5, 5A and 5B: 624 m / 2047 ft.  
VOR: No.  
INS: See AD 2-GCXO PDC.

**Remarks:** The use of TWY E-3 is not allowed to aircraft with a wingspan larger than 30 m.  
Rapid exit TWY not available.

**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**

**Sistema de guía de rodaje:** Señalización horizontal y vertical en todas las intersecciones de RWY y TWY, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, letreros de información y NO ENTRY, puestos de estacionamiento, luces de puntos de espera intermedios.

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

**Señalización de TWY:** Eje y faja lateral.

**Observaciones:** Ninguna.

**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

**Taxiing guidance system:** Horizontal and vertical markings in all TWY and RWY intersections, runway-holding positions, intermediate holding position, informative and NO ENTRY boards, stand positions, intermediate holding position lighting.

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

**TWY markings:** Centre line and side stripe.

**Remarks:** None.

**10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**

Obstáculos que penetran 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 penetran estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante\_Relevant = Si/Yes".

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

**Observaciones:** Ver AD 2-GCXO AOC.

**AERODROME OBSTACLES**

Obstacles which penetrate 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 Digital Data section.

**Remarks:** See AD 2-GCXO AOC.

**11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO**

**Oficina MET:** Tenerife Norte EM Ae.

**HR:** HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

**METAR:** Semihorario.

**TAF:** 24 HR.

**TREND:** Sí.

**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, nubes, rayos y de información radar.

**Dependencia ATS atendida:** TWR, APP.

**Información adicional:** Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.  
Tenerife Norte EM Ae (bloque técnico aeropuerto):  
V: 0600-1330, I: 0700-1430 (días laborables);  
TEL: +34-922 260 352.

Observatorio meteorológico Tenerife Norte de THR 30: HR AD; TEL: +34-922 312 037.

**Observaciones:** Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.  
Se encuentran dos estaciones meteorológicas cercanas al recinto del aeródromo: Una en 2825N 01632W que lanza globosondas los miércoles entre las 1115-1130. La otra estación se encuentra en 2819N 01623W y lanza diariamente globosondas entre las 1115-1130 y entre las 2315-2330. Ver ENR 5.3.

**METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

**MET office:** Tenerife Norte EM Ae.

**HR:** HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

**METAR:** Half-hourly.

**TAF:** 24 HR.

**TREND:** Yes.

**Briefing:** In person and by telephone.

**Flight documentation/Language:** Charts and plain language / Spanish.

**Charts:** Significant forecasted and wind and temperature at altitude maps.

**Supplementary equipment:** Clouds and lightnings image and radar information display.

**ATS unit served:** TWR, APP.

**Additional information:** Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.  
Tenerife Norte EM Ae (airport technical block):  
V: 0600-1330, I: 0700-1430 (working days);  
TEL: +34-922 260 352.

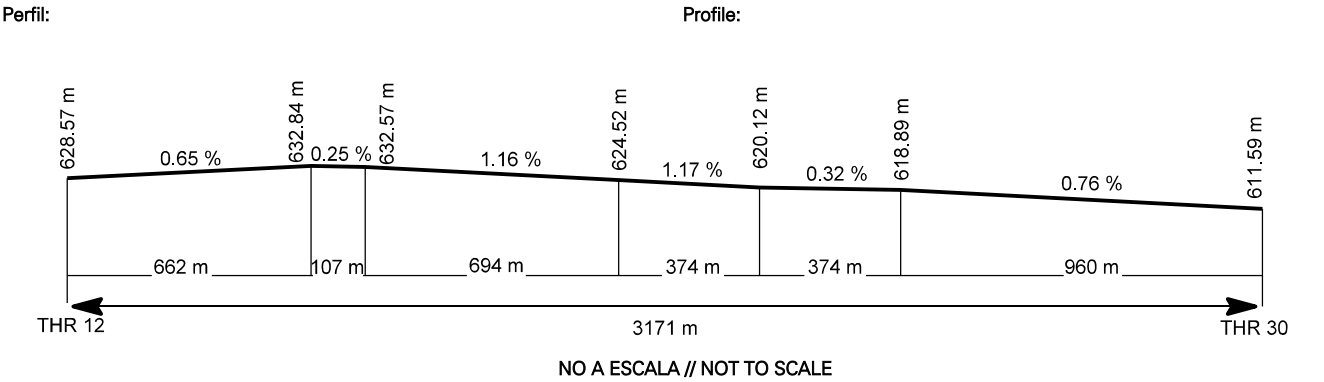
Meteorological observatory Tenerife Norte at THR 30: HR AD; TEL: +34-922 312 037.

**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.  
There are two meteorological stations sited near the AD area: One of them, sited at 2825N 01632W, launches observation balloons every Wednesday from 1115-1130. The other one, sited at 2819N 01623W, launches observation balloons daily from 1115-1130 and from 2315-2330. See ENR 5.3.

**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
12	110.57° GEO 115° MAG	3171 x 45	282915.92N 0162124.87W	THR: 628.6 m / 2062 ft TDZ: 633.0 m / 2077 ft	No	193 x 150	3291 x 150 (1)	No	133 x 150 (1)	RWY: ASPH PCN 53/F/C/W/T SWY: No
30	290.59° GEO 295° MAG	3171 x 45	282839.71N 0161935.71W	THR: 611.6 m / 2007 ft TDZ: 618.8 m / 2030 ft	No	No	3291 x 150 (1)	Sí // Yes	90 x 90 (1)	RWY: ASPH PCN 53/F/C/W/T SWY: No

**Observaciones:** (1) Terreno vegetal.**Remarks:** (1) Grass soil.



13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	3171	3364	3171	3171
30	3171	3171	3171	3171
→ 12 INT E-2	2546	2739	2546	-
→ 30 INT E-4	1906	1906	1906	-
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p><b>Pista:</b> 12</p> <p><b>Aproximación:</b> Precisión CAT I reducido, 420 m. LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (17.39 m / 57 ft). (1)</p> <p><b>Umbral:</b> Verdes, con barras de ala.</p> <p><b>Zona de toma de contacto:</b> No.</p> <p><b>Eje pista:</b> 3171 m: 2271 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.</p> <p>Distancia entre luces: 15 m.</p> <p><b>Borde de pista:</b> 3171 m: 2571 m blancas + 600 m amarillas. LIH.</p> <p>Distancia entre luces: 50 m.</p> <p><b>Extremo de pista:</b> Rojas. LIH.</p> <p><b>Zona de parada:</b> No.</p> <p><b>Observaciones:</b> (1) Solo barra de ala derecha. No utilizable por aeronaves de letra de clave E.</p>	<p><b>Runway:</b> 12</p> <p><b>Approach:</b> Reduced precision CAT I, 420 m. LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (17.39 m / 57 ft). (1)</p> <p><b>Threshold:</b> Green, with wing bar.</p> <p><b>Touchdown zone:</b> No.</p> <p><b>Runway centre line:</b> 3171 m: 2271 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.</p> <p>Distance between lights: 15 m.</p> <p><b>Runway edge:</b> 3171 m: 2571 m white + 600 m yellow. LIH.</p> <p>Distance between lights: 50 m.</p> <p><b>Runway end:</b> Red. LIH.</p> <p><b>Stopway:</b> No.</p> <p><b>Remarks:</b> (1) Right wing bar only. Not usable by code letter E aircraft.</p>
<p><b>Pista:</b> 30</p> <p><b>Aproximación:</b> Precisión CAT II/III, 420 m. LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (16.12 m / 53 ft). (1)</p> <p><b>Umbral:</b> Verdes, con barras de ala.</p> <p><b>Zona de toma de contacto:</b> 900 m blancas.</p> <p><b>Eje pista:</b> 3171 m: 2271 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.</p> <p>Distancia entre luces: 15 m.</p> <p><b>Borde de pista:</b> 3171 m: 2571 m blancas + 600 m amarillas. LIH.</p> <p>Distancia entre luces: 50 m.</p> <p><b>Extremo de pista:</b> Rojas. LIH.</p> <p><b>Zona de parada:</b> No.</p> <p><b>Observaciones:</b> (1) No utilizable por aeronaves de letra de clave E.</p>	<p><b>Runway:</b> 30</p> <p><b>Approach:</b> Precision CAT II/III, 420 m. LIH.</p> <p><b>PAPI (MEHT):</b> 3° (16.12 m / 53 ft). (1)</p> <p><b>Threshold:</b> Green, with wing bar.</p> <p><b>Touchdown zone:</b> 900 m white.</p> <p><b>Runway centre line:</b> 3171 m: 2271 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.</p> <p>Distance between lights: 15 m.</p> <p><b>Runway edge:</b> 3171 m: 2571 m white + 600 m yellow. LIH.</p> <p>Distance between lights: 50 m.</p> <p><b>Runway end:</b> Red. LIH.</p> <p><b>Stopway:</b> No.</p> <p><b>Remarks:</b> (1) Not usable by code letter E aircraft.</p>

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p><b>ABN/IBN:</b> No.</p> <p><b>WDI:</b> 1 cerca THR 12 LGTD, 1 cerca THR 30 LGTD.</p> <p><b>Iluminación de TWY:</b> Borde y eje.</p> <p><b>Iluminación de plataforma:</b> Borde.</p> <p><b>Fuente secundaria de energía:</b> Sistema de continuidad (S.A.I.s.) para todos los sistemas de iluminación de aproximación, de RWY y TWY, que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) MAX de 1 s. Grupos electrógenos de emergencia para el resto de sistemas de iluminación que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) MAX 15 s.</p> <p><b>Observaciones:</b> Ninguna.</p>	<p><b>ABN/IBN:</b> No.</p> <p><b>WDI:</b> 1 near THR 12 LGTD, 1 near THR 30 LGTD.</p> <p><b>TWY lighting:</b> Edge and centre line.</p> <p><b>Apron lighting:</b> Edge.</p> <p><b>Secondary power supply:</b> Continuity system (UPS) in all approach, RWY and TWY lighting systems that provide a maximum switch-over (light) time of 1 s. Emergency generators for the rest of lighting systems that provide a maximum switch-over (light) time of 15 s.</p> <p><b>Remarks:</b> None.</p>

## 16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

## HELICOPTER LANDING AREA

**Situación:**

- Ondulación del geoide: ver apartado 2.
- FATO: RWY 12/30.
- Coordenadas THR 12 y THR 30, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30.
- ➔ - Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG N1, N2, N3, N4 y N5.

**Elevación:**

- FATO: RWY 12/30. Elevación THR 12 y THR 30, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12.
- ➔ - Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG N1, N2, N3, N4 y N5. Ver apartado 8.

**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**

- FATO: RWY 12/30, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12.
- ➔ - Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG N1, N2, N3, N4 y N5, ver apartado 8.

**Orientación:** No.**Distancias declaradas:** FATO: RWY 12/30, ver apartado 13.**Iluminación:** ver apartados 14 y 15.**Observaciones:** Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones deben consultar el apartado 20 para mayor información.**Position:**

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 12/30.
- Coordinates THR 12 and THR 30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30.
- Air taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5.

**Elevation:**

- FATO: RWY 12/30. Elevation THR 12 and THR 30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5. See item 8.

**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

- FATO: RWY 12/30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5, see item 8.

**Direction:** No.**Declared distances:** FATO: RWY 12/30, see item 13.**Lighting:** see items 14 and 15.**Remarks:** Helicopters operating with a letter of exemption should consult item 20 for further information.

## 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 TENERIFE NORTE Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP, con expansiones rectangulares en la dirección del eje de la RWY 12 definidas por los puntos siguientes: // Circle of radius 6.5 NM centred on ARP, expanded by rectangular surfaces on RWY 12 centre line directions, defined by the followings points: 282814N 0161310W; 282458N 0160326W; 282115N 0160500W y/and 282436N 0161500W.	1000 ft AGL; 1650 ft AMSL SFC	(1) D	TENERIFE NORTE APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ TENERIFE NORTE Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) // Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT SFC	D	TENERIFE NORTE TWR ES/EN	
<b>Observaciones:</b> (1) Lo que resulte mayor. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo		<b>Remarks:</b> (1) Whichever is higher. (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.		

## 18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

## ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Norte APP	124.800 MHz 128.850 MHz	HR ATS HR ATS	APP APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700 MHz 120.000 MHz 121.700 MHz 121.850 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	Secundaria // Secondary GMC CLR EMERG EMERG Local MIL
ATIS	Tenerife Norte Information	118.575 MHz	HR ATS	
D-ATIS	Tenerife Norte information	NIL	HR ATS	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 (5° W)	TFN	117.700 MHz	H24	283212.6N 0161607.6W		R-152 a FL100 Posibles oscilaciones de más de ±2° // Possible signal oscillations greater than ±2° BTN 41 NM & 46 NM
DME	TFN	CH 124X	H24	283212.9N 0161607.2W	1020 m	
DVOR (5° W)	LRO	116.200 MHz	H24	282905.7N 0162105.6W		U/S BTN R-010/R-025
DME	LRO	CH 109X	H24	282905.2N 0162105.8W	630 m	Possible error de marcación // Possible bearing error BTN R-010/R-025.
L (5° W)	FP	420.000 kHz	H24	282930.8N 0162209.6W		
LOC 12 (5° W)	INOR	108.700 MHz	H24	282837.1N 0161928.0W		115° MAG / 225 m FM THR 30; COV 25 NM AVBL BTN ±10° a // at 5000 ft AMSL.
ILS CAT I						COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -35° & +20° FM RCL a // at 4100 ft AMSL.
GP 12		330.500 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W		3°; RDH 15.7 m; a // at 289 m FM THR 12 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // on the right in the APCH direction.
ILS/DME 12	INOR	CH 24X	H24	282909.3N 0162116.3W	636 m	REF DME THR 12
LOC 30 (5° W)	ITF	110.300 MHz	H24	282921.6N 0162141.9W		295° MAG/494 m FM THR 12; COV 25 NM
ILS CAT I						
GP 30		335.000 MHz	H24	282839.8N 0161946.5W		3°; RDH 16.90 m; a // at 276 m FM THR 30 & 102 m FM RCL a la izquierda en el sentido de la APCH // on the left in the APCH direction.
ILS/DME 30	ITF	CH 40X	H24	282839.8N 0161946.5W	618 m	REF DME THR 30
20. REGLAMENTACIÓN LOCAL				LOCAL REGULATIONS		
PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE				STANDARD TAXIING PROCEDURES		
1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS				1. START-UP OF ENGINES/TURBINES		
1.1. Intercambio de datos con NMOC.				1.1 Exchange of data with NMOC		
El aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna intercambia información para los vuelos de salida aplicando procedimientos Advanced ATC TWR.				The airport of Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.		
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:				Message exchanges from the local ATC system to the ATM network use the A-CDM European standard for airports, with the following message types:		
– A-DPI.				– A-DPI.		
– C-DPI, cuando se requiere.				– C-DPI, when required.		
Una vez aprobada la puesta en marcha, cuando la aeronave comience la salida del puesto de estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) es calculada y transmitida a NMOC a través de un 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.				When start-up has been approved and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT in the flight plan, along with the variable taxiing time, will increase the precision of the take-off time.		
Si una aeronave necesitara detener el rodaje y regresar al puesto de estacionamiento por razones técnicas, el vuelo será cancelado en la red ATM enviando un mensaje C-DPI.				If an aircraft has to stop taxiing and go back to the stand for technical reasons, the flight shall be cancelled in the ATM network by sending a C-DPI message.		
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).				As a result, the flight plan shall be suspended with the remark "Suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.		
2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (SALIDAS)				2. SURFACE MOVEMENT (DEPARTURES)		
A. Los pilotos solicitarán permiso para retroceso y rodaje a Tenerife Norte GMC en la frecuencia correspondiente.				A. Pilots shall request permission for push-back and taxiing from Tenerife Norte GMC on the corresponding frequency.		
B. Tenerife Norte GMC es responsable de expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado, retroceso por potencia y rodaje de aeronaves.				B. Tenerife Norte GMC is responsible for issuing authorisations and instructions for towed push-back, power-back and aircraft taxiing.		
C. Las maniobras en los puestos de estacionamiento de salida autónoma se realizarán a la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.				C. Manoeuvres in the autonomous exit parking positions shall be carried out under minimum power and so that idling power is not exceeded when making the turn.		
D. Las maniobras de retroceso y salida por potencia desde los puestos de estacionamiento de la plataforma comercial se realizarán hasta el eje de la TWY R.				D. The push-back and power exit manoeuvres from the parking positions of the commercial apron shall be carried out up to the centre line of TWY R.		
E. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 1 se realizará tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY Y, se accederá a la TWY R. Entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP la salida se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME". Las aeronaves solicitarán el guiado a ATC en el momento que notifique listo para rodaje.				E. The exit from the parking positions of the General Aviation 1 apron shall be carried out via TWY Y to access TWY R after receiving the appropriate authorisation from ATC. Between sunrise and during the application of LVP, the exit shall be carried out under guidance of the "FOLLOW ME" vehicle. Aircraft shall request guidance from ATC when they report that they are ready to taxi.		
F. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 2 se realizará de manera remolcada hasta el eje de la TWY W. Tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY W se accederá a la TWY R.				F. The exit from the parking positions of the General Aviation 2 apron shall be carried out by towing to the centre line of TWY W. Access to TWY R shall be carried out via TWY W after receiving appropriate authorisation from ATC.		



## 12. DATOS DEL HELIPUERTO

## HELIPORT DATA

**Tipo de helipuerto:** Helipuerto de superficie.**Type of heliport:** Surface-level heliport.

→ **TLOF:** Dimensiones: 257 x 22 m.  
Elevación inicial: 638 m/2093 ft.  
→ **Superficie:** Asfalto/Hormigón.  
**Resistencia:** Información no disponible.  
**Coordenadas:** 282901.20N 0162104.20W.  
Elevación: 638 m/2093 ft.

**TLOF:** Dimensions: 257 x 22 m.  
Initial elevation: 638 m/2093 ft.  
**Surface:** Asphalt/Concrete.  
**Strength:** Information not available.  
**Coordinates:** 282901.20N 0162104.20W.  
Elevation: 638 m/2093 ft.

→ **FATO:** Rumbo magnético: 114°-294°.  
Dimensiones: 257 x 22 m.  
**Superficie:** Asfalto/Hormigón.  
**Coordenadas:** THR 11H: 282903.47N 0162109.28W.  
THR 29H: 282900.88N 0162101.05W.  
Elevación: THR 11H: 638 m/2093 ft.  
THR 29H: 638 m/2093 ft.

**FATO:** Magnetic heading: 114°-294°.  
Dimensions: 257 x 22 m.  
**Surface:** Asphalt/Concrete.  
**Coordinates:** THR 11H: 282903.47N 0162109.28W.  
THR 29H: 282900.88N 0162101.05W.  
Elevation: THR 11H: 638 m/2093 ft.  
THR 29H: 638 m/2093 ft.

**Dimensiones del área de seguridad:** Información no disponible.**Security zone dimensions:** Information not available.**Dimensiones CWY helipuerto:** Información no disponible.**Heliport CWY dimensions:** Information not available.**Sector libre de obstáculos:** Información no disponible.**Clear sector:** Information not available.**Observaciones:** Ninguna.**Remarks:** None.

## → 13. DISTANCIAS DECLARADAS

## DECLARED DISTANCES

FATO	TODAH (m)	RTODAH (m)	LDAH (m)
11H	257	257	257
29H	257	257	257

**Observaciones:** Ninguna.**Remarks:** None.

## 14. LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE FATO

## APPROACH AND FATO LIGHTING

**Aproximación:** No.**Approach:** No.**VASIS/HAPI:** No.**VASIS/HAPI:** No.

→ **Luces de área FATO:** Características: Blancas.  
→ **Emplazamiento:** RWY.

**FATO lighting:** Characteristics: White.  
Location: RWY.

**Luces de punto de visada:** Características: No.  
**Emplazamiento:** No.

**Aiming point lighting:** Characteristics: No.  
Location: No.

→ **Sistema de iluminación de la TLOF:** Características: Blancas.  
→ **Emplazamiento:** RWY.

**TLOF lighting:** Characteristics: White.  
Location: RWY.

**Observaciones:** Ninguna.**Remarks:** None.

## 15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

## OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

**Faro de helipuerto:** No.**Heliport beacon:** No.

→ **WDI/LDI:** 1 cerca del punto medio de RWY.

**WDI/LDI:** 1 close to RWY mid-point.

**Plataforma:** Características: No.  
**Emplazamiento:** No.

**Apron lighting:** Characteristics: No.  
Location: No.

→ **Fuente secundaria de energía eléctrica:** Sistemas de continuidad (SAI) para el sistema de iluminación de RWY.

**Secondary power supply:** Continuity systems (UPS) for the RWY lighting system.

**Observaciones:** Ninguna.**Remarks:** None.

## 16. ESPACIO AÉREO ATS

## ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales	Límites verticales	Clase de espacio aéreo	Unidad responsable	Altitud de transición
Designation and lateral limits	Vertical limits	Airspace class	Unit Language	Transition altitude
CTR TENERIFE NORTE Círculo de 6.5 NM de radio centrado en: 282858N 0162030W (ARP AD) con expansiones rectangulares en la dirección del eje de RWY 12 definidas por los puntos: 282814N 0161310W, 282458N 0160326W, 282115N 0160500W y 282436N 0161500W. // Circle of radius 6.5 NM centred at: 282858N 0162030W (ARP AD), with rectangular extensions in the direction of the RWY 12 centre line defined by the points: 282814N 0161310W, 282458N 0160326W, 282115N 0160500W and 282436N 0161500W.	1000 ft AGL - 1650 ft AMSL (1) SFC	D	TENERIFE NORTE APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ TENERIFE NORTE Círculo de 8 km de radio centrado en 282858N 0162030W (ARP AD). (2) Circle radius 8 km centred on 282858N 0162030W (ARP AD). (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	TENERIFE NORTE TWR ES/EN	

**Observaciones:** (1) Lo que resulte mayor.  
(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) Whichever is the higher.  
(2) Or the ground visibility, whichever is lower.  
(3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

**17. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS****ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Norte APP	124.800 MHz	HR ATS	APP
		128.850 MHz	HR ATS	APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700 MHz	HR ATS	Aeropuerto civil // Civil airport
		120.000 MHz	HR ATS	Secundaria // Secondary
		121.700 MHz	HR ATS	GMC (Aeropuerto civil // Civil airport)
		121.850 MHz	HR ATS	CLR (Aeropuerto civil // Civil airport)
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		257.800 MHz	HR ATS	Local MIL
		120.775 MHz	HR ATS	Local MIL Secundaria // Secondary
ATIS	Tenerife Norte Information	118.575 MHz	HR ATS	
D-ATIS	Tenerife Norte Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.

**18. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIJAJE****RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (5° W)	TFN	117.700 MHz	H24	283212.6N 0161607.6W		R-152 a FL100 Posibles oscilaciones de más de $\pm 2^\circ$ // Possible signal oscillations greater than $\pm 2^\circ$ BTN 41 NM & 46 NM.
DME	TFN	CH 124X	H24	283212.9N 0161607.2W	1020 m	
DVOR (5° W)	LRO	116.200 MHz	H24	282905.7N 0162105.6W		U/S BTN R-10/R-025.
DME	LRO	CH 109X	H24	282905.2N 0162105.8W	630 m	Posible error de marcación // Possible bearing error BTN R-010/R-025.
L (5° W)	FP	420.000 kHz	H24	282930.8N 0162209.6W		
LOC 12 (5° W)	INOR	108.700 MHz	H24	282837.1N 0161928.0W		115° MAG / 225 m FM THR 30; COV 25 NM AVBL BTN $\pm 10^\circ$ a // at 5000 ft AMSL.
ILS CAT I						COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -35° & +20° FM RCL a // at 4100 ft AMSL.
GP 12		330.500 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W		3°; RDH 15.7 m; a // at 289 m FM THR 12 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // on the right in the APCH direction.
ILS/DME 12	INOR	CH 24X	H24	282909.3N 0162116.3W	636 m	REF DME THR 12
LOC 30 (5° W)	ITF	110.300 MHz	H24	282921.6N 0162141.9W		295° MAG / 494 m FM THR 12; COV 25 NM
ILS CAT I						3°; RDH 16.90 m; a // at 276 m FM THR 30 & 102 m FM RCL a la izquierda en el sentido de la APCH // on the left in the APCH direction.
GP 30		335.000 MHz	H24	282839.8N 0161946.5W		
ILS/DME 30	ITF	CH 40X	H24	282839.8N 0161946.5W	618 m	REF DME THR 30

**Observaciones:** Las radioayudas para la navegación y el aterrizaje anteriores son las mismas que para GCXO AD (ver AD 2-GCXO, casilla 19).

**Remarks:** Radio navigation and landing facilities above are the same as for GCXO AD (see AD 2-GCXO, item 19).

**19. REGLAMENTACIÓN LOCAL****LOCAL REGULATIONS**

Ver AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO casilla 20:  
- PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE.  
1. Puesta en marcha de motores/turbinas.  
- NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

See AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO item 20:  
- STANDARD TAXIING PROCEDURES.  
1. Start-up of engines/turbines.  
- OPERATIONAL SAFETY REPORTS.

**20. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS****NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No.

No.

**21. PROCEDIMIENTOS DE VUELO****FLIGHT PROCEDURES**

Ver AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO casilla 22:  
- PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP).  
1. GENERALIDADES.  
5.1 FALLO DE COMUNICACIONES.  
- Disponibles cartas de acuerdo GCXM-GCXO bajo petición.

See AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO item 22:  
- LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP).  
1. GENERAL.  
5.1 COMMUNICATIONS FAILURE.  
- GCXM-GCXO Memorandums of agreement available under request.

---

**22. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA**

---

**ADDITIONAL INFORMATION**

Ver AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO casilla 23.

See AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO item 23.

---

**→ 23. CARTAS RELATIVAS AL HELIPUERTO**

---

**CHARTS RELATED TO THE HELIPORT**

El listado de cartas relativas al helipuerto puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#GCXM>

The list of charts related to the heliport can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#GCXM>

---

**→ 24. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)**

---

**VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

No.

No.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**