

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 05/23
AIRAC 06-APR-23

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 18-MAY-23
EFFECTIVE DATE WEF 18-MAY-23

Esta enmienda **NO DEBE** introducirse en AIP hasta el **18-MAY-23**.

Contenido:

1.- GEN 2.4.-

- Nuevo helipuerto: helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca.
- Retirada del helipuerto: Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers.

2.- ENR 1.10.-

- Actualización del listado de ARO designadas:
 - 1) Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca.
 - 2) Retirada del helipuerto: Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers.

3.- ENR 2.1.-

- Dependencia ATS de FIR/UIR BARCELONA, FIR/UIR MADRID.
- Nuevas frecuencias en BARCELONA ACC (FIR/UIR) y PALMA TACC.

4.- ENR 3.6.-

- Incompatibilidades entre circuitos de espera en áreas terminales: SEVILLA TMA.
- Corrección editorial.

5.- ENR 4.4.-

- Retirada de puntos en el TMA BARCELONA.
- Nuevos puntos en el TMA MADRID.

6.- ENR 5.1.-

- Actualización de coordenadas: zonas LER157, LER158, LER159 y LER160.

7.- ENR 5.4.-

- Obstáculos para la navegación aérea.

8.- ENR 5.5.-

- Detalles de contacto del Camp d'aviació de Sant Feliu de Buixalleu de ultraligeros.
- Campos de aeromodelismo:
 - 1) Nuevo Aeri Model Club Castellar.
 - 2) Nuevo Club Deportivo de Aeromodelismo de Murcia Club Fenix.
 - 3) Retirada Club Deportivo Elemental "CLUB AEROMODELISMO FUENTE EL SAZ".

This amendment **SHALL NOT** be inserted into the AIP until **18-MAY-23**.

Contents:

1.- GEN 2.4.-

- New heliport: helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca.
- Withdrawal of the heliport: serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers.

2.- ENR 1.10.-

- Update of the list of ARO assigned:
 - 1) Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca.
 - 2) Withdrawal of the heliport: Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers.

3.- ENR 2.1.-

- FIR/UIR BARCELONA, FIR/UIR MADRID ATS units.
- New frequencies BARCELONA ACC (FIR/UIR) and PALMA TACC.

4.- ENR 3.6.-

- Holding pattern incompatibilities in terminal areas: SEVILLA TMA.
- Formal editorial.

5.- ENR 4.4.-

- Points removal in TMA BARCELONA.
- New points in TMA MADRID.

6.- ENR 5.1.-

- Coordinates update: LER157, LER158, LER159 and LER160 areas.

7.- ENR 5.4.-

- Air navigation obstacles.

8.- ENR 5.5.-

- Contact details of Camp d'aviació de Sant Feliu de Buixalleu for microlights.
- Model flying fields:
 - 1) New Aeri Model Club Castellar.
 - 2) New Club Deportivo de Aeromodelismo de Murcia Club Fenix.
 - 3) Removal of Club Deportivo Elemental "CLUB AEROMODELISMO FUENTE EL SAZ".

- 4) Retirada Club Deportivo Aeromodelismo Los Quema2 "Pista B".
- Campos RPAS profesionales:
 - 1) Observaciones del Institut de Seguretat Pública de Catalunya (ISPC).

9.- ENR 6.2.-

- Carta de circulación VFR Barcelona TMA: actividades deportivas.

10.- ENR 6.4.-

- Carta de circulación VFR Galicia TMA.

11.- ENR 6.5.-

- Carta de circulación VFR Madrid TMA: actividades deportivas.

12.- ENR 6.12.-

- Carta de circulación VFR Sevilla TMA: actividades deportivas.

13.- ENR 6.13.-

- Carta de circulación VFR Valencia TMA: actividades deportivas.

14.- AD 1.3.-

- Actualización de datos de contacto:
 - 1) Helipuerto del Hospital de Formentera.
 - 2) Helipuerto del Hospital Son Espases.
 - 3) Helipuerto Hospital Can Misses.
- Retirada del helipuerto: Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers.
- Nuevo helipuerto: Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca.

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

- Distancias declaradas desde intersección.

16.- ALMERÍA AD.-

- Procedimientos generales de rodaje.
- Plano PDC:
 - 1) Límite de plataforma y puntos de traspaso.
 - 2) Características de los puestos de estacionamiento.
- Carta IAC/7:
 - 1) Velocidad circuito de espera sobre NIDON.
 - 2) Altitud IAF RIXAL.
- Carta IAC/8:
 - 1) Velocidad circuito de espera sobre NIDON.
 - 2) Altitud IAF RIXAL.
 - 3) Tabla ALT/HGT RW25 FNA 5.
- Carta IAC/10: cuadro OCA/H.

17.- ASTURIAS AD.-

- Resistencia de las calles de rodaje en todas las páginas y cartas afectadas.
- Obstáculos de aeródromo.
- Reglamentación local:
 - 1) Operación de helicópteros: estacionamiento.

- 4) Removal of Club Deportivo Aeromodelismo Los Quema2 "Pista B".

- Professional RPAS fields:
 - 1) Remarks of Institut de Seguretat Pública de Catalunya (ISPC).

9.- ENR 6.2.-

- Barcelona TMA VFR traffic chart: sport activities.

10.- ENR 6.4.-

- Galicia TMA VFR traffic chart.

11.- ENR 6.5.-

- Madrid TMA VFR traffic chart: sport activities.

12.- ENR 6.12.-

- Sevilla TMA VFR traffic chart: sport activities.

13.- ENR 6.13.-

- Valencia TMA VFR traffic chart: sport activities.

14.- AD 1.3.-

- Update of contact details:
 - 1) Helipuerto del Hospital de Formentera.
 - 2) Helipuerto del Hospital Son Espases.
 - 3) Helipuerto Hospital Can Misses.
- Withdrawal of the heliport: Serveis Generals del Circuit de Catalunya-Granollers.
- New heliport: Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca.

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

- Declared distances from intersection.

16.- ALMERÍA AD.-

- Standard taxiing procedures.
- PDC chart:
 - 1) Apron limit and handover points.
 - 2) Aircraft stands characteristics.
- IAC/7 chart:
 - 1) Speed holding pattern over NIDON.
 - 2) Altitude IAF RIXAL.
- IAC/8 chart:
 - 1) Speed holding pattern over NIDON.
 - 2) Altitude IAF RIXAL.
 - 3) Table ALT/HGT RW25 FNA 5.
- IAC/10 chart: OCA/H table.

17.- ASTURIAS AD.-

- Taxiway strength in all pages and charts affected.
- Aerodrome obstacles.
- Local regulations:
 - 1) Helicopter operations: parking.

- Plano PDC:
 - 1) Identificador de puesto de estacionamiento.
 - 2) Características de los puestos de estacionamiento.
- Plano AOC: actualización de obstáculos.

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

- Resistencia de las RWY 06L/24R y RWY 06R/24L en todas las páginas y cartas afectadas.
- Distancia de las luces de borde de pista de la RWY 06L/24R.
- Observaciones al GP 06R BLE.
- Reglamentación local: restricciones a las operaciones.
- Procedimientos de vuelo: procedimientos de salida RNAV1.
- Corrección editorial a todas las páginas y cartas afectadas.
- Características de los puestos de estacionamiento.
- Carta SID 1: pendiente mínima de ascenso de CLE1S.
- Carta SID 12: corrección coordenadas de BL824.
- Carta STAR 2: MATEX3Y, corrección altitud en SENIA en la descripción tabular.
- Cartas TRAN: altitud MSA.
- Cartas IAC:
 - 1) Carta IAC/4: corrección en rumbo de frustrada.
 - 2) Cartas IAC/11 y 12: altitud de frustrada e IAF en fallo de comunicaciones.

19.- BILBAO AD.-

- Anchura de calles de rodaje en todas las páginas y cartas afectadas.
- Sistemas y señales de guía de rodaje.
- Iluminación de aproximación y de pista: luces de zona de toma de contacto para la RWY 10 en todas las páginas y cartas afectadas.
- Plano GMC:
 - 1) Eliminación de puntos de espera de la pista y barras de parada en TWY C3 y C5.
 - 2) Instalación de barras de prohibición de acceso en TWY C3 y C5.

20.- EL HIERRO AD.-

- Nueva restricción para rodajes aéreos de helicópteros en todas las páginas y cartas afectadas.
- Nueva casilla 24: cartas relativas al aeródromo.
- Nueva casilla 25: penetración de la superficie del tramo visual (VSS).

21.- FUERTEVENTURA AD.-

- Observaciones LOC IFV.

- PDC chart:
 - 1) Stand identifier.
 - 2) Aircraft stands characteristics.
- AOC chart: update of obstacles.

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

- Strength of RWY 06L/24R and RWY 06R/24L in all pages and charts affected.
- Runway edge distance of RWY 06L/24R.
- Remarks to GP 06R BLE.
- Local regulations: restrictions on operations.
- Flight procedures: RNAV1 departure procedures.
- Formal editing in all pages and charts affected.
- Aircraft stand characteristics.
- SID 1 chart: minimum climb gradient of CLE1S.
- SID 12 chart: BL824 coordinates correction.
- STAR 2 chart: MATEX3Y, SENIA altitude correction in tabular description.
- TRAN charts: MSA altitude.
- IAC charts:
 - 1) IAC/4 chart: correction in missed approach heading.
 - 2) IAC/11 and 12 charts: altitude in IAF and missed approach communication failure.

19.- BILBAO AD.-

- Taxiway width in all pages and charts affected.
- Taxiing guidance system and markings.
- Approach and runway lighting: RWY 10 touchdown zone lights in all pages and charts affected.
- GMC chart:
 - 1) Withdrawal of runway holding positions and stop bars on TWY C3 and C5.
 - 2) Facilities of NO ENTRY bars in TWY C3 and C5.

20.- EL HIERRO AD.-

- New restriction for helicopters air taxiing in all pages and charts affected.
- New item 24: charts related to the aerodrome.
- New item 25: visual segment surface (VSS) penetration.

21.- FUERTEVENTURA AD.-

- LOC IFV remarks.

22.- GIRONA AD.-

- Procedimientos de vuelo: procedimientos de salidas visuales para vuelos IFR.
- Corrección editorial a todas las cartas y páginas afectadas.
- Carta STAR 2: identificador de la zona LETS31.

23.- IBIZA AD.-

- Cartas SID:
 - 1) Identificador de zonas LETR67L y LETR68L.
 - 2) Nuevas salidas de contingencia.
 - 3) Cambio editorial.

24.- LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD.-

- Procedimientos Generales de Rodaje.
- Cartas IAC militares :
 - 1) Declinación magnética.
 - 2) Coordenadas de puntos significativos, rumbos y radiales.
 - 3) Denominación del procedimiento.
 - 4) Renumeración.

25.- LLEIDA/Alguaire AD.-

- Corrección editorial a todas las cartas y páginas afectadas.

26.- MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD.-

- Sistema de guía de rodaje.
- Rutas de rodaje normalizadas: corrección editorial.
- Planos ADC, PDC, GMC: cambio editorial de lugar crítico HS-3-S.
- Plano PDC 1: características de puestos de estacionamiento.
- Plano GMC 1: gráfico del lugar crítico HS-1-NORTE.
- Nuevas cartas SID: salidas instrumentales RNAV1.

27.- MÁLAGA/Costa del Sol AD.-

- Observaciones al DVOR MAR.
- Procedimientos de visibilidad reducida (LVP).
- Plano GMC: eliminación del punto de espera en TWY MIL.

28.- MENORCA AD.-

- Cambio de frecuencia del servicio Información.

29.- MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia AD.-

- Horarios de operación: servicios médicos y de sanidad.
- Servicios e instalaciones de asistencia en tierra: tipos de combustible y observaciones.
- Servicios de salvamento y extinción de incendios: observaciones.
- Zona de aterrizaje para helicópteros: situación, elevación, dimensiones, superficie, carga admisible y señalización.
- Reglamentación local:
 - 1) Rodaje en el área de maniobras.

22.- GIRONA AD.-

- Flight procedures: visual departure procedures for IFR flights.
- Formal editing to all pages and charts affected.
- STAR 2 chart: identification of LETS31 area.

23.- IBIZA AD.-

- SID charts:
 - 1) Areas LETR67L and LETR68L identifier.
 - 2) New contingency departures.
 - 3) Editorial change.

24.- LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD.-

- Standard Taxiing Procedures.
- Military IAC charts:
 - 1) Magnetic variation.
 - 2) Significant points coordinates, headings and radials.
 - 3) Procedure Name.
 - 4) Renumbering.

25.- LLEIDA/Alguaire AD.-

- Formal editing to all pages and charts affected.

26.- MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD.-

- Taxiing guidance system.
- Standard taxiing routes: formal editing.
- ADC, PDC, GMC charts: editorial change of hot spot HS-3-S.
- PDC 1 chart: aircraft stands characteristics.
- GMC 1 chart: graphic of hot spot HS-1-NORTH.
- New SID charts: RNAV1 instrument departures.

27.- MÁLAGA/Costa del Sol AD.-

- Remarks to DVOR MAR.
- Low visibility procedures (LVP).
- GMC chart: removal of holding position on TWY MIL.

28.- MENORCA AD.-

- Change of Information service frequency.

29.- MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia AD.-

- Operational hours: health and sanitation.
- Handling services and facilities: fuel types and remarks.
- Rescue and fire fighting services: remarks.
- Helicopter landing area: position, elevation, dimensions, surface, maximum weight and marking.
- Local regulations:
 - 1) Taxiing in the manoeuvring area.

<p>2) Ubicación y designación de las rutas de rodaje estándar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carta PDC 1.1: <ul style="list-style-type: none"> 1) Límites de plataforma y punto de traspaso. - Carta VAC 1.1: <ul style="list-style-type: none"> 1) Identificador zona LETR65. 2) Helipuertos H. Virgen de la Arrixaca y H.U. los Arcos del Mar Menor. 3) Nuevo Campo de Aeromodelismo. 4) Obstáculos. 	<p>2) Location and designation of standard taxiing routes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - PDC 1.1 chart: <ul style="list-style-type: none"> 1) Apron limits and handover point. - VAC 1.1 chart: <ul style="list-style-type: none"> 1) LETR65 area identifier. 2) Heliports H. Virgen de la Arrixaca and H.U. los Arcos del Mar Menor. 3) New model flying field. 4) Obstacles.
30.- PALMA DE MALLORCA AD.-	30.- PALMA DE MALLORCA AD.-
<ul style="list-style-type: none"> - Retirada de aeronaves inutilizadas. - Servicio de meteorológico prestado: información adicional. - Otra iluminación, fuente secundaria de energía: iluminación de TWY y de plataforma. - Planos PDC y GMC: iluminación TWY y de plataforma. 	<ul style="list-style-type: none"> - Removal of disabled aircraft. - Meteorological service provided: additional information. - Other lighting, secondary power supply: TWY and apron lighting. - PDC and GMC charts: TWY and apron lighting.
31.- REUS AD.-	31.- REUS AD.-
<ul style="list-style-type: none"> - Corrección editorial a todas las cartas y páginas afectadas. - Carta SID 1: <ul style="list-style-type: none"> 1) Eliminación salidas RUBOT1U y RULOS1U. 2) Corrección rumbo a KARES. - Carta SID 3: eliminación salidas RUBOT1V y RULOS1V. - Carta STAR 1: <ul style="list-style-type: none"> 1) Eliminación de llegadas BERGA1Y y GIR1Y. 2) Corrección IAS MAX en espera sobre DISET. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formal editing to all pages and charts affected. - SID 1 chart: <ul style="list-style-type: none"> 1) Removal RUBOT1U and RULOS1U departures. 2) Heading correction to KARES. - SID 3 chart: removal RUBOT1V and RULOS1V departures. - STAR 1 chart: <ul style="list-style-type: none"> 1) Removal of BERGA1Y and GIR1Y arrivals. 2) MAX IAS correction in holding over DISET.
32.- SEVILLA AD.-	32.- SEVILLA AD.-
<ul style="list-style-type: none"> - Identificador zonas, inclusión área LER172 y límites laterales de las zonas LER155 y LER156 en todas las cartas afectadas. - Carta SID 1: radial en los segmentos TEGLO-27.0 DME SVL y 27.0 DME JRZ-DVOR/DME SVL. - Carta SID 3: radial en el segmento LAMAR-DVOR/DME JRZ. - Carta STAR 1: radial en el segmento VOR/DME MRN - 27.0 DME JRZ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Areas identifier, area LER172 inclusion and lateral limits of areas LER155 and LER156 in all relevant charts. - SID 1 chart: radial in the segments TEGLO-27.0 DME SVL and 27.0 DME SVL-DVOR/DME JRZ. - SID 3 chart: radial in the segment LAMAR-DVOR/DME JRZ. - STAR 1 chart: radial in the segment VOR/DME MRN - 27.0 DME JRZ.
33.- TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD.-	33.- TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD.-
<ul style="list-style-type: none"> - Notificaciones de seguridad operacional. - Planos ADC, GMC: nuevos lugares críticos HS2 y HS3. 	<ul style="list-style-type: none"> - Operational safety reports. - ADC, GMC charts: new hot spots HS2 and HS3.
34.- VALENCIA AD.-	34.- VALENCIA AD.-
<ul style="list-style-type: none"> - Obstáculos de aeródromo. - Planos AOC: actualización de obstáculos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aerodrome obstacles. - AOC charts: obstacles update.
35.- Datos digitales.-	35.- Digital dataset.-
<ul style="list-style-type: none"> - Conjunto de datos sobre espacio aéreo. - Conjunto de datos sobre ruta. - Conjunto de datos sobre los aeródromos/helipuertos restringidos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Airspace dataset. - En-route dataset. - Restricted aerodromes/heliports dataset.

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
GEN		GEN	
GEN 2.4-1	WEF 18-MAY-23	GEN 2.4-1	23-MAR-23
GEN 2.4-2	WEF 18-MAY-23	GEN 2.4-2	20-APR-23
GEN 2.4-3	WEF 18-MAY-23	GEN 2.4-3	20-APR-23
GEN 2.4-4	WEF 18-MAY-23	GEN 2.4-4	20-APR-23
ENR		ENR	
ENR 1.10-5	WEF 18-MAY-23	ENR 1.10-5	26-JAN-23
ENR 1.10-8	WEF 18-MAY-23	ENR 1.10-8	23-MAR-23
ENR 1.10-9	WEF 18-MAY-23	ENR 1.10-9	23-MAR-23
ENR 2.1-1	WEF 18-MAY-23	ENR 2.1-1	15-JUL-21
ENR 2.1-2	WEF 18-MAY-23	ENR 2.1-2	23-APR-20
ENR 2.1-3	WEF 18-MAY-23	ENR 2.1-3	08-OCT-20
ENR 2.1-4	WEF 18-MAY-23	ENR 2.1-4	21-APR-22
ENR 2.1-19	WEF 18-MAY-23	ENR 2.1-19	06-OCT-22
ENR 2.1-26	WEF 18-MAY-23	ENR 2.1-26	21-APR-22
ENR 3.6-4	WEF 18-MAY-23	ENR 3.6-4	20-APR-23
ENR 3.6-15	WEF 18-MAY-23	ENR 3.6-15	23-FEB-23
ENR 4.4-1 a // to 4.4-68	WEF 18-MAY-23	ENR 4.4-1 a // to 4.4-67	20-APR-23
ENR 5.1-11	WEF 18-MAY-23	ENR 5.1-11	03-NOV-22
ENR 5.1-12	WEF 18-MAY-23	ENR 5.1-12	24-FEB-22
ENR 5.4-1	WEF 18-MAY-23	ENR 5.4-1	20-APR-23
ENR 5.5-9	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-9	20-APR-23
ENR 5.5-21	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-21	20-APR-23
ENR 5.5-22	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-22	20-APR-23
ENR 5.5-23	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-23	20-APR-23
ENR 5.5-24	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-24	20-APR-23
ENR 5.5-25	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-25	20-APR-23
ENR 5.5-26	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-26	20-APR-23
ENR 5.5-27	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-27	20-APR-23
ENR 5.5-28	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-28	20-APR-23
ENR 5.5-29	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-29	20-APR-23
ENR 5.5-30	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-30	20-APR-23
ENR 5.5-34	WEF 18-MAY-23	ENR 5.5-34	29-DEC-22
ENR 6.2-5	WEF 18-MAY-23	ENR 6.2-5	01-DEC-22
ENR 6.4-3	WEF 18-MAY-23	ENR 6.4-3	26-JAN-23
ENR 6.5-5	WEF 18-MAY-23	ENR 6.5-5	23-FEB-23
ENR 6.12-9	WEF 18-MAY-23	ENR 6.12-9	06-OCT-22
ENR 6.13-9	WEF 18-MAY-23	ENR 6.13-9	26-JAN-23
AD		AD	
AD 1.3-13	WEF 18-MAY-23	AD 1.3-13	20-APR-23
AD 1.3-19	WEF 18-MAY-23	AD 1.3-19	20-APR-23
AD 1.3-20	WEF 18-MAY-23	AD 1.3-20	20-APR-23
AD 1.3-21	WEF 18-MAY-23	AD 1.3-21	20-APR-23
AD 1.3-22	WEF 18-MAY-23	AD 1.3-22	20-APR-23
AD 2-LEAL 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAL 4	23-FEB-23
AD 2-LEAM 5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAM 5	16-JUN-22
AD 2-LEAM PDC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAM PDC 1.1	26-JAN-23

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEAM PDC 1.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAM PDC 1.2	02-MAR-17
AD 2-LEAM IAC/7.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAM IAC/7.1	23-MAR-23
AD 2-LEAM IAC/8.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAM IAC/8.1	23-MAR-23
AD 2-LEAM IAC/10.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAM IAC/10.1	23-MAR-23
AD 2-LEAS 2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 2	02-DEC-21
AD 2-LEAS 3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 3	26-JAN-23
AD 2-LEAS 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 4	03-NOV-22
AD 2-LEAS 6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 6	02-DEC-21
AD 2-LEAS 7	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 7	11-AUG-22
AD 2-LEAS 8	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 8	11-AUG-22
AD 2-LEAS 9	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 9	02-DEC-21
AD 2-LEAS 10	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 10	02-DEC-21
AD 2-LEAS 11	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS 11	26-JAN-23
AD 2-LEAS ADC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS ADC 1.1	26-JAN-23
AD 2-LEAS PDC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS PDC 1.1	02-DEC-21
AD 2-LEAS PDC 1.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS PDC 1.2	27-JAN-22
AD 2-LEAS AOC/1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS AOC/1	26-JAN-23
AD 2-LEAS AOC/2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEAS AOC/2	26-JAN-23
AD 2-LEBL 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 4	23-FEB-23
AD 2-LEBL 5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 5	23-FEB-23
AD 2-LEBL 6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 6	23-MAR-23
AD 2-LEBL 8	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 8	23-FEB-23
AD 2-LEBL 9	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 9	20-APR-23
AD 2-LEBL 22	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 22	23-FEB-23
AD 2-LEBL 23	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 23	23-FEB-23
AD 2-LEBL 27	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 27	20-APR-23
AD 2-LEBL 28	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL 28	20-APR-23
AD 2-LEBL ADC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL ADC 1.1	23-MAR-23
AD 2-LEBL PDC 1.9	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL PDC 1.9	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 1.1	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 1.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 1.2	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 1.3	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 1.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 1.4	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 1.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 1.5	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 2.1	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 2.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 2.2	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 2.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 2.3	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 2.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 2.4	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 2.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 2.5	23-MAR-23
AD 2-LEBL GMC 2.6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL GMC 2.6	23-MAR-23
AD 2-LEBL SID 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 1.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 1.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 1.4	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 2.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 3.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 4.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 5.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 5.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 5.6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 5.6	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 5.7	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 5.7	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 6.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 6.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 7.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 7.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 8.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 8.1	20-APR-23

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEBL SID 8.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 8.4	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 8.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 8.5	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 8.6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 8.6	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 9.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 9.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 10.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 10.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 10.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 10.4	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 10.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 10.5	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 10.6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 10.6	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 11.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 11.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 12.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 12.1	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 12.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL SID 12.3	20-APR-23
AD 2-LEBL STAR 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL STAR 1.1	20-APR-23
AD 2-LEBL STAR 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL STAR 2.1	20-APR-23
AD 2-LEBL STAR 2.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL STAR 2.4	20-APR-23
AD 2-LEBL STAR 2.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL STAR 2.5	20-APR-23
AD 2-LEBL STAR 2.6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL STAR 2.6	20-APR-23
AD 2-LEBL STAR 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL STAR 3.1	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 1.1	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 1.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 1.2	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 2.1	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 2.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 2.3	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 2.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 2.4	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 3.1	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 3.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 3.3	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 4.1	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 4.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 4.3	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 5.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 5.1	20-APR-23
AD 2-LEBL TRAN 5.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 5.3	20-APR-23
AD 2-LEBL IAC/4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/4.1	01-DEC-22
AD 2-LEBL IAC/11.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/11.1	20-APR-23
AD 2-LEBL IAC/11.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/11.2	20-APR-23
AD 2-LEBL IAC/12.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/12.1	20-APR-23
AD 2-LEBL IAC/12.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/12.2	20-APR-23
AD 2-LEBL IAC/30.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/30.1	06-OCT-22
AD 2-LEBL IAC/31.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC/31.1	20-APR-23
AD 2-LEBB 3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBB 3	23-MAR-23
AD 2-LEBB 5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBB 5	23-MAR-23
AD 2-LEBB ADC 1.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBB ADC 1.2	11-AUG-22
AD 2-LEBB GMC	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEBB GMC	23-MAR-23
AD 2-GCHI 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCHI 4	21-APR-22
AD 2-GCHI 7	WEF 18-MAY-23		
AD 2-GCHI PDC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCHI PDC 1.1	12-AUG-21
AD 2-GCFV 6	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCFV 6	21-APR-22
AD 2-LEGE 11	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE 11	15-JUL-21
AD 2-LEGE 12	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE 12	08-SEP-22
AD 2-LEGE 13	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE 13	08-SEP-22
AD 2-LEGE SID 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE SID 2.1	20-APR-23
AD 2-LEGE SID 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE SID 3.1	20-APR-23
AD 2-LEGE SID 3.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE SID 3.2	20-APR-23
AD 2-LEGE SID 4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE SID 4.1	20-APR-23
AD 2-LEGE SID 4.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE SID 4.3	20-APR-23

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEGE STAR 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEGE STAR 2.1	04-NOV-21
AD 2-LEIB SID 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEIB SID 1.1	27-JAN-22
AD 2-LEIB SID 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEIB SID 1.3	27-JAN-22
AD 2-LEIB SID 1.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEIB SID 1.5	27-JAN-22
AD 2-LEIB SID 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEIB SID 2.1	27-JAN-22
AD 2-LEIB SID 2.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEIB SID 2.3	27-JAN-22
AD 2-LEIB SID 2.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEIB SID 2.5	27-JAN-22
AD 2-GCRR 8	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 8	08-SEP-22
AD 2-GCRR 9	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 9	08-SEP-22
AD 2-GCRR 10	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 10	14-JUL-22
AD 2-GCRR 11	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 11	08-SEP-22
AD 2-GCRR 12	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 12	08-SEP-22
AD 2-GCRR 13	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 13	14-JUL-22
AD 2-GCRR 14	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 14	14-JUL-22
AD 2-GCRR 15	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR 15	14-JUL-22
AD 2-GCRR 16	WEF 18-MAY-23		
AD 2-GCRR IAC/11.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-GCRR IAC/11.2	WEF 18-MAY-23		
AD 2-GCRR IAC/12.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC/12.1	08-OCT-20
AD 2-GCRR IAC/12.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC/12.2	08-OCT-20
AD 2-GCRR IAC/13.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC/13.1	08-OCT-20
AD 2-GCRR IAC/13.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC/13.2	08-OCT-20
AD 2-GCRR IAC/14.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC/14.1	08-OCT-20
AD 2-GCRR IAC/14.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC/14.2	08-OCT-20
		AD 2-GCRR IAC/15.1	08-OCT-20
		AD 2-GCRR IAC/15.2	08-OCT-20
AD 2-LEDA SID 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEDA SID 2.1	20-APR-23
AD 2-LEDA SID 2.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEDA SID 2.3	20-APR-23
AD 2-LEDA SID 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEDA SID 3.1	20-APR-23
AD 2-LEMD 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD 4	20-APR-23
AD 2-LEMD 21	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD 21	29-DEC-22
AD 2-LEMD 31	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD 31	08-SEP-22
AD 2-LEMD ADC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD ADC 1.1	29-DEC-22
AD 2-LEMD PDC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD PDC 1.1	20-APR-23
AD 2-LEMD PDC 1.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD PDC 1.4	20-APR-23
AD 2-LEMD PDC 1.5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD PDC 1.5	20-APR-23
AD 2-LEMD PDC 1.6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD PDC 1.6	20-APR-23
AD 2-LEMD PDC 1.7	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD PDC 1.7	20-APR-23
AD 2-LEMD PDC 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD PDC 2.1	26-JAN-23
AD 2-LEMD GMC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD GMC 1.1	26-JAN-23
AD 2-LEMD GMC 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD GMC 1.3	29-DEC-22
AD 2-LEMD GMC 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMD GMC 2.1	26-JAN-23
AD 2-LEMD SID 1.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 1.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 1.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 1.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 1.6	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 2.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 2.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 2.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 2.5	WEF 18-MAY-23		

INSERTAR // INSERT

DESTRUIR // DESTROY

AD 2-LEMD SID 3.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 3.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 3.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 3.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 4.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 4.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 4.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 4.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 5.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 5.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 5.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 5.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 5.6	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 5.7	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 6.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 6.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 6.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 6.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 6.6	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 7.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 7.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 7.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 7.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 8.1	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 8.3	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 8.4	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMD SID 8.5	WEF 18-MAY-23		
AD 2-LEMG 8	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMG 8	23-FEB-23
AD 2-LEMG 9	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMG 9	23-FEB-23
AD 2-LEMG 22	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMG 22	26-JAN-23
AD 2-LEMG GMC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMG GMC 1.1	23-FEB-23
AD 2-LEMH 5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMH 5	14-JUL-22
AD 2-LEMI 1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 1	24-FEB-22
AD 2-LEMI 2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 2	29-DEC-22
AD 2-LEMI 3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 3	25-MAR-21
AD 2-LEMI 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 4	04-NOV-21
AD 2-LEMI 5	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 5	25-MAR-21
AD 2-LEMI 6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 6	26-MAR-20
AD 2-LEMI 7	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 7	26-MAR-20
AD 2-LEMI 8	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI 8	29-DEC-22
AD 2-LEMI PDC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI PDC 1.1	25-MAR-21
AD 2-LEMI VAC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEMI VAC 1.1	24-FEB-22
AD 2-LEPA/LESJ 3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEPA/LESJ 3	03-NOV-22
AD 2-LEPA/LESJ 4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEPA/LESJ 4	23-MAR-23
AD 2-LEPA/LESJ 6	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEPA/LESJ 6	20-APR-23
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.1	20-APR-23
AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.1	20-APR-23
AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.2	20-APR-23
AD 2-LERS SID 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 1.1	20-APR-23
AD 2-LERS SID 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 1.3	01-DEC-22
AD 2-LERS SID 1.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 1.4	20-APR-23

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LERS SID 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 3.1	20-APR-23
AD 2-LERS SID 3.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 3.3	20-APR-23
AD 2-LERS SID 3.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 3.4	20-APR-23
AD 2-LERS SID 4.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS SID 4.2	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 1.1	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 1.3	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 2.1	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 3.1	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 3.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 3.3	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 4.1	20-APR-23
AD 2-LERS STAR 4.2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LERS STAR 4.2	20-APR-23
AD 2-LEZL SID 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 1.1	03-NOV-22
AD 2-LEZL SID 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 1.3	06-OCT-22
AD 2-LEZL SID 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 2.1	21-APR-22
AD 2-LEZL SID 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 3.1	21-APR-22
AD 2-LEZL SID 3.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 3.3	08-SEP-22
AD 2-LEZL SID 3.4	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 3.4	08-SEP-22
AD 2-LEZL SID 4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL SID 4.1	21-APR-22
AD 2-LEZL STAR 1.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL STAR 1.1	24-FEB-22
AD 2-LEZL STAR 1.3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL STAR 1.3	27-JAN-22
AD 2-LEZL STAR 2.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL STAR 2.1	24-FEB-22
AD 2-LEZL STAR 3.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL STAR 3.1	27-JAN-22
AD 2-LEZL STAR 4.1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEZL STAR 4.1	27-JAN-22
AD 2-GCXO 9	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCXO 9	19-MAY-22
AD 2-GCXO ADC	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCXO ADC	20-APR-23
AD 2-GCXO GMC	WEF 18-MAY-23	AD 2-GCXO GMC	20-APR-23
AD 2-LEVC 3	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEVC 3	04-NOV-21
AD 2-LEVC AOC/1	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEVC AOC/1	04-NOV-21
AD 2-LEVC AOC/2	WEF 18-MAY-23	AD 2-LEVC AOC/2	04-NOV-21

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: 1136/23, 1440/23, 1464/23, 2048/23, 2111/23.
NOTAM B: 1280/23.
NOTAM D: NIL.
NOTAM E: NIL.
SUP: 35/23.
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

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
GCKM	Tenerife Norte/Los Rodeos (HLP militar)
GCKO	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)
LEBJ *	Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca (Salamanca) (HLP)
LEBL	Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat
LEBO *	Helipuerto Ibañeta Parque Bomberos Asturias (Asturias) (HLP)
LEBP *	Helipuerto de Airbus Helicopters (Albacete) (HLP)
LEBR *	Bárdenas 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)
LECH *	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)
LECH *	Helipuerto del CEDEFU 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 Camprodón (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)

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

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEDT *	Port de Tarragona (Tarragona) (HLP)
LEDU *	Helipuerto C.I. Herrera del Duque (Badajoz) (HLP)
LEDV *	Helipuerto Base C.I. San Martín De Valdeiglesias (Madrid) (HLP)
LEEB *	Helipuerto C.I. Cebrenos (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 EJEI 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)
LEFC*	Helipuerto del CEDEFO de Colmenar (Málaga) (HLP)
LEFE *	Helipuerto del Hospital de Formentera (Islas Baleares) (HLP)
LEFI *	Helipuerto Finca Retuerta (Valladolid) (HLP)
LEFM *	Fuentemilanos (Segovia)
LEFO *	Helipuerto del CEDEFO 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-Guadalcánal (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 Morgal (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/Prineos
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)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEHM *	Hospital General de Manresa (Barcelona) (HLP)
LEHN *	Helipuerto de Sierra Nevada (Granada) (HLP)
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)

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

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LELR *	Helipuerto Base C.I. de Las Rozas (Madrid) (HLP)
LELS *	Helipuerto de Las Casillas (Segovia) (HLP)
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 Morga (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)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEOR *	Helipuerto del Parque de Bomberos de Orriols (Girona) (HLP)
LEOS *	Aeródromo Los Oteros (León)
LEOT *	Ontur (Albacete)
LEPA	Palma de Mallorca
LEPB *	Helipuerto de la Autoridad Portuaria de Barcelona (Barcelona) (HLP)
LEPC *	Aeródromo de Pozorrubio 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 Pisuergra (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

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

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LESP *	Hospital de Sant Pau (Barcelona) (HLP)
LESR *	Helipuerto CEE (A Coruña) (HLP)
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 Villaralbo (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)

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION
LEVP *	Aeródromo Manuel Sánchez de Valdepeñas (Ciudad Real)
LEVR *	Vilaller (Lleida) (HLP)
LEVS	Madrid/Cuatro Vientos (militar)
LEVT	Vitoria
LEVU *	Helipuerto Vall D'Hebron Barcelona Hospital Campus (Barcelona) (HLP)
LEVW *	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)
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)



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)	
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 Villaelles (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) Helipuerto del CEDEFO de Colmenar (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 del Hospital Universitario de Salamanca (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)	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Helipuerto CEE (HLP) 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-Guadalcanal Expo'92 (HLP) Helipuerto de El Pedroso (HLP) Helipuerto de Galaroza (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cabezudos (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 Heliplatforma 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.

1. ESPACIOS AÉREOS // AIR SPACES**1.1 - UIR****UIR BARCELONA**

LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	4242N 00004W, frontera hispano-francesa hasta 4226N 00310E, 4225N 00314E, 4200N 00440E, 3900N 00440E, 3820N 00345E, 3615N 00130W, 3550N 00206W, 3944N 00106W, 4242N 00004W. // 4242N 00004W, Spanish-French border up to 4226N 00310E, 4225N 00314E, 4200N 00440E, 3900N, 00440E, 3820N 00345E, 3615N 00130W, 3550N 00206W, 3944N 00106W, 4242N 00004W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	FL195-UNL Fuera de otros espacios clasificados // Outside other classified airspace: FL660-UNL G FL195-FL660 C
DEPENDENCIA ATS 1 // ATS UNIT 1	BARCELONA ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Barcelona Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
DEPENDENCIA ATS 2 // ATS UNIT 2	SEVILLA ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Sevilla Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
OBSERVACIONES // REMARKS	

UIR CANARIAS**UIR CANARIAS PARTE 1**

LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	3000N 02500W, 3000N 02000W, 3139N 01725W, desde este punto siguiendo un arco de circunferencia de 100 NM de radio centrado en 3304N 01621W hasta 3130N 01545W, 3000N 01230W, 2740N 01310W, 2740N 01114W, 2120N 01400W, 2120N 01655W, límite UIR DAKAR hasta 2047N 01704W, 1900N 01900W, 2400N 02500W, 3000N 02500W. // 3000N 02500W, 3000N 02000W, 3139N 01725W, from this point following circle radius arc of 100 NM centred on 3304N 01621W up to 3130N 01545W, 3000N 01230W, 2740N 01310W, 2740N 01114W, 2120N 01400W, 2120N 01655W, border UIR DAKAR up to 2047N 01704W, 1900N 01900W, 2400N 02500W, 3000N 02500W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	FL245-UNL Fuera de otros espacios clasificados // Outside other classified airspace: FL660-UNL G FL245-FL660 C

UIR CANARIAS PARTE 2

LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	3000N 02500W, 3000N 02000W, 3139N 01725W desde este punto siguiendo un arco de circunferencia de 100 NM de radio centrado en 3304N 01621W hasta 3130N 01545W, 3000N 01230W, 2740N 01310W, 2740N 01114W, 2740N 00840W, 2600N 00840W, 2600N 01200W, 2330N 01200W, límite FIR DAKAR hasta 2120N 01400W, 2120N 01655W, 2047N 01704W, 1900N 01900W, 2400N 02500W. // 3000N 02500W, 3000N 02000W, 3139N 01725W, from this point following a circle radius arc of 100 NM centred on 3304N 01621W up to 3130N 01545W, 3000N 01230W, 2740N 01310W, 2740N 01114W, 2740N 00840W, 2600N 00840W, 2600N 01200W, 2330N 01200W limit FIR DAKAR up to 2120N 01400W, 2120N 01655W, 2047N 01704W, 1900N 01900W, 2400N 02500W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	FL195-FL245, fuera de otros espacios clasificados // outside other classified airspace C
DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT 1	CANARIAS ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN 1	Canarias Control
DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT 2	CANARIAS ACC/FIC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN 2	Canarias Radio, Atlántico Sur // South Atlantic
DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT 3	CANARIAS ACC/FIC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN 3	Canarias Radio, Atlántico Norte // North Atlantic
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
OBSERVACIONES // REMARKS	

UIR MADRID	
LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	4500N 01300W, 4500N 00800W, 4420N 00400W, 4335N 00147W, 4323N 00147W, frontera hispano- francesa hasta 4242N 00004W, 3944N 00106W, 3550N 00206W, 3550N 00723W, 3558N 00723W, por el meridiano 00723W siguiendo la frontera hispano-portuguesa hasta su extremo NW en la costa del Atlántico hasta 4200N 01000W, 4300N 01300W, 4500N 01300W. // 4500N 01300W, 4500N 00800W, 4420N 00400W, 4335N 00147W, 4323N 00147W, Spanish-French border up to 4242N 00004W, 3944N 00106W, 3550N 00206W, 3550N 00723W, 3558N 00723W, by the meridian 00723W following the Portuguese-Spanish border up to the NW edge on the Atlantic coast up to 4200N 01000W, 4300N 01300W, 4500N 01300W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	FL195-UNL Fuera de otros espacios clasificados // Outside other classified airspace: FL660-UNL..... G FL195-FL660..... C
DEPENDENCIA ATS 1 // ATS UNIT 1	MADRID ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Madrid Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
DEPENDENCIA ATS 2 // ATS UNIT 2	SEVILLA ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Sevilla Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
OBSERVACIONES // REMARKS	

1.2 - FIR

FIR BARCELONA	
LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	4242N 00004W, frontera hispano-francesa hasta 4226N 00310E, 4225N 00314E, 4200N 00440E, 3900N 00440E, 3820N 00345E, 3615N 00130W, 3550N 00206W, 3944N 00106W, 4242N 00004W. // 4242N 00004W, Spanish-French border up to 4226N 00310E, 4225N 00314E, 4200N 00440E, 3900N 00440E, 3820N 00345E, 3615N 00130W, 3550N 00206W, 3944N 00106W, 4242N 00004W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	SFC-FL195 Fuera de otros espacios clasificados // Outside other classified airspace: FL145-FL195 C; excepto, el área dentro de los límites // except the zone within the boundaries 422042N 0001144W, 424200N 0000400W, frontera hispano-francesa hasta // Spanish- French border up to 424233N 0002338E, 421240N 0001521E, 422042N 0001144W E SFC-FL145 G
DEPENDENCIA ATS 1 // ATS UNIT 1	BARCELONA ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Barcelona Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
DEPENDENCIA ATS 2 // ATS UNIT 2	SEVILLA ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Sevilla Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
OBSERVACIONES // REMARKS	

FIR CANARIAS	
LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	3000N 02500W, 3000N 02000W, 3139N 01725W desde este punto siguiendo un arco de circunferencia de 100 NM de radio centrado en 3304N 01621W hasta 3130N 01545W, 3000N 01230W, 2740N 01310W, 2740N 01114W, 2740N 00840W, 2600N 00840W, 2600N 01200W, 2330N 01200W, límite FIR DAKAR hasta 2120N 01400W, 2120N 01655W, 2047N 01704W, 1900N 01900W, 2400N 02500W. // 3000N 02500W, 3000N 02000W, 3139N 01725W, from this point following a circle radius arc of 100 NM centred on 3304N 01621W up to 3130N 01545W, 3000N 01230W, 2740N 01310W, 2740N 01114W, 2740N 00840W, 2600N 00840W, 2600N 01200W, 2330N 01200W limit FIR DAKAR up to 2120N 01400W, 2120N 01655W, 2047N 01704W, 1900N 01900W, 2400N 02500W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	SFC-FL195 Fuera de otros espacios clasificados // Outside other classified airspace: FL145-FL195 C SFC-FL145 G
ÁREA SAHARA	
LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	2740N 01310W, 2740N 01114W, 2740N 00840W, 2600N 00840W, 2600N 01200W, 2330N 01200W, límite // limit FIR DAKAR hasta // up to 2120N 01400W, 2120N 01655W, 2500N 01547W, 2500N 01530W, 2722N 01342W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	SFC-FL195 G
DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT 1	CANARIAS ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN 1	Canarias Control
DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT 2	CANARIAS ACC/FIC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN 2	Canarias Radio, Atlántico Sur // South Atlantic
DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT 3	CANARIAS ACC/FIC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN 3	Canarias Radio, Atlántico Norte // North Atlantic
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
OBSERVACIONES // REMARKS	

FIR MADRID	
LÍMITES LATERALES // LATERAL LIMITS	4500N 01300W, 4500N 00800W, 4420N 00400W, 4335N 00147W, 4323N 00147W frontera hispano-francesa hasta 4242N 00004W, 3944N 00106W, 3550N 00206W, 3550N 00723W, 3558N 00723W, por el meridiano 00723W siguiendo la frontera hispano-portuguesa hasta su extremo NW en la costa del Atlántico hasta 4200N 01000W, 4300N 01300W, 4500N 01300W. // 4500N 01300W, 4500N 00800W, 4420N 00400W, 4335N 00147W, 4323N 00147W Spanish-French border up to 4242N 00004W, 3944N 00106W, 3550N 00206W, 3550N 00723W, 3558N 00723W, by the meridian 00723W following the Portuguese-Spanish border up to the NW edge on the Atlantic coast up to 4200N 01000W, 4300N 01300W, 4500N 01300W.
LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS, CLASIFICACIÓN // CLASSIFICATION	SFC-FL195 Fuera de otros espacios clasificados // Outside other classified airspace: FL145-FL195 C; excepto el área dentro de los límites // except the zone within the boundaries 430534N 0011734W, 424742N 0011518 W, 424408N 0011726W, 422042N 0001144W, 424200N 0000400W, Frontera hispano-francesa hasta// Spanish-French border up to, 430534N 0011734WE SFC-FL145 G
DEPENDENCIA ATS 1 // ATS UNIT 1	MADRID ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Madrid Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
DEPENDENCIA ATS 2 // ATS UNIT 2	SEVILLA ACC
DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN	Sevilla Control
FREQ	Ver apartado 2 // See item 2
OBSERVACIONES // REMARKS	

2 - FRECUENCIAS // FREQUENCIES

2.1 - FIR / UIR

Las frecuencias de emergencia para todo el espacio aéreo son: //	121.500 MHz
The emergency frequencies for all airspace are :	243.000 MHz

DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT	DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN IDIOMA // LANGUAGE	OPR HR	FREQ	OBSERVACIONES // REMARKS
BARCELONA ACC (FIR/UIR)	Barcelona Control ES/EN	H24	118.035 MHz	
			119.665 MHz	
			120.535 C	
			124.455 C	BACK-UP
			125.730 C	
			126.650 MHz	
			126.855 C	
			129.530 C	
			131.380 C	
			132.355 C	
			132.580 C	
			132.655 C	
			133.030 C	
			133.080 C	
			134.455 C	
			134.680 C	
			134.985 C	
			135.215 C	
			135.355 C	
			135.555 C	
			135.805 C	
			259.750 MHz	MIL
			276.225 MHz	MIL
			374.450 MHz	MIL
			279.000 MHz	MIL
			363.550 MHz	MIL
			125.675 MHz	MIL ECAO BARCELONA (NORTE // NORTH SECTOR)
			128.000 MHz	MIL ECAO BARCELONA (SUR // SOUTH SECTOR)
			138.625 MHz	MIL ECAO BARCELONA
			141.900 MHz	MIL ECAO BARCELONA
			240.550 MHz	MIL ECAO BARCELONA
			359.275 MHz	MIL ECAO BARCELONA
			335.575 MHz	MIL ECAO BARCELONA
			249.700 MHz	MIL ECAO BARCELONA
			119.700 MHz	SAR
CANARIAS ACC (UIR)	Canarias Control ES/EN	H24	119.300 MHz	
			123.650 MHz	
			126.500 MHz	
			126.825 MHz	BACK-UP
			127.900 MHz	
			128.975 MHz	
			129.100 MHz	

DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT	DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN IDIOMA // LANGUAGE	OPR HR	FREQ	OBSERVACIONES // REMARKS
			130.950 MHz	
			133.000 MHz	
			136.375 MHz	
			389.750 MHz	MIL
			399.025 MHz	MIL
			133.175 MHz	MIL ECAO LAS PALMAS Primario // Primary
			279.250 MHz	MIL ECAO LAS PALMAS Primario // Primary
			143.950 MHz	MIL ECAO LAS PALMAS Secundario Sector Este // Secondary East Sector
			293.800 MHz	MIL ECAO LAS PALMAS Secundario Sector Este // Secondary East Sector
			138.475 MHz	MIL ECAO LAS PALMAS Secundario Sector Oeste // Secondary West Sector
			399.100 MHz	MIL ECAO LAS PALMAS Secundario Sector Oeste // Secondary West Sector
			119.700 MHz	SAR
	CANARIAS ACC/FIC Canarias Radio Atlántico Sur // South Atlantic ES/EN	HN	2854 kHz	SAT-2 A/G SELCAL
			3452 kHz	SAT-1 A/G SELCAL
		H24	5565 kHz	SAT-2 A/G SELCAL
			6535 kHz	SAT-1 A/G SELCAL
			8861 kHz	SAT-1 A/G SELCAL
			11291 kHz	SAT-2 A/G SELCAL
			13357 kHz	SAT-1 A/G SELCAL
		HJ	13315 kHz	SAT-2 A/G SELCAL
			17955 kHz	SAT-1 / SAT-2 A/G SELCAL
	CANARIAS ACC/FIC Canarias Radio Atlántico Norte // North Atlantic ES/EN	HN	2962 kHz	NAT-E A/G SELCAL
		HJ	17946 kHz	NAT-E A/G SELCAL
		H24	6628 kHz	NAT-E A/G SELCAL
			8825 kHz	NAT-E A/G SELCAL
			11309 kHz	NAT-E A/G SELCAL
MADRID ACC (UIR)	Madrid Control ES/EN	H24	118.275 MHz	
			119.630 C	
			119.700 MHz	SAR
			123.100 MHz	SAR
			124.875 MHz	
			125.750 MHz	
			126.675 MHz	
			132.055 C	
			132.550 MHz	
			132.980 C	
			133.200 MHz	
			133.755 C	

2.2 - TMA

DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT	DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN IDIOMA // LANGUAGE	OPR HR	FREQ	OBSERVACIONES // REMARKS
ALMERÍA TWR (1)	Almería Torre // Tower ES/EN	HR ATS	118.350 MHz	APP/L, TWR
ASTURIAS TWR	Asturias Torre // Tower ES/EN	HR AD	118.150 MHz	APP/L, TWR
BARCELONA ACC	Barcelona Control ES/EN	H24	119.105 C	APP/L
			121.155 C	APP/H
			125.250 MHz	APP/H
			126.505 C	APP/H
			127.700 MHz	APP/H
			131.125 MHz	APP
			133.980 C	APP
			135.280 C	APP
			124.700 MHz	BACK-UP
			373.600 MHz	MIL
			398.375 MHz	MIL
BILBAO APP	Bilbao Aproximación // Approach ES/EN	HR ATS	127.450 MHz	APP/I
			128.575 MHz	APP/I, BACK-UP
CANARIAS ACC	Canarias Aproximación // Approach ES/EN	H24	125.350 MHz	
			125.625 MHz	BACK-UP
			126.100 MHz	
			133.675 MHz	BACK-UP
			129.300 MHz	
			363.550 MHz	MIL
	Gran Canaria Aproximación // Approach ES/EN	H24	121.300 MHz	
			124.300 MHz	
			124.700 MHz	
GRANADA TWR (1)	Granada Torre // Tower ES/EN	HR AD	118.850 MHz	APP/L, TWR
MADRID ACC	Madrid Aproximación // Approach ES/EN	H24	127.100 MHz	APP/H
			127.505 C	APP/H
	Madrid Despegues // Departures ES/EN	H24	124.230 C	APP/L
			131.175 MHz	APP/H
	Madrid Director ES/EN	H24	134.955 C	APP/L
			128.700 MHz	APP/H
	Madrid Control ES/EN	H24	118.755 C	APP/L
			124.030 C	APP/L
			118.400 MHz	APP/I
			136.105 C	APP
			130.800 MHz	BACK-UP APP/L
			134.030 C	BACK-UP APP/H
			367.250 MHz	MIL
			375.525 MHz	MIL
			265.675 MHz	MIL

DEPENDENCIA ATS // ATS UNIT	DISTINTIVO DE LLAMADA // CALL SIGN IDIOMA // LANGUAGE	OPR HR	FREQ	OBSERVACIONES // REMARKS
MÁLAGA APP (1)	Málaga Aproximación // Approach ES/EN	H24	118.455 C	APP/I
			121.025 MHz	APP/L BACK-UP
			123.855 C	APP/H
			245.600 MHz	APP/H MIL
PALMA TACC	Palma Control ES/EN	HX	118.005 C	
		H24	118.125 MHz	
			118.955 C	APP/I
			119.155 C	APP/L
			119.405 C	APP/L
			120.700 MHz	
			134.825 MHz	APP/I
			121.300 MHz	
			123.100 MHz	SAR
			127.625 MHz	
			128.350 MHz	
			142.900 MHz	MIL
			374.475 MHz	MIL
			282.800 MHz	SAR
			355.400 MHz	MIL
			4738.50 kHz	SAR
		HN	3137.00 kHz	SAR
		HJ	6737.00 kHz	SAR
ROTA TWR (1)	Rota Torre // Tower ES/EN	H24	119.750 MHz	
SANTANDER TWR	Santander Torre // Tower ES/EN	HR ATS	118.375 MHz	APP/I
SANTIAGO TACC	Santiago Aproximación // Approach ES/EN	H24	118.200 MHz	
			120.200 MHz	
			257.800 MHz	MIL
			363.200 MHz	MIL
SEVILLA ACC (1)	Sevilla Control ES/EN	H24	126.430 C	BACK-UP
			127.550 MHz	BACK-UP
			128.450 MHz	BACK-UP
			129.155 C	FL345+
			132.475 MHz	
			132.600 MHz	
			132.675 MHz	
			133.350 MHz	
			134.800 MHz	
			135.025 MHz	
			135.775 MHz	BACK-UP
			277.900 MHz	MIL
			279.000 MHz	MIL
			369.275 MHz	MIL

TMA BARCELONA: CONFIGURACIÓN NORTE // NORTH CONFIGURATION

CIRCUITO DE ESPERA EN HOLDING PATTERN ON				BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat												GIRONA						REUS						LLEIDA/Alguaire			ANDORRA/La Seu D'Urgell
				CONFIGURACIÓN NORTE // NORTH CONFIGURATION												RWY						RWY						RWY			RWY
																01	01	01	19	19	19	07	07	07/25	25	25	07/25	13/31	31	31	03
				BGR	SLL	SLL Fallo	KANWU	KOSIT	OSTUR	VIBIM	PAPOS	NEPAL	VLA	LRD	TOTKI	UTHAN	DVOR CLE 253°	OKETA	DVOR GIR 195°	DVOR GIR 015°	BANOL	NDB GRN	KERIP	DISET	VOR RES	DVOR VLA	NDB RUS 070°	NDB RUS 256°	VOR LLE	NDB LRD	ROVAP
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	CONFIGURACIÓN NORTE NORTH CONFIGURATION	BGR											FL160	FL200	NC	NC	NC	NC	NC												
		SLL			NC		NC		FL220			FL190		NC	NC		FL220	FL140					FL200	FL090		FL220					
		SLL Fallo		NC			NC		FL230			FL150		NC	NC		FL200	FL140						FL110							
		KANWU							NC				FL210							NC		FL180		NC	FL180						
		KOSIT		NC	NC									NC	FL140		FL200	FL200		FL230				FL180							
		OSTUR							NC		FL210																				
		VIBIM		FL220	FL230			NC		NC			FL130		FL210								FL230								
		PAPOS				NC				NC			FL200							FL160		FL210			FL200						
		NEPAL					FL210	NC	NC				FL190									FL220			FL220						
		VLA		FL190	FL150							FL200	NC		FL230						FL200	FL140	NC	NC	NC	NC	FL190	FL160	FL120	FL140	
		LRD										FL200										NC		FL200		NC	NC	NC			
		TOTKI				FL210			FL130	FL200	FL190	NC									FL150	FL200	NC	NC	FL090	NC					
		UTHAN	FL160	NC	NC		NC								NC	FL170	NC	NC	FL120	NC					FL210						
GIRONA	RWY	01	DVOR CLE	FL200	NC	NC		FL140		FL210		FL230		NC		NC	FL90	NC	FL210	FL160				FL160							
		01	OKETA	NC										FL170	NC		NC	NC	FL150	FL80											
		01	DVOR GIR 195°	NC	FL220	FL200		FL200						NC	FL90	NC		NC	NC	NC											
		19	DVOR GIR 015°	NC	FL140	FL140		FL200						NC	NC	NC		NC	NC												
		19	BANOL	NC										FL120	FL210	FL150	NC	NC		NC											
		19	NDB GRN	NC				FL230							NC	FL160	FL80	NC	NC	NC											
REUS	RWY	07	KERIP				NC			FL160		FL200		FL150													FL130				
		07	DISET									FL140	NC	FL200						NC			NC		NC	NC	FL110	NC	FL80		
		07/25	VOR RES		FL200		FL180			FL230	FL210	FL220	NC	NC						NC	NC			NC	NC	NC	FL210	FL140	FL170		
		25	DVOR VLA		FL090	FL110		FL180				NC		NC	FL210	FL160					FL180		NC		FL110	NC		FL180	FL180		
		25	NDB RUS 070°				NC					NC	FL200	FL090							NC	NC	NC	FL110		NC	FL170	FL120	FL200		
		07/25	NDB RUS 256°		FL220		FL180			FL200	FL220	NC		NC							NC	NC	NC	NC	NC		FL200	FL140	FL190	FL190	
LLEIDA/ Alguaire	RWY	13/31	VOR LLE								FL190	NC								FL110	FL210		FL170	FL200		NC	NC	FL140			
		31	NDB LRD									FL160	NC							FL130	NC	FL140		FL120	FL140	NC		NC	FL210		
		31	ROVAP									FL120	NC								FL80	FL170	FL180	FL200	FL190	NC	NC		NC		
ANDORRA/ La Seu D'Urgell	RWY	03	UPISA									FL140											FL180		FL190	FL140	FL210	NC			

NOTA:
- En el caso de existir esperas RNAV y convencionales sobre un mismo waypoint, se ha considerado la más restrictiva. // In the case of RNAV and conventional waits on the same waypoint, it has been considered the most restrictive.

TMA BARCELONA: CONFIGURACIÓN ESTE // EAST CONFIGURATION

CIRCUITO DE ESPERA EN HOLDING PATTERN ON				BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat															GIRONA						REUS						LLEIDA/Alguaire			ANDORRA/La Seu D'Urgell		
				CONFIGURACIÓN ESTE // EAST CONFIGURATION															RWY						RWY						RWY			RWY		
																			01	01	01	19	19	19	07	07	07/25	25	25	07/25	13/31	31	31	03		
				BGR	BOLQE	UTHAN	SLL	SLL Fallo	KANWU	KOSIT	YUTHU	OSTUR	VIBIM	RUBOT	PAPOS	PIJUH	NEPAL	VLA	LRD	RES	DVOR CLE	OKETA	DVOR GIR 195°	DVOR GIR 015°	BANOL	NDB GRN	KERIP	DISET	VOR RES	DVOR VLA	NDB RUS 070°	NDB RUS 256°	VOR LLE	NDB LRD	ROVAP	UPISA
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	CONFIGURACIÓN ESTE EAST CONFIGURATION	BGR			FL160													FL200	NC	NC	NC	NC	NC													
		BOLQE			FL180	NC	NC		NC							NC			FL200							FL200	NC		FL200			FL140	NC			
		UTHAN	FL160	FL180		NC	NC		NC										NC	FL170	NC	NC	FL120	NC				FL210								
		SLL		NC	NC		NC		NC			FL220				FL190			NC		FL220	FL140				FL200	FL090		FL220							
		SLL Fallo		NC	NC	NC			NC			FL230				FL150			NC		FL200	FL140					FL110									
		KANWU										NC	NC	NC			NC							NC		FL180		NC	FL180							
		KOSIT		NC	NC	NC	NC												FL140		FL200	FL200		FL230		FL180										
		YUTHU									NC	FL200								FL210																
		OSTUR							NC		NC				FL210																					
		VIBIM				FL220	FL230		FL200	NC		FL180			NC				FL210								FL230									
		RUBOT						NC			FL180		NC	FL200	NC	FL170		FL100							FL130		6000	FL130	FL140	6000						
		PAPOS						NC				NC			NC										FL160		FL210			FL200						
		PIJUH						NC				FL200				FL190	NC	NC							NC	NC	NC		NC	NC	FL180	NC				
		NEPAL								FL210	NC	NC	NC														FL220			FL220						
		VLA		NC		FL190	FL150					FL170		FL190			FL200	NC	FL230						FL200	FL140	NC	NC	NC	NC	NC	FL190	FL160	FL120	FL140	
		LRD												NC		FL200		NC								NC			FL200		NC	NC	NC			
		RES						NC					FL100		NC		NC								NC	NC	NC	FL100	NC	NC	FL150	FL090	FL140			
GIRONA	RWY	01	DVOR CLE	FL200	FL200	NC	NC	NC		FL140		FL210				FL230				NC	FL90	NC	FL210	FL160				FL160								
		01	OKETA	NC		FL170				FL210									NC		NC	NC	FL160	FL80												
		01	DVOR GIR 195°	NC		NC	FL220	FL200		FL200									FL90	NC		NC	NC	NC												
		19	DVOR GIR 015°	NC		NC	FL140	FL140		FL200									NC	NC	NC		NC	NC												
		19	BANOL	NC		FL120													FL210	FL160	NC	NC		NC												
		19	NDB GRN	NC		NC				FL230									FL160	FL80	NC	NC	NC													
REUS	RWY	07	KERIP					NC				FL130	FL160	NC		FL200		NC											NC	NC	NC	FL180	NC	NC		
		07	DISET											NC		FL140	NC	NC						NC		NC		NC		NC	NC	FL110	NC	FL80		
		07/25	VOR RES		FL200		FL200		FL180				FL230	6000	FL210	NC	FL220	NC							NC	NC		NC		NC	NC	NC	FL210	FL140	FL170	
		25	DVOR VLA		NC	FL210	FL090	FL110		FL180				FL130			NC		FL100	FL160					FL180		NC		NC	FL110	NC			FL180	FL170	
		25	NDB RUS 070°						NC				FL140		NC		NC	FL200	NC						NC	NC	NC	FL110		NC	FL170	FL120	FL200			
		07/25	NDB RUS 256°		FL200		FL220			FL180			6000	FL200	NC	FL220	NC	NC							NC	NC	NC	NC	NC		NC	FL200	FL140	FL190	FL190	
LLEIDA/Alguaire	RWY	13/31	VOR LLE											FL180		FL190	NC	FL150							FL110	FL210		FL170	FL200		NC	NC	FL140			
		31	NDB LRD												NC		FL160	NC	FL090					FL130	NC	FL140		FL120	FL140	NC		NC	FL210			
		31	ROVAP		FL140											FL120	NC	FL140							FL80	FL170	FL180	FL200	FL190	NC	NC		NC			
ANDORRA/La Seu D'Urgell	RWY	03	UPISA		NC										FL140											FL170		FL190	FL140	FL210	NC					

NOTA:
- En el caso de existir esperas RNAV y convencionales sobre un mismo waypoint, se ha considerado la más restrictiva. // In the case of RNAV and conventional waits on the same waypoint, it has been considered the most restrictive.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

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

ICAO Punto significativo cuyo designador cumple la especificación OACI.

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

OTHER Punto cuyo designador es texto libre

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

ICAO Significant point which designator complies with ICAO specification.

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

OTHER Point which designator is free text.

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

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

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
AMBEL	ICAO	414615.0N 0014252.0W		IAF LEZG	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
AMGAR	ICAO	423318.4N 0031512.0W		CTA VITORIA, 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	(I)	CTA VITORIA, R753, UN865	
ARPEX	ICAO	373447.1N 0030127.1W	(ID)	TMA SEVILLA, H372, UM192, UM445, UT249	(D): LEGR
ARROS	ICAO	373542.8N 0060739.6W		TMA SEVILLA	
ARSAS	ICAO	365118.9N 0054726.4W		TMA SEVILLA, IAF LEJR	
ARTEM	ICAO	282432.5N 0160202.9W		TMA CANARIAS	
ARVEM	ICAO	292128.5N 0133508.5W		TMA CANARIAS	
ARVID	ICAO	430433.6N 0012752.9W	(E)	UT424	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
ASBIN	ICAO	401518.3N 0031034.8W		TMA MADRID, IAF LEMD, IAF LETO	
ASBUM	ICAO	374139.0N 0050221.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ASDEB	ICAO	423057.3N 0082930.8W	(D)	A5, UP600	(D): LPPR
ASDIR	ICAO	401854.6N 0002108.4E	(ID)	H412, UM445, UT412, UY90	(D): LEVC NO_ADO.
ASKEL	ICAO	372445.2N 0014228.7W	(I)		
ASMOT	ICAO	391633.3N 0024255.7E	(IA)	B46, UN851, UN861	(A): LEMH
ASNEP	ICAO	370200.8N 0023354.5W		TMA ALMERÍA	
ASPAS	ICAO	390000.0N 0030245.2W	(I)		
ASPES	ICAO	432944.6N 0030923.9W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
ASPOR	ICAO	414854.5N 0080452.3W	(X)	H3, UT3, UT326, UT328	(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
ASTAM	ICAO	285852.3N 0131852.8W		TMA CANARIAS	
ASTEK	ICAO	411231.6N 0014918.6E		IF LEBL	
ASTRO	ICAO	390127.8N 0011546.8W	(IAD)	CTA ALBACETE/TMA VALENCIA, B28, UL150, UM985, UZ224	(AD): LEAL, LEVC BDRY FIR BARCELONA/MADRID
ATLEN	ICAO	443019.3N 0045651.1W	(E)	G41, UN872	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
AVILA	ICAO	403728.6N 0043259.6W	(IAD)	TMA MADRID, A43, UL155, UZ436	(AD): LESA, LEGT
AWODE	ICAO	421103.8N 0035222.1W		CTA VITORIA, IAF LEBG	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BARBO	ICAO	422655.8N 0005409.9E	(I)	TMA BARCELONA, UN608	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BENID	ICAO	411417.2N 0012851.2E		IF LERS	
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
BG04N	5ANNC	422500.1N 0033219.1W		CTA VITORIA, FAP LEBG	
BG04S	5ANNC	421803.5N 0034105.2W		CTA VITORIA, FAP/FAF LEBG	
BG09N	5ANNC	422815.6N 0032811.3W		CTA VITORIA, IF LEBG	
BG09S	5ANNC	421424.9N 0034540.0W		CTA VITORIA, IF LEBG	
BG400	5ANNC	421604.7N 0035359.6W		CTA VITORIA	
BG405	5ANNC	421213.2N 0034825.3W		CTA VITORIA	
BG415	5ANNC	422313.1N 0033434.5W		CTA VITORIA	
BG500	5ANNC	422429.3N 0034124.9W		CTA VITORIA	
BG505	5ANNC	423407.9N 0033039.1W		CTA VITORIA	
BG510	5ANNC	423056.0N 0032602.9W		CTA VITORIA	
BG515	5ANNC	422834.6N 0032840.3W		CTA VITORIA, IF LEBG	
BG520	5ANNC	422458.6N 0033242.3W		CTA VITORIA, FAF LEBG	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BG525	5ANNC	422149.1N 0033614.1W		CTA VITORIA, MAPT LEBG	
BG540	5ANNC	421834.1N 0034026.6W		CTA VITORIA	
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
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.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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.
BL449	5ANNC	413417.6N 0022136.8E		TMA BARCELONA	
BL450	5ANNC	411504.7N 0023238.2E		TMA BARCELONA	
BL459	5ANNC	413437.1N 0015404.1E		TMA BARCELONA	
BL461	5ANNC	413257.7N 0015328.7E		TMA BARCELONA	
BL462	5ANNC	410305.9N 0024544.2E		TMA BARCELONA	
BL463	5ANNC	412720.9N 0015418.3E		TMA BARCELONA	
BL465	5ANNC	414650.0N 0023053.2E		TMA BARCELONA	
BL468	5ANNC	411349.0N 0025652.8E		TMA BARCELONA	
BL469	5ANNC	414814.7N 0024026.6E		TMA BARCELONA	
BL471	5ANNC	414414.4N 0024854.4E		TMA BARCELONA	
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	
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.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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.
BL561	5ANNC	411455.2N 0012154.1E		TMA BARCELONA	
BL563	5ANNC	412333.9N 0012011.6E		TMA BARCELONA	
BL573	5ANNC	414049.4N 0021013.7E		TMA BARCELONA	
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	
BL640	5ANNC	410659.1N 0015440.8E		TMA BARCELONA	
BL645	5ANNC	411010.5N 0021106.5E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL670	5ANNC	411953.6N 0011937.0E		TMA BARCELONA	
BL678	5ANNC	411912.2N 0010622.5E		TMA BARCELONA	
BL6EN	5ANNC	412056.1N 0021348.8E		TMA BARCELONA	
BL700	5ANNC	411632.2N 0021829.0E		TMA BARCELONA	
BL701	5ANNC	411454.0N 0023354.0E		TMA BARCELONA	
BL702	5ANNC	411840.3N 0024100.7E		TMA BARCELONA	
BL703	5ANNC	412440.1N 0024354.9E		TMA BARCELONA	
BL704	5ANNC	413039.9N 0024649.5E		TMA BARCELONA	
BL705	5ANNC	413014.1N 0025737.2E		TMA BARCELONA	
BL706	5ANNC	412103.5N 0030945.8E		TMA BARCELONA	
BL707	5ANNC	412546.5N 0021940.0E		TMA BARCELONA	
BL708	5ANNC	413925.5N 0022258.9E		TMA BARCELONA	
BL709	5ANNC	414220.6N 0022342.1E		TMA BARCELONA	
BL710	5ANNC	414400.6N 0020544.6E		TMA BARCELONA	
BL711	5ANNC	414534.6N 0014817.2E		TMA BARCELONA	
BL712	5ANNC	414610.0N 0014135.0E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL713	5ANNC	414036.1N 0020021.2E		TMA BARCELONA	
BL714	5ANNC	414114.2N 0014730.7E		TMA BARCELONA	
BL715	5ANNC	413619.9N 0014341.7E		TMA BARCELONA	
BL716	5ANNC	413122.8N 0022748.8E		TMA BARCELONA	
BL717	5ANNC	413903.7N 0022940.1E		TMA BARCELONA	
BL718	5ANNC	414143.6N 0023018.8E		TMA BARCELONA	
BL719	5ANNC	412128.0N 0030020.5E		TMA BARCELONA	
BL720	5ANNC	410835.7N 0024015.7E		TMA BARCELONA	
BL721	5ANNC	405008.8N 0021049.9E		TMA BARCELONA	
BL722	5ANNC	411730.6N 0015043.2E		TMA BARCELONA	
BL723	5ANNC	412554.4N 0023513.1E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL724	5ANNC	412200.9N 0023643.8E		TMA BARCELONA	
BL725	5ANNC	411848.3N 0023718.9E		TMA BARCELONA	
BL726	5ANNC	410538.4N 0023329.7E		TMA BARCELONA	
BL727	5ANNC	405722.0N 0021744.3E		TMA BARCELONA	
BL728	5ANNC	411024.2N 0020810.9E		TMA BARCELONA	
BL729	5ANNC	413525.9N 0014937.6E		TMA BARCELONA	
BL730	5ANNC	414118.9N 0014513.5E		TMA BARCELONA	NO_ADQ.
BL7EN	5ANNC	412111.2N 0021433.3E		TMA BARCELONA	
BL800	5ANNC	411034.4N 0020324.9E		TMA BARCELONA	
BL801	5ANNC	410802.9N 0015646.6E		TMA BARCELONA	
BL802	5ANNC	410644.0N 0015104.9E		TMA BARCELONA	
BL803	5ANNC	410822.3N 0014532.0E		TMA BARCELONA	
BL804	5ANNC	410309.8N 0015336.1E		TMA BARCELONA	
BL805	5ANNC	405943.4N 0020253.9E		TMA BARCELONA	
BL806	5ANNC	410319.0N 0013126.0E		TMA BARCELONA	
BL807	5ANNC	405716.5N 0013351.0E		TMA BARCELONA	
BL808	5ANNC	405049.2N 0010631.3E		TMA BARCELONA	
BL809	5ANNC	405604.1N 0015708.5E		TMA BARCELONA	
BL810	5ANNC	404610.5N 0021357.6E		TMA BARCELONA	
BL811	5ANNC	405138.7N 0021758.6E		TMA BARCELONA	
BL812	5ANNC	405608.2N 0021637.0E		TMA BARCELONA	
BL813	5ANNC	410633.9N 0030027.6E		TMA BARCELONA	
BL814	5ANNC	413038.9N 0012113.8E		TMA BARCELONA	
BL815	5ANNC	412234.5N 0014047.9E		TMA BARCELONA	
BL816	5ANNC	413125.1N 0013924.7E		TMA BARCELONA	
BL817	5ANNC	411418.4N 0013109.7E		TMA BARCELONA	
BL818	5ANNC	411011.2N 0011326.0E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL819	5ANNC	410421.0N 0004842.5E		TMA BARCELONA	
BL820	5ANNC	411336.2N 0015412.9E		TMA BARCELONA	
BL821	5ANNC	411348.8N 0015209.6E		TMA BARCELONA	
BL822	5ANNC	413003.5N 0013030.8E		TMA BARCELONA	
BL823	5ANNC	411932.6N 0014917.4E		TMA BARCELONA	
BL824	5ANNC	412056.6N 0020245.7E		TMA BARCELONA	
BL825	5ANNC	411251.2N 0020458.2E		TMA BARCELONA	
BL826	5ANNC	410847.9N 0023331.9E		TMA BARCELONA	
BL827	5ANNC	410748.0N 0024543.6E		TMA BARCELONA	
BL828	5ANNC	410954.9N 0015332.5E		TMA BARCELONA	
BL829	5ANNC	410839.3N 0014824.9E		TMA BARCELONA	
BL830	5ANNC	410548.7N 0014940.1E		TMA BARCELONA	
BL831	5ANNC	411337.7N 0015230.6E		TMA BARCELONA	
BL832	5ANNC	412549.5N 0014332.7E		TMA BARCELONA	
BL836	5ANNC	405803.4N 0010905.5E		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
BOLQE	ICAO	414401.0N 0013258.0E		TMA BARCELONA	
BONIL	ICAO	385607.0N 0023015.0W		CTA ALBACETE, IAF LEAB	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BRICK	ICAO	293528.9N 0162222.4W	(I)	TMA CANARIAS, G851, UN728, UN866	
BRIKE	ICAO	363017.2N 0052459.2W	(I)	UN851	
BRITO	ICAO	410444.7N 0020440.9W	(IA)	TMA ZARAGOZA, G5, R870, UL27, UN870	(A): LEZG
BRUNO	ICAO	383629.9N 0002900.0E	(I)	B46, UN851	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	(I)	A600, UL660, UN729	
CABOJ	ICAO	260820.0N 0143838.0W	(I)	TMA CANARIAS, G851, UN728, UY611	
CALCE	ICAO	432145.8N 0031900.0W	(I)	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
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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
CUTXE	ICAO	420755.9N 0024513.5E		TMA BARCELONA	
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	
DA500	5ANNC	413946.0N 0003735.5E		TMA BARCELONA	
DA501	5ANNC	414251.0N 0004729.0E		TMA BARCELONA	
DA600	5ANNC	414318.0N 0004055.0E		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_ADQ.
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			

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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_ADO.
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	(IAD)	UN725, UN727	(A): LEMH (D): LEBL
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
DUQQI	ICAO	411238.3N 0014221.0E		TMA BARCELONA	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
ELLIH	ICAO	420752.9N 0021247.4E		TMA BARCELONA	
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	
ENJUC	ICAO	414607.4N 0021214.5E		TMA BARCELONA	
ENONU	ICAO	433031.0N 0081225.3W		TMA GALICIA, IAF LECO	
EPAMA	ICAO	393611.3N 0012249.4E	(ID)	TMA PALMA, A33, UN733, UN856	(D): LEPA, LEMH, LEIB
EPATA	ICAO	361713.4N 0035200.0W		TMA SEVILLA, A301	
EPIXI	ICAO	373535.7N 0060747.5W		TMA SEVILLA	
ERAKI	ICAO	425942.0N 0010301.0W	(E)	UN976	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
ERMUT	ICAO	385751.9N 0013542.4E		TMA PALMA, IF LEIB	NO_ADQ.

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	(II)	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	
GE500	5ANNC	420334.5N 0024916.5E		TMA BARCELONA	
GE501	5ANNC	420304.0N 0023659.0E		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	(II)	G23, UM601, UN608	
GENIL	ICAO	373445.0N 0051800.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
GENIO	ICAO	381737.1N 0030852.1E	(II)	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	
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	

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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.
IBEBE	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
ICLEF	ICAO	415738.0N 0014556.0E		TMA BARCELONA	
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	
INCAH	ICAO	411307.1N 0003529.6E		TMA BARCELONA	
INDEL	ICAO	422721.2N 0024218.1W		CTA LOGROÑO	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	ICAO	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_ADO.
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
ISWIQ	ICAO	410051.5N 0022121.3E		TMA BARCELONA	
IXIKU	ICAO	270000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
IXIRI	ICAO	352951.5N 0024923.6W			
IXUPA	ICAO	393332.1N 0003715.1E	(IA)	A33, UN733	(A): LEVC
JOCOL	ICAO	423535.8N 0051827.0W		CTA LEÓN, IAF LELN	
JR001	5ANNC	363455.4N 0060821.2W		TMA SEVILLA	
JR002	5ANNC	364912.4N 0061403.4W		TMA SEVILLA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
KANWU	ICAO	404433.3N 0010339.2E		TMA BARCELONA	
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	
KEMUL	ICAO	250130.2N 0135232.8W	(I)	UN728, UY601	
KENAS	ICAO	403000.0N 0030826.6E	(I)	TMA PALMA, A27, UN855	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
KERIP	ICAO	405615.2N 0005038.8E		TMA BARCELONA, IAF LERS	
KETID	ICAO	300000.0N 0200000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
KEXME	ICAO	401807.8N 0032327.8W		TMA MADRID	
KILVA	ICAO	390000.0N 0025454.4W	(I)		
KOLAX	ICAO	433156.6N 0041158.4W		TMA SANTANDER	
KONBA	ICAO	311803.0N 0151806.0W	(EX)	TMA CANARIAS, UN602, UN866	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
KONDA	ICAO	274441.7N 0154824.7W		TMA CANARIAS	
KONKE	ICAO	410200.0N 0014636.7W	(I)	UZ245	
KOPAS	ICAO	440000.0N 0130000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR SANTA MARIA OCEANIC, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
KOPOM	ICAO	390000.0N 0045351.9W	(I)		
KOPUD	ICAO	280823.0N 0143028.0W		TMA CANARIAS	
KORAL	ICAO	294353.1N 0123442.0W	(X)	TMA CANARIAS, G5, UN871	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
KORAV	ICAO	433911.2N 0075156.1W	(AD)	TMA GALICIA, R1, UN728	(AD): LECO, LEST, LEVX
KORIS	ICAO	355000.0N 0061421.0W	(E)	G5, UL27	(E): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
KORNO	ICAO	355000.0N 0072500.0W	(X)	A857, UN857	(X): ODD FL BDRY FIR MADRID / CASABLANCA
KORUL	ICAO	445006.8N 0065511.0W	(EX)	R1, UN728	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
KOSEL	ICAO	374516.9N 0024737.3W	(I)	TMA SEVILLA, UM445, UT312	
KOSIB	ICAO	283512.0N 0141248.0W		TMA CANARIAS	
KOSIT	ICAO	415606.7N 0020337.5E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
LABRO	ICAO	371629.0N 0010726.0E	(EX)	A6, A31, UL129, UL150	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
LIMAL	ICAO	250000.0N 0173732.1W	(I)	TMA CANARIAS, A873, H770, UN873, UT770	
LIMTU	ICAO	380000.1N 0001304.5W	(ID)	A34, UP34	(D): LEAL

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
LUKEV	ICAO	414558.3N 0021607.0E	(I)	UN13	
LUKIL	ICAO	380000.9N 0000616.1W	(ID)	A31, UL150	(D): LELC

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
MANAS	ICAO	371901.0N 0055548.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
MANCO	ICAO	405310.6N 0033436.6W			

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
MD035	5ANNC	402131.0N 0031952.5W		TMA MADRID	
MD039	5ANNC	403825.6N 0034043.6W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
MD445	5ANNC	395005.4N 0040719.4W		TMA MADRID	
MD450	5ANNC	394113.7N 0040610.9W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
MD601	5ANNC	405402.0N 0032854.5W		TMA MADRID	
MD606	5ANNC	405158.1N 0033151.0W		TMA MADRID	
MD660	5ANNC	405424.5N 0032640.8W		TMA MADRID	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MD665	5ANNC	405358.5N 0033039.7W		TMA MADRID	
MD666	5ANNC	401537.7N 0033328.4W		TMA MADRID	
MD701	5ANNC	405519.5N 0034249.4W		TMA MADRID	
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	
→ MD800	5ANNC	402624.5N 0033117.1W		TMA MADRID	
→ MD801	5ANNC	402145.4N 0032530.1W		TMA MADRID	
→ MD802	5ANNC	402006.3N 0032345.8W		TMA MADRID	
→ MD810	5ANNC	401609.0N 0032816.1W		TMA MADRID	
→ MD811	5ANNC	401328.1N 0033658.6W		TMA MADRID	
→ MD812	5ANNC	401735.1N 0033915.9W		TMA MADRID	
→ MD813	5ANNC	402510.4N 0034329.9W		TMA MADRID	
→ MD821	5ANNC	401406.7N 0031602.3W		TMA MADRID	
→ MD822	5ANNC	401101.2N 0030203.3W		TMA MADRID	
→ MD823	5ANNC	401548.4N 0030144.0W		TMA MADRID	
→ MD824	5ANNC	402410.7N 0030649.4W		TMA MADRID	
→ MD825	5ANNC	403351.5N 0030939.9W		TMA MADRID	
→ MD826	5ANNC	403708.9N 0031712.8W		TMA MADRID	
→ MD827	5ANNC	401815.0N 0032258.5W		TMA MADRID	

	DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
→	MD828	5ANNC	401820.3N 0031556.9W		TMA MADRID	
→	MD900	5ANNC	403521.6N 0033334.9W		TMA MADRID	
→	MD901	5ANNC	403811.1N 0033233.5W		TMA MADRID	
→	MD902	5ANNC	404212.6N 0033212.0W		TMA MADRID	
→	MD910	5ANNC	404111.2N 0033849.4W		TMA MADRID	
→	MD911	5ANNC	404300.8N 0033713.2W		TMA MADRID	
→	MD912	5ANNC	404524.3N 0033154.8W		TMA MADRID	
→	MD913	5ANNC	405408.6N 0033434.5W		TMA MADRID	
→	MD914	5ANNC	405413.9N 0033332.0W		TMA MADRID	
→	MD920	5ANNC	404632.7N 0032351.5W		TMA MADRID	
→	MD921	5ANNC	404541.3N 0032222.0W		TMA MADRID	
→	MD922	5ANNC	400758.5N 0024825.3W		TMA MADRID	
	MEBUT	ICAO	384503.5N 0021341.2E	(I)	TMA PALMA, A6, UL129	
	MECKI	ICAO	413943.1N 0004043.1E	(I)	UN608, UN725	
	MECUH	ICAO	412724.5N 0010418.3E		TMA BARCELONA	
	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	
	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

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

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

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

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
OKITI	ICAO	390658.9N 0012639.5E	(I)	TMA PALMA, R59, UM603, UN856, UZ237	
OLIVO	ICAO	371503.5N 0055832.5W		TMA SEVILLA	
OLMIR	ICAO	383152.4N 0023104.5E	(I)	UM134, UN861	
OLOTI	ICAO	421230.1N 0022800.4E		TMA BARCELONA	
OLOXO	ICAO	422606.8N 0013045.9E	(X)	UN861	(X): EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
OLPAM	ICAO	390243.9N 0012709.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
OLPOS	ICAO	384337.0N 0012032.0W	(I)	UM445	
OLUTO	ICAO	393951.3N 0023644.7E	(I)	A33, UN733, UN850	
OMESI	ICAO	421635.4N 0054619.9W	(I)	R107, UM30	
OMIGO	ICAO	371312.9N 0045426.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
OMILU	ICAO	424414.0N 0034649.9W	(I)	UP75	
OMSAZ	ICAO	365002.2N 0044540.0W		TMA SEVILLA	
ONUBA	ICAO	371448.2N 0064536.0W	(IAD)	TMA SEVILLA, R47, UN747	(AD): LEJR, LEMO, LERT
OPERA	ICAO	393721.9N 0004644.1W		TMA VALENCIA, IAF LEVC	
ORBIS	ICAO	411556.6N 0041143.2W	(IA)	TMA MADRID, B42, UN864	(A): LETO
ORFEO	ICAO	394945.8N 0042938.1E		TMA PALMA	
ORIFE	ICAO	365931.0N 0052604.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ORTIS	ICAO	312425.0N 0163324.9W	(E)	TMA CANARIAS, G851, UN728	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / FIR LISBOA
ORTOP	ICAO	360136.0N 0072300.0W	(EX)	T100, UN726, UT100	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
ORVEK	ICAO	255830.0N 0184850.0W	(I)	UN866	
ORVUS	ICAO	391953.8N 0002552.7E	(ID)	TMA VALENCIA, UM871	(D): LEVC
OSCAR	ICAO	403349.0N 0030403.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
OSGAL	ICAO	390129.1N 0025359.4E	(IAD)	TMA PALMA, B31, UN859	(AD): LEPA

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
PIJUH	ICAO	405855.0N 0005425.0E		TMA BARCELONA	
PIMAD	ICAO	381000.0N 0023000.0E	(I)	T100, UT100	
PIMOS	ICAO	360901.3N 0045336.5W	(IAD)	TMA SEVILLA, B11, B28, B42, UM445, UM985, UN864, UN869	(AD): LEMG, LERT
PIMUR	ICAO	371729.2N 0063106.4W	(I)	R47, UM30, UN747	
PINAR	ICAO	405849.1N 0023557.0W	(ID)	TMA MADRID, R10, R870, UN10, UN870	(D): LEMD

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	(I)	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
PUFUZ	ICAO	423020.1N 0032034.5W		CTA VITORIA, IAF LEBG	
PUMAL	ICAO	422200.5N 0020030.5E	(E)	TMA BARCELONA, B31, UN31, UN859	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
RAFOL	ICAO	375657.9N 0000100.8W	(IAD)	A31, UL150, UN608	(AD): LEAL
RAKOD	ICAO	394650.9N 0063742.7W		UL14, UN870, UZ409	Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC
RALUS	ICAO	415611.8N 0070658.9W		H406, UN872, UZ406	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
RAMON	ICAO	410033.3N 0001706.6W	(I)	UN975, UT520	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RASEP	ICAO	284139.0N 0142648.0W		TMA CANARIAS	
RATAS	ICAO	423428.0N 0040150.8W	(IAD)	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	ICAO	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
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)		
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
RJ04W	5ANNC	422911.0N 0022503.9W		CTA LOGROÑO, FAF/FAP LERJ	
RJ08W	5ANNC	423035.2N 0023021.2W		CTA LOGROÑO, IF LERJ	
RJ420	5ANNC	422601.5N 0021312.8W		CTA LOGROÑO	
RJ430	5ANNC	422152.3N 0023920.3W		CTA LOGROÑO	
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	
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	
RR407	5ANNC	285518.0N 0133708.5W		TMA CANARIAS, MAPt GCRR	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
RS415	5ANNC	405831.1N 0004907.3E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
RS500	5ANNC	411215.0N 0012122.0E		TMA BARCELONA	
RS600	5ANNC	410223.0N 0005526.0E		TMA BARCELONA	
RS601	5ANNC	412139.0N 0005719.0E		TMA BARCELONA	
RS700	5ANNC	412332.0N 0004919.0E		TMA BARCELONA	
RUBEO	ICAO	405714.9N 0004111.3W	(I)	UT520	BDRY UIR BARCELONA / MADRID
RUBOT	ICAO	405826.2N 0014221.4E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
RUDBI	ICAO	401529.4N 0030810.0W		TMA MADRID	
RUKER	ICAO	395657.7N 0043640.0W	(IA)	J409, UZ409	(A): LEMD, LEGT
RULOB	ICAO	284505.0N 0140100.0W		TMA CANARIAS	
RULOS	ICAO	411038.2N 0021653.3E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
RUNAX	ICAO	355000.0N 0063756.0W	(X)	UL82	(X): ODD FL BDRY UIR MADRID / CASABLANCA
RUPIT	ICAO	392709.7N 0020137.1E		TMA PALMA	
RUSEM	ICAO	390000.0N 0045049.0W	(I)	H230, UZ230	
RUSIK	ICAO	285422.0N 0124859.0W	(E)	TMA CANARIAS	(E): ODD FL BDRY FIR CANARIAS / CASABLANCA
RUTIP	ICAO	422839.1N 0012613.7E	(X)	UT113	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
RUVEN	ICAO	373914.2N 0053052.0W		TMA SEVILLA, IAF LEZL	
RUXET	ICAO	384007.7N 0004030.0E	(IAD)	TMA PALMA, B46, UN851	(A): LEPA, LEIB (D): LEAL
SABAS	ICAO	391401.9N 0022456.2E		TMA PALMA	

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SOLNA	ICAO	274000.0N 0123543.0W	(EX)	A600, UL660	(X): EVEN FL (E): ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
SOMAN	ICAO	432019.2N 0031630.4W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SOMOB	ICAO	290047.0N 0134227.0W		TMA CANARIAS	
SONTA	ICAO	384622.9N 0010701.1E		TMA PALMA	
SONUS	ICAO	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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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	
TAQOH	ICAO	405219.2N 0013753.0E		TMA BARCELONA	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TEBLA	ICAO	412252.2N 0021930.4E		IF LEBL	
TECXI	ICAO	421252.9N 0012058.8E		TMA BARCELONA	
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	
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.

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TURUV	ICAO	422203.1N 0002829.9E	(IA)	A34, UN860	(A): LEDA
TUTIS	ICAO	355520.0N 0064159.0W	(II)	T100, UT100	
TUTOT	ICAO	385314.6N 0011048.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
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	
UCREQ	ICAO	414131.2N 0020521.7E		TMA BARCELONA	
UDALA	ICAO	430637.0N 0023037.7W		CTA VITORIA	
UDATI	ICAO	261152.0N 0164711.0W	(II)	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	(II)	TMA BARCELONA, UM182, UN856, UN863, UT600	
UNGAS	ICAO	424056.2N 0034159.4W	(II)	CTA VITORIA, R753, UN865, UY753	
UNSOL	ICAO	410932.3N 0043640.0W	(II)	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	
URED1	ICAO	395135.3N 0062335.9W	(E)	UN870	(E): EVEN FL
URIAS	ICAO	391409.0N 0002959.6W		TMA VALENCIA	
URIPO	ICAO	385526.7N 0002900.0E	(II)	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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
USSOF	ICAO	413915.8N 0030138.0E		TMA BARCELONA	
UTHAN	ICAO	415306.3N 0022244.1E		TMA BARCELONA	
VABAR	ICAO	421015.6N 0023655.2W	(IA)	CTA LOGROÑO, H430, UT430, IAF LERJ	(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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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, IAF LERJ	
VENUX	ICAO	411200.9N 0025126.6W			
VENZA	ICAO	285023.0N 0173708.0W		TMA CANARIAS	
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	(IA)	TMA BARCELONA, A6, A67, G23, R852, UL16, UL129, UM24, UM601, UN852, UZ82	(A): LEBL
VETAN	ICAO	415742.5N 0054257.4W	(II)	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	(II)	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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
VX810	5ANNC	421154.0N 0080701.0W		TMA GALICIA	
VX815	5ANNC	420410.0N 0085311.0W		TMA GALICIA	
VX820	5ANNC	421557.0N 0084701.0W		TMA GALICIA	
VX825	5ANNC	423727.5N 0090321.0W		TMA GALICIA	
WALLY	ICAO	394515.5N 0010539.5W	(I)	A33, UN733	
XALUD	ICAO	390000.0N 0045743.0W	(I)		
XAMUR	ICAO	412411.2N 0025218.8E		TMA BARCELONA	
XARON	ICAO	382418.2N 0025114.4E	(I)	T100, UM134, UT100	
XAVIR	ICAO	360014.8N 0051434.9W	(I)	B28, UM985	
XEBAR	ICAO	383116.1N 0020534.0W	(I)	B28, UM985, UT252	
XEBIK	ICAO	424513.4N 0080353.1W		TMA GALICIA, IAF LEST	
XEMDU	ICAO	385134.5N 0013410.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
XEMIL	ICAO	410200.0N 0020631.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
XENVO	ICAO	372815.7N 0004745.7E	(I)	A31, T100, UL150, UT100	
XEPLA	ICAO	414114.0N 0020421.2E	(I)	UN859	

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
YUTHU	ICAO	410512.6N 0030512.2E		TMA BARCELONA	
ZANKO	ICAO	411716.6N 0045752.5W	(I)	UL14, UN733	
ZL001	5ANNC	372505.4N 0054926.5W		TMA SEVILLA	
ZL002	5ANNC	373051.5N 0060903.9W		TMA SEVILLA	
ZORIN	ICAO	381731.3N 0005852.5W		TMA VALENCIA	
ZUFRE	ICAO	374828.0N 0061631.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ZUJAR	ICAO	385843.0N 0051842.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ZULU	ICAO	412854.0N 0014145.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ZURDO	ICAO	390639.2N 0012642.0E		TMA PALMA	
ZURIA	ICAO	424903.0N 0022659.0W		CTA VITORIA	

IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE - Límites laterales IDENTIFICATION AND NAME - Lateral limits	Límite superior Upper limit Límite inferior Lower limit	Observaciones (Hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación). Remarks (Time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception).
LER153 PARQUE NACIONAL DE ORDESA Y MONTE PERDIDO SUR (Huesca) 423656N 0000952E; 423442N 0000602E; 422929N 0000703E; 423740N 0000523W; 423656N 0000952E.	<u>FL170</u> SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
LER154 PARQUE NACIONAL DE DOÑANA (Cádiz, Huelva, Sevilla) 371030N 0063720W; 371455N 0061805W; 370755N 0061045W; 365155N 0061035W; 364344N 0062515W; 365958N 0063355W; 371030N 0063720W.	<u>6000 ft ALT</u> SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
LER155 PARQUE NACIONAL DE SIERRA NEVADA OESTE (Almería, Granada) 371306N 0031431W; 370855N 0030559W; 370139N 0030559W; 365810N 0031125W; 365537N 0032746W; 365740N 0032852W; 365807N 0032915W; 365822N 0032920W; 365827N 0032917W; 370155N 0033109W; 370151N 0033245W; 370218N 0033251W; 370434N 0033243W; 370723N 0033159W; 370835N 0032121W; 371306N 0031431W.	<u>FL130</u> SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
LER156 PARQUE NACIONAL DE SIERRA NEVADA ESTE (Almería, Granada) 370855N 0030559W; 370907N 0030136W; 370552N 0023939W; 370310N 0023957W; 370139N 0030559W; 370855N 0030559W.	<u>FL100</u> SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
→ LER157 PARQUE NACIONAL MARÍTIMO-TERRESTRE DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS. ISLAS DE CORTEGADA, MALVEIRAS Y OTRAS (Pontevedra) 423732N 0084647W; 423709N 0084638W; 423638N 0084714W; 423629N 0084814W; 423654N 0084822W; 423732N 0084647W.	<u>4000 ft ALT</u> SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.

IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE - Límites laterales IDENTIFICATION AND NAME - Lateral limits	Límite superior <u>Upper limit</u> Límite inferior <u>Lower limit</u>	Observaciones (Hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación). Remarks (Time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception).
→ LER158 PARQUE NACIONAL MARÍTIMO-TERRESTRE DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS. ISLA DE SÁLVORA Y OTROS ISLOTES (Pontevedra) 423058N 0090359W; 423013N 0085900W; 422622N 0090030W; 423058N 0090359W.	4000 ft ALT SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
→ LER159 PARQUE NACIONAL MARÍTIMO-TERRESTRE DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS. ISLAS DE ONS Y ONZA (Pontevedra) 422419N 0085509W; 422325N 0085427W; 422017N 0085538W; 421923N 0085713W; 422223N 0085744W; 422429N 0085621W; 422419N 0085509W.	4000 ft ALT SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
→ LER160 PARQUE NACIONAL MARÍTIMO-TERRESTRE DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS. ISLAS CÍES (Pontevedra) 421500N 0085341W; 421113N 0085220W; 420954N 0085503W; 421529N 0085558W; 421500N 0085341W	4000 ft ALT SFC	Parque Nacional. Prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales // National Park. Overflight is prohibited, except for State aircraft and flights for Park preservation authorised by the Organismo Autónomo Parques Nacionales. Permanente // Permanent.
LER163 PALACIO REAL Y CAMPO DEL MORO (Madrid) Círculo de 0.5 NM de radio con centro en // Circle with a 0.5 NM radius centred on: 402503N 0034300W.	UNL 4000 ft ALT	Prohibido el sobrevuelo para todo tipo de aeronaves operando bajo reglas de vuelo visual // Overflight is prohibited for all types of aircraft operating under visual flight rules. Permanente // Permanent.
LER164 ALGECIRAS (Cádiz) 362637N 0051620W; 362500N 0050916W; 362228N 0050707W; 361054N 0051610W desde ese punto, siguiendo la línea paralela a la costa a 3 NM, hasta // from this point, following the line parallel to the coast at 3 NM up to 360857N 0051636W; 360914N 0052016W; 360910N 0052021W; 360918N 0052044W; 360918N 0052106W; 360917N 0052108W; 360922N 0052102W; 360922N 0052407W; 360540N 0052303W; 360445N 0052303W; 360226N 0052433W; desde ese punto, siguiendo la línea paralela a la costa a 2 NM, hasta // from this point, following the line parallel to the coast at 2 NM up to 360126N 0054124W; 360322N 0053953W; 361220N 0053930W; 362637N 0051620W.	FL300 SFC	Todo tipo de aeronaves, excepto las civiles que tengan plan de vuelo instrumental aprobado siguiendo rutas establecidas y los helicópteros con plan de vuelo visual aprobado hacia o desde el helipuerto de Algeciras siguiendo los corredores visuales establecidos // All types of aircraft, except civil aircraft with an approved instrument flight plan following established routes and helicopters with an approved visual flight plan to or from Algeciras heliport following the established visual corridors. Permanente // Permanent.

OBSTÁCULOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA
AIR NAVIGATION OBSTACLES

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

Descripción de los formatos:

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

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

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

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

Description of the formats:

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

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

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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
→ Camp d'aviació de Sant Feliu de Buixalleu	414510N 0023632E	CLUB AERONAUTIC CATALUNYA Crta. Hostalric-Arbúcies, km 5 17451 Sant Feliu de Buixalleu (Girona) E-mail: aviacioncac@movistar.es Josep Catalá Fernández TEL: +34-600 596 415 E-mail: catala@telefonica.net Magda Cuadras Genabat TEL: +34-638 448 728 E-mail: magda-cuadras@telefonica.net	
Camp d'aviació de Tapioles	421330N 0023659E	TAPIOLES DE VOL, SL TEL: +34-972 274 441	
Camp d'aviació de Viladamat	420834N 0030304E	TEL: +34-639 970 423 (Ivan Pennacchio) +34-630 125 222 (Giuseppe Pennacchio) E-mail: info@airportviladamat.com www.airportviladamat.com	
Camp d'aviació d'Ordis	421357N 0025311E	JOAN BAPTISTA CASALS REIXACH TEL: +34-609 707 056	
Das	422311N 0015200E	C/E: AERoclub BARCELONA-SABADELL TEL: +34-937 101 952	
GRANADA:			
Atarfe	371743N 0034249W	C/E: JULIO MANUEL LÓPEZ RAMOS TEL: +34-958 442 912 +34-639 104 101	
Loja	370822N 0041620W	C: JESÚS MIRANDA ROMERO TEL: +34-655 678 507 E: COLOSO AIR, S.L. TEL: +34-655 678 507	
GUADALAJARA:			
Robledillo de Mohernando (Aeródromo)	405155N 0031452W	C: AERoclub DE GUADALAJARA TEL: +34-949 850 152 E: MY DAIR, S.L. TEL: +34-649 030 863 +34-675 269 541 E: ESCUELA DE AUTOGIROS MIZAR, S.L. TEL: +34-618 374 843	
Sigüenza (Aeródromo)	410248N 0023734W	C/E: AERoclub SEGUNTINO TEL: +34-949 393 299	
HUELVA:			
Almonte	371520N 0063346W	C/E: CLUB DEPORTIVO Y CULTURAL ULM AIRES DE DOÑANA RAFAEL RUBENS RUIZ TEL: +34-646 424 523	
Beas	372502N 0064537W	C: CLUB DE VUELO ULM DÍEZ TEL: +34-629 568 347 +34-607 548 371 E: No	
Niebla	372058N 0064106W	C/E: AERoclub DE NIEBLA TEL: +34-609 356 024 +34-609 368 641 E: AERONIEBLA, SOCIEDAD COOPERATIVA ANDALUZA TEL: +34-609 356 024 +34-609 368 641	
HUESCA:			
Barbastro	415942N 0000536E	C: AERoclub DE BARBASTRO TEL: +34-649 792 957 +34-630 402 715 E-mail: aeroclbarbastro@gmail.com	

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
Castejón de Sos (Campo del Raso)	423132N 0002855E	C: AVIACIÓN Y MONTAÑA, S.L. TEL: +34-656 312 528 +34-689 786 087 E: No	
Gurrea de Gállego	420213N 0004428W	C: AYUNTAMIENTO DE GURREA DE GÁLLEGO TEL: +34-976 688 364 +34-670 303 229 E: No	
Santa Cilia de Jaca (Aeródromo)	423411N 0004340W	C/E: AERONÁUTICA DE LOS PIRINEOS, S.L. TEL: +34-974 377 610	
Tardienta	415738N 0003227W	C: AERoclUB DE TARDIENTA TEL: +34-974 340 163 +34-609 638 243 E: No	
JAÉN:			
Beas de Segura (Aeródromo)	381616N 0025656W	C/E: AIR SEGURA, S.L. TEL: +34-953 458 121 +34-953 424 295 +34-646 954 303	
Las Infantas	375439N 0034754W	C/E: AERoclUB JAÉN, S.L. TEL: +34-953 082 540 +34-656 370 430 E: AUSTRAL GEOGRÁFICA, S.L. TEL: +34-661 411 532 +34-953 275 263	
Linares	380758N 0033834W	C: MIGUEL PÉREZ ZARAGOZA TEL: +34-607 241 000 E: No	
LA RIOJA:			
San Torcuato (Aeródromo)	422828N 0025221W	C/E: AERORIOJA S.L. TEL: +34-659 777 099	
LAS PALMAS:			
Antigua-Fuerteventura (Fuerteventura) (Aeródromo)	282328N 0135859W	C: ARIDANE URQUÍA GUTIÉRREZ TEL: +34-928 174 054 +34-655 778 511 E: No	
San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria) (Aeródromo de Maspalomas- El Berriel)	274647N 0153024W	C/E: CLUB DEPORTIVO AGUAYRO DE ALA DELTA TEL: +34-617 040 605	
LEÓN:			
Santa María del Páramo-El Busto	422037N 0054809W	C: AERoclUB ESPARVER TEL: +34-629 863 194 +34-987 656 095 E: No	
LLEIDA:			
Camp d'aviació Aeroclub Cervera	414115N 0011501E	AERoclUB CERVERA TEL: +34-973 531 621	
Camp d'aviació de La Segarra	414052N 0012450E	JORDI GRAS VILASECA TEL: +34-617 835 621	
Camp d'aviació de Mollerussa	413646N 0005114E	CLUB AERI ULM MOLLERUSSA TEL: +34-606 453 001	

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
BALEARES:			
Aeromodelismo Ibiza	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 385803N 0011348E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Allua	Círculo de 1000 m radio centrado en // Circle 1000 m radius centred at 392814N 0025606E	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24
Club Aeromodelisme Campos	Círculo 1 Km radio centrado en // Circle 1 Km radius centred at 392626N 0030147E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelisme Ciutadella	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400249N 0035201E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC Las Águilas	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 393617N 0030525E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-SS LT No permitido drones // Drones are not allowed.
Real Aeroclub de Mahón Menorca	395154N 0041500E; 395153N 0041506E; 395145N 0041501E; 395157N 0041456E; 395154N 0041500E.	Límite superior // Upper limit: 394 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Sa Tanca Des Vicari	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393440N 0025420E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
BARCELONA:			
→ Aeri Model Club Castellar	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413537N 0020445E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0800- 2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1700 LT. // Hours: spring and summer: 0800-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1700 LT.
Aeroclub r/c Vall de Tenes	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413738N 0021506E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-SS LT
Aeroclub Radio Control Torque	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413418N 0020740E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0800-2100 LT I: 0800-1700 LT
Aeroclub R.C Santa Agnés	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413558N 0022026E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0700- 2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1900 LT. // Hours: spring and summer: 0700-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1900 LT.
Aeromodelisme Club Manresa	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414803N 0015514E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0900- 2100 LT. Otoño e invierno: 0900-1800 LT. // Hours: spring and summer: 0900-2100 LT. Autumn and winter: 0900-1800 LT.
Club Aeromodelisme Els Cards	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 411435N 0014639E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (actividad nocturna puntual // occasional night activity)
Club Aeromodelismo BCN 2018	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 412517N 0020139E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0800- 2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1700 LT. // Hours: spring and summer: 0800-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1700 LT.
Club Aeromodelismo y RC Sant Cugat	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413005N 0020343E.	Límite superior // Upper limit: 330 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club Aeronàutic Egara	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413429N 0015950E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: primavera y verano: 0800-2100 LT. Otoño e invierno: 0800-1700 LT. // Hours: spring and summer: 0800-2100 LT. Autumn and winter: 0800-1700 LT.
Real Aeroclub Barcelona Sabadell aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413012N 0020959E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900 LT-SS
BURGOS:			
Club Deportivo Aeromodelismo Radio Control de Burgos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422627N 0033740W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2200 LT
Club Mirandés de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423914N 0025542W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0600-2359 LT
Club de Aeromodelismo Bizkaia	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425552N 0030347W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
CÁCERES:			
Agrupación Cacereña de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 391951N 0062053W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2000 LT
Club Aeromodelismo "La Cigüeña Negra"	Círculo 200 m radio centrado en // Circle 200 m radius centred at 395045N 0054006W.	Límite superior // Upper limit: 380 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-SS LT (principalmente // mainly SAT, SUN & HOL)
Club Aeromodelismo La Mesa de Coria	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 395928N 0062927W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT: 1500-SS SUN: SR-1500
Club Aeromodelismo Miajadas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390730N 0055619W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-1400 LT
Club SpainRocketry	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393338N 0053946W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1030-1800 LT
CÁDIZ:			
Club Aeromodelismo Campo de Gibraltar	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 360901N 0052858W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con LEAG HLP y actividad LER164 // Operation coordinated with LEAG HLP and LER164 activity.
Club de Aeromodelismo El Muro	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 363847N 0060935W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la BN de Rota (LERT) y actividad LER72 // Operation coordinated with Rota BN (LERT) and LER72 activity.
Club de Aeromodelismo La Ina	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 363747N 0060105W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Modelismo La Gaviota de Rota	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364158N 0062338W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la BN de Rota (LERT) y actividad LED100 // Operation coordinated with Rota BN (LERT) and LED100 activity.

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club Deportivo Aerodelismo Chiclana	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 362423N 0060324W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la BN de Rota (LERT) y actividad LER72 // Operation coordinated with Rota BN (LERT) and LER72 activity.
CANTABRIA:			
AerodelClub Santander	Círculo 200 m radio centrado en // Circle 200 m radius centred at 432736N 0035622W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT Operación coordinada con LEXJ AD // Operation coordinated with LEXJ AD
Aerodelismo Piélagos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 432224N 0035804W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club 9 Valles	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 432421N 0040905W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2200 LT
Club Aerodelismo Campoo	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 425903N 0040945W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Valle del Asón	Círculo 100 m radio centrado en // Circle 100 m radius centred at 432343N 0031344W.	Límite superior // Upper limit: 263 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
CASTELLÓN:			
Club Aerodelismo Xilxes	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 394514N 0001007W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aerodelismo RC Plana Baixa	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400923N 0000050E.	Límite superior // Upper limit: 148 ft AGL.	Horario // Hours: FRI, SAT & SUN: 0800-2000 LT.
CEUTA:			
Club de Aerodelismo de Ceuta	Círculo 150 m radio centrado en // Circle 150 m radius centred at 355329N 0052117W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con GECE HLP // Operation coordinated with GECE HLP
CIUDAD REAL:			
Club Aerodelismo Alces	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 392753N 0030839W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT
Club Aerodelismo Daimiel	Círculo 800 m radio centrado en // Circle 800 m radius centred at 390706N 0033448W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-1900 LT (principalmente // mainly SAT & SUN)
Club de Vuelo Dronbox	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390327N 0035909W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club deportivo Aerodelismo Ciudad del Vino de Valdepeñas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 384731N 0031846W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT (principalmente primavera, verano y otoño // Mainly Spring, Summer, Auttumn.
CÓRDOBA:			
C. D. de Aerodelismo Los Quema2- Radio Control "Pista A"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374004N 0051545W	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aerodelismo Córdoba	Círculo 30 m radio centrado en // Circle 30 m radius centred at 375426N 0044256W.	Límite superior // Upper limit: 40 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club Aeromodelismo El Carpio	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375511N 0042912W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Subbética de Priego de Córdoba	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 372748N 0041423W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Aeromodelismo Mezquita	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375451N 0044455W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Aeromodelismo Palma del Río	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374004N 0051545W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Radiocontrol Pozoblanco	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 382109N 0045056W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
CUENCA:			
Club de Aeromodelismo Campillo de Altobuey	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393720N 0014701W	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario: a petición de socios // Hours: On request of partners.
GIRONA:			
Club Aeromodelisme Calella	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414608N 0024453E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN: 1000-1300 LT)
Club Aeromodelisme Girona Provincial	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 421031N 0024610E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (Actividad nocturna puntual // Occasional nocturnal activity)
Club d'Aeromodelisme La Selva	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414851N 0024758E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN: 1000-1300 LT)
GRANADA:			
C.D. de Aeromodelismo Guadix	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371954N 0030446W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Granada	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 370600N 0034619W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con LEGR TWR // Operation coordinated with LEGR TWR.
Club de Aeromodelismo y Radio Control Ciudad Alhambra	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371751N 0034057W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Aeromodelismo Ala Sur	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371219N 0040304W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Radio Control Costa Tropical	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364341N 0033421W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la actividad de LER111 // Operation coordinated with LER111 activity.
GUADALAJARA:			
C.D. Asociación Aeromodelista Guadalajara	Círculo 700 m radio centrado en // Circle 700 m radius centred at 404313N 0031624W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club Alcarreño de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 404059N 0031002W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0900-2100 LT I: 0900-1800 LT

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club de Aeromodelismo LAS ÁGUILAS	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 404331N 0032518W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Seguntino	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 410524N 0023604W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SUN & HOL)
GUIPÚZCOA:			
Aeromodelismo Radio Control Albatros	Círculo 250 m radio entrado en // Circle 250 m radius centred at 431741N 0015507W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2200 LT
HUELVA:			
C.D. Aeronuba	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371453N 0071408W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Plus-Ultra	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371523N 0070132W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
HUESCA:			
Aeroclub Serrablo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423248N 0002258W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Aeromodelismo Sierra de Guara	Semicírculo 250 m radio centrado en // Semicircle 250 m radius centred at: 420609N 0000413W.	Límite superior // Upper limit 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Osca	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 421223N 0002656W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club SpainRocketry Campo: Alcolea de Cinca	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414347N 0000616E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT: SR-SS
Radio Control Somontano	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414539N 0001039E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 420102N 0000648E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
JAÉN:			
Club Aeromodelismo Linares	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 380241N 0033632W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Útica	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 380345N 0041316W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Ave Fenix	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374946N 0034626W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club aeromodelismo El Cornicabral	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381627N 0025700W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Se opera en la RWY 16/34, en la zona de la THR 16 // It operates in the RWY 16/34, in the area of THR 16.

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
LAS PALMAS:			
Club Aeromodelismo R/C Gran Canaria (Gran Canaria)	Círculo 303 m radio centrado en // Circle 303 m radius centred at 280735N 0152845W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1000-SS LT
Club Deportivo Aeromodelismo Cielo Azul (Gran Canaria)	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 274557N 0153712W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0830-2030 LT
LA RIOJA:			
Aeroclub Santo Domingo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422712N 0025433W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo La Llanada	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 420905N 0014418W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Rioja Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422610N 0021903W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
LEÓN:			
Club Leonés de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423632N 0053140W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
LLEIDA:			
Club aeromodelismo Segrià	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413220N 0004141E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT
Club Modelisme Tàrraga	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413832N 0010820E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Sedis	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422000N 0012735E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & THU: 0800-1400 LT Otros horarios coordinar con LESU AD // Other hours coordinate with LESU AD.
LUGO:			
Asociación Aeromodelismo Nordes Aerodromo de Villaframil	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 433309N 0070516W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Los Diablos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 431105N 0074254W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT
Club de Aeromodelismo Lavanco	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 430227N 0073233W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24
MADRID:			
Aflow	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402430N 0040048W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Área 33	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400556N 0032839W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24
CDE Aeromodelismo Las Abejas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 403407N 0040135W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT SAT & SUN: Principalmente mañanas // mainly mornings

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
CDE Alas de Galapagar	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 403552N 0035957W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Los Buitres	Círculo 350 m radio centrado en // Circle 350 m radius centred at 403910N 0034728W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: SR-SS (principalmente mañanas // mainly mornings)
Club Aeromodelismo Majadahonda "DIEDRO"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402913N 0035510W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo RC Impacto	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401433N 0032558W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Alas de Colmenar RC	Círculo 150 m radio centrado en // Circle 150 m radius centred at 40145N 0034706W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Alfa RC	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402311N 0035914W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Juan de la Cierva	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401318N 0034405W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Los Gatos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 404822N 0033828W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Petirrojo	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 402849N 0040419W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Elemental Fenix Villa de Meco	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 403342N 0031912W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Radio Control ICARO	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401959N 0034753W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Vuelo R.C. Dédalo	Círculo 200 m radio centrado en // Circle 200 m radius centred at 402305N 0035004W.	Límite superior // Upper limit: 260 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Halcón de Veleros	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402521N 0032230W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Libélula de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402529N 0031819W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Orión de Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 402419N 0032636W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN)
Club Radio Control Navalcarnero	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401843N 0040016W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Radiocontrol Boadilla	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 402259N 0035137W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC-Arroyomolinos	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 401757N 0035334W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Club RC Madrid	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401831N 0031856W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
MÁLAGA:			
C.D. Aeromodelismo Pizarra RC	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364534N 0044212W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Alas de Mijas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364410N 0044406W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Axarquía	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364600N 0040457W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo y Radio Control de Marbella	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 363128N 0045147W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo y Radio Control Estepona "PISTA A"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 362652N 0051136W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo y Radio Control Estepona "PISTA B"	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 362528N 0050957W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Aeromodelismo Abbas Ben Firnas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 364416N 0050652W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Radio Control de Málaga	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 365415N 0042806W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
MURCIA:			
Aeromodelismo Yecla	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 383507N 0010623W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Cartagena	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 373741N 0010524W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Los Halcones de La Rambla	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374542N 0010045W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo RC Guadalentin	Círculo de 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 374617N 0014310W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0700-2100 LT
Club de Aeromodelismo Clemente Riera	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375813N 0011540W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: SR-SS
Club de Aeromodelismo Juan de la Cierva-Codomiu	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375931N 0011812W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT (principalmente // mainly FRI, SAT & SUN)
Club Deportivo de Aeromodelismo de Mula Juan de La Cierva	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 380355N 0012801W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0700-2100 (principalmente // mainly SAT & SUN)
→ Club Deportivo de Aeromodelismo de Murcia Club Fénix	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 375111N 0012148W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0700-2100 LT (principalmente // mainly SAT, SUN & HOL)

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
NAVARRA:			
Agrupación Deportiva Ala-K	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423240N 0021000W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la actividad de la LER99A // Operation coordinated with LER99A activity.
Asociación Club Navarra de Aeromodelismo	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 424944N 0014544W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0730-2100 LT. Carta operacional ATS // ATS operational chart.
Club aeromodelismo Cormorán	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 423809N 0013730W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ORENSE:			
Club Aeromodelismo Ourense	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 421847N 0074840W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT
PALENCIA:			
Asociación de Aeromodelismo Pedraza de Campos	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 415933N 0044348W.	Límite superior // Upper limit: 380 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Eolo Radiocontrol	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 424314N 0044845W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
PONTEVEDRA:			
Club Aeromodelismo Aguilucho	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 422030N 0084327W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN)
Club Aeromodelismo Furaventos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 420704N 0083815W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Val Miñor	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 420410N 0084632W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SUN & HOL)
Vuelo a Vela Fontefría	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 421415N 0081855W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
SALAMANCA:			
Elanio Club Aeromodelista	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 405216N 0054052W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
SANTA CRUZ DE TENERIFE:			
Club Deportivo Aeromodelismo Aligadron Tenerife (Tenerife)	Círculo 40 m radio centrado en // Circle 40 m radius centred at 280921N 0164605W.	Límite superior // Upper limit: 100 ft AGL.	Horario // Hours: TUE: 1500-1900 LT SAT: 0900-2200 LT
El Vallito (Tenerife)	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 280612N 0163037W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Las Medianías (Tenerife)	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 282207N 0163227W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS, excepto // except WED FM 1100 TO 1330 LT
Las Peñuelas (Tenerife)	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 283034N 0161938W.	Límite superior // Upper limit: 250 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
SANTIAGO:			
Club Aeromodelismo Estela R.C.	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 424850N 0083133W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
SEGOVIA:			
Club Aeromodelismo Petirrojo de Escalona	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 410939N 0040817W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club de Aeromodelismo Villoslada	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 405921N 0042508W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-1900 LT.
Los Halcones	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 405523N 0041025W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
SEVILLA:			
Club Aeromodelismo Villa de Burguillos	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 373326N 0060218W.	Límite superior // Upper limit: 100 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeronáutico de Andalucía, Sección Aeromodelismo	Parte del círculo de 500 m centrado en 372136N 0060117W que queda al este del río Guadalquivir // Part of the circle 500 m radius centred at 372136N 0060117W East of River Guadalquivir.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS. Operación coordinada con la Base de El Copero (LEEC) // Operation coordinated with El Copero Base (LEEC).
Club de Aeromodelismo Las Marismas de Trebujena	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 365359N 0060747W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Aeropilas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371749N 0061850W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Aeromodelismo Altos Vuelos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371027N 0055022W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo de Aeromodelismo Radio Control Saeta	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 372534N 0060013W.	Límite superior // Upper limit: 250 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS. Operación coordinada con LEZL TWR (ver AD 2-LEZL Información suplementaria) // Operation coordinated with LEZL TWR (see AD 2-LEZL Additional information).
Club Deportivo de Aeromodelismo y Radiocontrol Utrera	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 370849N 0054715W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Radio Control Los Palacios	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 371051N 0055706W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Operación coordinada con la actividad de LED27B // Operation coordinated with LED27B activity.
Club Radio Control Sevilla	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 372126N 0060738W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
SORIA:			
Campo de Vuelo Velilla de La Sierra	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414848N 0022438W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
Aeromodelismo Aragón	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414640N 0004519W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0600-2300 LT
Aeromodelismo Maño	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413932N 0004514W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN: 0800-1500 LT
Alas Aragonesas	414404N 0005115W; 414413N 0005105W; 414429N 0005111W; 414433N 0005125W; 414432N 0005136W; 414422N 0005132W; 414404N 0005115W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Cierzo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 412935N 0002933W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Ciudad de Borja	415006N 0013009W; 415011N 0013006W; 415011N 0013004W; 415008N 0013004W; 415005N 0013008W; 415006N 0013009W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Compromiso	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 411344N 0000508W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Cadrete de Radiocontrol	Círculo 1000 m radio centrado en // Circle 1000 m radius centred at 412854N 0010124W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SUN: 1000-1400 LT
Sección de Aeromodelismo Club de Vuelo ULM Villanueva de Gállego	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414730N 0005117W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
CAMPOS RPAS PROFESIONALES // PROFESSIONAL RPAS FIELDS			
BARCELONA:			
Institut de Seguretat Pública de Catalunya (ISPC)	413319N 0021329E; 413315N 0021336E; 413304N 0021325E; 413302N 0021320E; 413302N 0021311E; 413305N 0021307E; 413309N 0021310E; 413319N 0021329E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL (diurno // daytime). 300 ft AGL (nocturne // nighttime)	Horario // Hours: H24 Durante el horario diurno, la actividad se desarrolla en los helipuertos de LETA y LERV. // During daytime hours, activity is carried out at LETA and LERV heliports.
MADRID:			
ULM Valdelaguna	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400928N 0032255W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: - MON-FRI: 1000-1800 LT; - SAT-SUN: 1100-1700 LT. Fuera de este horario no está permitido ningún vuelo de este tipo // Outside this hours no such flight is allowed. Frecuencia de supervisión continua en // Continuous monitoring frequency on: 129.975 MHz. Datos de contacto // Contact details: TEL: +34-656 325 274 Email: cdelgado@proconsa.eu
TARRAGONA:			
Guardia Urbana de Tarragona	Círculo 50 m radio centrado en // Circle 50 m radius centred at 410719N 0011213E.	Límite superior // Upper limit: 132 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
VALLADOLID:			
Club de Entrenamiento UDRONVA	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413654N 0044621W.	Límite superior // Upper limit: 197 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2000 LT Dentro del entorno del helipuerto LEVV // Within LEVV heliport environment

→ **CARTA DE CIRCULACIÓN VFR // VFR TRAFFIC CHART**

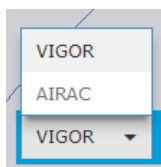
Las cartas electrónicas de circulación VFR de TMA, se pueden consultar de forma digital, en el siguiente enlace:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

Puede desplazarse libremente por toda la extensión del mapa y visualizar la información correspondiente al AIP España. Puede también acceder a cada uno de los marcos de las cartas de Circulación VFR del ENR 6.



Para ello debe usar el botón de “Mapas temáticos” y seleccionar la carta de Circulación VFR deseada.



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

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



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

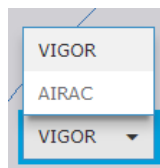
Electronic TMA VFR traffic charts in digital format can be consulted at the following link:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

You can move freely throughout all the extent of the map to view the information corresponding to the AIP Spain. You can also display each of the frames of the VFR traffic charts from ENR 6.



To do so, you can use “Thematic Maps” button and select the relevant VFR traffic chart.



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

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



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

PROCEDIMIENTOS VFR EN EL TMA BARCELONA
VFR PROCEDURES IN TMA BARCELONA

Es obligatorio el uso del transpondedor SSR para todas las aeronaves que operen en el TMA BARCELONA. Si además están equipadas con Modo C, será obligatorio responder en Modo A/C. En caso de fallo del transpondedor, para volar en espacio aéreo donde su uso es obligatorio el piloto precisa un permiso de los Servicios de Tránsito Aéreo.

→ El tránsito VFR operando en TMA BARCELONA volará dentro de los límites verticales de los sectores VFR publicados, evitando ascensos a espacio aéreo controlado clase D bajo responsabilidad de Barcelona APP. Toda entrada en espacio aéreo controlado debe contar con autorización ATC previa.

Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD:
Cerrado para operaciones visuales, excepto helicópteros hospital, aeronaves de estado y las que especialmente se autorice.

En los espacios aéreos clasificados como D dentro del CTR BARCELONA no están autorizados los vuelos VFR. El tráfico con origen/destino a helipuertos/aeródromos autorizados seguirá los procedimientos establecidos en sus cartas de exenciones.

Para otros vuelos VFR que no sean origen/destino a helipuertos/aeródromos dentro del Área 2, o pretendan evolucionar dentro de ésta, deberán cumplir con los procedimientos de coordinación de actividades en espacios aéreos controlados.

The use of SSR transponder is mandatory for all aircraft operating in TMA BARCELONA. If they are also equipped with Mode C, it will be mandatory to reply in Mode A/C. In case of transponder failure, pilots need Air Traffic Services clearance to fly within the airspace where its use is mandatory.

VFR traffic circulating within then BARCELONA TMA shall fly inside the published VFR vertical boundaries, avoiding ascents to Class D airspace which falls under the responsibility of Barcelona APP. All entries into controlled airspace must be cleared beforehand by ATC.

Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD:
Closed for visual operations, except for hospital helicopters, state aircraft and those specifically cleared.

VFR flights are not cleared to operate in airspaces classified as D within CTR BARCELONA. Traffic departing from/bound for authorized heliports/aerodromes shall follow the procedures established in their letters of exemptions.

Other VFR flights that are not departing from/bound for heliports/aerodromes within Area 2, or which it is intended to accomplish in this Area, shall comply with the coordination procedures for activities within controlled air spaces.

PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS

Idioma: ES/EN

RADIOTELEPHONY PROCEDURES

Language: ES/EN

	Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Girona	Lleida/Alguaire (1)	Reus (1)	Sabadell
APP	119.105 C	120.900 MHz	127.700 MHz	128.875 MHz	–
TWR	118.105 C	118.500 MHz	121.325 MHz (2)	128.875 MHz	120.800 MHz
Emergencia // Emergency	121.500 MHz 243.000 MHz				

(1) Operación de TWR en horario limitado. // TWR operation during limited hours.

(2) Fuera del horario de operación de la TWR esta frecuencia se utilizará para comunicaciones entre pilotos considerándose frecuencia NO ATS. (Ver Reglamentación local de LEDA). // Outside TWR operational hours, this frequency will be used for communications between pilots, and is not considered an ATS frequency. (See LEDA Local regulations).

- 1.- En espacio aéreo Clase D: Llamar en la frecuencia del sector correspondiente sólo para pedir autorización de entrada. Sólo será autorizado cuando las condiciones del tráfico IFR lo permitan.
- 2.- En espacio aéreo Clase E, y en Clase G de manera opcional: Mantener escucha en la frecuencia del sector adecuado. No llamar salvo en caso necesario.
- 3.- Ver los procedimientos específicos de cada aeropuerto en la parte correspondiente de la sección AD-2 de AIP-ESPAÑA.
- 4.- A Barcelona TWR, llamar solo las aeronaves que tengan autorización para operar en el Área 2.

- 1.- Within airspace Class D: Call on the corresponding sector frequency only to request entry authorization. Authorization will only be granted if IFR traffic conditions permit so.
- 2.- Within airspace Class E, and in Class G optionally: Keep monitoring the appropriate sector frequency. Do not call except when necessary.
- 3.- See specific procedures of every airport in the corresponding part of AIP-ESPAÑA AD-2 section.
- 4.- Only aircraft with authorization to operate within Area 2 are allowed to call Barcelona TWR.



CARTAS DE CIRCULACIÓN VFR // VFR TRAFFIC CHART

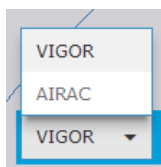
Las cartas electrónicas de circulación VFR de TMA, se pueden consultar de forma digital, en el siguiente enlace:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

Puede desplazarse libremente por toda la extensión del mapa y visualizar la información correspondiente al AIP España. Puede también acceder a cada uno de los marcos de las cartas de Circulación VFR del ENR 6.



Para ello debe usar el botón de “Mapas temáticos” y seleccionar la carta de Circulación VFR deseada.



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



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

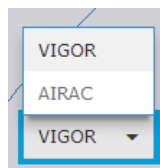
Electronic TMA VFR traffic charts in digital format can be consulted at the following link:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

You can move freely throughout all the extent of the map to view the information corresponding to the AIP Spain. You can also display each of the frames of the VFR traffic charts from ENR 6.



To do so, you can use “Thematic Maps” button and select the relevant VFR traffic chart.



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



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

PROCEDIMIENTOS VFR EN EL TMA DE GALICIA // VFR PROCEDURES IN GALICIA TMA

Es obligatorio el uso del transpondedor SSR para todas las aeronaves que operen en el TMA de Galicia.

Frecuencias: M=MHz
C=8.33 Channel

Idioma: ES/EN

The use of SSR transponder is compulsory for all aircraft operating in Galicia TMA.

Frequencies: M=MHz
C=8.33 Channel

Language: ES/EN

	A Coruña	Santiago	Vigo
APP	120.200 M	120.200 M	120.200 M
TWR	118.300 M	118.750 M	118.450 M
GALICIA TMA	120.200 M		
Emergencia // Emergency	121.500 M 243.000 M		
VOLMET	126.605 C		

ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS // PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS

ID	LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS	HR
LER76E	SFC-FL200	PERM
LER76W	SFC-FL300	PERM
LER157	SFC-4000 ft ALT	PERM
LER158	SFC-4000 ft ALT	PERM
LER159	SFC-4000 ft ALT	PERM
LER160	SFC-4000 ft ALT	PERM
LED80	SFC-3000 ft ALT	Actividad anunciada por // Activity announced by NOTAM
LED81	SFC-FL100	Actividad anunciada por // Activity announced by NOTAM
LED82	SFC-FL100	Actividad anunciada por // Activity announced by NOTAM
LED83	SFC-6100 ft ALT	Actividad anunciada por // Activity announced by NOTAM

ESPACIOS AÉREOS TEMPORALMENTE SEGREGADOS (TSA) // TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSA)

ID	LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS	HR
LETS33	SFC-1000 ft AGL	Actividad anunciada por // Activity announced by NOTAM

ZONAS CON FAUNA SENSIBLE // SENSITIVE FAUNA AREAS

ID	LÍMITES VERTICALES / VERTICAL LIMITS
F8	SFC-1000 ft AGL
F9	SFC-1000 ft AGL
F10	SFC-1000 ft AGL

COORDENADAS DE LOS PUNTOS VFR // VFR POINTS COORDINATES

	PUNTO POINT	COORD
LECO	E-1	431647N 0081232W
	W-1	432110N 0083311W
LEST	E-2	425535N 0080948W
	S	424415N 0083938W
	W-2	425439N 0084408W
LEVX	E	421014N 0082916W
	W	421601N 0084747W



CARTA DE CIRCULACIÓN VFR // VFR TRAFFIC CHART

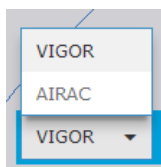
Las cartas electrónicas de circulación VFR de TMA, se pueden consultar de forma digital, en el siguiente enlace:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

Puede desplazarse libremente por toda la extensión del mapa y visualizar la información correspondiente al AIP España. Puede también acceder a cada uno de los marcos de las cartas de Circulación VFR del ENR 6.



Para ello debe usar el botón de “Mapas temáticos” y seleccionar la carta de Circulación VFR deseada.



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

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



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

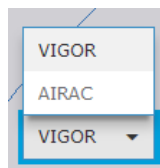
Electronic TMA VFR traffic charts in digital format can be consulted at the following link:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

You can move freely throughout all the extent of the map to view the information corresponding to the AIP Spain. You can also display each of the frames of the VFR traffic charts from ENR 6.



To do so, you can use “Thematic Maps” button and select the relevant VFR traffic chart.



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

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



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

NOTAS:

- (1) TMAD-12, TMAD-13:
Tráfico VFR precaución: tráfico instrumental en aproximación, no superar límites de TMA.
- (2) TMAD-23:
Tráfico VFR precaución: posible tráfico instrumental en frustrada, no superar límites de TMA, tráfico VFR civil escuche frecuencia, MADRID APP DEP W 124.230 C (LEMD AD 2.18). (ZONA NORTE del SECTOR).
- (3) TMAD-24:
Tráfico VFR precaución: posible tráfico instrumental en frustrada, no superar límites de TMA, tráfico VFR civil escuche frecuencia MADRID APP DEP W 124.230 C (LEMD AD 2.18).
- (4) CTR MADRID:
Sólo se permiten vuelos visuales a aeronaves militares españolas con origen o destino instalaciones del Ministerio de Defensa.
- (5) DELEGACIÓN DE MADRID ACC A TORREJÓN APP (VER ENR 2.2):
- Sectores A, B y C prohibidos a vuelos VFR entre el suelo y el límite inferior del TMA, excepto para aeronaves de estado, que deberán contactar con LETO TWR en 122.100 Mhz.
- Sectores D y E, permitidos vuelos VFR entre el suelo y 1000 ft AGL.
- (6) TORRE PICASSO:
Exclusivamente para Emergencia.
- (7) LED17/A/B/C:
Tráfico VFR civil, deberá respetar los límites del TMA.

NOTES:

- (1) TMAD-12, TMAD-13:
VFR traffic caution: instrument traffic on approach: do not exceed TMA limits.
- (2) TMAD-23:
VFR traffic caution: possible instrument traffic on missed approach, do not exceed TMA limits, civil VFR traffic keep watch on the frequency, MADRID APP DEP W 124.230 C (LEMD AD 2.18). (NORTH AREA of the SECTOR).
- (3) TMAD-24:
VFR traffic caution: possible instrument traffic on missed approach, do not exceed TMA limits, civil VFR traffic keep watch on the frequency. MADRID APP DEP W 124.230 C (LEMD AD 2.18).
- (4) CTR MADRID:
Visual flights only allowed to Spanish military aircraft from/to Ministerio de Defensa facilities.
- (5) DELEGATION FROM MADRID ACC TO TORREJÓN APP (SEE ENR 2.2):
- Sectors A, B and C are prohibited to VFR flights between ground and the lower limit of the TMA, except for State aircraft, which should then contact LETO TWR on 122.100 MHz.
- Sectors D and E, VFR flights allowed between ground and 1000 ft AGL.
- (6) TORRE PICASSO:
For emergencies only.
- (7) LED17/A/B/C:
VFR civil traffic shall respect TMA limits.



CARTAS DE CIRCULACIÓN VFR // VFR TRAFFIC CHART

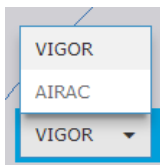
Las cartas electrónicas de circulación VFR de TMA, se pueden consultar de forma digital, en el siguiente enlace:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

Puede desplazarse libremente por toda la extensión del mapa y visualizar la información correspondiente al AIP España. Puede también acceder a cada uno de los marcos de las cartas de Circulación VFR del ENR 6.



Para ello debe usar el botón de “Mapas temáticos” y seleccionar la carta de Circulación VFR deseada.



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

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



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

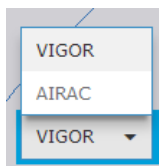
Electronic TMA VFR traffic charts in digital format can be consulted at the following link:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

You can move freely throughout all the extent of the map to view the information corresponding to the AIP Spain. You can also display each of the frames of the VFR traffic charts from ENR 6.



To do so, you can use “Thematic Maps” button and select the relevant VFR traffic chart.



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

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



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

PROCEDIMIENTOS VFR EN EL TMA DE SEVILLA
VFR PROCEDURES IN SEVILLA TMA

Es obligatorio el uso del transpondedor SSR para todas las aeronaves que operen en el TMA de Sevilla excepto en el Área 3C.

Use of the SSR transponder is compulsory for all aircraft operating in Sevilla TMA, except in Area 3C.

En caso de fallo del transpondedor, para volar en espacio aéreo donde su uso es obligatorio el piloto precisa un permiso de los Servicios de Tránsito Aéreo.

In the event of transponder failure, pilots will need an Air Traffic Services clearance to fly within the airspace where its use is compulsory.

Los vuelos VFR que operen dentro del TMA de Sevilla evitarán sobrevolar los puntos significativos ARSAS (365118.9N 0054726.4W) y KUBAS (363052.4N 0055325.7W), utilizados como IAF en las aproximaciones instrumentales a Jerez AD.

VFR flights operating within Sevilla TMA shall avoid flying over the significant points ARSAS (365118.9N 0054726.4W) and KUBAS (363052.4N 0055325.7W), used as IAF in the instrument approaches to Jerez AD.

Ruta visual recomendada para vuelos entre Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD y Málaga/Costa del Sol AD:

Recommended route for visual flights Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD and Málaga/Costa del Sol AD:

S ⇄ PE

S ⇄ PE

AD	APP	TWR	ATIS	Idioma Language	Emergencia Emergency	VOLMET
CÁDIZ/Rota	128.500 MHz	119.750 MHz	267.600 MHz	ES/EN	121.500 MHz 243.000 MHz	128.380 C
GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén	118.850 MHz	118.850 MHz	--			
GRANADA/Armillá	—	118.700 MHz	—			
JEREZ	128.500 MHz	118.550 MHz	125.650 MHz			
MÁLAGA/Costa del Sol	118.455 C	118.150 MHz TWR-W 118.780 C TWR-E	ARR 120.380 C DEP 124.480 C			
SEVILLA	120.800 MHz	118.100 MHz	118.175 MHz			
SEVILLA/Morón	120.800 MHz	122.100 MHz	—			
CÓRDOBA AD FREQ 118.300. Solo comunicaciones aire/aire // Only air/air communications.						

ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS // PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS

ID	LÍMITES VERTICALES // VERTICAL LIMITS	HR
LER57	SFC-6000 ft ALT	PERM
LER72	SFC-6000 ft ALT	PERM
LER110	SFC-6500 ft ALT	Ver // See ENR 5.1
LER111	SFC-6550 ft ALT	Ver // See ENR 5.1
LER154	SFC-6000 ft ALT	PERM
LER164	SFC-FL300	PERM
LED1	SFC-FL180	Ver // See ENR 5.1
LED27A	SFC-1000 ft AGL	Ver // See ENR 5.1
LED27B	SFC-2500 ft AGL	Ve // See ENR 5.1
LED56	SFC-1000 ft ALT	PERM
LED90A	SFC-UNL	Actividad anunciada por NOTAM // Activity announced by NOTAM
LED90B	SFC-UNL	Actividad anunciada por NOTAM // Activity announced by NOTAM
LED90C	SFC-UNL	Actividad anunciada por NOTAM // Activity announced by NOTAM
LED100	SFC-3000 ft ALT	PERM
LED109	SFC-7500 ft ALT	Ver // See ENR 5.1



CARTAS DE CIRCULACIÓN VFR // VFR TRAFFIC CHART

Las cartas electrónicas de circulación VFR de TMA, se pueden consultar de forma digital, en el siguiente enlace:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

Electronic TMA VFR traffic charts in digital format can be consulted at the following link:

<https://insigniavfr.enaire.es/>

Puede desplazarse libremente por toda la extensión del mapa y visualizar la información correspondiente al AIP España. Puede también acceder a cada uno de los marcos de las cartas de Circulación VFR del ENR 6.

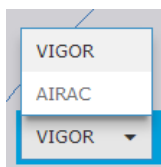
You can move freely throughout all the extent of the map to view the information corresponding to the AIP Spain. You can also display each of the frames of the VFR traffic charts from ENR 6.



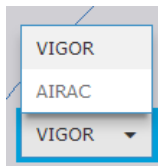
Para ello debe usar el botón de “Mapas temáticos” y seleccionar la carta de Circulación VFR deseada.



To do so, you can use “Thematic Maps” button and select the relevant VFR traffic chart.



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



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

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

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



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

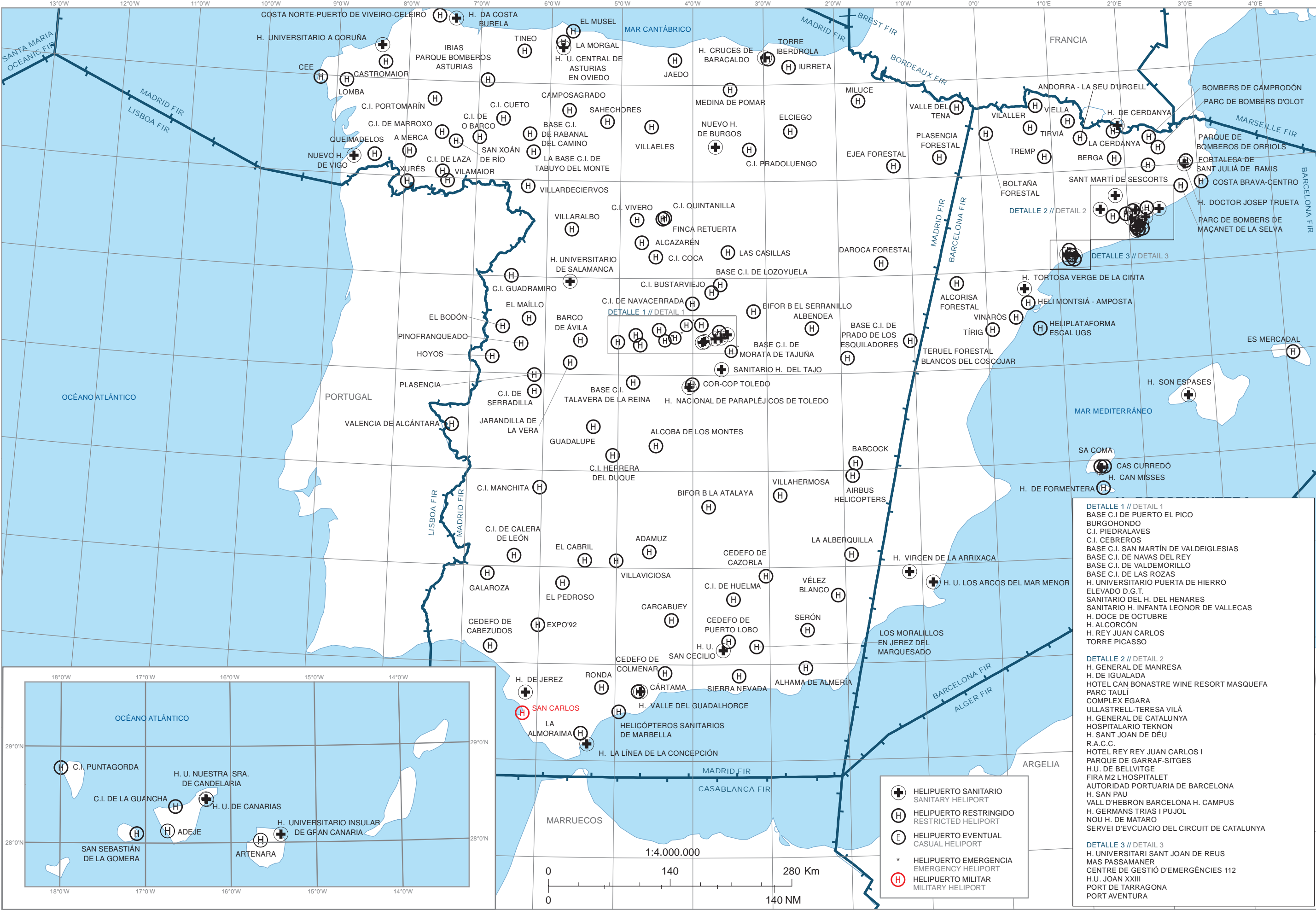


To do so, you can use the “Print” button that allows you to download the selected map in different formats.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE HELIPUERTOS RESTRINGIDOS // RESTRICTED HELIPORTS CHART

CAMBIOS: "HOSPITAL UNIVERSITARIO DE SALAMANCA", ELIMINACIÓN DEL HLP "SERVEIS GENERALS DEL CIRCUIT DE CATALUNYA-GRANOLLERS".
CHANGES: "HOSPITAL UNIVERSITARIO DE SALAMANCA", WITHDRAWAL OF HLP "SERVEIS GENERALS DEL CIRCUIT DE CATALUNYA-GRANOLLERS".



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: mediosaaereos.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 Cazorla (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 Colmenar (Málaga)	365444N 0042124W	Gestor // Manager: Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de la Junta de Andalucía. TEL: +34-951 044 074 E-mail: operador.cop.dma.cagpds@juntadeandalucia.es cor.direccion.cagpds@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	Titular // Owner: Servei de Salut de les Illes Balears (IBSALUT) TEL: +34-971 175 587 E-mail: dg@ibsalut.caib.es Gestor // Manager: ITOR MARTIN S.L. E-mail: gestor@itormartin.com

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
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
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	Titular // Owner: Servei de Salut de les Illes Balears (IBSALUT) TEL: +34-971 175 587 E-mail: dg@ibsalut.caib.es Gestor // Manager: ITOR MARTIN S.L. E-mail: gestor@itormartin.com
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 de Salamanca (Salamanca)	405747N 0054032E	Gestor // Manager Luis Ángel González Fernández TEL: +34-923 291 160 E-mail: lagonzalezf@saludcastillayleon.es
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	LUTECAF, 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

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
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: mediosaereos.infoex@juntaex.es
Helipuerto Ibias Parque Bomberos Asturias (Asturias)	430137N 0065304W	Servicio de Emergencias del Principado de Asturias (SEPA)
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	Titular // Owner: Servei de Salut de les Illes Balears (IBSALUT) TEL: +34-971 175 587 E-mail: dg@ibsalut.caib.es Gestor // Manager: ITOR MARTIN S.L. E-mail: gestor@itormartin.com
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

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
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
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
Pinofrankeado (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: mediosaaereos.infoex@juntaex.es
Port de Tarragona (Tarragona)	410520N 0011333E	Autoridad Portuaria de Tarragona
R.A.C.C. (Barcelona)	412253N 0020626E	Reial Automòbil 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
Tirvià (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: Elance 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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

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

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC A2: 24.90 m.
A4: 29.40 m.
A5: 29.70 m.
A6: 29.60 m.
C2: 24.10 m.
C4: 27.40 m.
C5: 29.70 m.
C7: 28.40 m.
C8: 28.10 m.
C9: 23.70 m.

Superficie: Asfalto, EXC A4, A5, A6 y C5: Hormigón.
Resistencia: PCN 98/F/A/W/T, EXC:
A2 y C2: PCN 113/F/A/W/T;
A4 y A6: PCN 85/R/A/W/T;
A5 y C5: PCN 76/R/A/W/T;
C3 intersección con C5: PCN 78/F/B/W/T;
C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T;
C6 y tramo de unión de C8-C9 con pista:
PCN 44/F/A/W/T;
C8: PCN 71/F/A/W/T;
C7 y C9: PCN 97/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 28 m/92 ft EXC PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.
PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49: 24 m/79 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEAL PDC.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

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

Taxiways: Width: 23 m, EXC A2: 24.90 m.
A4: 29.40 m.
A5: 29.70 m.
A6: 29.60 m.
C2: 24.10 m.
C4: 27.40 m.
C5: 29.70 m.
C7: 28.40 m.
C8: 28.10 m.
C9: 23.70 m.

Surface: Asphalt, EXC A4, A5, A6 and C5: Concrete.
Strength: PCN 98/F/A/W/T, EXC:
A2 and C2: PCN 113/F/A/W/T;
A4 and A6: PCN 85/R/A/W/T;
A5 and C5: PCN 76/R/A/W/T;
C3 intersection with C5: PCN 78/F/B/W/T;
C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T;
C6 and section joining C8-C9 with runway:
PCN 44/F/A/W/T;
C8: PCN 71/F/A/W/T;
C7 and C9: PCN 97/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 28 m/92 ft EXC PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.
PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 and 49: 24 m/79 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEAL PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

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

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

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

➔ **Sistema Visual de guía para el atraque (SVGA):**
Disponible en los siguientes estacionamientos en contacto: 19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 200, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49.

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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

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

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

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

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Horizontal Interna, Cónica, y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI:
Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales..
Observaciones: Ver AD 2-LEAL AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Inner Horizontal Conical, and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2 and 3 contained in Annex 14 of ICAO:
See Item 10 and Digital Data section.
Remarks: See AD 2-LEAL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

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

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

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

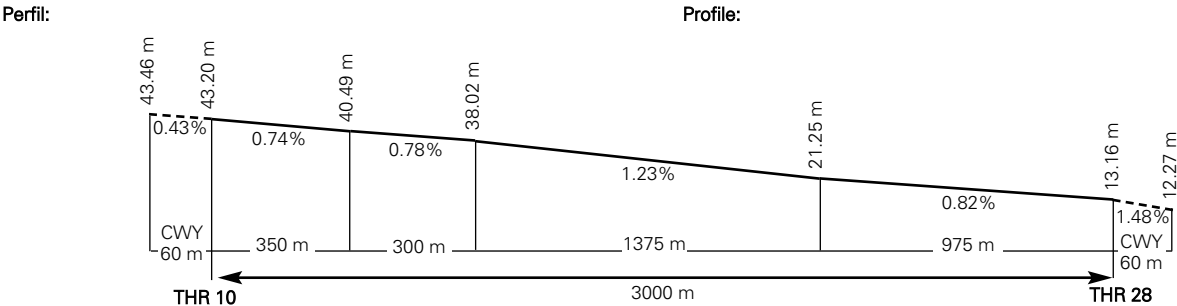
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

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

Observaciones:
(1) Asfalto.
(2) Terreno vegetal.
(3) Primeros 50 m de asfalto y últimos 10 m de terreno vegetal.
(4) Desde 0 m a 289 m a partir del THR 10: PCN 57 F/A/W/T;
Desde 289 m a 2411 m a partir del THR 10: PCN 94 F/A/W/T;
Desde 2411 m a 3000 m a partir del THR 10: PCN 79 F/A/W/T.

Remarks:
(1) Asphalt.
(2) Grass.
(3) First 50 m of asphalt and last 10 m of grass.
(4) From 0 m to 289 m from THR 10: PCN 57 F/A/W/T;
From 289 m to 2411 m from THR 10: PCN 94 F/A/W/T;
From 2411 m to 3000 m from THR 10: PCN 79 F/A/W/T.



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	3000	3060	3000	3000
28	3000	3060	3000	3000
28 INT C5	2700	2760	2700	—
→ 28 INT C7	2927	2987	2927	—
→ 10 INT A4	2966	3026	2966	—

Observaciones: Ninguna.
Remarks: None.

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

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°W)	AMR	114.100 MHz	H24	364959.4N 0021533.9W		R-028/R-029 COV a // at: - FL100 73 NM; - FL140 85 NM; - FL180 108 NM (Sin solape con // No overlap with DVOR VLC). R-029 COV a // at: - FL080 56 NM; - FL090 60 NM; - FL120 76 NM. R-062 COV a // at: - FL085 66 NM; - FL100 80 NM; - FL110 90 NM. R-299 COV a // at: - FL135 60 NM; oscilaciones de // oscillations of ± 4° BTN 26-32 NM; - FL170 60 NM; - FL200 74 NM. R-357 no AVBL FM 40 NM.
DME	AMR	CH 88X	H24	364959.4N 0021533.9W	90 m	R-028/R-029 COV a // at: - FL100 68 NM; - FL140 85 NM (solape con // overlap with DME VLC). R-062 COV a // at: - FL100 80 NM; - FL130 93.7 NM. R-116 COV a // at: - FL090 60 NM. R-299 COV a // at: - FL135 60 NM; - FL170 60 NM; - FL200 74 NM. R-357/R-358 no AVBL FM 30 NM.
NDB (1°W)	AMN	310.000 kHz	H24	365054.1N 0022241.5W		COV 25 NM NO AVBL BTN 265°/060°.
LOC 25 (1°W)	IAM	109.900 MHz	H24	365020.6N 0022324.0W		254° MAG/407 m FM THR 07. A // at 17 NM (15.4 DME) AVBL BTN ± 35°; FM RCL a // at 4500 ft AMSL o // or ABV. A // at 25 NM (23.4 DME) AVBL BTN ± 10°; FM RCL a // at 3500 ft AMSL o // or ABV.
GP 25		333.800 MHz	H24	365045.9N 0022123.7W		3°; RDH 17.4 m; a // at 379 m FM THR 25 & 125 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 25	IAM	CH 36X	H24	365045.9N 0022123.7W	24 m	REF DME THR 25.
L 25 (1°W)	AM	284.000 kHz	H24	365233.0N 0021423.6W		074° MAG/10534 m FM THR 25. COV 15 NM. NO AVBL BTN 300°/040°.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
Aeródromo cerrado para aviones sin radio comunicación en ambos sentidos. Prohibido vuelos de arrastre de pancartas.	Aerodrome closed to aircraft without two-way radio communications. Banner towing flights are prohibited.
OPERACIONES FUERA DEL HORARIO OPERATIVO Fuera del horario operativo pueden estar realizándose en el campo de vuelo labores de mantenimiento, por lo que todo tráfico con Carta de Exenciones debe comunicar su llegada o salida en frecuencia 118.350 MHz, con objeto de que el personal pueda retirarse de la pista y dejar la misma en condiciones antes de operar en ella.	OPERATIONS OUTSIDE AERODROME OPERATING HOURS For operations outside aerodrome operating hours, maintenance may be performed on the airfield, so all traffic with a Letter of Exemptions must communicate their arrival or departure on frequency 118.350 MHz, so that the staff can vacate the runway and leave it in good conditions before operating on it.
PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Las maniobras de entrada/salida a/de los puestos de estacionamiento se realizarán utilizando potencias similares a la de ralentí. Si se requiere incrementar significativamente la potencia, los pilotos deberán contactar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un señalero. → Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos en plataforma es responsabilidad de los pilotos durante el rodaje en plataforma.	STANDARD TAXIING PROCEDURES Entry/exit manoeuvres to/from aircraft stands shall be performed using engine powers similar to idle. If power needs to be significantly increased, pilots shall contact ATC in order for the manoeuvre to be monitored by a marshaller. It is the pilots' responsibility to avoid collisions with other aircraft or obstacles when taxiing on the apron.

ASISTENCIA EN TIERRA

Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto y aquellas escalas en las que los ocupantes no requieran salir de la aeronave. La excepción anterior no aplica si el vuelo tiene origen o destino un aeropuerto No Schengen.

En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

En las operaciones de salida, deberán contactar con su agente de asistencia en tierra para el traslado hasta la aeronave.

En el caso de Aviación General y de Negocios se incluirá en la casilla 18 del FPL, bajo el indicador RMK/, el nombre del agente handling contratado.

En el Aeropuerto de Almería se han establecido las tarifas máximas que Swissport Handling Spain puede percibir en concepto de pago por los servicios prestados a sus clientes. Entre estos servicios se encuentra el de transporte de pasajeros y/o tripulación entre la aeronave y el edificio terminal y viceversa.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El Aeropuerto de Almería proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 a demanda. Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo por email a: lei.operaciones@aena.es y leicecoa@aena.es

La solicitud debe realizarse al menos 15 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 de la misma dirección de email por el que fue solicitada.

RESTRICCIONES EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

- No se autorizará la salida de pista por TWY S3 a aeronaves que hayan aterrizado por la pista 25.
- No se autorizará la salida de pista por TWY S2 a aeronaves que hayan aterrizado por la pista 07.
- Las aeronaves de letra de clave 4D que aterricen por la RWY 25 deberán abandonar pista por TWY S1.
- Las aeronaves de letra de clave 4C y 4D que salgan de pista por TWY S3 deberán acceder a plataforma directamente por puerta D.

Se permite el despegue por la pista 07 desde la intersección TWY S2 y por la pista 25 desde la intersección TWY S3, exclusivamente para las aeronaves de letra de clave B o inferior.

LIMITACIONES A LAS PUERTAS DE PLATAFORMA

- Puerta A: máxima envergadura 52 m (aeronaves de letra de clave D o inferior). B767 no puede usar esta puerta.
- Puerta B: máxima envergadura 65 m (aeronaves de letra de clave E o inferior).
- Puerta C: máxima envergadura 36 m (aeronaves de letra de clave C o inferior).
- Puerta D: máxima envergadura 52 m (aeronaves de letra de clave D o inferior).

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

El Aeropuerto de Almería, dentro de su horario operativo y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de todas o algunas de las Luces Aeronáuticas de Superficie (LAS) indicadas en la casilla 14 del AD 2-LEAM.

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES 4E

1.- GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Almería garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación de aeronaves de letra de clave 4E.

Para que una aeronave de letra de clave 4E pueda operar es obligatoria la solicitud previa de parte de la Compañía Aérea o el Agente Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

2.- PUESTO DE ESTACIONAMIENTO

Se ha definido el PRKG 20 para aeronaves de letra de clave 4E.

3.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

A) Llegada

Salida de RWY por TWY S1 o S4 (en función de la pista en uso), rodaje por la TWY paralela T hasta puerta B de acceso a plataforma, donde esperarán al vehículo "SIGAME" para dirigirse al puesto de estacionamiento.

GROUND HANDLING

It is mandatory to use a ground handling agent for all operations, including non-commercial ones, except for aircraft based at the airport and those stopovers where the occupants do not have to leave the aircraft. The preceding exception does not apply if the flight origin or destination is a Non-Schengen airport.

For arrival operations, passengers and crew must await the arrival of their ground handling agent.

For departure operations, the ground handling agent must be contacted for transport to the aircraft.

In the case of General and Business Aviation, the name of the handling agent hired will be noted in item 18 of the FPL under the RMK/ indicator.

At Almería Airport, the maximum fees that Swissport Handling Spain can charge for the services provided to their clients have been defined. These services include transporting passengers and/or crew from the aircraft to the terminal building and vice versa.

ON DEMAND FIRE CATEGORY REQUEST PROCEDURE

Almería Airport provides category SEI 7 continuously and 8 on demand. To operate with category 8, companies interested must request it by e-mail to: lei.operaciones@aena.es and leicecoa@aena.es

The request must be made at least 15 days prior to the expected flight date, and it must contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Type of aircraft
- Date and time expected.

Confirmation of category 8 shall be made using the same e-mail address from which it was requested.

RESTRICTIONS IN THE MANOEUVRING AREA

- Aircraft that have landed on RWY 25 will not be authorized to vacate the runway via TWY S3.
- Aircraft that have landed on RWY 07 will not be authorized to vacate the runway via TWY S2.
- Code letter 4D aircraft landing on RWY 25 must vacate the runway via TWY S1.
- Code letter 4C and 4D aircraft vacating the runway via TWY S3, must access the apron directly via gate D.

Take-off is allowed by RWY 07 from intersection with TWY S2 and by RWY 25 from intersection with TWY S3, exclusively for aircraft with code letter B or lower.

LIMITATIONS TO APRON GATES

- Gate A: maximum wingspan 52 m (code letter D aircraft or below). B767 cannot use this gate.
- Gate B: maximum wingspan 65 m (code letter E aircraft or below).
- Gate C: maximum wingspan 36 m (code letter C aircraft or below).
- Gate D: maximum wingspan 52 m (code letter D aircraft or below).

ENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS

Almería Airport, within its operational hours and if there are no operations expected, applies energy saving procedures that involve the shutdown of all or some of the Surface Aeronautical Lights (LAS) indicated in item 14 AD 2-LEAM.

PROCEDURE AIRCRAFT 4E OPERATION

1.- GENERAL

The risk analysis conducted certifies that Almería Airport sufficiently guarantees the operational safety level required for the operation of code letter 4E aircraft.

For a code letter 4E aircraft to operate, a request must be made by the Airline or Handling Agent, and explicit clearance from the Airport Operations Centre must be received.

2.- STAND

PRKG 20 has been established for code letter 4E aircraft.

3.- GROUND MOVEMENT

A) Arrival

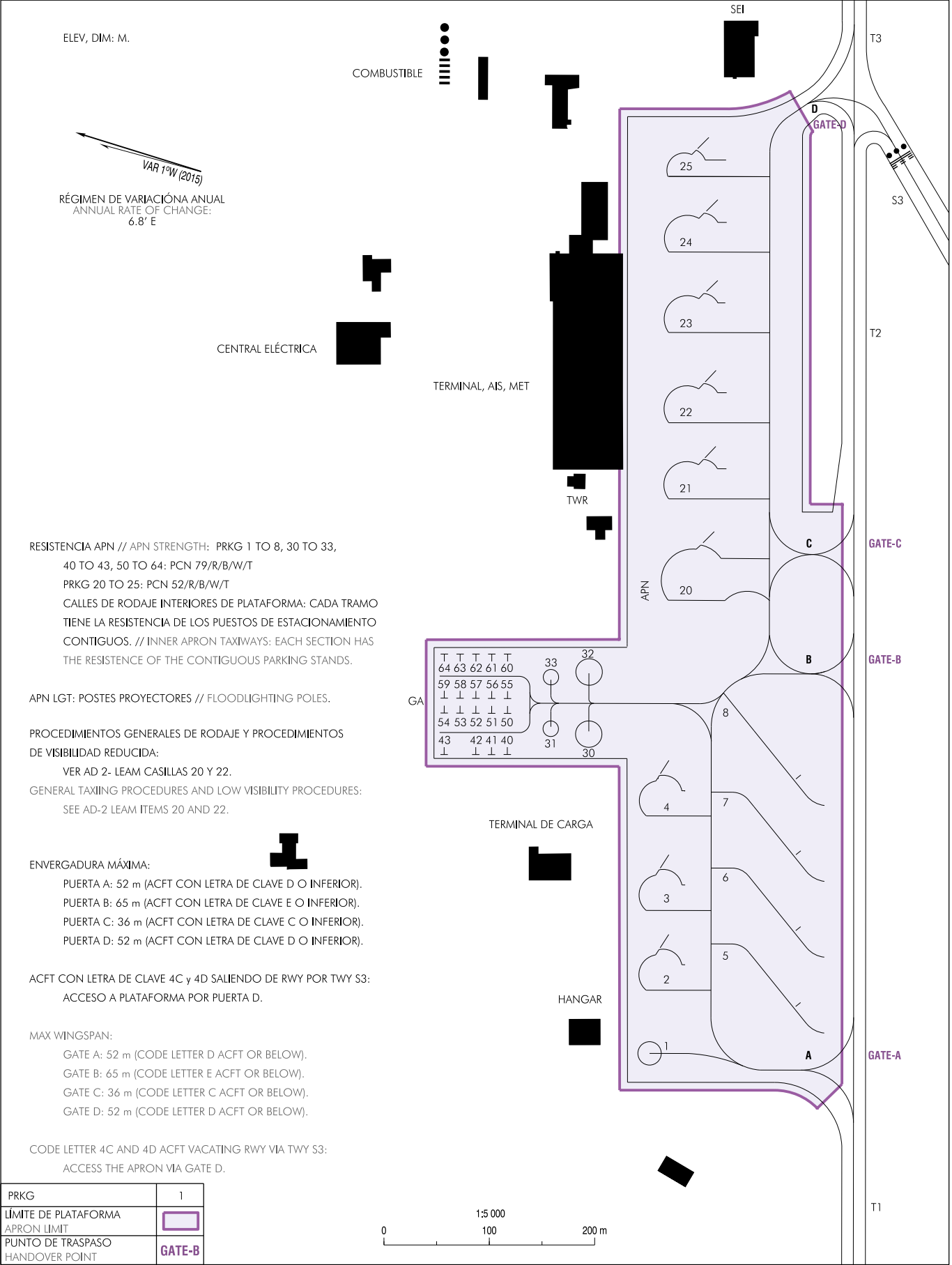
Vacate RWY via TWY S1 or S4 (depending on the runway in use), taxiing via parallel TWY T until gate B to access the apron, where aircraft shall await the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the stand.

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
15

TWR 118.350
GMC 121.700

ALMERÍA



CAMBIO: LÍMITES DE PLATAFORMA Y PUNTOS DE TRASPASO.
CHANGES: APRN LIMIT AND HANDOVER POINTS.

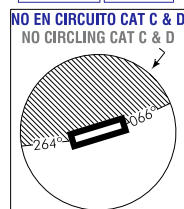
CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	–	36°50'42.79"N 002°22'45.73"W	–	HEL MAX LEN 20.5	–	Sólo HEL // HEL only
2	–	36°50'43.47"N 002°22'41.94"W	–	CRJX	–	–
3	–	36°50'44.19"N 002°22'39.01"W	–	CRJX	–	–
4	–	36°50'45.04"N 002°22'35.56"W	–	CRJX	–	–
5	–	36°50'39.05"N 002°22'42.36"W	–	B752	–	–
6	–	36°50'39.73"N 002°22'39.58"W	–	B752	–	–
7	–	36°50'40.41"N 002°22'36.80"W	–	B752	–	–
8	–	36°50'41.10"N 002°22'34.02"W	–	B752	–	–
20	–	36°50'45.93"N 002°22'26.64"W	–	B742	–	–
21	–	36°50'46.51"N 002°22'23.64"W	–	A321	–	–
22	–	36°50'47.28"N 002°22'20.69"W	–	B752	–	–
23	–	36°50'47.93"N 002°22'17.45"W	–	B752	–	–
24	–	36°50'48.67"N 002°22'14.51"W	–	B752	–	–
25	–	36°50'49.55"N 002°22'11.89"W	–	A321	–	–
30	–	36°50'47.29"N 002°22'34.97"W	–	HEL MAX LEN 20.5	–	Sólo HEL // HEL only
31	–	36°50'48.40"N 002°22'35.10"W	–	HEL MAX LEN 13	–	Sólo HEL // HEL only
32	–	36°50'47.91"N 002°22'32.16"W	–	HEL MAX LEN 18.4	–	Sólo HEL // HEL only
33	–	36°50'48.93"N 002°22'32.69"W	–	HEL MAX LEN 15	–	Sólo HEL // HEL only
40	–	36°50'49.68"N 002°22'36.39"W	–	(1)	–	
41	–	36°50'50.15"N 002°22'36.57"W	–	(1)	–	
42	–	36°50'50.61"N 002°22'36.75"W	–	(1)	–	
43	–	–	–	(1)	–	
50	–	36°50'50.05"N 002°22'34.88"W	–	(1)	–	
51	–	36°50'50.51"N 002°22'35.06"W	–	(1)	–	
52	–	36°50'50.98"N 002°22'35.23"W	–	(1)	–	
53	–	36°50'51.45"N 002°22'35.40"W	–	(1)	–	
54	–	36°50'51.91"N 002°22'35.58"W	–	(1)	–	
55	–	36°50'50.18"N 002°22'34.34"W	–	(1)	–	
56	–	36°50'50.65"N 002°22'34.51"W	–	(1)	–	
57	–	36°50'51.11"N 002°22'34.68"W	–	(1)	–	
58	–	36°50'51.58"N 002°22'34.86"W	–	(1)	–	
59	–	36°50'52.05"N 002°22'35.03"W	–	(1)	–	
60	–	36°50'50.58"N 002°22'32.71"W	–	(1)	–	
61	–	36°50'51.04"N 002°22'32.88"W	–	(1)	–	
62	–	36°50'51.51"N 002°22'33.06"W	–	(1)	–	
63	–	36°50'51.98"N 002°22'33.24"W	–	(1)	–	
64	-	36°50'52.44"N 002°22'33.42"W	–	(1)	–	

Observaciones // Remarks:	
(1)	Envergadura MAX // MAX wingspan 12 m.

ALMERÍA
RNP Z
RWY 25 (LPV ONLY)



AD 2-LEAM IAC/7.1

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

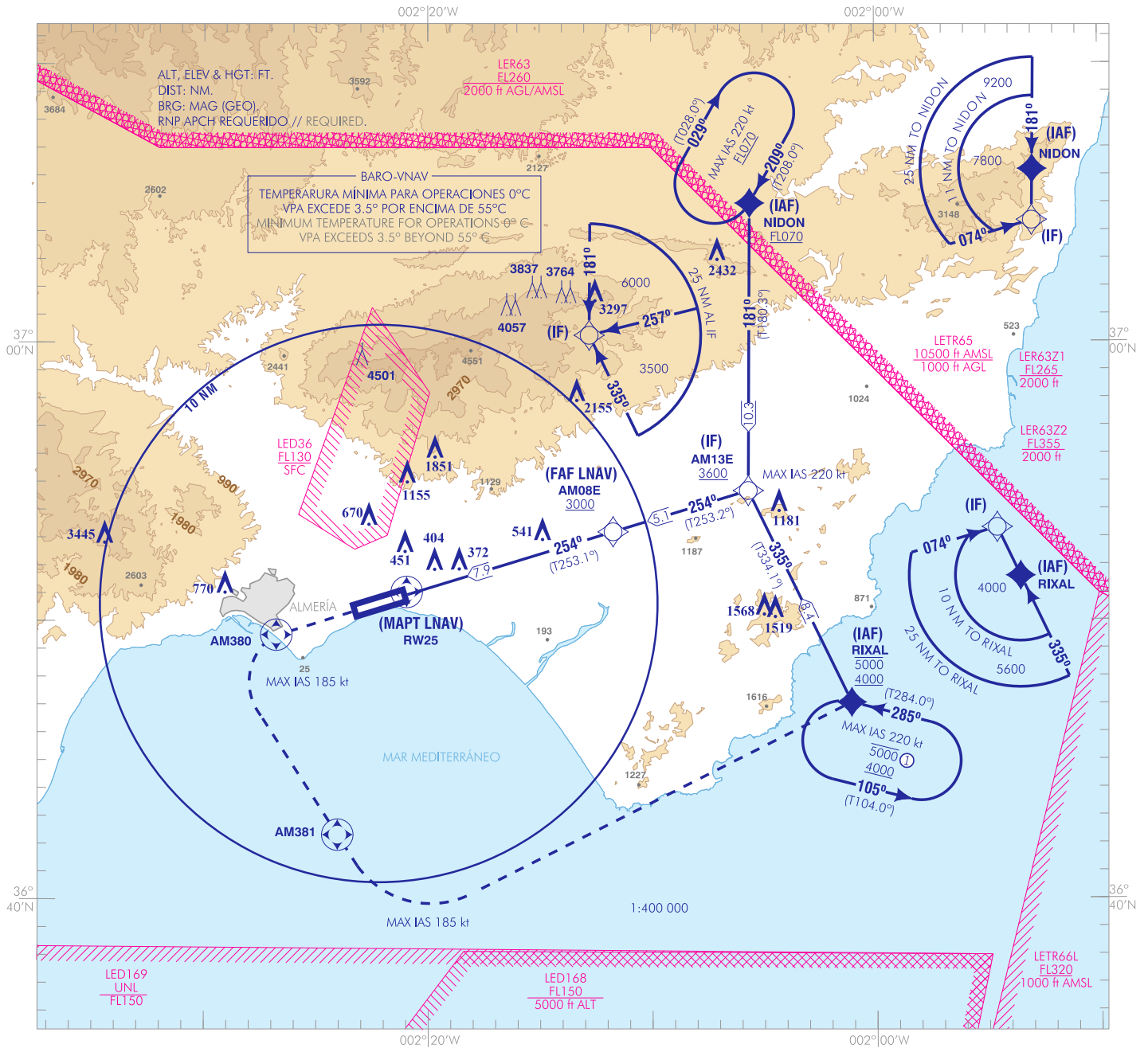
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección 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.										

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.

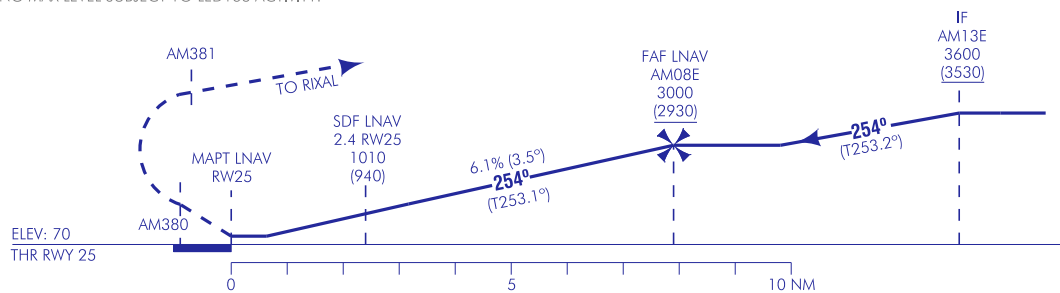
MISSED APCH: CLIMB DIRECT TO AM380. TURN LEFT (MAX IAS 185kt) DIRECT TO AM381. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO IAF RIXAL TO JOIN THE HOLDING AT 4000 AMSL.

NOTAS:

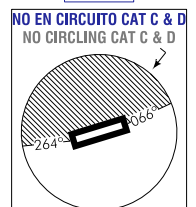
① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.

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)	1970 (1900)	1600 (1530)
								1230 (1160)	860 (790)

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

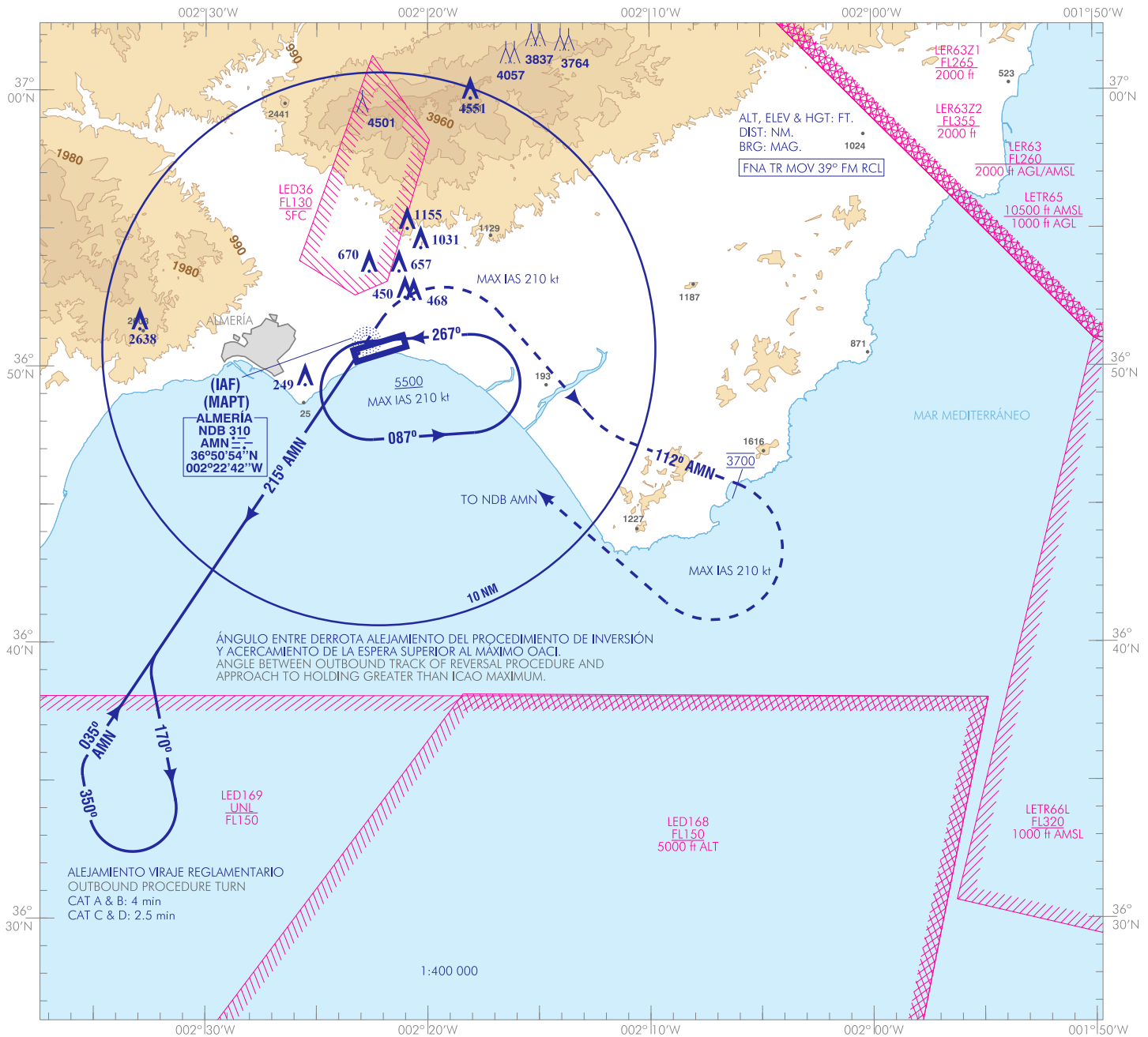
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección 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)

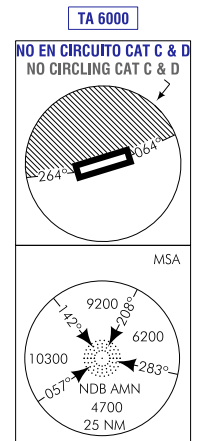
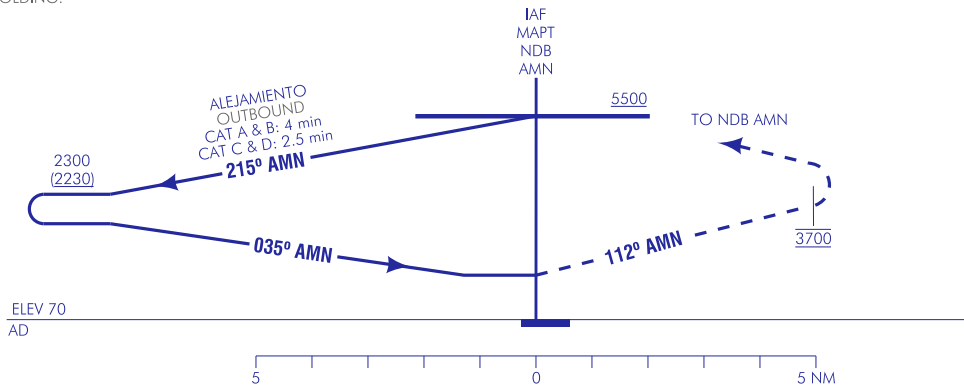
APP 118.350
TWR 118.350
GMC 121.700
ATIS 119.050

ALMERÍA
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 ASCENDIENDO 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 RIGHT (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)	1010 (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			

CAMBIO: CUADRO OCA/H.
CHANGES: OCA/H TABLE.

WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAM IAC/10.1

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)				–

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

LEAS - ASTURIAS

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 433349N 0060205W. Ver AD 2-LEAS ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km W.

→ Elevación: 127 m / 416 ft.

Ondulación geode: 52.73 ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 22°C.

Temperatura baja media: 8°C.

Declinación magnética: 1° W (2020).

Cambio anual: 8.9'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias.

TEL: +34-985 127 500.

FAX: +34-985 127 516.

AFTN: LEAS

E-mail: operaciones_ovd@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR.

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

ARP: 433349N 0060205W. See AD 2-LEAS ADC.

Distance and direction from the city: 13 km W.

Elevation: 127 m / 416 ft.

Geoid undulation: 52.73 ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 22°C.

Low average temperature: 8°C.

Magnetic variation: 1° W (2020).

Annual change: 8.9'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias.

TEL: +34-985 127 500.

FAX: +34-985 127 516.

AFTN: LEAS

E-mail: operaciones_ovd@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR.

Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: Último domingo de marzo - 19 de mayo:
0440-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 de mayo - 10 de octubre:
0440-2330, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 de octubre - sábado anterior al último domingo de octubre:
0440-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0540-2245, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.

Aduanas e Inmigración: HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** Ver horario de actividad del aeropuerto.**Abastecimiento de combustible:** HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** HR AD.

Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto:
V: Último domingo de marzo - 19 de mayo:
0425-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 de mayo - 10 de octubre:
0425-2350, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 de octubre - sábado anterior al último domingo de octubre:
0425-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0525-2305, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.

Airport: V: Last Sunday of March - 19 May:
0440-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 May - 10 October:
0440-2330, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 October - Saturday before the last Sunday of October:
0440-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0540-2245, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.

Customs and Immigration: HR AD.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** See airport hours of activity.**Fuelling:** HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** H24.**De-icing:** HR AD.

Remarks: Airport hours of activity:
V: Last Sunday of March - 19 May:
0425-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 May - 10 October:
0425-2350, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 October - Saturday before the last Sunday of October:
0425-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0525-2305, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 10000 kg.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1 (1).**Tipos de lubricante:** AEROSHELL W100.

Capacidad de reabastecimiento: 100 LL: 1 cisterna 3000 L, 1.7 L/s.
1 cisterna 10000 L, 6.0 L/s.
JET A-1: 1 cisterna 30500 L, 13.5 L/s.
1 cisterna 32000 L, 16.5 L/s.
1 cisterna 29500 L, 35.0 L/s.

Instalaciones para el deshielo: Agua caliente y glicol para eliminación de hielo de las ACFT en plataforma de estacionamiento.
Servicio prestado por el agente de handling.

Espacio disponible en hangar: No.**Instalaciones para reparaciones:** No.

Observaciones: (1) TEL: +34-985 127 583.
FAX: +34-985 543 878.
E-mail: ovd@exolum.com

Todas las operaciones, incluidas las no comerciales, de aeronaves con MTOW superior a 3500 kg, deberán realizar obligatoriamente los acuerdos necesarios con los agentes de asistencia en tierra relacionados en este apartado, salvo que tengan contrato de autoasistencia.

Agentes de rampa:

Tanto para la aviación comercial como para la general y ejecutiva:

- IBERIA

TEL: +34-985 127 603 / 525

FAX: +34-985 127 605

Móvil: +34-636 911 074

E-mail: ovd@iberia.es

SITA: OVDKPIB / OVDKQIB

Cargo facilities: Up to 10000 kg.**Fuel types:** 100LL, JET A-1 (1).**Oil types:** AEROSHELL W100.

Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 3000 L, 1.7 L/s.
1 truck 10000 L, 6.0 L/s.
JET A-1: 1 truck 30500 L, 13.5 L/s.
1 truck 32000 L, 16.5 L/s.
1 truck 29500 L, 35.0 L/s.

De-icing facilities: Hot water and glycol for eliminating ice from the ACFT in the parking apron. Service provided by the handling agent.

Hangar space: No.**Repair facilities:** No.

Remarks: (1) TEL: +34-985 127 583.
FAX: +34-985 543 878.
E-mail: ovd@exolum.com

All operations, including non-commercial ones, of aircraft with MTOW above 3500 kg, must have entered into the agreements necessary with the ground handling agents listed in this section, unless they hold a self-handling contract.

Ramp agents:

Both for Commercial and General and Executive Aviation:

- IBERIA

TEL: +34-985 127 603 / 525

FAX: +34-985 127 605

Mobile phone: +34-636 911 074

E-mail: ovd@iberia.es

SITA: OVDKPIB / OVDKQIB

- WORLDWIDE FLIGHT SERVICES (WFS)
TEL: +34-985 127 488
FAX :+34-984 249 585
Móvil: +34-638 588 369
E-mail: ovd.ops@wfs.aero
SITA: OVDKK7X

Solo para Aviación General y Ejecutiva:

- UNITED AVIATION SERVICES
TEL: +34-913 936 775
FAX: +34-913 936 894
Móvil: +34-608 916 070
E-mail: ops@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR

- WORLDWIDE FLIGHT SERVICES (WFS)
TEL: +34-985 127 488
FAX :+34-984 249 585
Mobile phone: +34-638 588 369
E-mail: ovd.ops@wfs.aero
SITA: OVDKK7X

Only for General and Executive Aviation:

- UNITED AVIATION SERVICES
TEL: +34-913 936 775
FAX: +34-913 936 894
Mobile phone: +34-608 916 070
E-mail: ops@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Taxis, coches de alquiler, autobuses.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático / No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, hire cars, buses.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Cash dispenser / No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Compañías de la zona, tiempo de respuesta: en horario normal: de 45 a 60 min; noches y fines de semana: 90 min. ACFT MAX que puede ser trasladada: ACFT de letra de clave E. (2)
Observaciones: (1) 8 a demanda, conforme procedimiento (ver casilla 20).
(2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves: Jefe de Operaciones / Ejecutivo de servicio. Contacto a través de la Oficina de Operaciones del aeropuerto:
TEL: +34-985 127 531 / +34-985 127 532
FAX: +34-985 545 109
E-mail: operaciones_ovd@aena.es

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Local companies, response time: regular hours: 45 to 60 min; night and weekend: 90 min. MAX ACFT that can be moved: code letter E ACFT. (2)
Remarks: (1) 8 on request, according to procedure (see item 20).
(2) Person responsible for coordinating aircraft transfer operations: Operations Officer / Service executive. Contact via the airport Operations Office:
TEL: +34-985 127 531 / +34-985 127 532
FAX: +34-985 545 109
E-mail: operaciones_ovd@aena.es

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

Tipos de equipamiento de limpieza: Quitanieves con cuchilla quitanieves de 4 m y esparcidor de urea de 5 m³ incorporado.
Prioridades de limpieza: Pista, TWY C, A, PRKG 02, 03 y 04, vía de servicio de plataforma y resto de puestos de estacionamiento.
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-DEC al 28/29-FEB. 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.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: Snowplough with 4 m snowplough blade and 5 m³ urea spreader incorporated.
Clearance priorities: Runway, TWY C, A, PRKG 02, 03 and 04, apron service road and rest of stands.
Use of material for movement area surface treatment: Urea (UREA).
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Period of application of snow plan: 01-DEC to 28/29-FEB. Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón.
Resistencia: PRKG 01 y 02: PCN 81/R/B/W/T.
PRKG 03, 04 y 05: PCN 148/R/C/W/T.
PRKG 06, 07 y 08A: PCN 58/R/A/W/T.
PRKG 08, 09 y AG: PCN 70/R/A/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m;
EXC A: 32.5 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: T desde THR 29 hasta A: PCN 128 F/A/W/T;
T desde A hasta punto de espera de la pista T-2: PCN 76/F/A/W/T;
A, C, D, T desde punto de espera de la pista T-2 hasta THR 11: PCN 129 F/A/W/T;
B: PCN 119 F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 128 m / 420 ft.
VOR: No.
INS: Ver ADC.
Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete.
Strength: PRKG 01 and 02: PCN 81/R/B/W/T.
PRKG 03, 04 and 05: PCN 148/R/C/W/T.
PRKG 06, 07 and 08A: PCN 58/R/A/W/T.
PRKG 08, 09 and AG: PCN 70/R/A/W/T.
Taxiways: Width: 23 m;
EXC A: 32.5 m.
Surface: Asphalt.
Strength: T from THR 29 up to A: PCN 128 F/A/W/T;
T from A up to runway-holding position T-2: PCN 76/F/A/W/T;
A, C, D, T from runway-holding position T-2 up to THR 11: PCN 129 F/A/W/T;
B: PCN 119 F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 128 m / 420 ft.
VOR: No.
INS: See ADC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Señalización horizontal, punto de espera de la pista, punto de espera intermedio, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, letreros luminosos, letreros de prohibida la entrada, luces de protección de pista, barra de prohibición de acceso en TWY D, puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, punto de visada, faja lateral y zona de toma de contacto. (1)

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

Observaciones: (1) La longitud de las señales de TDZ en RWY 29 hasta 600 m.

Taxiing guidance system: Horizontal marking, runway-holding position, intermediate holding position, stop bars, lights of intermediate holding position, lighted boards, NO ENTRY signs, runway guard lights, NO-ENTRY bar in TWY D, stands.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, aiming point, side stripe and touchdown zone. (1)

TWY markings: Centre line and side stripe.

Remarks: (1) The lengths of the TDZ on RWY 29 up to 600 m.

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-LEAS 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-LEAS AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Asturias EMAe.

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 significativos, previstos en altitud (viento y temperatura) y de vientos máximos.

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. Asturias EMAe: HR AD; TEL: +34-985 127 566.

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

MET office: Asturias 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: Significant, forecast at altitude (wind and temperature) and maximum wind maps.

Supplementary equipment: Cloud images, lightning and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Asturias EMAe: HR AD; TEL: +34-985 127 566.

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
11	108.03° GEO 109° MAG	2205 x 45	433359.90N 0060251.33W	THR: 122 m / 399 ft TDZ: No	No	150 x 150	2325 x 280 (1)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 110/F/A/W/T (2) SWY: No
29	288.05° GEO 289° MAG	2205 x 45	433337.79N 0060117.94W	THR: 121.7 m / 399 ft TDZ: 126.2 m / 414 ft	No	120 x 150	2325 x 280 (1)	Si // Yes	90 x 90	RWY: ASPH PCN 110/F/A/W/T (2) SWY: No

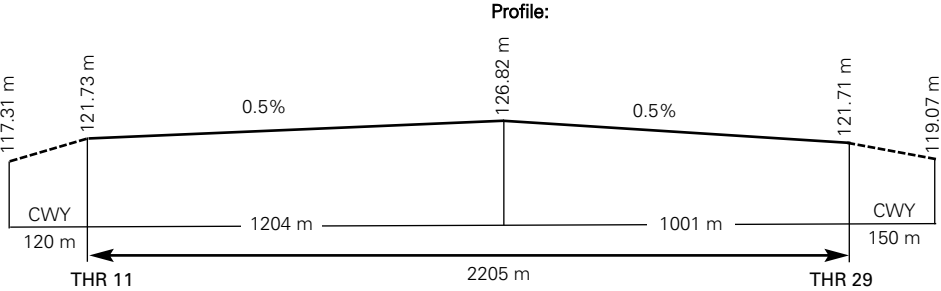
Observaciones: (1) Franja de trazado irregular en cabecera de RWY 11. (Ver AD 2-LEAS ADC).

(2) Primeros 150 m desde THR 11 y primeros 135 m desde THR 29: PCN 66/F/A/W/T.

Remarks: (1) Irregular strip layout at the beginning of RWY 11. (See AD 2-LEAS ADC).

(2) First 150 m from THR 11 and first 135 m from THR 29: PCN 66/F/A/W/T.

Perfil:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	2205	2355	2205	2205
29	2205	2325	2205	2205
11 INT C	845	995	845	–
29 INT C	1383	1503	1383	–
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
Pista: 11		Runway: 11	
Aproximación: Luces de identificación de umbral.		Approach: Threshold identification lights.	
PAPI (MEHT): 3° (15.98 m / 52 ft). (1)		PAPI (MEHT): 3° (15.98 m / 52 ft). (1)	
Umbral: Verdes con barra de ala.		Threshold: Green with wing bar.	
Zona de toma de contacto: No.		Touchdown zone: No.	
Eje pista: 2205 m: 1305 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.		Runway centre line: 2205 m: 1305 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.	
Distancia entre luces: 15 m.		Distance between lights: 15 m.	
Borde de pista: 2205 m: 1605 m blancas + 600 m amarillas. LIH.		Runway edge: 2205 m: 1605 m white + 600 m yellow. LIH	
Distancia entre luces: 50 m.		Distance between lights: 50 m.	
Extremo de pista: Rojas.		Runway end: Red.	
Zona de parada: No.		Stopway: No.	
Observaciones: (1) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.		Remarks: (1) PAPI not usable for code letter E aircraft.	
Pista: 29		Runway: 29	
Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m. LIH.		Approach: Precision CAT II/III, 420 m. LIH.	
PAPI (MEHT): 3° (15.45 m / 51 ft). (1)		PAPI (MEHT): 3° (15.45 m / 51 ft). (1)	
Umbral: Verdes con barra de ala.		Threshold: Green with wing bar.	
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.		Touchdown zone: 900 m white.	
Eje pista: 2205 m: 1305 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.		Runway centre line: 2205 m: 1305 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.	
Distancia entre luces: 15 m.		Distance between lights: 15 m.	
Borde de pista: 2205 m: 1605 m blancas + 600 m amarillas. LIH.		Runway edge: 2205 m: 1605 m white + 600 m yellow. LIH.	
Distancia entre luces: 50 m.		Distance between lights: 50 m.	
Extremo de pista: Rojas.		Runway end: Red.	
Zona de parada: No.		Stopway: No.	
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (D).		Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (D).	
(1) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.		(1) PAPI not usable for code letter E aircraft.	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
ABN/IBN: No.		ABN/IBN: No.	
WDI: 1 cerca del THR 11, 1 cerca del THR 29, 1 cerca de TWY C. LGTD.		WDI: 1 near THR 11, 1 near THR 29, 1 near TWY C. LGTD.	
Iluminación de TWY: Borde y eje.		TWY lighting: Edge and centre line.	
Iluminación de plataforma: Mediante proyectores.		Apron lighting: With floodlights.	
Fuente secundaria de energía: CAT II/III, según Anexo 14.		Secondary power supply: CAT II/III, according to Annex 14.	
Observaciones: Equipo de radiocontrol para encendido y selección de brillo de ayudas visuales. OPR AVBL 120.50 MHz y durante el horario que el aeropuerto está cerrado.		Remarks: Radio control equipment for visual aids switch on and brightness selection. OPR AVBL 120.50 MHz and when the aerodrome is closed.	

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
Situación:		Position:	
– Ondulación del geoide: Ver casilla 2.		– Geoid undulation: See item 2.	
– FATO:		– FATO:	
RWY 11/29: Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12;		RWY 11/29: Coordinates THR 11 and THR 29, see item 12;	
– Rodaje en tierra:		– Ground taxiing:	
TLOF coincide con RWY 11/29. Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12;		TLOF same as RWY 11/29. Coordinates THR 11 and THR 29, see item 12;	
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG.		– Air taxiing: TLOF same as PRKG AG.	
Elevación:		Elevation:	
– FATO:		– FATO:	
RWY 11/29: Elevación THR 11 y THR 29, ver casilla 12;		RWY 11/29: Elevation THR 11 & THR 29, see item 12;	
– Rodaje en tierra:		– Ground taxiing:	
TLOF coincide con RWY 11/29. Elevación coincide con ARP, ver casilla 2.		TLOF same as RWY 11/29. Elevation same as ARP, see item 2.	
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Ver casilla 8.		– Air taxiing: TLOF same as PRKG AG. See item 8.	
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:		Dimensions, surface, maximum weight, marking:	
– FATO:		– FATO:	
RWY 11/29: ver casilla 12;		RWY 11/29: see item 12;	
– Rodaje en tierra:		– Ground taxiing:	
TLOF coincide con RWY 11/29. Superficie y resistencia, ver casilla 12;		TLOF same as RWY 11/29. Surface and strength, see item 12;	
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Superficie y resistencia, ver casilla 8.		– Air taxiing: TLOF same as PRKG AG. Surface and strength, see item 8.	
Orientación: Ver casilla 12.		Direction: See item 12.	
Distancias declaradas: Ver casilla 13.		Declared distances: See item 13.	
Iluminación: Ver casillas 14 y 15.		Lighting: See items 14 and 15.	
Observaciones: Ver reglamentación local en casilla 20.		Remarks: See item 20 for local regulations.	

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 ASTURIAS Espacio comprendido por la línea que une los puntos siguientes // Airspace within the line joining the following points: 434008N 0061515W; 433605N 0055535W; 433730N 0055501W; 433739N 0055035W; 433429N 0054756W; 433252N 0054013W; 432623N 0054259W; 432623N 0055139W; 433457N 0061724W; 434008N 0061515W.				
	1000 ft AGL SFC	D	ASTURIAS TWR ES/EN	1850 m/6000 ft

ATZ ASTURIAS

Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (1) //
Circle radius 8 km centred on ARP. (1)

3000 ft HGT (2)
SFC

D

ASTURIAS 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	Asturias APP	118.150 MHz	HR ATS	APP/L
TWR	Asturias TWR	118.150 MHz	HR ATS	
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		121.700 MHz	HR ATS	GMC

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)	VES	112.400 MHz	H24	433325.4N 0060025.5W		Posible pérdida de señal en R-174 // Possible signal loss in R-174. Sin señal en R-174 BTN ROVAK y 73.0 NM VES BLW FL200 // No signal in R-174 BTN ROVAK and 73.0 NM VES BLW FL200. R-252 COV FL095 52 NM, FL120 63 NM.
DME	VES	CH 71X	H24	433325.5N 0060026.4W	120 m	Posible pérdida de señal en R-174 y R-040 // Possible signal loss in R-174 and R-040. Sin señal en R-174 BTN ROVAK y 73.0 NM VES BLW FL200 // No signal in R-174 BTN ROVAK and 73.0 NM VES BLW FL200. R-252 posible pérdida de señal // Possible signal loss FM 43 NM.
NDB (1° W)	AST	325.000 kHz	H24	433328.2N 0060142.2W		COV 60 NM
LOC 29 (1° W)	AVS	110.100 MHz	H24	433401.5N 0060258.1W		289° MAG/160 m FM THR 11; COV 25 NM.
ILS CAT III						
GP 29		334.400 MHz	H24	433344.3N 0060128.6W		3°; RDH 16.6 m; a // at 289 m FM THR 29 & 116 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH.
ILS/DME 29	AVS	CH 38X	H24	433344.5N 0060128.5W	129 m	REF DME THR 29.
NDB (1° W)	AV	387.000 kHz	H24	433220.7N 0055549.9W		COV 40 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL		LOCAL REGULATIONS		
--------------------------	--	-------------------	--	--

Por motivos de capacidad de plataforma, todos los vuelos aerotaxi, escuela y resto de operaciones de Aviación General deberán solicitar autorización previa a:

Oficina de Operaciones LEAS
TEL: +34-985 127 531 / 532
FAX: +34-985 545 109
AFTN: LEASZPZX
E-mail: operaciones_ovd@aena.es

Y detallar la siguiente información:

- Nombre del operador
- Origen, fecha, ETA e identificación de la aeronave
- Destino, fecha, ETD e identificación de la aeronave
- Tipo de aeronave
- Reglas de vuelo: VFR/IFR

For reasons of apron capacity, all air taxi, school and other General Aviation flight operations must request prior authorization from:

Oficina de Operaciones LEAS
TEL: +34-985 127 531 / 532
FAX: +34-985 545 109
AFTN: LEASZPZX
E-mail: operaciones_ovd@aena.es

Providing the following information:

- Name of the operator
- Origin, date, ETA and aircraft identification
- Destination, date, ETD and aircraft identification
- Type of aircraft
- Flight rules: VFR/IFR

Los vuelos de estado, ambulancia y hospital están exentos de esta autorización.

Los vuelos VFR/IFR que carezcan de esta autorización previa serán rechazados.

State, ambulance and hospital flights are exempt from this authorization.

VFR/IFR flights without this prior authorization will be rejected.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

La RWY 29, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

RWY 29, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, is suitable for carrying out CAT II and III operations by those air operators whose operational minima have been approved by the aeronautical civil authority.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. APROXIMACIÓN

En condiciones VMC, los tráficos en arribada se ajustarán a carta de aproximación visual VAC en vigor. Procederán a los puntos visuales de notificación obligatoria que correspondan y solicitarán instrucciones a ATC.

En condiciones IMC, se ajustarán a las cartas publicadas de llegadas normalizadas por instrumentos en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

HELICOPTER OPERATIONS

1. APPROACH

In VMC conditions, arriving traffic will comply with the visual approach chart VAC in force. They will proceed to the appropriate compulsory reporting visual points and they will request instructions from ATC.

In IMC conditions, they will comply with the published standard instrument arrival charts in force, following ATC instructions.

2. APROXIMACIÓN FINAL

Los helicópteros aproximarán alineados con la pista de vuelo.

En condiciones VMC, salvo indicación en contra de ATC, deberán completar la aproximación final, en la pista de vuelo.

En los casos que se indican a continuación, los helicópteros podrán completar la aproximación final en la calle de rodaje paralela, en el tramo rectilíneo de T paralelo a pista comprendido entre el punto de espera de la pista T-1 y B para aproximaciones por la RWY 29, y en el tramo de T comprendido entre A y B para las aproximaciones por la RWY 11 (ver AD 2-LEAS ADC):

- Tráficos con carta de exención operacional.
- Operaciones de emergencia.
- Bajo autorización excepcional de ATC, ante condiciones meteorológicas u otras necesidades operacionales que así lo requieran para la reducción de riesgos.

2. FINAL APPROACH

Helicopters shall approach aligned with the runway.

Under VMC conditions, unless otherwise indicated by ATC, they must complete the final approach on the runway.

In the cases indicated below, helicopters may complete the final approach on the parallel taxiway, on the straight segment of T parallel to runway between the runway-holding position T-1 and B for approaches by RWY 29, and on the segment of T between A and B for approaches by RWY 11 (see AD 2-LEAS ADC):

- Traffic with operational letter of exemption.
- Emergency operations.
- With exceptional ATC clearance, due to weather conditions or other operational needs which require this to reduce risks.

En caso de que la longitud máxima del helicóptero sea superior a 23 m, la aproximación final, en cualquier caso, se realizará en la pista de vuelo.

En caso de simultaneidad de operaciones en la pista o en rodaje en la plataforma, no se podrá autorizar por ATC la aproximación final en la calle de rodaje paralela.

Los helicópteros con tren de ruedas, una vez completada la aproximación final, llevarán a cabo la toma de contacto en la misma ubicación, para proceder al rodaje en tierra (salvo que por necesidades operativas ATC autorice el rodaje aéreo).

Los helicópteros con tren de patines, una vez completada la aproximación final, alcanzarán el vuelo estacionario, para proseguir a continuación con el rodaje aéreo.

En condiciones IMC, los helicópteros llevarán a cabo la aproximación final, en cualquier caso, en la pista de vuelo, conforme a los procedimientos de aproximación instrumental en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

When the helicopter maximum length is larger than 23 m, the final approach will be carried out along the runway in any case.

In the event of simultaneous operations on the runway or taxiing on the apron, the final approach along the parallel taxiway shall not be cleared by ATC.

When their final approach is completed, helicopters with wheel landing gear will carry out touchdown at the same location to then proceed to ground taxiing (unless ATC should clear air taxiing due to operational needs).

When their final approach is completed, helicopters with skid landing gear will attain hovering in order to carry out air taxiing thereafter.

Under IMC conditions, helicopters must perform the final approach on the runway in any case, in accordance with the instrument approach procedures in force, following ATC instructions.

3. ESTACIONAMIENTO

Los helicópteros seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para ser guiados hasta el puesto de estacionamiento.

Las posiciones de estacionamiento de helicópteros serán las identificadas como puestos de aviación general AG03 y AG05, a donde accederán, salvo indicación en contra de ATC, rodando vía TWY T y B.

Los helicópteros con tren de patines, una vez completado el rodaje aéreo, llevarán a cabo la toma de contacto en la ubicación asignada en el puesto de estacionamiento.

No se permitirán operaciones simultáneas de helicópteros en plataforma, salvo autorización específica.

3. PARKING

Helicopters will follow the indications of the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the stand.

The helicopter parking positions shall be those identified as general aviation stands AG03 and AG05, which shall be accessed, unless otherwise indicated by ATC, by taxiing via TWY T and B.

When the air taxiing is completed, the helicopters with skid landing gear will carry out touchdown on the assigned location in the stand.

Simultaneous operations for helicopters on the apron are not allowed, without specific authorization.

4. RODAJE

El rodaje de helicópteros se llevará a cabo por las calles y vías en plataforma señalizadas, hasta el puesto de estacionamiento.

Los helicópteros de tren de ruedas llevarán a cabo el rodaje en tierra.

ATC podrá, por necesidades operativas, autorizar el rodaje aéreo a los helicópteros con tren de ruedas.

Salvo instrucción en contra de ATC, los helicópteros accederán a la plataforma de estacionamiento por TWY B, y la abandonarán por TWY B en dirección a T.

4. TAXIING

Helicopter taxiing will be carried out via the taxiways and service roads marked on the apron to the stand.

Helicopters with wheel landing gear will carry out ground taxiing.

Due to operational needs, ATC may clear air taxiing by helicopters with wheel landing gear.

Unless otherwise indicated by ATC, helicopters will access the parking apron via TWY B and will exit via TWY B to T.

5. ELEVACIÓN INICIAL

Los helicópteros con tren de patines llevarán a cabo la elevación inicial en el puesto de estacionamiento y, una vez alcanzado el vuelo estacionario, iniciarán el rodaje en salida.

Los helicópteros con tren de ruedas llevarán a cabo la elevación inicial previamente al despegue.

5. LIFT-OFF

Helicopters with skid landing gear will carry out lift-off on the stand and, when they attain hovering, they will begin taxiing to the exit.

Helicopters with wheel landing gear will carry out the lift-off prior to take-off.

6. DESPEGUE

En condiciones VMC, el despegue se realizará en la pista de vuelo.

En los casos que se indican a continuación, los helicópteros, podrán despegar desde la calle de rodaje paralela, desde el tramo rectilíneo de T paralelo a pista comprendido entre el punto de espera de la pista T-1 y B o desde el tramo compendio entre A y B (ver AD 2-LEAS ADC):

- Tráficos con carta de exención operacional.
- Operaciones de emergencia.

6. TAKE-OFF

Under VMC conditions, take-off shall be performed on the runway.

In the cases indicated below, helicopters may take off from the parallel taxiway, from the straight segment of T parallel to the runway between the runway-holding position T-1 and B or from the segment between A and B (see AD 2-LEAS ADC):

- Traffic with operational letter of exemption.
- Emergency operations.

- Bajo autorización excepcional de ATC, ante condiciones meteorológicas u otras necesidades operacionales que así lo requieran para la reducción de riesgos.

En caso de simultaneidad de operaciones en pista o en rodaje en plataforma, no se podrá autorizar por ATC el despegue en la calle de rodaje paralela.

En caso de que la longitud máxima del helicóptero sea superior a 23 m, el despegue se realizará en cualquier caso en la pista de vuelo.

En condiciones IMC, la salida se ajustará a las cartas de salidas normalizadas por instrumentos en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

7. SOBREVUELOS

Dentro del recinto aeroportuario, no se permitirá el sobrevuelo de:

- Edificaciones: edificio terminal, torre de control, etc.
- Aparcamientos de vehículos.
- Zona de almacenamiento de combustibles.
- Zonas de equipos de asistencia en tierra.
- Otras aeronaves.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

La configuración oeste (RWY 29) será preferente, operándose en base a la correspondiente asignación, salvo condiciones meteorológicas que determinen otra pista en uso (RWY 11), o autorización ATC.

Los pilotos, que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán asumir las posibles demoras.

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de salida C y D continuará el rodaje al final de la pista para abandonar por TWY T.

Se excluyen de esta restricción las aeronaves de categoría L (ligeras) bajo autorización del ATC.

Se autorizan los despegues de las RWY 11 y RWY 29 desde la intersección con la TWY C, excepto en LVC.

Los pilotos al mando de las aeronaves en salida, llegando al punto de espera de la pista en uso, deberán haber realizado sus comprobaciones previas y estar totalmente listas para rodar a posición en pista e iniciar la carrera de despegue inmediatamente después recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que, por cualquier causa, no puedan cumplir este requisito lo notificarán a ATC antes de alcanzar el punto de espera.

Salvo indicación en contra de ATC, las aeronaves a las que se asignen los PRKG 01, 02 y 03 accederán y abandonarán plataforma por TWY A, y las aeronaves a las que se asignen los PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09 y AG accederán y abandonarán plataforma por TWY B.

En base a estos procedimientos, se establecen las siguientes rutas de rodaje (ver AD 2-LEAS ADC):

Llegadas por RWY 11:

- RWY 11-ARR01: TWY T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR02: TWY T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 11-ARR03: TWY C, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR04: TWY C, T dirección T-1, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Salidas por RWY 11:

- RWY 11-DEP01: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera T-2.
- RWY 11-DEP02: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera T-2.

Salidas por RWY 11 INT C:

- RWY 11-DEP03: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera C-1.
- RWY 11-DEP04: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera C-1.

Llegadas por RWY 29:

- RWY 29-ARR01: TWY T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR02: TWY D, T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR03: TWY C, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR04: TWY T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR05: TWY D, T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR06: TWY C, T dirección T-1, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Salidas por RWY 29:

- RWY 29-DEP01: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera T-1.
- RWY 29-DEP02: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera T-1.

Salidas por RWY 29 INT C:

- RWY 29-DEP03: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera C-1.
- RWY 29-DEP04: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG. hacia TWY B, T hasta punto de espera C-1.

La utilización de la ruta establecida de rodaje, salvo indicación en contra de ATC, será en cada caso la correspondiente a:

- Pista en uso.
- Requerimientos de longitud de despegue (rutas de rodaje de salida).

- With exceptional ATC clearance, due to weather conditions or other operational needs which require this to reduce risks.

In the event of simultaneous operations on the runway or taxiing on the apron, take-off on the parallel taxiway shall not be cleared by ATC.

Should the maximum length of the helicopter be greater than 23 m, take-off shall be performed on the runway in all cases.

In IMC conditions, the departure will comply with the published standard instrument departure charts in force, following ATC instructions.

7. OVERFLIGHTS

Within the airport area, overflight is not allowed above:

- Buildings: terminal building, control tower, etc.
- Vehicle parking areas.
- Fuel storage areas.
- Handling equipments areas.
- Other aircraft.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

The West configuration (RWY 29) will be preferential, operating according to the appropriate assignment, except when the meteorological conditions establish another runway in use (RWY 11), or with ATC clearance.

Pilots, who request the use of a runway different from the appropriate assignment described above, shall be responsible for the possible delays.

All aircraft, which overshoot the exit taxiways C and D in landing, shall taxi to the runway end and vacate it via TWY T.

Aircraft of category L (light) are excluded from this restriction, subject to ATC clearance.

Take-off from RWY 11 and RWY 29 from the intersection with TWY C is authorized, except during LVC.

Pilots in command of departing aircraft, on reaching the runway-holding position of the runway in use, shall have carried out their previous checks and shall be ready to line up and begin the take-off run immediately after receiving the appropriate clearance. Aircraft which for any reason can not comply with this requirement, will notify this fact to ATC before reaching the holding position.

Unless otherwise indicated by ATC, aircraft with assigned PRKG 01, 02 and 03 will access and leave the apron via TWY A, and aircraft with assigned PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09 and AG will access and leave the apron via TWY B.

On the basis of these procedures, the following taxiing routes are established (see AD 2-LEAS ADC):

Arrivals to RWY 11:

- RWY 11-ARR01: TWY T, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR02: TWY T, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 11-ARR03: TWY C, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR04: TWY C, T direction T-1, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Departures from RWY 11:

- RWY 11-DEP01: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to the holding point T-2.
- RWY 11-DEP02: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG to TWY B, T to the holding point T-2.

Departures from RWY 11 INT C:

- RWY 11-DEP03: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to the holding point C-1.
- RWY 11-DEP04: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG. to TWY B, T to the holding point C-1.

Arrivals to RWY 29:

- RWY 29-ARR01: TWY T, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR02: TWY D, T, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR03: TWY C, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR04: TWY T, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR05: TWY D, T, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR06: TWY C, T direction T-1, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Departures from RWY 29:

- RWY 29-DEP01: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to holding point T-1.

- RWY 29-DEP02: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG to TWY B, T to holding point T-1.

Departures from RWY 29 INT C:

- RWY 29-DEP03: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to holding point C-1.
- RWY 29-DEP04: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG. to TWY B, T to holding point C-1.

Unless otherwise indicated by ATC, in each case the established taxiing route to be used shall correspond to the:

- Runway in use.
- Requirements of take-off length (departure taxiing route).

- Requerimientos de longitud de aterrizaje (rutas de rodaje de llegada). Los pilotos al mando de las aeronaves en llegada, para conseguir el máximo aprovechamiento de la capacidad de pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y evitar las maniobras de aproximación frustrada, y sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procederán a abandonar pista tras la toma lo antes posible.
- Puesto de estacionamiento asignado.

Las aeronaves seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para ser guiadas hasta el puesto de estacionamiento que se asigne, en función de criterios operativos.

No se realizarán operaciones simultáneas de entrada/salida al/del puesto de estacionamiento en puestos de estacionamiento contiguos.

Las maniobras de entrada/salida al/del puesto de estacionamiento se realizarán utilizando potencias similares a la de ralentí. Si se requiere incrementar significativamente la potencia, los pilotos deberán comunicar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un señalero.

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos, en el rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR.
- Los agentes de asistencia en tierra, durante la maniobra de salida del puesto de estacionamiento.

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 Asturias se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e. XPDR) y el código del modo A asignado.
- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su 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.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 1000 en Modo A.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA

El operador que desee operar en el Aeropuerto de Asturias con una aeronave de categoría OACI-SSEI superior a 7 habrá de solicitarlo al aeropuerto mediante correo electrónico a la dirección: operaciones_ovd@aena.es, con la mayor antelación posible a la fecha de llegada programada indicando el modelo de avión y la fecha y hora programadas de llegada.

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE CATEGORÍA SUPERIOR

1. GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Asturias garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación en plataforma de todas las aeronaves de letra de clave D y de las aeronaves de letra de clave E cuyo tamaño y características en cuanto a infraestructura física requerida por sus maniobras y operaciones no superen al modelo A330-300.

Cuando una aeronave de letra de clave D esté avanzando por la zona Este u Oeste del Área de Movimiento, no se permite el movimiento de más de una aeronave en la misma zona, entendiéndose como línea divisoria de la zona Este u Oeste del Área de Movimiento el eje perpendicular a pista que pasa por TWY B.

En el caso de aeronaves de letra de clave E, se limita la operación en pista/rodadura simultánea a una aeronave a la vez.

La operación de aeronaves de clave superior está permitida durante la aplicación de los LVP, debiendo respetar además las directrices expuestas en el procedimiento local.

Es necesario el empleo de sobrevirajes a la entrada y salida de la puerta B de acceso a plataforma para las aeronaves de letra de clave D y E.

- Requirements of landing length (arrival taxiing route). Pilots in command of the arriving aircraft will vacate the runway as soon as possible after touchdown in order to make maximum use of runway capacity, to lessen the occupancy time and to avoid missed approach manoeuvres, and without detriment to the safety and normal operation of the aircraft.
- Assigned stand.

Aircraft shall follow the indications of the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned stand, depending on operational criteria.

Simultaneous operations of entry to/exit from stands will not be carried out in contiguous stands.

Entry-to and exit-from stand manoeuvres shall be carried out at a close to idling power. If a significant power increase is required, pilots shall contact ATC and the manoeuvre will be carried out under the supervision of a signalman.

Collision avoidance with other aircraft or obstacles is responsibility of:

- Pilots taxiing in the apron and in the areas not visible from TWR.
- Ground handling agents during exit manoeuvring from the stand.

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

To enable cooperation with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Asturias airport shall ensure that their transponders are able to operate in Mode S 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 (i.e. XPDR) and the assigned Mode A code:
- From the request for towed push-back or taxiing, 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. callsign used in flight), this should also be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) from the moment of request for towed push-back or taxiing, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format for entry of 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 the clearance to line up. It should then be deselected after vacating the runway.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 1000 should be selected.

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF RESCUE PROTECTION LEVEL AND FIRE FIGHTING CATEGORY ON DEMAND

An operator wishing to operate at Asturias Airport with an aircraft of category ICAO-SSEI higher than 7 shall apply to the airport via email at: operaciones_ovd@aena.es, as far in advance as possible of the scheduled arrival date indicating the aircraft model and the scheduled time of arrival.

OPERATIONAL PROCEDURES FOR AIRCRAFT OF SUPERIOR CATEGORY

1. GENERAL

The risk analyses undertaken have accredited that Asturias Airport offers sufficient guarantees of the level of operational safety required for the operation on the apron of all code letter D aircraft and those code letter E aircraft whose size and characteristics in terms of the physical infrastructure required for their manoeuvres and operations do not exceed those of the model A330-300.

When a code letter D aircraft is moving through the East or West zone of the Movement Area, the movement of more than one aircraft in the same zone shall not be permitted, the dividing line between the East and West zones of the Movement Area being understood to be the centre line perpendicular to the runway which runs along TWY B.

In the case of code letter E aircraft, simultaneous operation on the runway/taxiing is limited to one aircraft at a time.

The operation of higher code letter aircraft is permitted during the application of the LVP, and the directives described under the local procedure must also be observed.

It is necessary for code letter D or E aircraft to employ oversteering to enter or exit the apron via access gate B.

2. ESTACIONAMIENTO

Se ha definido el PRKG autónomo 08A en plataforma para las aeronaves de letra de clave superior (D y E), siendo incompatible su uso con el de los PRKG 07 y 08.

Durante las maniobras de estacionamiento y salida se prohibirá el uso de la ESA (Área de Espera de Equipos) común de los PRKG 06 y 07.

No se permite el movimiento de vehículos por el tramo de vial adyacente al PRKG 08A en plataforma durante las maniobras de entrada y salida de aeronaves de clave superior.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Se limita la potencia permitida en plataforma, estableciendo un rodaje en plataforma al ralentí.

a) Llegadas:

RWY 29.- Salida de pista por TWY T, rodaje a través de la TWY paralela T, hasta puerta B de acceso a plataforma, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por la calle de acceso a puesto de estacionamiento.

RWY 11.- Salida de pista por TWY T, rodaje a través de la TWY paralela T, hasta puerta B de acceso a plataforma, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por la calle de acceso a puesto de estacionamiento.

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "SIGAME" a una aeronave en llegada hasta la puerta correspondiente en plataforma. Guiado obligado desde puerta B de acceso a plataforma hasta puesto de estacionamiento.

b) Salidas:

RWY 29.- Salida de plataforma por B, rodaje por TWY T dirección T-1 hasta THR 29.

RWY 11.- Salida de plataforma por B, rodaje por TWY T dirección T-2 hasta THR 11.

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "SIGAME" a una aeronave en salida desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado. Guiado obligado desde puesto de estacionamiento hasta puerta B de acceso a plataforma.

2. PARKING

The autonomous PRKG 08A on the apron has been defined for higher code letter aircraft (D and E), and its use is incompatible with that of the PRKG 07 and 08.

During the manoeuvres of parking and exit, use of the common ESA (Equipment Staging Area) for PRKG 06 and 07 shall be prohibited.

The movement of vehicles via the section of service road adjacent to apron PRKG 08A is not permitted during entry and exit manoeuvres for higher code letter aircraft.

3. GROUND MOVEMENT

The power permitted on the apron is limited, with idling being established for taxiing on the apron.

a) Arrivals:

RWY 29.- Exit runway via TWY T, taxiing via the parallel TWY T, up to apron access gate B, the taxiway via which aircraft shall access the apron towards the stand defined, taxiing via the access taxiway to the stand.

RWY 11.- Exit runway via TWY T, taxiing via the parallel TWY T, up to apron access gate B, the taxiway via which aircraft shall access the apron towards the stand defined, taxiing via the access taxiway to the stand.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle to an arriving aircraft up to the corresponding apron gate. Obligatory guidance from apron access gate B up to aircraft stand.

b) Departures:

RWY 29.- Exit from apron via B, taxiing via TWY T direction T-1 up to THR 29.

RWY 11.- Exit from apron via B, taxiing via TWY T direction T-2 up to THR 11.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle to a departing aircraft, from the parking stand to the requested point of the manoeuvring area. Obligatory guidance from parking stand up to apron access gate B.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

- 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_ovd@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:

lcm.safety@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lcm.safety@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.- GENERALIDADES

1. GENERAL

- 1.1. La RWY 11 está autorizada para despegues en visibilidad reducida. La RWY 29, equipada con ILS, está autorizada para aproximaciones de precisión CAT II/III y para despegues en condiciones de visibilidad reducida.
- 1.2. Se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:
 - Cuando cualquier transmisómetro indique un RVR igual o inferior a 800 m, o visibilidad igual o inferior a 800 m en caso de fallo de todos los transmisómetros, o
 - Techo de nubes igual o inferior a 300 ft (90 m).
- 1.3. ATC informará a los pilotos, mediante radiotelefonía, de que se están aplicando procedimientos de visibilidad reducida. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan adoptar las medidas oportunas.
- 1.4. ATC suministrará directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo con lo siguiente:
 - RVR TDZ: Lectura correspondiente a la zona de toma de contacto.
 - RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.
 - RVR END: Lectura del extremo de la pista.
- 1.5. Cuando se efectúen aproximaciones CAT II/III, el permiso para aterrizar se concederá antes de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ y sólo se expedirá cuando las áreas sensibles (LSA) del ILS estén despejadas.
- 1.6. Los LVP se cancelarán cuando se alcancen todas las condiciones siguientes:
 - Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, y
 - Techo de nubes superior a 500 ft (150 m).

- 1.1. RWY 11 is authorized for low visibility take-offs (LVTO). RWY 29, equipped with ILS, is authorized for CAT II/III precision approaches and for low visibility take-offs.
- 1.2. Low visibility procedures (LVP) shall be applied when any of the following conditions is met:
 - When any transmissometer indicates RVR equal to or lower than 800 m, or visibility equal to or lower than 800 m in the case of failure of all the transmissometers, or
 - Cloud ceiling equal to or lower than 300 ft (90 m).
- 1.3. ATC shall inform pilots by radiotelephone that low visibility procedures are being applied. Any incident notified or detected which might affect the LVP shall be communicated immediately to the aircraft so that they can take appropriate measures.
- 1.4. ATC shall supply the values of the runway visual range (RVR) directly, as follows:
 - RVR TDZ: Reading corresponding to the touchdown zone.
 - RVR MID: Reading from the runway midpoint.
 - RVR END: Reading from the runway end.
- 1.5. When CAT II/III approaches are performed, permission to land shall be conceded before the aircraft is at 2 NM from the TDZ and will only be issued once the sensitive areas (LSA) of the ILS are clear.
- 1.6. The LVP shall be cancelled when all of the following conditions are met:
 - When all the transmissometers indicate RVR above 1000 m, or the same value of visibility if the transmissometers are out of service, and
 - Cloud ceiling higher than 500 ft (150 m).

2.- MOVIMIENTOS EN TIERRA

2.- GROUND MOVEMENTS

Mientras se encuentren los LVP activos sólo se permitirá el rodaje de un único móvil (aeronave, vehículo o conjunto aeronave-vehículo, vehículo-vehículo en los casos de guiado, remolcado o revisión del área de maniobras) en todo el área de maniobras y una única aeronave en plataforma.

Mientras se encuentren los LVP activos TWY C permanecerá cerrada.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad operacional.

Mediante petición expresa del piloto a ATC se podrá dar guiado con un coche "SIGAME" a una aeronave en llegada hasta la puerta correspondiente en plataforma. Guiado obligatorio desde puerta de acceso a plataforma hasta puesto de estacionamiento.

Mediante petición expresa del piloto a ATC se podrá dar guiado con un coche "SIGAME" a una aeronave en salida desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado.

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

Con los LVP activos, se aplican los mismos requisitos y restricciones físicas en calles de rodaje y en plataforma a las aeronaves de clave superior (D y E) a la declarada (véase casilla 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL – PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE CATEGORÍA SUPERIOR).

While LVPs are active, only taxiing of one single mobile unit (aircraft, vehicle or aircraft-vehicle group, vehicle-vehicle under guidance, towing or checking of the manoeuvring area) is permitted in the manoeuvring area, and only one aircraft on the apron is permitted.

While the LVP are active, TWY C shall be closed.

Pilots shall proceed to verify the situation of their aircraft at all times, especially at intersections, ensuring that their taxiing takes place under conditions of complete operational safety.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle on arrival to the corresponding gate on the apron. Obligatory guidance from apron access gate to parking stand.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle to a departing aircraft from the parking stand to the requested manoeuvring area point.

In the event that an exiting aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform ATC and await new taxiing instructions.

With the LVP active, the same requirements and physical restrictions on taxiways and on the apron for aircraft of higher category (D and E) than that declared shall be applied (see item 20. LOCAL REGULATIONS – OPERATIONAL PROCEDURE FOR AIRCRAFT OF SUPERIOR CATEGORY).

2.1. Llegadas

2.1. Arrivals

Al abandonar la RWY 11, los pilotos notificarán:

- a) Área sensible ILS libre y,
- b) Calle de salida utilizada.

El área sensible ILS queda desocupada cuando las luces de eje de calle de rodaje utilizada pasan a ser todas verdes, en lugar de verdes y amarillas.

En plataforma, los pilotos notificarán:

- a) Puesto de estacionamiento asignado a la aeronave y,
- b) Cierre de frecuencia.

Toda aeronave que en el aterrizaje por la RWY 29 sobrepase TWY D, continuará el rodaje hacia el extremo de pista para abandonar por TWY T.

2.2. Salidas

Los pilotos notificarán el inicio de rodaje hacia la TWY A o B (según indique ATC).

On vacating RWY 29, pilots shall notify:

- a) ILS sensitive area clear and,
- b) Exit taxiway used.

The ILS sensitive area becomes vacant when the centre line lights of the taxiway used change from green and yellow to all green.

On the apron, pilots shall notify:

- a) Stand assigned to the aircraft and,
- b) Frequency out.

Any aircraft that overshoots TWY D in landing on RWY 29 shall continue taxiing to the runway end to vacate it via TWY T.

2.2. Departures

Pilots shall notify the start of taxiing towards TWY A or B (as indicated by ATC).

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

3.- COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA.

3.1. Fallo de comunicaciones

3.1. Communications failure

En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

In the event that an aircraft operating in the manoeuvring area should experience a communications failure, it shall proceed as follows:

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremado las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, 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, extremado las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

3.2. Situaciones anómalas en el área de maniobras

a) Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).

- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, 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.

- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.

b) Pérdida de contacto visual entre móviles

- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

c) Avería de aeronave

- Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

4.- APROXIMACIONES EN PRÁCTICAS EN CAT II/III

a) ATC no autorizará aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas, cuando la visibilidad sea igual o inferior a 1000 m ó el techo de nubes sea igual o inferior a 500 ft (150 m).

b) Aquellas aeronaves que deseen realizar este tipo de aproximaciones, lo comunicarán lo antes posible a ATC para que se tomen las medidas oportunas.

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

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;
- establecimiento de separación establecido en el RCA apartado 4.6.7.3. entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 500 ft AMSL ni en la mitad sur de la ATZ por debajo de 1600 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) puede verse afectada, o incluso suspenderse; en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

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.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

- Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the sensitive area and await the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

3.2. Anomalous situations in the manoeuvring area

a) Uncertainty about position in the manoeuvring area

- Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).

- In situations in which a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

- In the event that ATC realises that an aircraft or vehicle has lost its position in the manoeuvring area, or is not sure of its position, the appropriate measures shall be taken immediately to safeguard the operations and help the aircraft or vehicle in question to determine its position.

b) Loss of visual contact between mobile elements

- In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC shall take the measures that it shall deem fit.

c) Breakdown of aircraft

- It shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.

4.- CAT II/III PRACTICE APPROACHES

a) ATC shall not authorize CAT II/III precision practice approaches when the visibility is equal to or less than 1000 m or the cloud ceiling is equal to or less than 500 ft (150 m).

b) Those aircraft wishing to carry out this kind of approach shall communicate this to ATC as soon as possible so that the appropriate measures can be taken.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

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;
- Establishing the separation specified in article 4.6.7.3 of the R.C.A between consecutive departing aircraft;
- Providing navigation assistance to VFR flights.

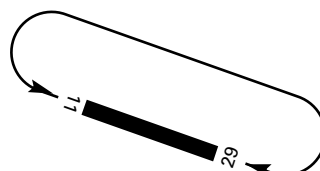
The provision of functions b) and d) is not guaranteed neither in the ATZ below 500 ft AMSL, nor in the south half of the ATZ below 1600 ft AMSL.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions (a), b), c) and d)) 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.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the adequate altitude of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

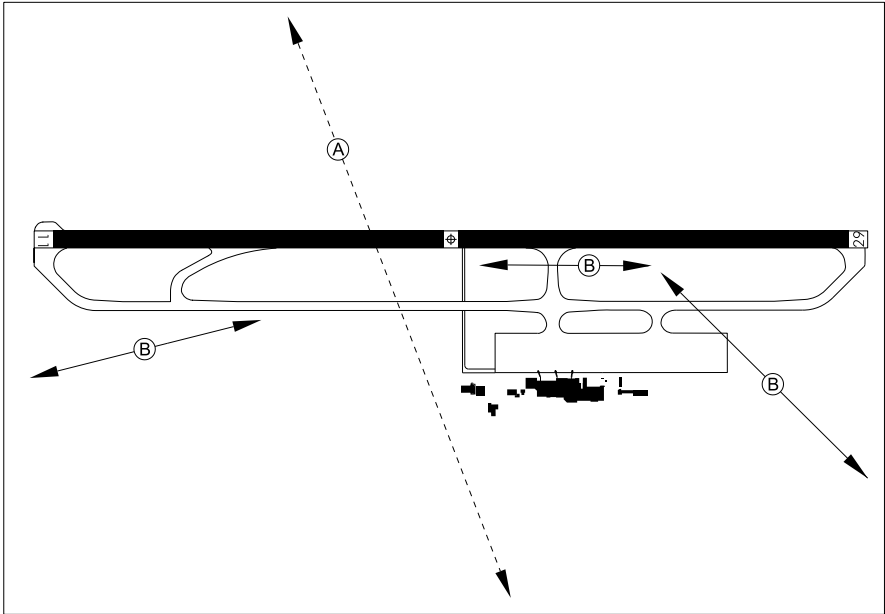
AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Alta probabilidad de ocurrencia de niebla no pronosticada.	High probability of unpredicted fog.
<p>ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES</p> <p>Es probable la presencia de aves en el recinto aeroportuario y sus proximidades por lo que se recomienda precaución, especialmente bajo condiciones meteorológicas adversas y con viento del norte.</p> <p>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 y temperatura y ausencia de lluvia y viento, se registran concentraciones puntuales de Gaviota Patiamarilla (<i>Larus michahellis</i>) debido a presencia masiva de hormigas voladoras sobre la pista, en alturas entre 0 y 500 metros (a mayor altura con bajas presiones).</p>	<p>BIRD CONCENTRATION AREAS</p> <p>Birds presence in and near the airport is probable. Caution is therefore recommended, especially under adverse meteorological conditions and with North wind.</p> <p>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 yellow-legged gulls (<i>Larus michahellis</i>), due to the massive presence of flying ants over the runway at altitudes between 0 and 500 metres (higher when there is low pressure).</p>
<p>FLUJOS DE AVES</p> <p>A: Gaviota patiamarilla (<i>Larus michahellis</i>).</p> <p>B: Pequeñas rapaces, principalmente busardo ratonero (<i>Buteo buteo</i>) y cernícalo vulgar (<i>Falco tinnunculus</i>).</p>	<p>FLOWS OF BIRDS</p> <p>A: Yellow-legged gull (<i>Larus michahellis</i>).</p> <p>B: Small birds of prey, mainly common buzzard (<i>Buteo buteo</i>) and common kestrel (<i>Falco tinnunculus</i>).</p>



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/#LEAS	The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below: https://aip.enaire.es/AIP/#LEAS
--	--

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.	Information not available.
----------------------------	----------------------------

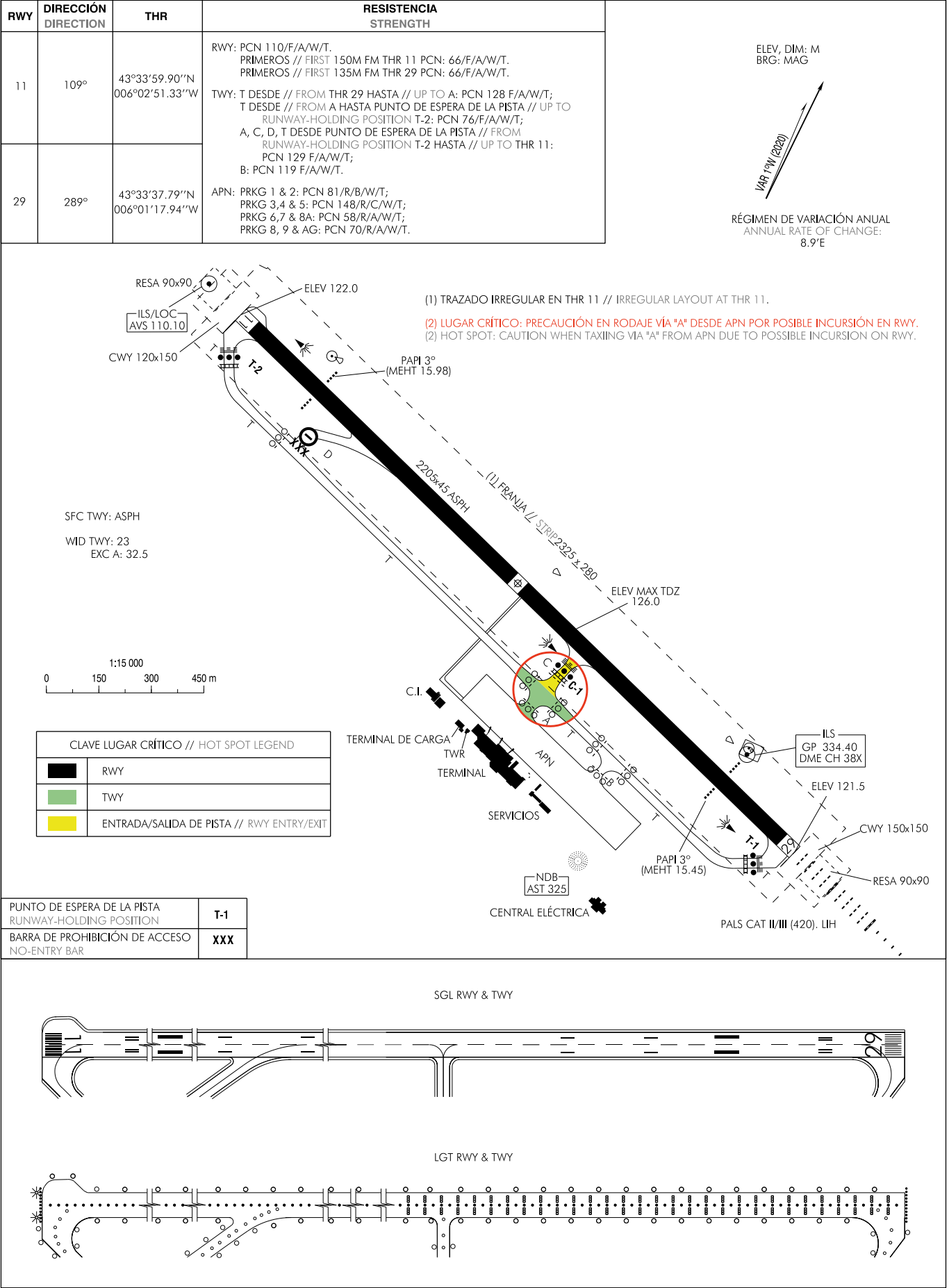
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

43°33'49"N
006°02'05"W

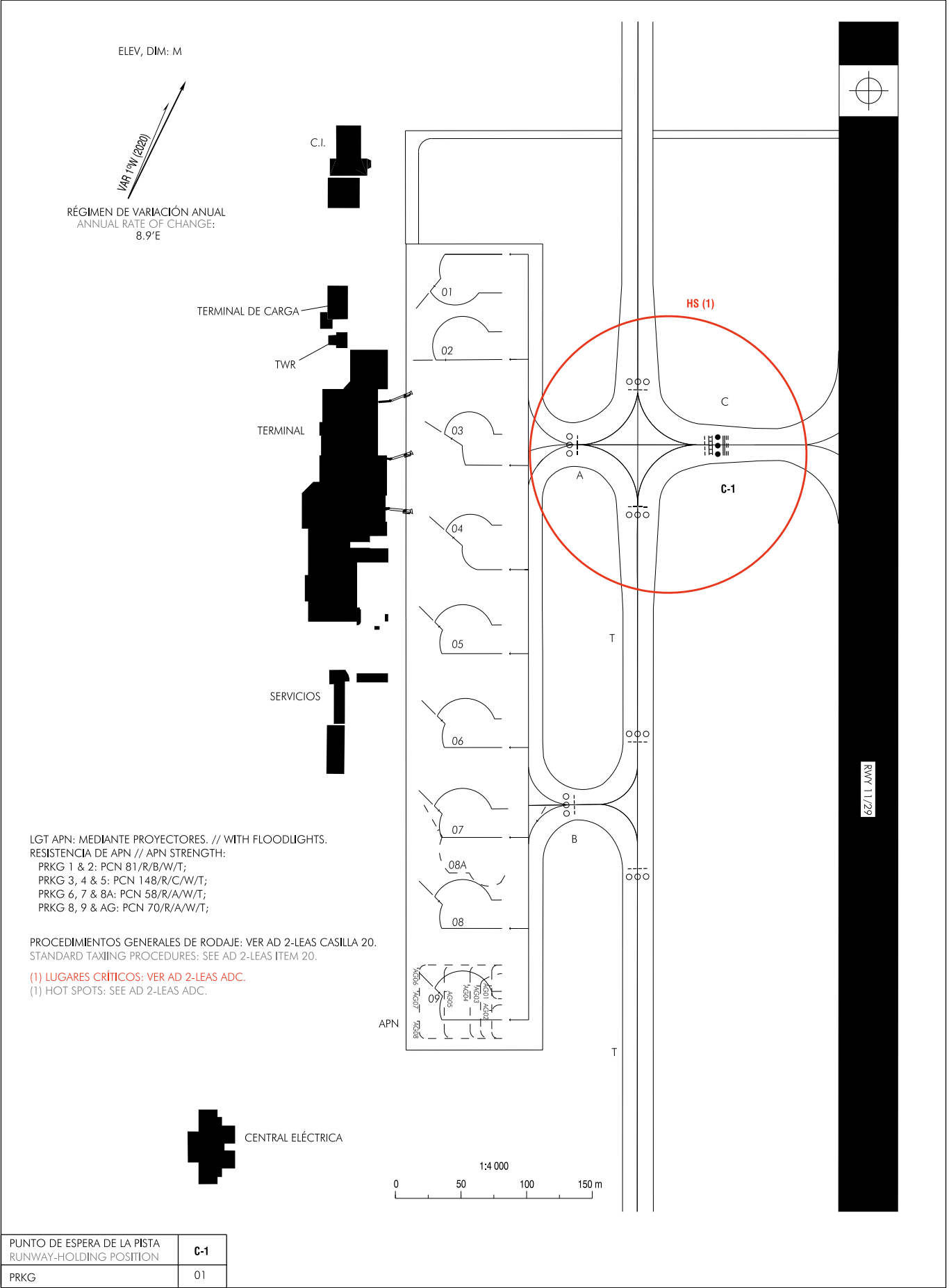
ELEV 127

TWR 118.150
GMC 121.700

ASTURIAS



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



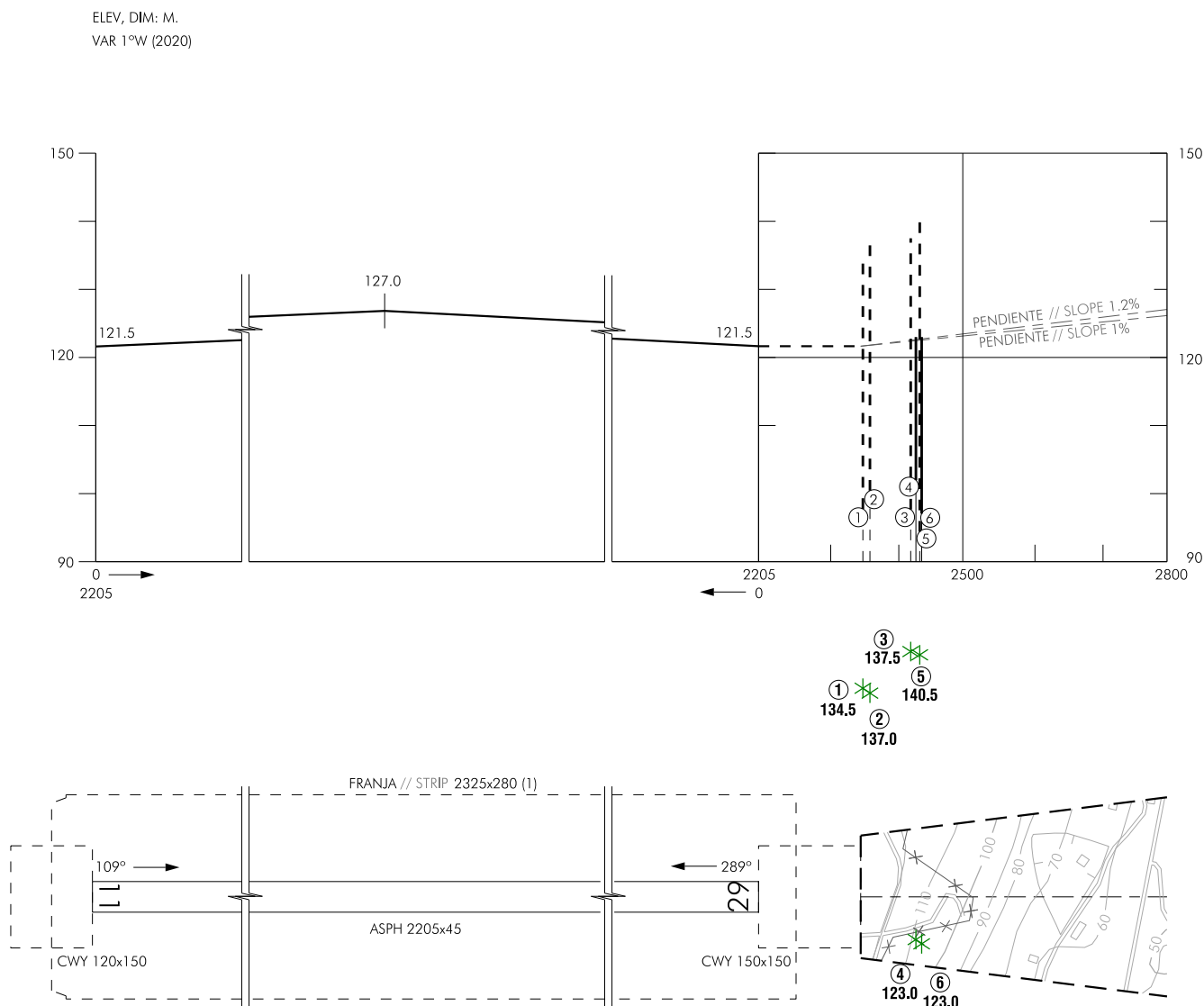
CAMBIO: ID PRKG:
CHANGES: PRKG ID:

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
01	—	43°33'37.16"N 006°02'02.89"W	A	A320	—	—
02	—	43°33'36.86"N 006°02'00.39"W	A	A321	—	—
03	—	43°33'36.40"N 006°01'57.79"W	A	A321	—	—
04	—	43°33'35.71"N 006°01'54.98"W	A	A321	—	—
05	—	43°33'34.67"N 006°01'51.85"W	A	A321	—	—
06	—	43°33'34.02"N 006°01'48.80"W	A	A320	—	—
07	—	43°33'33.26"N 006°01'45.92"W	A	A321	—	INCOMP. 08A
08A	—	43°33'33.10"N 006°01'45.29"W	A	A330	—	INCOMP. 07 & 08
08	—	43°33'32.57"N 006°01'42.99"W	A	A321	—	INCOMP. 08A EXC A319
09	—	43°33'31.87"N 006°01'40.04"W	A	B717	—	INCOMP. AG
AG01	—	43°33'33.15"N 006°01'39.64"W	A	BE55	—	MAX DIM 11.5 m INCOMP. 09 & AG03
AG02	—	43°33'32.94"N 006°01'38.75"W	A	BE55	—	MAX DIM 11.5 m INCOMP. 09 & AG03
AG03	—	43°33'32.78"N 006°01'39.31"W	A	GLF5 EC25 AS55	—	MAX DIM 28.5 m INCOMP. 09, AG01, AG02 & AG04 RODAJE EN TIERRA HEL // HEL GROUND TAXIING: MAX. DIM. 19 m RODAJE AÉREO HEL // HEL AIR TAXIING: MAX. DIM. 14.25 m
AG04	—	43°33'32.53"N 006°01'39.42"W	A	LJ75	—	MAX DIM 15.5 m INCOMP. 09 & AG03
AG05	—	43°33'31.92"N 006°01'39.69"W	A	GALX EC55 H269	—	MAX DIM 17.7 m INCOMP. 09 RODAJE EN TIERRA HEL // HEL GROUND TAXIING: MAX. DIM. 14.75 m RODAJE AÉREO HEL // HEL AIR TAXIING: MAX. DIM. 8.85 m
AG06	—	43°33'31.55"N 006°01'40.81"W	A	C525	—	MAX DIM 14.4 m INCOMP. 09 & AG07
AG07	—	43°33'31.35"N 006°01'39.95"W	A	C525	—	MAX DIM 14.4 m INCOMP. 09, AG06 & AG08
AG08	—	43°33'31.15"N 006°01'39.11"W	A	C525	—	MAX DIM 14.4 m INCOMP. 09 & AG07












PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO - OACI TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

ASTURIAS
RWY 11

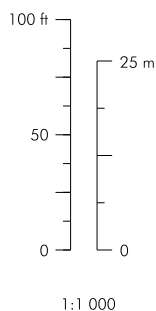


NOTA: ESTUDIO DE OBST APR 2013.
NOTE: OBST SURVEY APR 2013.

ORDEN DE EXACTITUD
ORDER OF ACCURACY
VERTICAL: 0.5
HORIZONTAL: 5

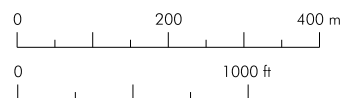
Árbol o Arbusto Tree or Shrub	
Carretera Road	
Cota de terreno Spot elevation	
Curva de nivel del Terreno Terrain Contour Line	
Edificio o estructura grande Building or large structure	
Vallado Fence	
Ferrocarril Railroad	
Línea de Transmisión o Cable Aéreo Transmission Line or Overhead Cable	
Obstáculo móvil Mobile obstacle	
Poste, Torre, Campanario, Antena, etc. Pole, Tower, Spire, Antenna, etc.	
Terreno que penetra el plano de obstáculos Terrain penetrating obstacle plane	

CAMBIOS: ACTUALIZACIÓN DE OBSTÁCULOS, NOTA FRANJA.
CHANGES: UPDATE OF OBSTACLES, STRIP NOTE.

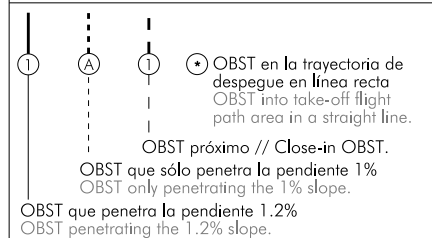


(1) Trazado irregular en cabecera RWY 11.
(1) Irregular layout at the beginning of RWY 11.

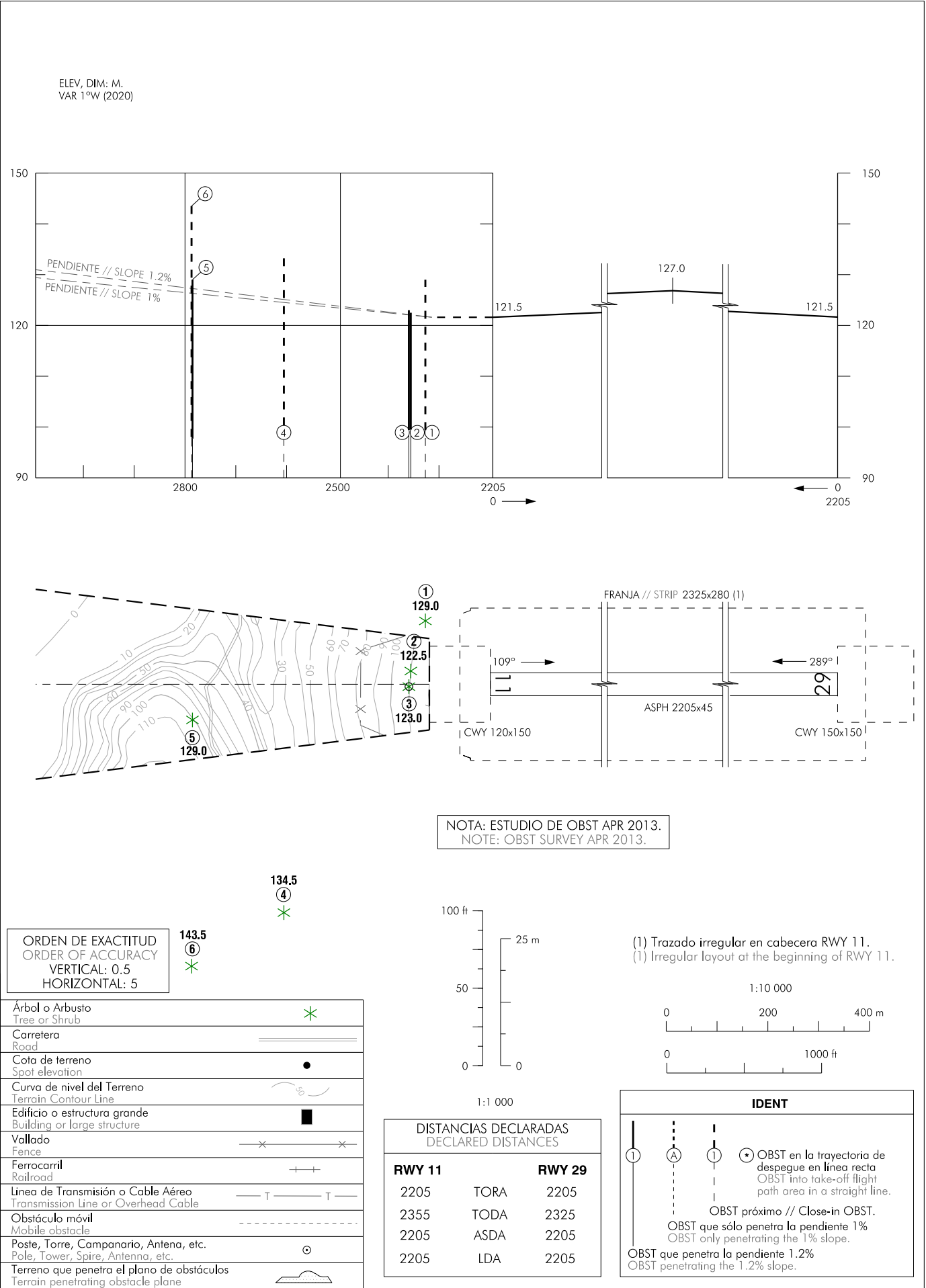
1:10 000



IDENT



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



CAMBIO: ACTUALIZACIÓN DE OBSTÁCULOS, NOTA FRANJA.
CHANGES: UPDATE OF OBSTACLES, STRIP NOTE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

Calles de rodaje: Anchura: 25 m, EXC:
- B6 a B10, P2, P6, P7, S5 a S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 a U7: 23 m.
- B11, E5, N2 a N15: 45 m.
- D3, J7, J8, K10, M7 a M16, N1, T4 a T13, Y1, Y4 a Y6, Z8: 30 m.

Superficie: Asfalto, EXC:
- ES1, FS1, G1 a G3, G10 a G12, GS1, HS1, K1, K11, LS1, M1, M16, MS1, N1, N16, S1, S11 a S13, T1, Y1, Y5 a Y7, Z5 a Z7:
hormigón hidráulico.
- Y2, Y4, Z2 a Z4: hormigón percolado.

Resistencia: PCN 61/F/A/W/T, EXC:
- B6 a B11: PCN 59/F/A/W/T;
- G1 a G3, G10 a G12: PCN 59/R/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 4 m/13 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEBL PDC.

Observaciones: Ninguna.

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

Surface: Asphalt, EXC:
- ES1, FS1, G1 to G3, G10 to G12, GS1, HS1, K1, K11, LS1, M1, M16, MS1, N1, N16, S1, S11 to S13, T1, Y1, Y5 to Y7, Z5 to Z7:
hydraulic concrete.
- Y2, Y4, Z2 to Z4: leaching concrete.

Strength: PCN 61/F/A/W/T, EXC:
- B6 to B11: PCN 59/F/A/W/T;
- G1 to G3, G10 to G12: PCN 59/R/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron 4 m/13 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEBL PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición iluminados, letreros de prohibida la entrada, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista (1), puntos de espera intermedios, barras de parada, barras de no intrusión, luces de punto de espera intermedio, luces de protección de pista y , sistema visual de guía para el atraque (2) y señales de identificación de puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, punto de visada EXC RWY 20, zona de toma de contacto EXC RWY 20, faja lateral, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 06L/24R (P1, P2, P3, P4, P5, P6, R1, R2, R3, R4, R5, R6) y RWY 06R/24L (G4, G5, G6, G7, G8, G9).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y balizas reflectantes en borde.

Observaciones:

- (1) Condición especial al requisito relativo a la ubicación de los puntos de espera de la pista:
- Vulneración de la superficie de aproximación de la RWY 02 por la posición del punto de espera en TWY K7, y el rodaje de ciertas aeronaves (según su tamaño) por TWY LS.
- Vulneración de la superficie de aproximación de la RWY 06L por la posición de los puntos de espera en TWY Z6, Z7, Z8, Y6, Y7, S14 y N16, y el rodaje de ciertas aeronaves (según su tamaño) por TWY Y6, Y7, AS, T12, T13, T14, PN, Z8, RN, S14, N13, N14, N15, N16 o M16.
- (2) Ver AD 2-LEBL PDC.

Taxiing guidance system: Lighted position indicators, NO ENTRY signs, mandatory instructions and information signs LGTD, runway-holding position, intermediate holding positions (1), stop bars, no intrusion bars, intermediate holding positions lights, runway guard lights , visual guidance docking system (2) and stands identification markings.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line, aiming point EXC RWY 20, touchdown zone EXC RWY 20, side stripe, rapid exit taxiway marking indicator on RWY 06L/24R (P1, P2, P3, P4, P5, P6, R1, R2, R3, R4, R5, R6) and RWY 06R/24L (G4, G5, G6, G7, G8, G9).

TWY markings: Centre line, side stripe and reflective edge markers.

Remarks:

- (1) Special condition for the requirement relating to the location of the runway holding positions:
- Breach of the RWY 02 approach surface due to the location of the holding position on TWY K7, and the taxiing of certain aircraft (depending on their size) via TWY LS.
- Breach of the RWY 06L approach surface due to the location of the holding positions on TWY Z6, Z7, Z8, Y6, Y7, S14 and N16, and the taxiing of certain aircraft (depending on their size) via TWY Y6, Y7, AS, T12, T13, T14, PN, Z8, RN, S14, N13, N14, N15, N16 or M16.
- (2) See AD 2-LEBL PDC.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**AERODROME OBSTACLES**

Obstáculos que perforan las superficies de Transición, Horizontal Interna, Cónica, Aproximación y Despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-LEBL AOC.

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal, Conical, Approach and Take-off surfaces contained in Annex 14 of ICAO

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEBL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO**METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

Oficina MET: Barcelona EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

Información: En persona, telefónica y fax.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español.

Cartas: Mapas previstos significativos, de viento y temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Barcelona EMAe: H24; TEL: +34-932 983 812.

Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Disponible guía MET de aeródromo.

MET office: Barcelona EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Information: In person, by telephone and fax.

Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish.

Charts: Forecast significant, wind and temperature at altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Barcelona EMAe: H24; TEL: +34-932 983 812.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
Aerodrome MET guide available.

➔ 12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

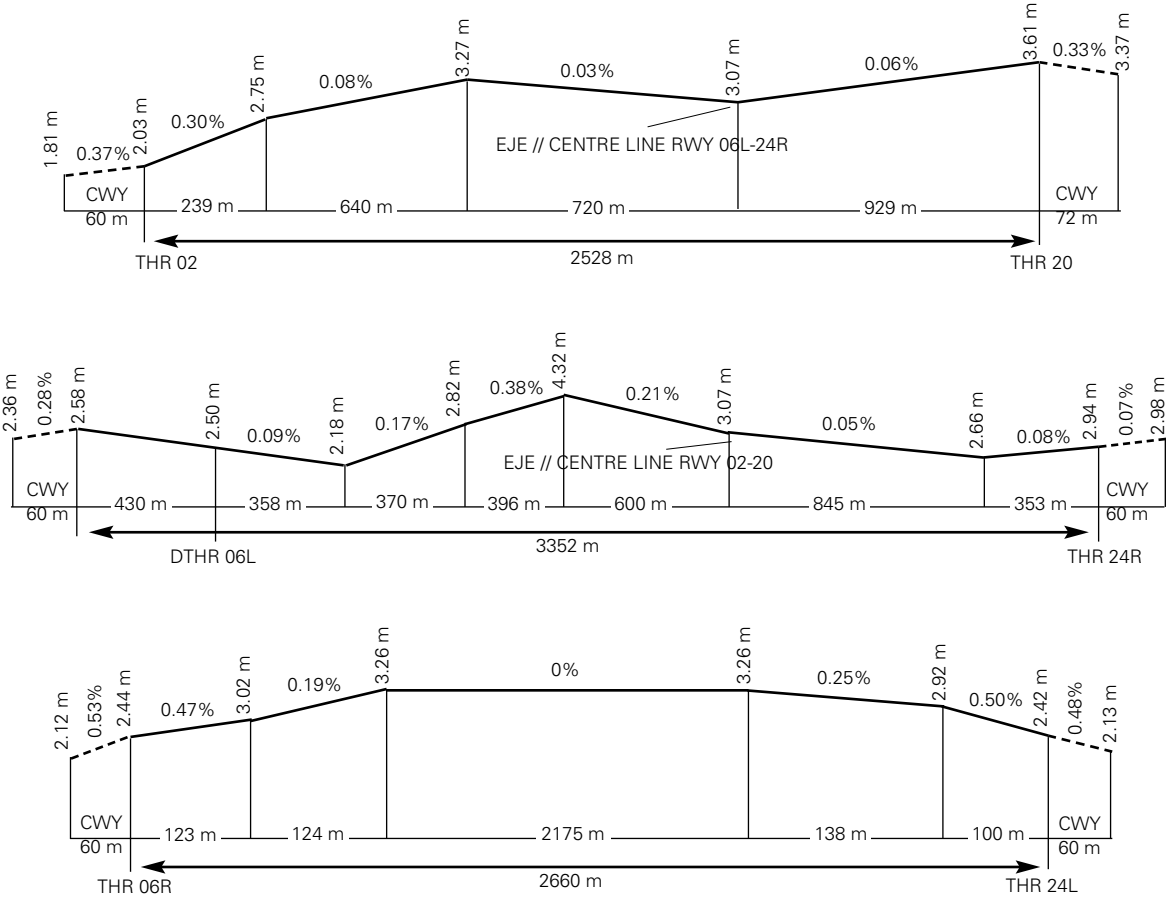
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
02	018.98°GEO 018°MAG	2528 x 45	411715.93N 0020505.41E	THR: 2.0 m / 7 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	72 x 150	2648 x 300 (4)	Sí // Yes	240 x 150 (4)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 91/F/A/W/T SWY: No
20 (1)	198.99°GEO 198°MAG	2528 x 45	411833.46N 0020540.78E	THR: 4 m / 12 ft TDZ: NO	No	60 x 150	2648 x 300 (4)	No	240 x 150 (5)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 91/F/A/W/T SWY: No
06L (2)	065.57°GEO 064°MAG	3352 x 60	411741.44N 0020419.02E	THR: 2.5 m / 8 ft TDZ: 3.5 m / 11 ft	No	60 x 150	3472 x 300 (4)	Sí // Yes	240 x 150 (5)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 97/F/A/W/T SWY: No
24R (3)	245.59°GEO 244°MAG	3352 x 60	411820.61N 0020613.43E	THR: 2.9 m / 10 ft TDZ: 2.9 m / 10 ft	No	60 x 150	3472 x 300 (4)	Sí // Yes	240x 150 (5)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 97/F/A/W/T SWY: No
06R	065.57°GEO 064°MAG	2660 x 60	411656.32N 0020427.66E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	60 x 150	2780 x 300 (4)	Sí // Yes	125 x 150 (4)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 129/F/A/W/T SWY: No
24L	245.59°GEO 244°MAG	2660 x 60	411731.99N 0020611.81E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	60 x 150	2780 x 300 (4)	Sí // Yes	125 x 150 (4)	Hormigón asfáltico // Asphaltic concrete PCN 129/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) No utilizable para aterrizajes.
(2) THR RWY 06L desplazado 430 m.
(3) Coordenadas extremo RWY 24R: 411735.68N 0020402.19E.
(4) Terreno vegetal.
(5) Hormigón asfáltico y terreno vegetal.

Remarks: (1) Not available for landing.
(2) THR RWY 06L displaced 430 m.
(3) End RWY 24R coordinates: 411735.68N 0020402.19E.
(4) Grass soil.
(5) Asphaltic concrete and grass soil.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2528	2600	2528	2528
20	2528	2588	2528	NU
06L	3352	3412	3352	2922
24R	3352	3412	3352	3352
06R	2660	2720	2660	2660
24L	2660	2720	2660	2660
20 INT UB	2124	2184	2124	-
06L INT Y5	2963	3023	2963	-
06L INT Y6	3029	3089	3029	-
06L INT Y7	3096	3156	3096	-
06L INT Z5	2963	3023	2963	-
06L INT Z6	3029	3089	3029	-
06L INT Z7	3096	3156	3096	-
24R INT Y2	2961	3021	2961	-
24R INT Y4	2828	2888	2828	-
24R INT Z2	2961	3021	2961	-
24R INT Z3	2895	2955	2895	-
24R INT Z4	2828	2888	2828	-

Observaciones: TORA disponible calculada desde la intersección del borde de calle de rodaje más próximo al inicio de pista con el borde de la pista.

Remarks: Available TORA calculated from the intersection of the taxiway edge closest to the start of the runway, and the runway edge.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 02</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.80 m / 65 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 02</p> <p>Approach: Precision CAT I, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.80 m / 65 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>
<p>Pista: 20</p> <p>Aproximación: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Umbral: No.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 20</p> <p>Approach: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Threshold: No.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>
<p>Pista: 06L</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH. Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p> <p>Eje pista: 3352 m: 430 m sin luces + 2022 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3352 m: 430 m rojas + 2322 m blancas + 600 m amarillas. LIH Distancia entre luces: 60 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (P4, P2, P1, R4, R2, R1).</p>	<p>Runway: 06L</p> <p>Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH. Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p> <p>Runway centre line: 3352 m: 430 m without lights + 2022 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3352 m: 430 m red + 2322 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 60 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (P4, P2, P1, R4, R2, R1).</p>
<p>Pista: 24R</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (21.97 m / 72 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p>	<p>Runway: 24R</p> <p>Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (21.97 m / 72 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p>

Eje pista: 3352 m: 2452 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3352 m: 2752 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (P3, P5, P6, R3, R5, R6).
Luces del sistema de aproximación desviadas respecto a la prolongación del eje de pista menos de 00°15'.

Pista: 06R

Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.89 m / 65 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 2660 m: 1760 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (G6, G5, G4).

Pista: 24L

Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 2660 m: 1760 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (G7, G8, G9).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20, 1 cerca THR 06R, 1 cerca THR 24L,
1 cerca TWY T14, 1 cerca THR 06L, 1 cerca THR 24R, 1 cerca FATO. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje.

Iluminación de plataforma: Postes proyectores.

Fuente secundaria de 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.

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.

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: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (P3, P5, P6, R3, R5, R6).
Approach system lights displaced from the runway centre line extension less than 00°15'.

Runway: 06R

Approach: Precision CAT II/III, 900 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.89 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (G6, G5, G4).

Runway: 24L

Approach: Precision CAT II/III, 420 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (G7, G8, G9).

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 02, 1 near THR 20, 1 near THR 06R, 1 near THR 24L,
1 near TWY T14, 1 near THR 06L, 1 near THR 24R, 1 near FATO. LGTD.

TWY lighting: Centre line.

Apron lighting: Floodlighting poles.

Secondary power supply: Visual aid systems: Power generators of continuity no break. Terminal building and apron lights: Emergency stand-by equipment with a switch-on time of 21 seconds for T1 and 15 seconds for T2.

Remarks: None.

HELICOPTER LANDING AREA

Position:

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: coordinates 41°18'34.12"N 002°05'57.30"E.
- Ground taxiing: TLOF inside FATO.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 900 and 901 (Ramp 32) 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.	FL075 MAX ALT VFR SECTOR MAX ALT VFR SECTOR 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.	FL075 SFC	D (3)		
ATZ BARCELONA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (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. A // To 10 NM NO AVBL FM 7° a la derecha del RCL // to the right of the RCL.
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

LOCAL REGULATIONS

RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES

→ Toda aeronave sin aprobación RNAV1 o que no pueda cumplir con los procedimientos RNAV1 deberá informar en primera comunicación en frecuencia CLR.

Además, las aeronaves de reacción deberán notificar en la frecuencia de torre (TWR) en la primera comunicación si no se puede mantener:

- IAS mínima de 190 kt en BL700/BL707 en RWY 02, BL700 en RWY 06R, PERAL/BL800 en RWY 20/24L, o
- IAS mínima de 210 kt en BL828/BL829/BL831 en RWY 24R.

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-EI Prat AD no aceptará planes de vuelo con origen o destino BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI 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 SID RNAV1 DNP (Despegue No Preferente).

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 saimbncn@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

RESTRICTIONS ON OPERATIONS

All aircraft without RNAV1 approval or unable to comply with RNAV1 procedures shall notify CLR frequency on first communication.

Additionally, jet aircraft shall notify tower (TWR) frequency on first communication if unable to maintain:

- minimum IAS of 190 kt at BL700/BL707 in RWY 02, BL700 in RWY 06R, PERAL/BL800 in RWY 20/24L, or
- minimum IAS of 210 kt at BL828/BL829/BL831 in RWY 24R.

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-EI Prat AD shall not accept flight plans with origin or destination BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI 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 SID RNAV1 DNP (Non-preferential take-off) 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 saimbncn@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

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 SID RNAV1 DNP (Despegue No Preferente).

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.

(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:

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

other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services previous request this from ATC, it being mandatory to carry out a SID RNAV1 DNP (Non-preferential take-off) 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.

(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:

deberán remitir al aeropuerto a través del agente de handling contratado el certificado técnico que acredite tal limitación.

Gestor de la terminal de aviación corporativa autorizado por el aeropuerto.
Datos de contacto:

- Spanish FBO Barcelona
TEL: +34-913 936 890
FAX: No
Móvil: +34-669 731 930
E-mail: barcelona@spanishfbo.com
SITA: No
- SKY VALET SPAIN
TEL: +34-916 782 648 (H24)
FAX: +34-913 936 899 (H24)
Móvil: +34-649 031 527 (H24)
E-mail: roberto.zapatero@skyvalet.com
SITA: MADSKXH

certificate accrediting this limitation to the airport via its hired handling agent.

Corporate aviation terminal manager authorized by the airport. Contact data:

- Spanish FBO Barcelona
TEL: +34-913 936 890
FAX: No
Mobile phone: +34-669 731 930
E-mail: barcelona@spanishfbo.com
SITA: No
- SKY VALET SPAIN
TEL: +34-916 782 648 (H24)
FAX: +34-913 936 899 (H24)
Mobile phone: +34-649 031 527 (H24)
E-mail: roberto.zapatero@skyvalet.com
SITA: MADSKXH

DESHIELO DE AERONAVES

Se ha establecido la zona de deshielo para aeronaves hasta 52 m de envergadura en puestos de estacionamiento de Rampa-17 o Rampa-9 según el Agente de Asistencia en Tierra contratado.

En caso de saturación en los puestos de estacionamiento de Rampa-17, se ha establecido como posición de deshielo de contingencia la TWY MS1 en Rampa-17. Se realizará guiado con vehículo "SIGAME" a las aeronaves que tuvieran que realizar deshielo en TWY MS1.

El deshielo de aeronaves de letra de clave E o superior se hará en los puestos de estacionamiento en que se encuentren estacionadas las aeronaves.

OPERACIÓN EN ZONA DE DESHIELO (ENVERGADURA INFERIOR A 52 m)

1. El piloto al solicitar permiso de puesta en marcha, indicará que requiere deshielo. La autorización de puesta en marcha podrá ser autorizada según necesidades operativas en función de la secuencia de peticiones de deshielo en lugar de la TSAT (Hora objetivo de autorización de puesta en marcha).
2. El piloto mantendrá escucha permanente en la frecuencia GMC correspondiente a la zona de deshielo (GMC-S para Rampa-17 y GMC-N para Rampa-9).
3. Una vez concluida la operación de deshielo, el piloto notificará en la frecuencia GMC correspondiente a la zona de deshielo que está listo para el despegue y, una vez autorizado, abandonará a la mayor brevedad la zona de deshielo.
4. Se concederá autorización para la entrada a la zona de deshielo cuando la aeronave precedente haya dejado libre la misma.
5. El piloto al mando se asegurará de que la aeronave quede convenientemente situada en el puesto de estacionamiento a fin de garantizar la circulación segura de los equipos de deshielo por la zona.
6. Las operaciones de deshielo de aeronaves se realizarán con los motores al ralentí y en situación de listo para el despegue, o bien con motores parados utilizando el APU de la aeronave. Para el deshielo de aeronaves de 4 motores, el piloto podrá ser requerido por el agente que realiza el deshielo a apagar alguno de los motores exteriores.
7. En el caso de que una aeronave no pueda abandonar la zona de deshielo por sus propios medios, la compañía responsable de la misma estará obligada a retirarla inmediatamente de dicha zona estableciendo el procedimiento adecuado con su agente de asistencia en tierra.
8. Un empleado de asistencia en tierra (o de la compañía, si así lo exigen los procedimientos de la misma) comunicará con el piloto al mando mediante JACK de comunicaciones, informando de la finalización del servicio de deshielo.

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

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
 - Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento.
 - Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

AIRCRAFT DE-ICING

An aircraft de-icing area has been established for aircraft up to 52 m wingspan on stands of Ramp-17 or Ramp-9 according to the hired handling agent.

In case of saturation of the stands of Ramp-17, a contingency de-icing position has been established at the TWY MS1 in Ramp-17. Guidance services with "FOLLOW ME" vehicle shall be provided to aircraft needing to carry out de-icing at TWY MS1.

De-icing of aircraft with code letter E or greater will be done on the stands where the aircraft are parked.

OPERATION IN DE-ICING AREA (WINGSPAN LESS THAN 52 m)

1. When the pilot request clearance to start up, the need for de-icing operation shall be reported. Start up authorization may be cleared according to the operational needs and the sequence of requests for de-icing instead of TSAT (Target Start up Approval Time).
2. Pilots shall maintain permanent watch on the GMC frequency corresponding to the de-icing area (GMC-S for Ramp-17 and GMC-N for Ramp-9).
3. Once the de-icing operation has finished, pilots shall notify on the GMC frequency corresponding to the de-icing area that they are ready for departure and, when cleared, they shall leave the de-icing area as soon as possible.
4. Clearance to enter the de-icing area shall be granted once the previous aircraft has vacated it.
5. Pilots in command shall ensure that the aircraft is properly located on the stand in order to safeguard the movement of the de-icing equipments through the area.
6. De-icing operations of aircraft shall be carried out with the engines idling and ready to take-off, or with engines off using the aircraft APU. For the de-icing operation of a 4 engines aircraft, the agent in charge of the de-icing operation may require the pilot to turn off some of the outer engines.
7. When an aircraft cannot leave the de-icing area under its own power, the operator responsible for it is obliged to remove it immediately from the mentioned area according to the established procedure with its handling agent.
8. An operator of the handling agent (or the company, if required by its own procedures) shall contact the pilot in command of the aircraft by means of JACK communication, reporting the de-icing service conclusion.

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

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and assigned Mode A code:
 - From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.
 - After landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand.
 - When the aircraft is fully parked, they shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (e.g. callsign used in flight), this should also be entered (by means of the FMS or the Transponder Control Panel) from the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (e.g. BAW123, AFR6380, ...).

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

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

In order to ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radar) is not affected, TCAS should not be selected before receiving the clearance to line-up and wait, and should be deselected after vacating the runway.

Aircraft taxiing without flight plan should select Mode A code 2000.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

bcn.dsog.asr@aena.es

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

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecb.safety@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

bcn.dsog.asr@aena.es

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

In the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecb.safety@enaire.es

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el CTA de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las operaciones con pistas cruzadas.
2. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
3. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.
4. Las operaciones con Procedimientos de visibilidad reducida (LVP), condiciones de visibilidad 3 (VIS3), activados.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between the aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the CTA of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. Operations with crossed runways.
2. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
3. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.
4. Operations with Low Visibility Procedures (LVP), visibility conditions 3 (VIS3), activated.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

- El Aeropuerto BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat dispone de FATO (características en ítem 16) en la que sólo podrán operar helicópteros descritos en el ítem 2.
- La FATO 09 es la preferente para Llegadas por estar equipada con sistema de iluminación de aproximación y APAPI y la FATO 27 es la preferente para Salidas. En cualquier caso, el helicóptero solicitará a ATC la FATO que desea utilizar en su primera comunicación. ATC podrá autorizar al helicóptero a efectuar la aproximación siguiendo la FATO solicitada, o emitir instrucciones de aterrizaje alternativo.
- El horario de operación de la FATO se describe en el ítem 3.

HELICOPTER OPERATIONS

1. GENERAL

- BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat Airport has a FATO (characteristics in Item 16) where only helicopters described in Item 2 may operate.
- FATO 09 is the preferential FATO for Arrivals as it is equipped with approach lighting and APAPI systems, and FATO 27 is the preferential FATO for Departures. In any case, the helicopter shall request to ATC for clearance to use the desired FATO in its first communication. ATC may authorise the helicopter to make its approach following the requested FATO, or it may issue alternative landing instructions.
- The FATO operational hours are described in Item 3.

- Los helicópteros que operen al amparo de las correspondientes exenciones operarán conforme a lo indicado en éstas.
- Los helicópteros restringidos que operen en IFR serán tratados como una aeronave de ala fija, debiendo operar en las pistas de vuelo o tramo de las mismas, siguiendo instrucciones de ATC.
- La información de viento corresponderá a la de la cabecera de la RWY 20.
- En el Plan de Vuelo, el campo "ruta" debe contener los puntos siguientes:
 - PV ARR: "VFRBLN VFRNA1 VFRNA2 VFRBLH"
 - PV DEP: "VFRBLH VFRND1 VFRND2 VFRBLN"
- La operación de helicópteros no está sujeta a procedimientos A-CDM.
- La FATO no será utilizable con los procedimientos de visibilidad reducida activados.

2. ESTACIONAMIENTOS

- Los helicópteros estacionarán preferentemente en los PRKG 900 y 901 ubicadas en la Rampa 32, y alternativamente en los PRKG 61, 62 y 63 de la Rampa 1. Según indique ATC.

3. RODAJE Y OPERATIVA EN TIERRA

- La operación en la FATO es incompatible con otras aeronaves en movimiento autónomo en las TWY U4, U5, U7, S2 y T2.
- Llegadas: Tras el aterrizaje, ATC emitirá las instrucciones de rodaje hasta el puesto de estacionamiento asignado.
- Salidas: el helicóptero solicitará puesta en marcha a CLR e indicará la FATO que desea utilizar. ATC le ofrecerá las instrucciones de rodaje y le informará de la FATO (o cabecera de pista) finalmente autorizada para efectuar el despegue.
- No se proporcionará guiado con vehículo "SÍGAME" hacia/desde el estacionamiento salvo previa solicitud a ATC.
- Los operadores de helicópteros deberán tener contratados servicios de asistencia en tierra y gestor de la Terminal de Aviación Corporativa (FBO).
- Queda prohibida la realización de repostaje con pasaje abordo, así como el lavado de helicópteros.

4. COMPATIBILIDAD DE OPERACIÓN DEL HELIPUERTO

- La operación de helicópteros en la FATO y la de aeronaves de ala fija en la RWY 02/20 es dependiente.
- Dentro del ATZ el espacio aéreo tiene clasificación D, con lo que los helicópteros sujetos a este procedimiento recibirán información de tránsito VFR/VFR, VFR/IFR y asesoramiento anticollisión a solicitud. Igualmente recibirán este servicio los tráfico IFR que puedan verse afectados por proximidad al helicóptero.
- Según sea el caso, ATC podrá solicitar al helicóptero que espere en el punto "ESPERA" (Parking de la Terminal 2 del aeropuerto) (ver AIP-España AD2-LEBL VAC para mayor información sobre este punto).

- Helicopters operating under the corresponding exemptions shall follow the instructions given in said exemptions.

- Restricted helicopters operating under IFR shall be treated as fixed-wing aircraft, and shall operate in their runways or sections thereof, following ATC instructions.
- Wind information shall correspond to the RWY 20 threshold.
- The "Route" field in the Flight Plan must include the following points:

- PV ARR: "VFRBLN VFRNA1 VFRNA2 VFRBLH"
- PV DEP: "VFRBLH VFRND1 VFRND2 VFRBLN"

- Helicopter operations are not subject to A-CDM procedures.
- The FATO shall not be used when low visibility procedures are in place.

2. STANDS

- Helicopters shall be parked preferably at PRKG 900 and 901 in Ramp 32 and alternatively, at PRKG 61, 62 and 63 of Ramp 1. As instructed by ATC.

3. TAXIING AND GROUND OPERATIONS

- Operation in FATO is incompatible with other aircraft in autonomous movement on TWY U4, U5, U7, S2 and T2.
- Arrivals: After landing, ATC shall issue taxiing instructions to the assigned stand.
- Departures: the helicopter shall request start-up to CLR and indicate the desired FATO. ATC shall provide taxiing instructions and shall notify of the FATO (or runway threshold) that is finally approved for take-off.
- Guidance with "FOLLOW ME" vehicles to/from the parking shall not be provided unless previously requested to ATC.
- Helicopter operators must have hired ground handling services and Corporate Aviation Terminal manager (FBO).
- It is forbidden to refuel and wash helicopters when passengers are on board.

4. HELIPORT OPERATIONS COMPATIBILITY

- Helicopter operations on the FATO and fixed-wing aircraft operations on RWY 02/20 are dependent.
- Within the ATZ, the airspace classification is Class D, therefore the helicopters subject to this procedure shall receive VFR/VFR, VFR/IFR transit information and anti-collision assessment on request. IFR traffic that may be affected due to their proximity to the helicopter shall also receive this service.
- When applicable, ATC may request the helicopter to wait at the "HOLDING" point (Terminal 2 Parking of the airport) (see AIP-Spain AD"LEBL VAC for more information on this point).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

GENERALIDADES

1. Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
2. Su incumplimiento puede ocasionar sanciones a los operadores de las aeronaves.
3. Se realizará un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como la medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRBCN de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y planes de vuelo así como la posición de la aeronave en cada instante.
4. El término noche se aplica al periodo comprendido entre las 2300-0700 LT, y el término día al periodo comprendido entre las 0700-2300 LT.
5. Además de las configuraciones preferentes descritas en el párrafo 20, y debido a procedimientos de atenuación de ruidos, no se utilizarán en horario nocturno las RWY 02 ni 20 para despegar; ni la RWY 06R para aterrizar salvo por razones de seguridad o cuando no haya otra pista disponible. El uso de la RWY 24R o 06L para aterrizar o despegar en horario nocturno, quedará restringido a aquellas aeronaves que lo soliciten y que puedan justificar que necesitan una longitud superior a la pista en uso en ese momento para aterrizar o despegar, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, que lo soliciten a ATC. La justificación contendrá información de la performance de la aeronave y explícitamente si la operación por la RWY 06R/24L no era posible por motivos de performance y/o seguridad. La justificación deberá enviarse a Operaciones del Aeropuerto y a los Servicios de Atención e Información Medioambiental a través de los correos electrónicos bcnoperaciones@aena.es y saimbcn@aena.es en el plazo de 7 días naturales desde la fecha de operación, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales que están exentos de dicha justificación.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in the area surrounding BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat airport.
2. Their infringement may result in sanctions on aircraft operators.
3. Departure and arrival paths shall be radar monitored and the noise level shall be measured for each operation. The location of SIRBCN system noise sensors is shown on the corresponding general chart. This measurement system works automatically 24 hours a day and it is fed with radar and flight plan data, as well as aircraft position all times for aircraft identification purposes.
4. The term night is applicable to the time period between 2300-0700 LT and term day to the time period between 0700-2300 LT.
5. In addition to the preferential configurations described in paragraph 20, and owing to noise abatement procedures, RWY 02 and 20 for take-off, and RWY 06R for landing shall not be used during night hours except for safety reasons or when there is no other runway available. The use of RWY 24R or 06L to take off or to land during night hours, shall be restricted to those aircraft which request it and can justify the need for a length longer to the runway in use in that moment to take off or to land, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services, and request this from ATC. The justification shall contain information about the performance of the aircraft, and state explicitly whether the operation via RWY 06R/24L was not possible for reasons of performance and/or safety. The justification must be sent to Operations at the Airport and Environmental Care and Information Services at the email addresses bcnoperaciones@aena.es and saimbcn@aena.es within a period of 7 calendar days from the date of operation, except for ambulance flights with a STS/MEDEVAC flight plan, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services which are exempt from that justification.

6. Restricciones operativas relacionadas con el ruido:

1. Ninguna aeronave certificada conforme al Capítulo 2 del Volumen I de la parte II del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, podrá operar en el aeropuerto.
2. Ninguna aeronave marginalmente conforme (aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación Capítulo 3 del Volumen I de la parte II del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB) podrá operar en el aeropuerto, salvo que disponga de exención explícita de la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España).

7. Todas las aeronaves, salvo por razones de seguridad, deberán seguir procedimientos de atenuación de ruido, según se indica a continuación:

6. Operating restrictions related to noise:

1. Any aircraft certified pursuant to Chapter 2, Volume I, part II of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation shall not operate in the airport.
2. Any marginally compliant aircraft (subsonic civil jet aircraft in compliance with the certification limit values under Volume I, Second part, Chapter 3 of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation by an accumulated margin not higher than 5 EPNdB) shall not operate in the airport, unless they hold an explicit exemption from AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea of Spain).

7. Except for safety reasons, all aircraft must follow noise abatement procedures as indicated as follows:

PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

DESPEGUES:

- Salvo por razones de seguridad o instrucciones ATC basadas en las mismas razones, las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal de las SID hasta haber librado 6000 ft de altitud, a menos que se encuentren sobre el mar, a más de 3500 ft, en ascenso y en alejamiento de la línea de costa o a más de 3 NM de la costa y paralelo a ella.
- Se adoptarán de forma preferente las SID RNAV para aquellas aeronaves cuyas actuaciones les permitan alcanzar el mínimo de altitud establecido en los puntos previstos del tramo inicial SID.

→ - Para aquellas aeronaves que no puedan realizar lo anterior se adoptará el procedimiento NADP1 de OACI descrito a continuación:

- Los despegues de LEBL seguirán el procedimiento de atenuación siguiente:
 - a) Hasta los 1500 ft sobre la elevación del aeródromo:
 - Potencia de despegue.
 - Flaps para despegue.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2 + 10 a 20 kt).
 - b) A 1500 ft:
 - Reducir potencia.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2 + 10 a 20 kt).
 - c) A 3500 ft:
 - Acelerar suavemente a velocidad de ascenso en ruta manteniendo velocidad de ascenso positiva.
 - Replegar flaps.

- RWY 24L: Para evitar ruidos excesivos en la prolongación del eje de pista y excepto por razones de seguridad, el viraje inicial prescrito en las SID se iniciará no más tarde de haber alcanzado 500 ft de altitud.

→ - En ningún caso se sobrepasará durante este viraje la recta que une los puntos de coordenadas 41°18'25.6"N 002°06'28.1"E (DVOR BCN) y 41°16'05.4"N 002°02'00.0"E (en línea de costa), equivalente al R-234 del DVOR/DME BCN.

NOTA: Se exceptuarán aquellas aeronaves que demuestren que utilizando otros procedimientos producen un menor impacto acústico, los cuales deberán ser comunicados a la Dirección del Aeropuerto con la suficiente antelación, o por razones justificadas de seguridad.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF:

- Except for safety reasons or ATC instructions based on the same reasons, aircraft must follow the nominal trajectory of SID until they have reached 6000 ft, unless they are over the sea, above 3500 ft, in ascent and moving away from the coastline or at more than 3 NM from the coast and in parallel to it.
- SID RNAV shall be preferably adopted for aircraft with performances that allow them to reach the minimum altitudes at the relevant points of the initial segment of the SID.

- All aircraft which cannot comply with the previous instructions shall adopt the ICAO NADP1 procedure described below:

- Take-off from LEBL must follow the following noise abatement procedure:
 - a) Up to 1500 ft above aerodrome elevation:
 - Take-off power.
 - Take-off flaps.
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2 + 10 at 20 kt).
 - b) At 1500 ft:
 - Reduce power
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2 + 10 at 20 kt).
 - c) At 3500 ft:
 - Accelerate smoothly, climbing to en-route speed maintaining positive vertical speed.
 - Retract flaps.

- RWY 24L: In order to avoid excessive noises at the runway centre line extension and except for safety reasons, the initial turn prescribed in the SID shall begin no later than reaching 500 ft altitude.

Under no circumstances, the line joining the points with coordinates 41°18'25.6"N 002°06'28.1"E (DVOR BCN) and 41°16'05.4"N 002°02'00.0"E (in coast line), equivalent to DVOR/DME BCN R-234, shall be overshoot during this turn.

NOTE: Aircraft may be exempted when using different procedures, which have been duly reported to Airport Management in advance, and proved to lead to a lesser acoustic impact, or due to properly justified safety reasons.

ATERRIZAJES:

1. Uso de la reversa: Salvo por razones de seguridad, no se utilizará el empuje de reversa en régimen superior al de ralentí en los aterrizajes en las RWY 06L/24R ni en la RWY 02 durante el periodo nocturno (2300-0700 LT), en cuyo caso, se informará al Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto a la mayor brevedad posible. Cuando las condiciones lo permitan, se recomienda así mismo la no utilización del empuje de reversa por encima de ralentí en periodo nocturno en la RWY 06R/24L.
2. Planificar el descenso para abandonar los IAF, o posición equivalente, a FL070 o superior para hacer un descenso continuo hasta la pista, empleando un procedimiento de baja resistencia/empuje. Efectuar los cambios de configuración de avión y reducciones de velocidad de manera suave y a la altitud adecuada para evitar aumentos de potencia innecesarios a baja altura.
3. Las trayectorias de aproximación final se consideran rutas de atenuación de ruido en las últimas 5 NM antes del umbral de pista, por ello las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales interceptarán la aproximación final con antelación a este punto, y se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista. No se autorizarán aproximaciones visuales en circuito izquierda a las RWY 06L/R, ni aproximaciones visuales circuito derecha a las RWY 06L y 24L/R que infrinjan estos criterios.

LANDING:

1. Use of reverse: The use of reverse thrust above idling is forbidden when landing on RWY 06L/24R and 02 at night time (2300-0700 LT) except for safety reasons, in which case, this must be notified to the Environment department of the airport, as soon as possible. In the case of RWY 06R/24L non usage of reverse thrust above idling at night time is also recommended.
2. Plan the descent to leave the IAF, or equivalent position, at FL070 or above to execute an uninterrupted descent to runway, using a low resistance/thrust procedure. Accomplish changes of aircraft configuration and speed reductions gradually and at an adequate altitude to avoid unnecessary power increases at low height.
3. The final approach paths are considered noise abatement routes in the last 5 NM before the runway threshold, thus, landing and approach operations in visual meteorological conditions shall intercept the final approach before this point, and shall be performed with an angle equal to or greater than the one defined by the ILS GP or PAPI of each runway. Visual approaches in left circuit to RWY 06L/R shall not be allowed, and nor shall visual approach in right circuit to RWY 06L and 24L/R if these criteria are infringed.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí se podrán realizar en la zona de prueba de motores habilitada para tal fin:

- TWY T2 aproando al Oeste en dirección paralela a la RWY 06L/24R.
- TWY N1 aproando al Este en dirección paralela a la RWY 06L/24R.

GROUND ENGINE TEST

Engine test at higher than idling may be accomplished at the engine test area established for this purpose:

- TWY T2 nosing to the West in direction parallel to the RWY 06L/24R.
- TWY N1 nosing to the East in direction parallel to the RWY 06L/24R.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO.

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM.

condiciones meteorológicas adversas o por fallo global de los sistemas que permiten la navegación RNAV1.

En el caso de que el fallo le ocurra a una aeronave concreta, el piloto de la misma notificará a la mayor brevedad posible al ATC la citada pérdida en la capacidad RNAV, junto a la propuesta de acciones a tomar a continuación.

El modo de operación habitual será el siguiente:

- El tráfico con destino LEBL será autorizado por el primer sector del TMA de Barcelona a la transición correspondiente aunque posteriormente no tenga que volarla en su totalidad o, por el contrario, deba realizar esperas.
- Los posibles recortes a lo largo de la transición serán proporcionados por los diferentes sectores del TMA de Barcelona mediante instrucciones de "Directo a" (DCT). Como consecuencia de esto, si una aeronave ha sido instruida a proceder directo a un fijo de una transición determinada, entenderá que debe continuar el procedimiento de transición a partir de ese fijo.
- Las restricciones de velocidad publicadas en la transición serán de obligado cumplimiento excepto que ATC dé otra autorización que las modifique.
- Las últimas instrucciones para interceptar la trayectoria de aproximación final serán proporcionadas por el Sector Final de Barcelona mediante el uso de vectores.
- Los tráficos no virarán hacia la aproximación final sin autorización ATC. Si una aeronave llega al final del tramo de alejamiento y no ha recibido instrucciones, deberá mantener el rumbo.
- En la autorización de la transición se podrá omitir la pista en servicio ya que cada designador tiene asociado solamente una pista.

5. PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS A LA NAVEGACIÓN RNAV EN LAS LLEGADAS A BARCELONA/JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT AD

Las aeronaves no certificadas para seguir procedimientos RNAV en las llegadas a BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD o aquellas que por situaciones especiales no los puedan seguir en determinadas ocasiones, deberán esperar asistencia radar, siempre que así lo soliciten, para seguir las mismas trayectorias definidas como RNAV.

6. INFORMACIÓN DE DEMORAS DE APROXIMACIÓN

Se proporcionará la hora prevista de aproximación (EAT) a una aeronave que llega y cuyo aterrizaje se prevea que se va a demorar por 10 minutos o más, o por cualquier otro período de tiempo que haya determinado la autoridad competente.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

1. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA RNAV1

Las SID se publican con el requisito de RNAV1. En caso de aeronaves sin aprobación operacional RNAV1, se debe informar en primera comunicación, en frecuencia de CLR, y esperar la SID de contingencia asociada a la pista en uso para despegues.

2. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA PARA PISTAS NO PREFERENTES

En operaciones segregadas en configuración oeste (ARR24R / DEP24L) el uso de la RWY 24R en los procedimientos de salida utilizará la SID RNAV1 DNP (Despegue no preferente). Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1, serán instruidas a proceder según la salida de contingencia correspondiente.

En operaciones segregadas en configuración este (ARR06L / DEP06R) el uso de la RWY 06L en los procedimientos de salida utilizará la SID RNAV1 DNP (Despegue no preferente). Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1, serán instruidas a proceder según la salida de contingencia correspondiente.

3. SEPARACIÓN RADAR POR ESTELA TURBULENTA SALIDAS

Se aplicarán los mínimos de separación por estela turbulenta según clasificaciones OACI (ver ENR 1.8) basados en tiempo o en distancia según Reglamento (UE) 2017/373 AMC3 a AMC6 ATS.TR.220.

En base al punto "c" del apartado anterior y de las separaciones descritas en el Reglamento (UE) 2017/373 AMC6 ATS.TR.220, las separaciones aplicadas a las aeronaves en salida por razón de estela turbulenta son las siguientes:

CATEGORÍA DE AERONAVE AIRCRAFT CATEGORY		Mínima de separación radar por estela turbulenta Wake turbulence radar separation minima (NM)
Aeronave que precede Preceding aircraft	Aeronave que sigue Succeeding aircraft	
Super Pesada Super heavy	Pesada // Heavy	6
	Media // Medium	7
	Ligera // Light	8
Pesada Heavy	Pesada // Heavy	4
	Media // Medium	5
	Ligera // Light	6
Media Medium	Ligera // Light	5

meteorological conditions or a global failure of the systems enabling RNAV1 navigation.

If the failure occurs on a specific aircraft, the pilot must notify ATC as soon as possible of the loss of the RNAV capability, together with their proposal for actions to be taken.

The usual operation mode will be the following:

- Traffic bound for LEBL will be cleared by the first sector of Barcelona TMA to the appropriate transition, although later it may not have to fly it in its entirety otherwise, it shall execute the holding patterns.
- The possible cuts along the transition will be provided by the different sectors of Barcelona TMA through instructions of "Direct to" (DCT). As a result of this, if an aircraft has been instructed to proceed directly to a fix of a specific transition, it shall understand that it must follow the transition procedure from this fix.
- The speed restrictions published in the transition will be mandatory unless ATC should issue clearance to the contrary.
- The last instructions to intercept the final approximation path will be provided by the Final Sector of Barcelona through the use of vectors.
- Traffics will not turn into the final approach without the ATC clearance. If an aircraft arrives at the end of the outbound leg and has not received instructions, it must maintain its heading.
- In the transition clearance the runway in service may be omitted because each designator is associated with only one runway.

5. ALTERNATIVE PROCEDURES TO RNAV NAVIGATION IN ARRIVALS AT BARCELONA/JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT AD

Aircraft not certified to follow RNAV arrival procedures at BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD and those aircraft (in special situations) that can not follow them on specific occasions must await radar monitoring to follow the same path defined as RNAV whenever they request this.

6. DELAY INFORMATION ON APPROACH

The expected approach time (EAT) shall be provided to an arriving aircraft whose landing is expected to be delayed by 10 minutes or more, or any other period of time as determined by the competent authority.

DEPARTURE PROCEDURES

1. RNAV1 DEPARTURE PROCEDURES

SIDs are published with the RNAV1 requirement. In the case of aircraft without RNAV1 operational approval, you must notify of this in first communication, in CLR frequency, and wait for the contingency departure associated with the runway in use for take-offs.

2. DEPARTURE PROCEDURES FOR NON PREFERENTIAL RUNWAYS

In segregated operations with West configuration (ARR24R / DEP24L) the use of RWY 24R shall be carried out as departure procedure use the SID RNAV1 DNP (Non-preferential take-off). Aircraft without RNAV1 operational approval shall be instructed to proceed according to the appropriate contingency departure.

In segregated operations with East configuration (ARR06L / DEP06R) the use of RWY 06L shall be carried out as departure procedure use the SID RNAV1 DNP (Non-preferential take-off). Aircraft without RNAV1 operational approval shall be instructed to proceed according to the appropriate contingency departure.

3. WAKE TURBULENCE SEPARATION BY RADAR DEPARTURES

The ICAO wake turbulence classification (see ENR 1.8) separation minima based on time or distance are applicable, as required by Regulation (EU) 2017/373 AMC3 to AMC6 ATS.TR.220.

Based on point "c" of the previous section and the separations described in Regulation (EU) 2017/373 AMC6 ATS.TR.220, the separations applied for departing aircraft because of wake turbulence are as follows:

Los pilotos que requieran mayores separaciones informarán al ATC al recibir autorización para rodar a posición de despegue y antes de entrar en la pista. ATC podrá modificar los turnos de salida en consecuencia con el fin de conseguir la mínima demora media.

4. PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias (cumulonimbos, tormentas, etc.) que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC por razones de seguridad una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre orto y ocaso.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- Siempre y cuando la salida se produzca por las pistas de despegue 24L o 06R. El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LEBL AD-2 ítem 21 Procedimientos de Atenuación de Ruidos que resulten incompatibles.

PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS

1. PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

En las transferencias de comunicaciones de los sectores de Barcelona, a BARCELONA FINAL (FREQ 119.105 C), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

"Aproximación + Aeroflot 321"

2. SOLICITUD DE DIRECTOS Y ELIMINACIÓN DE RESTRICCIONES

Para evitar sobrecarga en las frecuencias ATC, abstenerse de solicitar rutas directas o eliminación de restricciones de velocidad o nivel durante los procedimientos SID / STAR / TRANS. El ATC instruirá a las aeronaves en cuanto sea posible a proceder por la ruta más directa y con el ascenso/descenso más continuo posible.

3. PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Si disponible llamar al número +34 933 786 137.

- Cuando el fallo ocurre antes del IAF:

- Proceder al IAF de la siguiente manera:
 - Si autorizado a STAR proceder al IAF designado para la STAR autorizada.
 - Si en vectores radar proceder de la manera más directa a interceptar la STAR hasta el IAF,
- Mantener el último nivel o altitud autorizada a la que se haya acusado recibo y entrar en la espera.
- Iniciar el descenso tras completar una espera, o a la EAT cuando se haya recibido, lo que sea más tarde.
- Ejecutar el procedimiento de TRANSICIÓN de aproximación en fallo de comunicaciones para realizar la aproximación ILS publicada y aterrizar, en caso de no equipado RNAV realizar una aproximación VOR publicada desde IAF para la pista en servicio para llegadas y aterrizar.
- Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

- Cuando el fallo ocurre después del IAF:

- Si autorizado a TRANSICIÓN RNAV1:
 - Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.
 - Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento y mantener el curso durante 2 minutos.
 - Virar hacia el tramo de acercamiento e iniciar el descenso.
 - Completar un procedimiento de aproximación instrumental a la pista en servicio para llegadas y aterrizar.
 - Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.
- Si en vectores radar:
 - Mantener la última altitud autorizada de la que se ha acusado recibo.
 - Proceder a interceptar el curso final de aproximación para completar ésta y aterrizar.
 - Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

- Cuando el fallo ocurre durante la aproximación frustrada:

- No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT,
- Interceptar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones según carta IAC correspondiente,
- Completar al menos una espera en el fijo de espera con fallo de comunicaciones que corresponda:
 - SLL para RWY 06L, RWY 24R y RWY 02.
 - VIBIM para la RWY 06R.
 - RULOS para la RWY 24L.

Pilots who require greater separation, shall inform ATC when receiving clearance to taxi to take-off position and before entering the runway. ATC may modify the departure slots in order to achieve the minimum average delay.

4. VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances (cumulonimbus clouds, storms, etc.) that prevents the use of the published SID, IFR flights may request a "visual departure" (heading after take-off) from ATC under the following conditions:

- Between sunrise and sunset.
- Weather conditions in the take-off direction and subsequent initial climb permit visual flight conditions up to the Minimum Radar Altitude.
- Departure from runways 24L or 06R. Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC that provides a safe departure.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance distance up to the Minimum Radar Altitude.

For these visual departures, non-compatible noise abatement procedures described in AIP LEBL AD-2 item 21 "Noise abatement procedures" shall not be applicable.

RADIOTELEPHONE PROCEDURES

1. SHORT COMMUNICATION PROCEDURE

In transfers of communications from the sectors of Barcelona, to BARCELONA FINAL (FREQ 119.105 C), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

"Approach + Aeroflot 321"

2. COMMUNICATION PROCEDURE

In order to avoid overloading ATC frequencies, aircraft shall abstain from requesting direct routes o eliminación de restricciones de velocidad o nivel during SID / STAR /TRANS procedures. As soon as possible, ATC shall give aircraft instructions to proceed by the most direct route and with the climb/descend most continuous possible.

3. AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

Should an aircraft experience a communications failure, it should respond immediately using the SSR 7600 code.

If available, call the number +34 933 786 137.

- When the fault occurs before the IAF:

- Proceed to the IAF as follows:
 - If cleared for STAR, proceed to the IAF designated for the STAR cleared.
 - If using radar vectors, proceed in the most direct manner possible to intercept the STAR up to the IAF.
- Maintain the last cleared level or altitude which has been acknowledged and enter the holding pattern.
- Initiate the descent after completing one holding, or at the EAT when this has been received, whichever is the later.
- Execute the TRANSITION procedure to the communications failure approach to conduct the published ILS approach and land, while if not equipped for RNAV carry out a published VOR approach from the IAF to the runway in service for landings and land.
- If this is not possible, accomplish the communications failure missed approach procedure.

- When the fault occurs after the IAF:

- If cleared for TRANSICIÓN RNAV1:
 - Continue with the descent transition to the last level confirmed.
 - Overfly the final fix of the outbound section and maintain the heading for 2 minutes.
 - Turn into the inbound section and start the descent.
 - Complete an instrument approach procedure to the runway in service for landings and land.
 - If this is not possible, accomplish the communications failure missed approach procedure.
- If on radar vectors:
 - Maintain the last cleared altitude which has been acknowledged.
 - Proceed to intercept the final approach heading to complete this and land.
 - If this is not possible, accomplish the communications failure missed approach procedure.

- When the fault occurs during the missed approach:

- Do not initiate the missed approach before the MAPT.
- Intercept the communications failure missed approach procedure, according to the corresponding IAC.
- Complete at least one holding at the appropriate communications failure holding fix:
 - SLL for RWY 06L, RWY 24R and RWY 02.
 - VIBIM for RWY 06R.
 - RULOS for RWY 24L.

ELEV 4

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat



ELEV, DIM: M.
BRG: MAG

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL:
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5' F

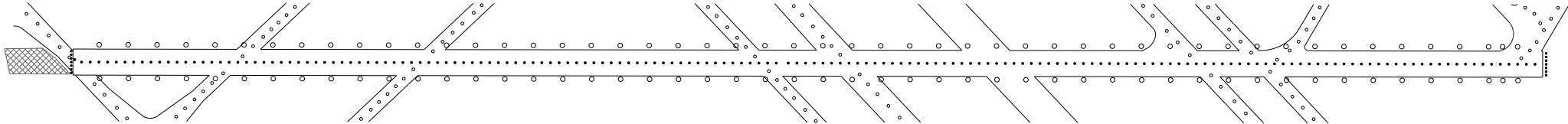
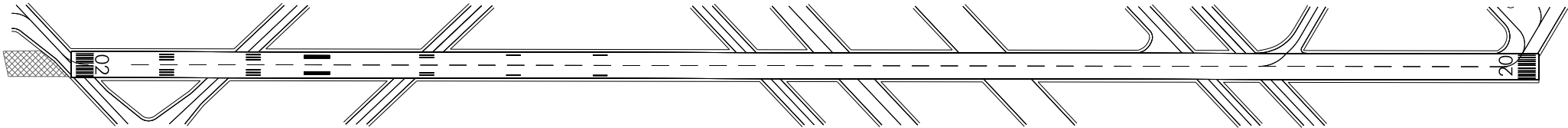
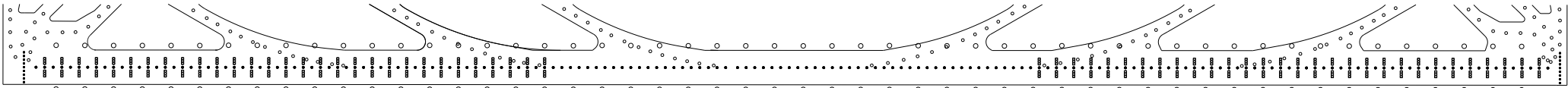
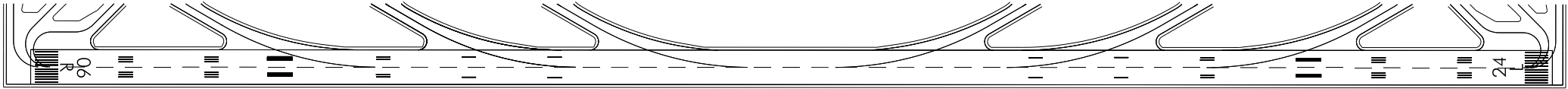
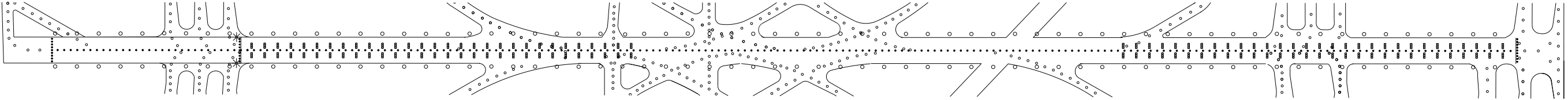
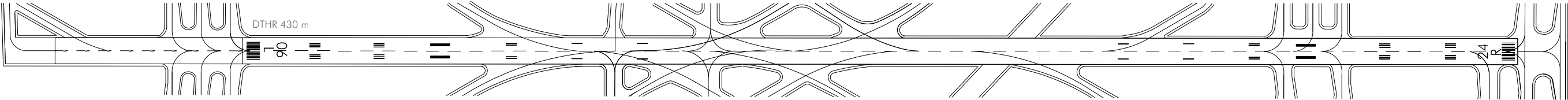
The diagram illustrates the layout of the Aeropuerto Internacional de Bogotá (BOG), highlighting critical hot spots (HS) for flight operations. The runways and taxiways are shown with their respective dimensions and elevations. Key infrastructure includes Terminal 1, Terminal 2, and the Terminal de Carga. The diagram also shows the locations of various navigational aids, including ILS, GP, and PAPI. The hot spots are marked with red circles and rectangles, indicating areas of high risk for collisions or other incidents. The scale bar at the bottom right indicates a scale of 1:15,000.

(1) HS1, HS2, HS3, HS4, HS5, HS6 & HS7:
 LUGARES CRÍTICOS; VER AD 2-LEBL GMC.
 HOT SPOT: SEE AD 2-LEBL GMC.

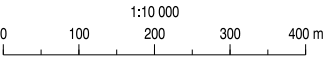
(1) HS1, HS2, HS3, HS4, HS5, HS6 & HS7:
LUGARES CRÍTICOS: VER AD 2-LEBL GMC.
HOT SPOT: SEE AD 2-LEBL GMC.

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZONA NO UTILIZABLE AREA NOT USABLE	

0 200 400 600



ZONA NO UTILIZABLE
AREA NOT USABLE



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

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) (17)
→ 901	R32	41°18'42.27"N 002°06'02.98"E	—	S76	—	Estacionamiento de helicópteros // Helicopters parking (15) (17)
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 pasante. // In case of helicopter stands, the taxiing shall be taxi-through
→ (17)	La maniobra de aproamiento hacia la TWY U6 se realizará exclusivamente mediante rodaje aéreo estacionario, siguiendo con la señalización de TLOF disponible en el puesto de estacionamiento. // Approach to TWY U6 shall be exclusively by hovering, following the TLOF marking available at the parking stand.

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

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.

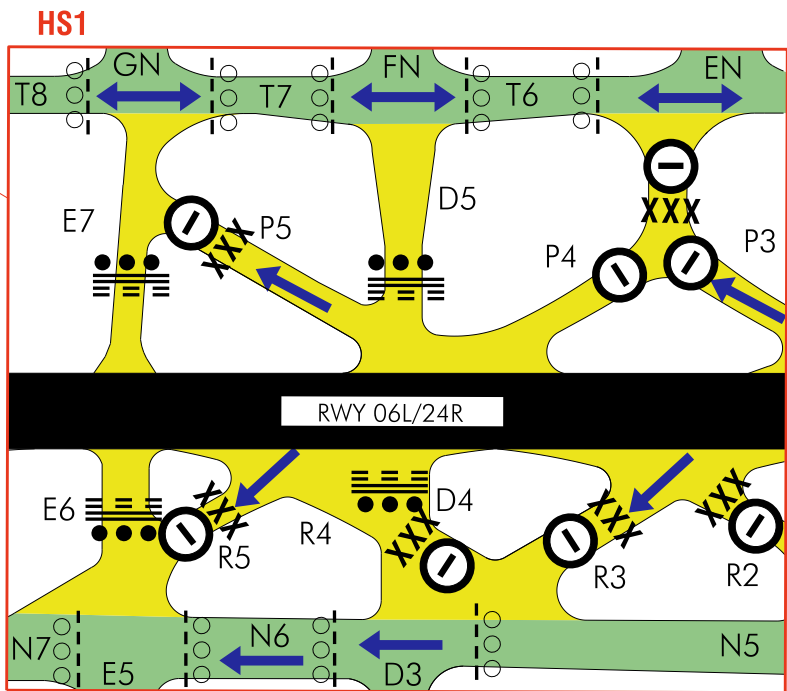
TWY WID: 25, EXC:
B6 a // to B10, P2, P6, P7, S5 a // to S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 a // to U7: 23;
B11, E5, N2 a // to N15: 45;
D3, J7, J8, K10, M7 a // to M16, N1, T4 a // to T13, Y1, Y4 a // to Y6, Z8: 30.

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:**
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 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 TAXIING AIRCRAFT. SPECIAL ATTENTION TO MARKINGS AND ATC INSTRUCTIONS:
- THE TAXIING OF AIRCRAFT WITH VERTICAL STABILISERS IN THE TAIL EMPENNAGE EQUAL TO OR GREATER THAN 16.46 m FROM S14 TO M16 OR VICEVERSA, 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 VICEVERSA, IS INCOMPATIBLE WITH LANDINGS ON RWY 06L
- THE TAXIING OF ANY AIRCRAFT FROM S14 TO M16 OR VICEVERSA, AND FROM T14 TO N16 OR VICEVERSA, 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 TAXIING 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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

APN ELEV 4

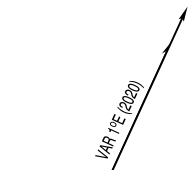
TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

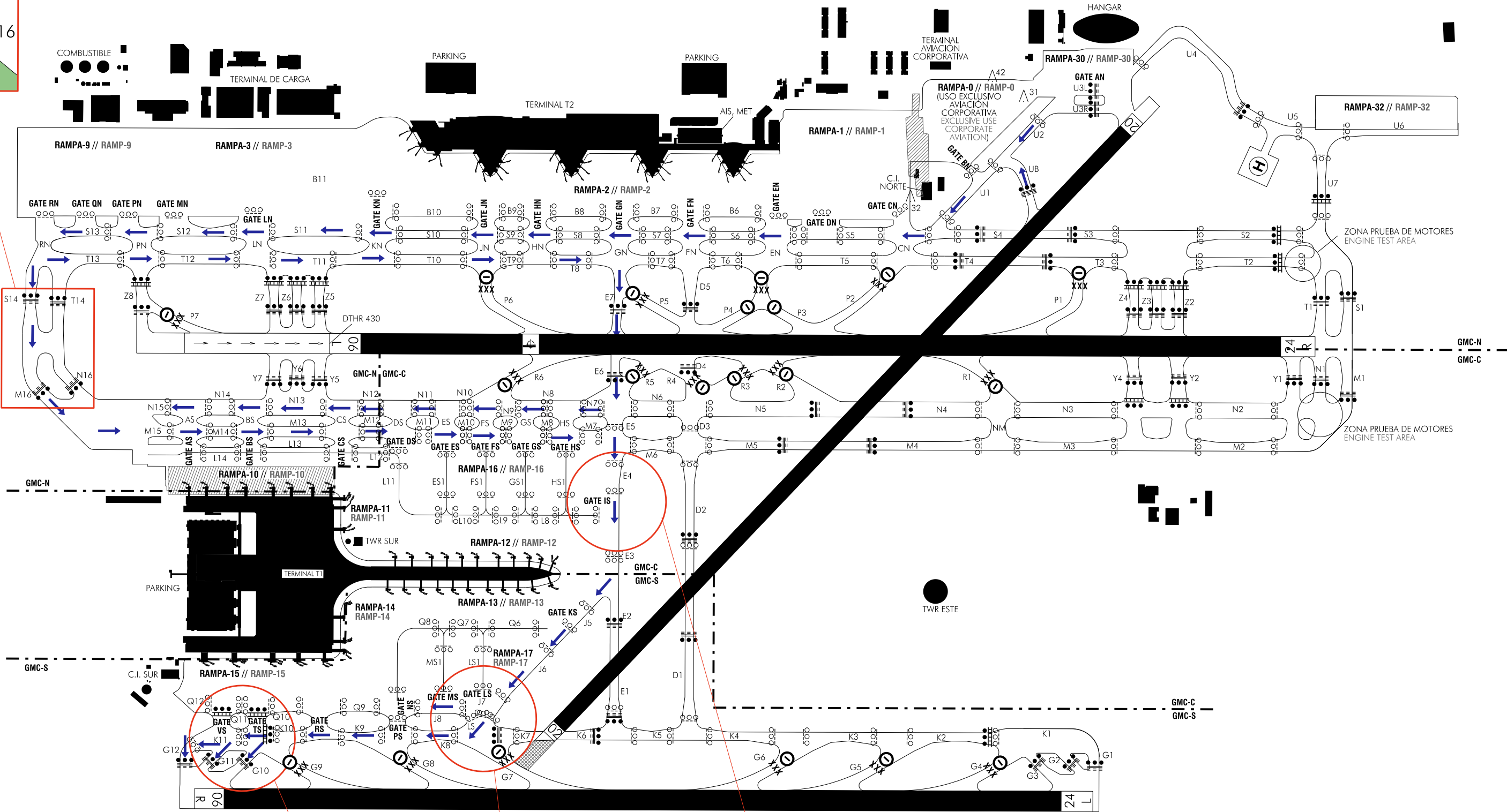
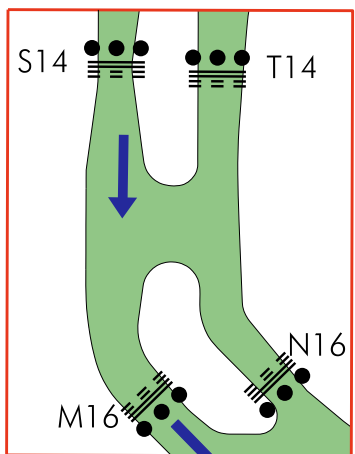
BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

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 S14 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.

CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL EN TEXTO DE LUGAR CRÍTICO HS7.
CHANGES: FORMAL EDITING IN THE HOT SPOT HS7 TEXT.

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	

1:12 000
0 100 200 300 400 m

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

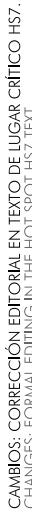
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



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



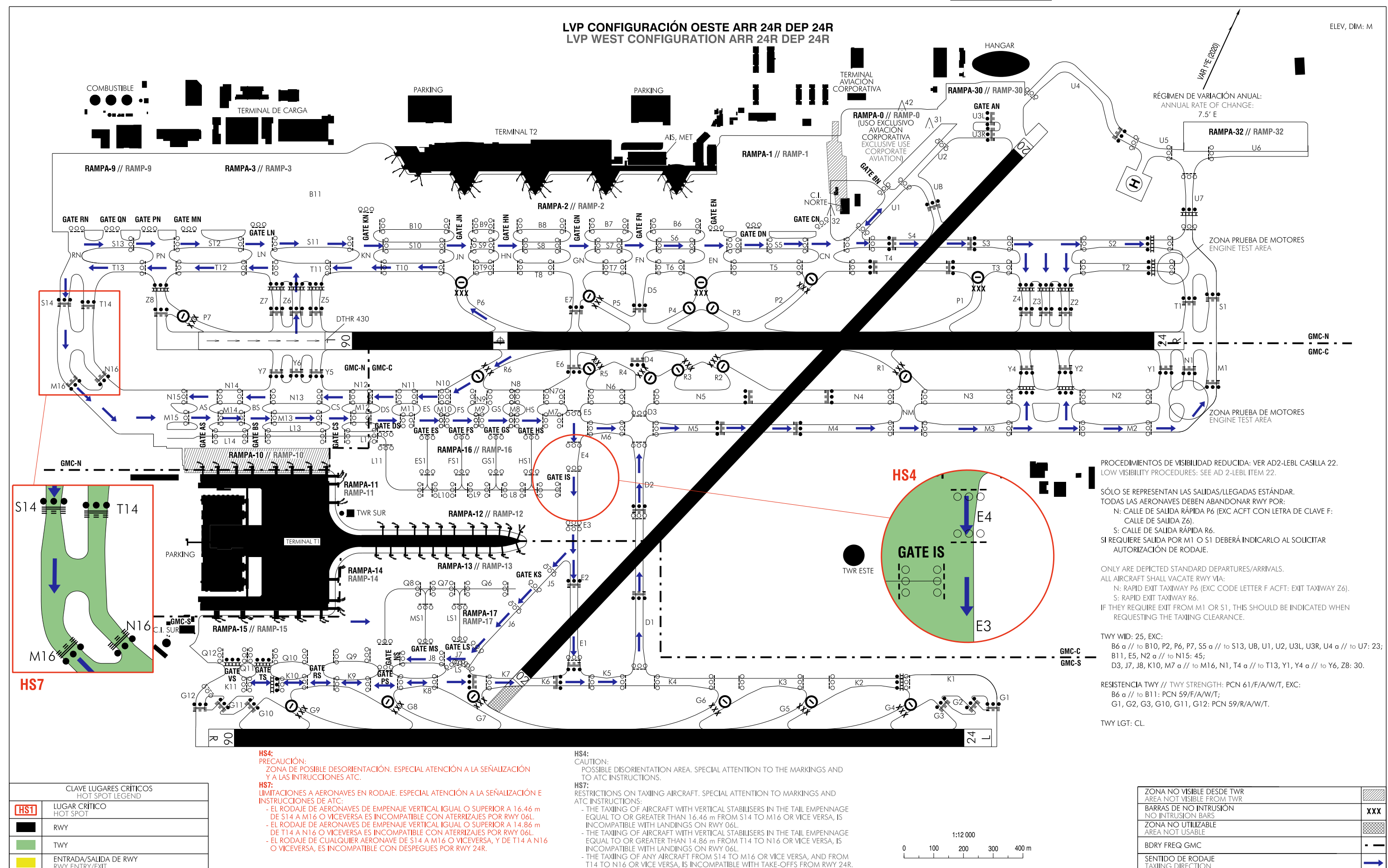
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

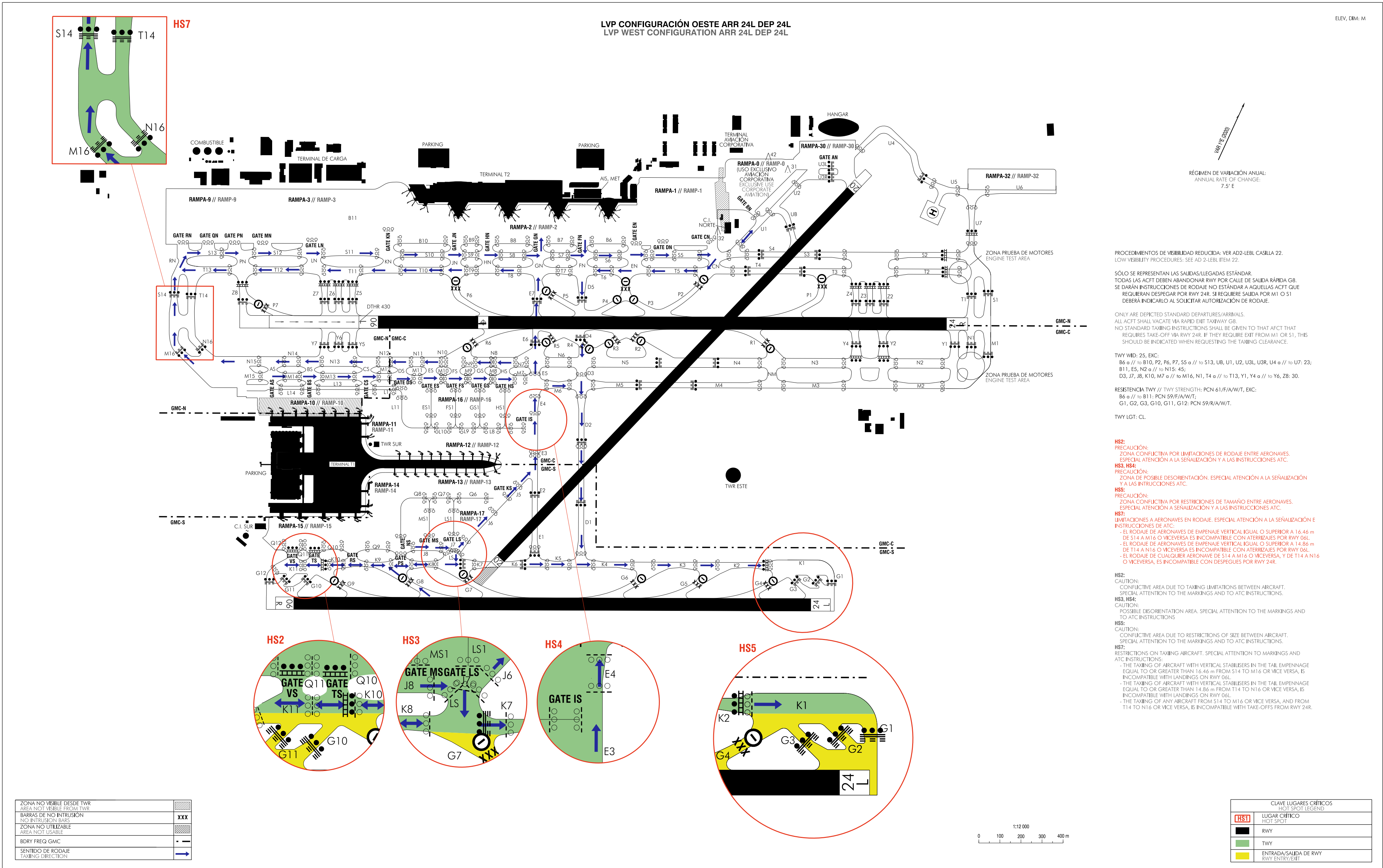
BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat



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



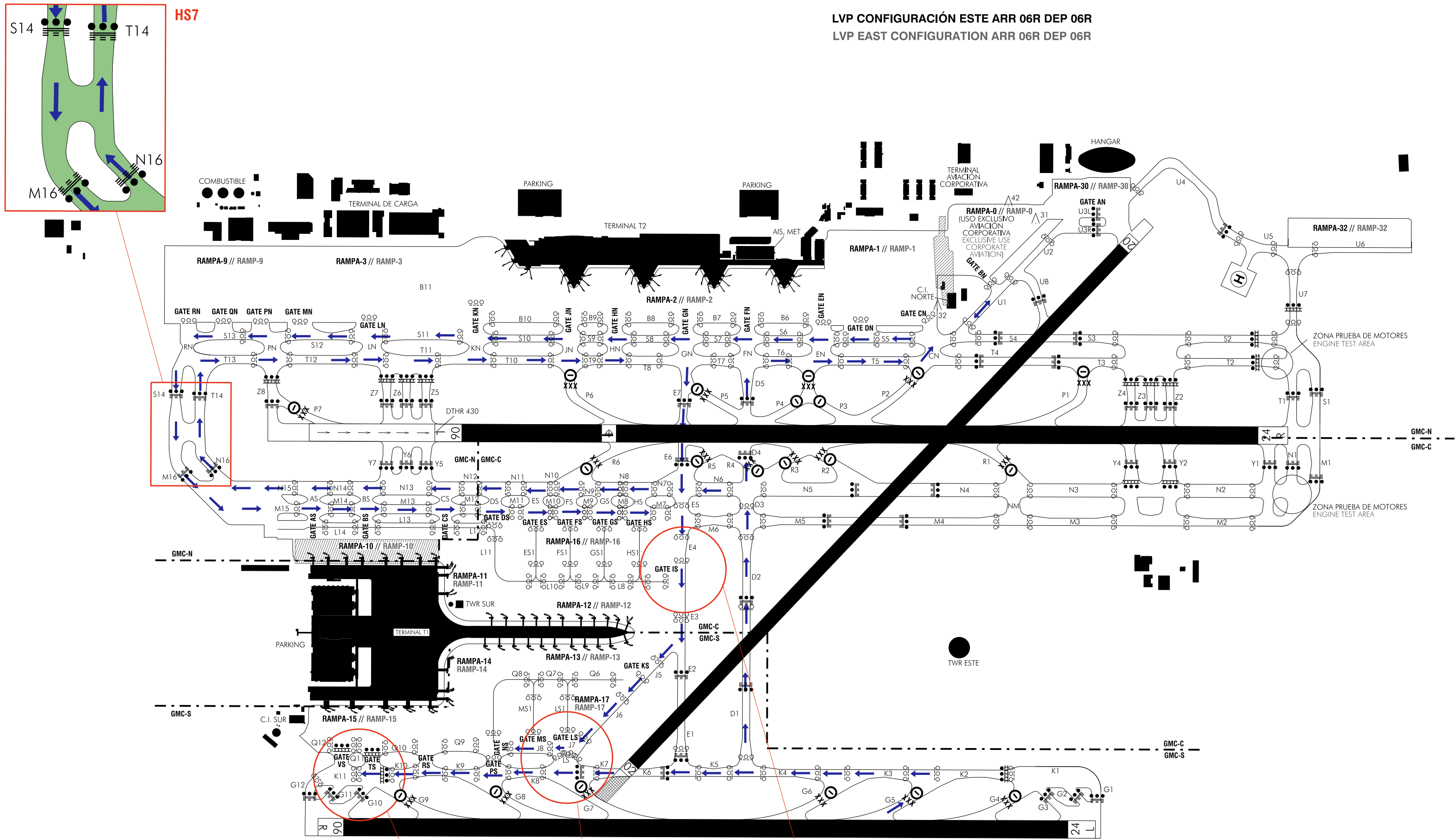
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

FLEV DIM: M

VAR 1st E (2020)

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD2-LEBL CASILLA 22
LOW VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEBL ITEM 22.

SÓLO SE REPRESENTAN LAS SALIDAS/LLEGADAS ESTÁNDAR.
TODAS LAS AERONAVES DEBEN ABANDONAR RWY POR CALLE DE SALIDA RÁPIDA G5.
SE DARÁN INSTRUCCIONES DE RODAJE NO ESTÁNDAR A AQUELLAS ACFT QUE REQUIERAN
DESPEGAR POR RWY 06L. SI REQUIERE SALIDA POR ZB DEBERÁ INDICARLO AL
SOLICITAR AUTORIZACIÓN DE RODAJE.

ONLY ARE DEPICTED STANDARD DEPARTURES/ARRIVALS.
ALL AIRCRAFT SHALL VACATE RWY VIA RAPID EXIT TAXIWAY G5.
NO STANDARD TAXIING INSTRUCTIONS SHALL BE GIVEN TO THAT ACFT THAT REQUIRES
TAKE-OFF VIA RWY 06L. IF THEY REQUIRE EXIT FROM Z8, THIS SHOULD BE INDICATED
WHEN REQUESTING THE TAXIING CLEARANCE.

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

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 14,8 m DE M14 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 TAXIING LIMITATIONS BETWEEN AIRCRAFT
SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS

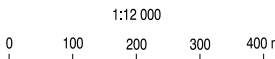
HS3, HS4:
CAUTION:
POSSIBLE DISORIENTATION AREA. SPECIAL ATTENTION TO THE MARKINGS AND TO ATC INSTRUCTIONS.

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 1.646 m FROM S14 TO M16 OR VICE VERSA, IS INCOMPATIBLE WITH LANDINGS ON RWY 06.
- THE TAXING OF AIRCRAFT WITH VERTICAL STABILISERS IN THE TAIL EMPENNAGE EQUAL TO OR GREATER THAN 1.486 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 INTRUSION NO INTRUSION BARS	XXX
ZONA NO UTILIZABLE AREA NOT USABLE	
BDRY FREQ GMC	- - -
SENTIDO DE RODAJE TAXING DIRECTION	

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



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

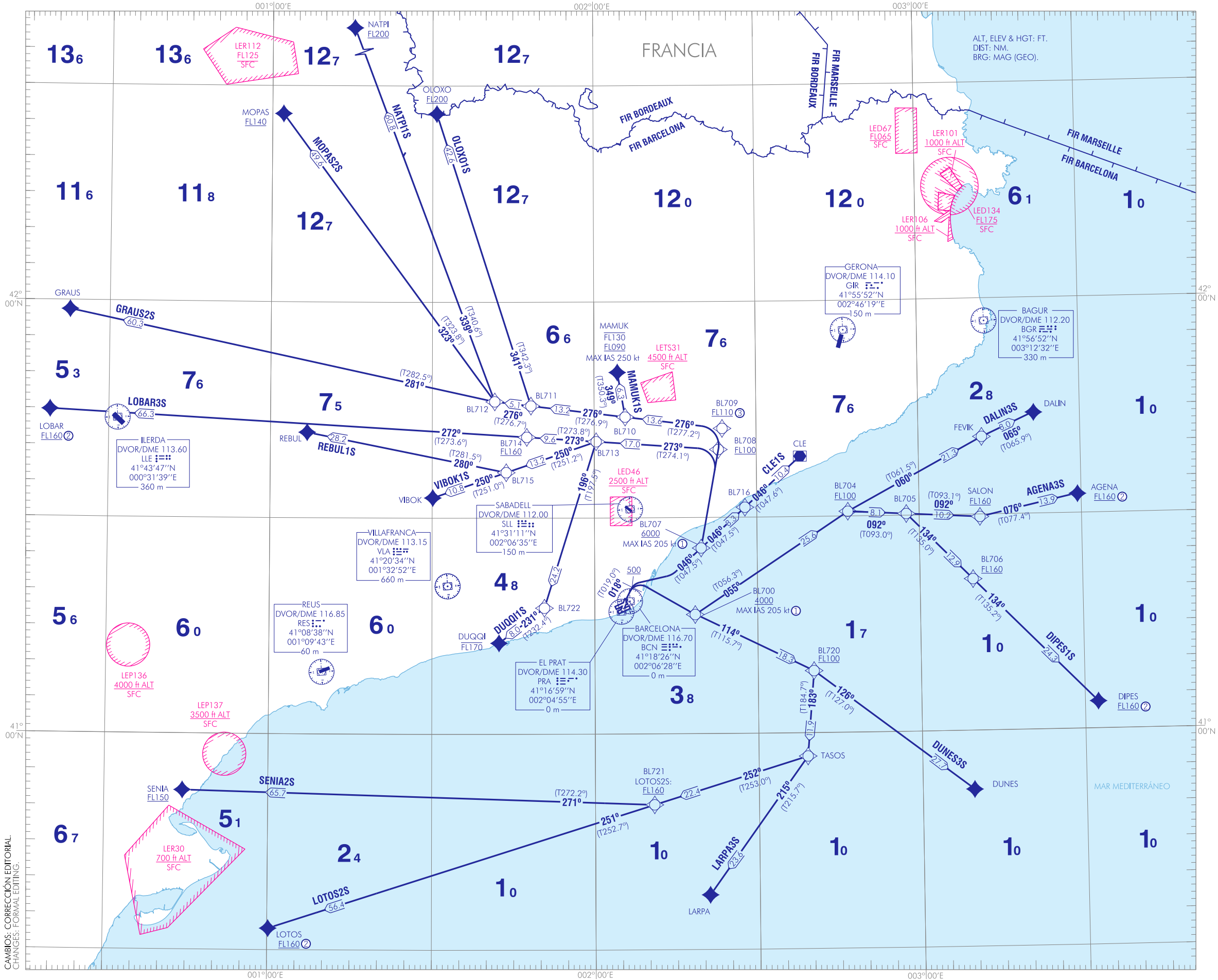
TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 121.155
131.125
TWR 118.105

121.155
AGENA3S DALIN3S DIPES1S DUNES3S
LARPA3S LOTOS2S SENIA2S

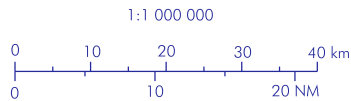
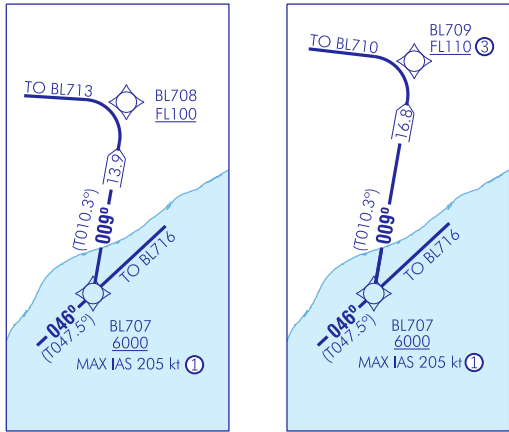
131.125
CLE1S DUQQ1S GRAUS2S LOBAR3S MAMUK1S
MOPAS2S NATPI1S OLOXO1S REBUL1S VIBOK1S



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES

- NOTAS:
- SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN BL700 Y BL707 A LAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
 - UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVÍA, LA MEA PODRÍA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO
 - EXCEPTO MAMUK1S
- RNAV1 REQUERIDA.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
 - NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
 - SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000 ft. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

- NOTES:
- AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS BL700 AND BL707 AT IAS MIN 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
 - ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL
 - EXCEPT MAMUK1S
- RNAV1 REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRAT THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000 ft. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AGENA	41°32'41.3"N 003°29'19.0"E
BL700	41°16'32.2"N 002°18'29.0"E
BL704	41°30'39.9"N 002°46'49.5"E
BL705	41°30'14.1"N 002°57'37.2"E
BL706	41°21'03.5"N 003°09'45.8"E
BL707	41°25'46.5"N 002°19'40.0"E
BL708	41°39'25.5"N 002°22'58.9"E
BL709	41°42'20.6"N 002°23'42.1"E
BL710	41°44'00.6"N 002°05'44.6"E
BL711	41°45'34.6"N 001°48'17.2"E
BL712	41°46'10.0"N 001°41'35.0"E
BL713	41°40'36.1"N 002°00'21.2"E
BL714	41°41'14.2"N 001°47'30.7"E
BL715	41°36'19.9"N 001°43'41.7"E
BL716	41°31'22.8"N 002°27'48.8"E
BL720	41°08'35.7"N 002°40'15.7"E
BL721	40°50'08.8"N 002°10'49.9"E
BL722	41°17'30.6"N 001°50'43.2"E
CLE	41°38'24.0"N 002°38'04.2"E
DALIN	41°44'01.6"N 003°21'28.4"E
DIPES	41°03'46.6"N 003°32'24.2"E
DUNES	40°51'49.5"N 003°09'27.2"E
DUQQI	41°12'38.3"N 001°42'21.0"E
FEVIK	41°40'46.6"N 003°11'45.6"E
GRAUS	41°58'44.5"N 000°22'35.2"E
LARPA	40°37'35.8"N 002°20'55.1"E
LOBAR	41°44'52.8"N 000°19'06.4"E
LOTOS	40°32'58.9"N 001°00'10.7"E
MAMUK	41°50'12.3"N 002°04'19.5"E
MOPAS	42°26'07.3"N 001°02'03.7"E
NATPI	42°43'26.0"N 001°14'08.9"E
OLOXO	42°26'06.8"N 001°30'45.9"E
REBUL	41°41'52.5"N 001°06'48.5"E
SALON	41°29'40.2"N 003°11'13.9"E
SENIA	40°52'07.5"N 000°44'19.6"E
TASOS	40°56'44.8"N 002°38'59.3"E
VIBOK	41°32'48.7"N 001°30'06.7"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 02 (CONFIGURACIÓN ESTE)

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SALIDAS (INCLUIDA LA SALIDA DE CONTINGENCIA):

- RNAV1 requerida excepto para salida de contingencia.
- IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- PROHIBIDO EL VIRAJE ANTES DEL EXTREMO DE SALIDA DE LA PISTA (DER).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 02 (EAST CONFIGURATION)

NOTES APPLICABLE TO ALL SID (INCLUDING THE CONTINGENCY DEPARTURE):

- RNAV1 required, except contingency departure.
- MAX IAS 250 kt until reachg FL100
- INITIAL ATC CLEARANCE: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en route.
- TURNS BEFORE DEPARTURE END OF RUNWAY (DER) ARE NOT PERMITTED.

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
AGENA3S RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta BL704, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 5.5% up to BL704, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	018 (019.0)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	R	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL704	-	055 (056.3)	-1.2	25.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	BL705	-	092 (093.0)	-1.2	8.1	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	SALON	-	092 (093.1)	-1.2	10.2	-	+FL160	-	-	RNAV1
006	TF	AGENA	-	076 (077.4)	-1.2	13.9	-	-	-	-	RNAV1
CLE1S RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.5% hasta BL707, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.5% up to BL707, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	018 (019.0)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	BL707	-	046 (047.5)	-1.2	-	-	+6000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL716	-	046 (047.5)	-1.2	8.3	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	CLE	-	046 (047.6)	-1.2	10.4	-	-	-	-	RNAV1
DALIN3S RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL070, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 5.5% up to FL070, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	018 (019.0)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	R	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL704	-	055 (056.3)	-1.2	25.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	FEVIK	-	060 (061.5)	-1.2	21.3	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	DALIN	-	065 (065.9)	-1.2	8.0	-	-	-	-	RNAV1
DIPES1S RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta BL704, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 5.5% up to BL704, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	018 (019.0)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	R	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL704	-	055 (056.3)	-1.2	25.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	BL705	-	092 (093.0)	-1.2	8.1	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL706	-	134 (135.0)	-1.2	12.9	-	+FL160	-	-	RNAV1
006	TF	DIPES	-	134 (135.2)	-1.2	24.3	-	-	-	-	RNAV1
DUNES3S RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL100, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 5.5% up to FL100, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	018 (019.0)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	R	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL720	-	114 (115.7)	-1.2	18.3	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	DUNES	-	126 (127.0)	-1.2	27.7	-	-	-	-	RNAV1
DUQQI1S RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.5% hasta FL085, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.5% up to FL085, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	018 (019.0)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	BL707	-	046 (047.5)	-1.2	-	-	+6000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL708	-	009 (010.3)	-1.2	13.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	BL713	-	273 (274.1)	-1.2	17.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL722	-	196 (197.5)	-1.2	24.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DUQQI	-	231 (232.4)	-1.2	8.0	-	-FL170	-	-	RNAV1

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

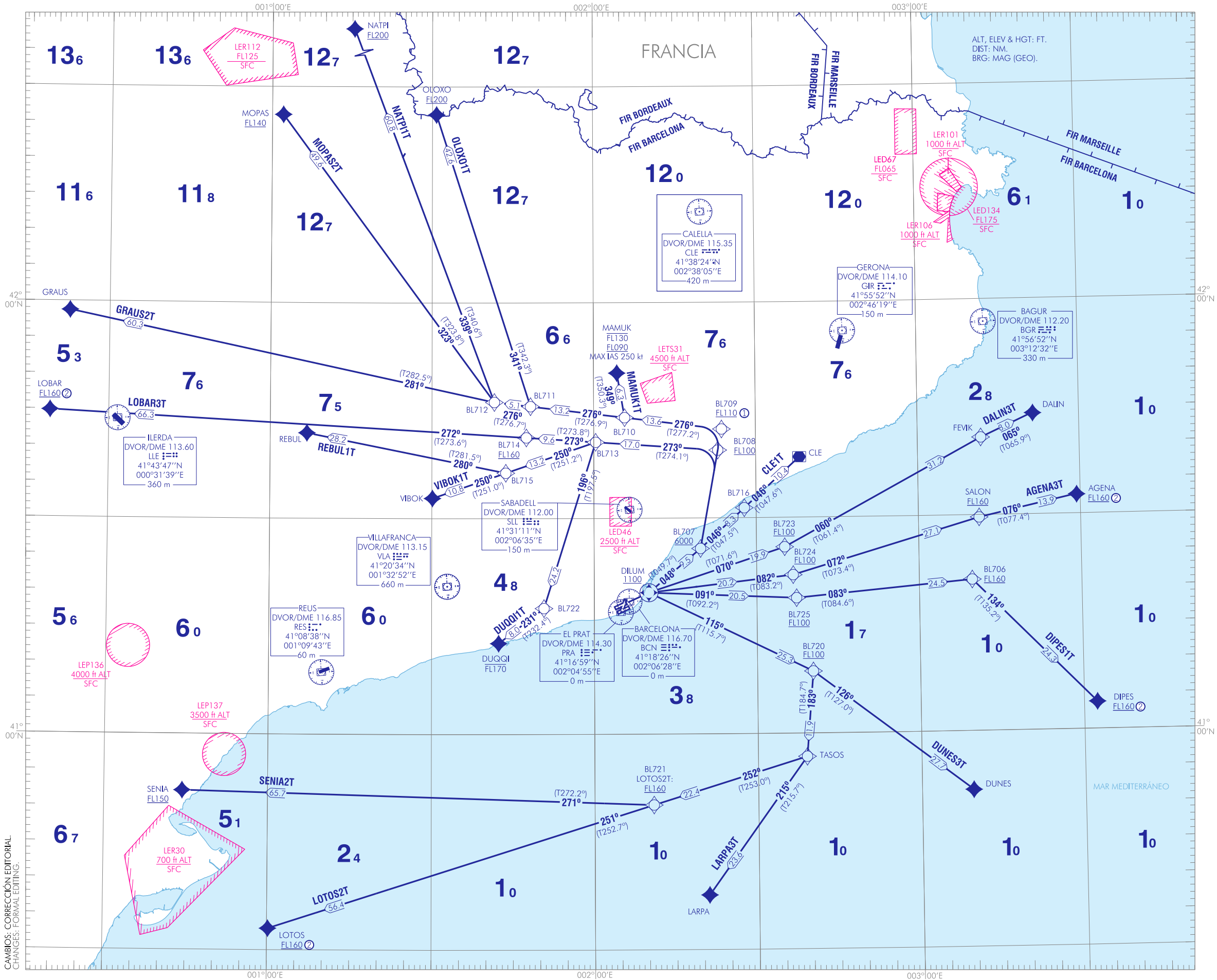
TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 121.155
131.125
TWR 118.330

121.155
AGENA3T DALIN3T DIPES1T DUNES3T
LARPA3T LOTOS2T SENIA2T

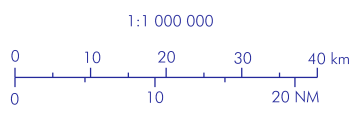
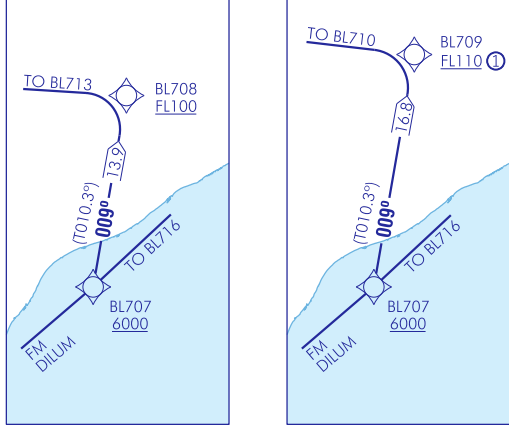
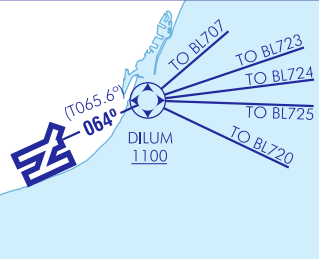
131.125
CLE1T DUQI1T GRAUS2T LOBAR3T MAMUK1T
MOPAS2T NATP1T OLOXO1T REBUL1T VIBOK1T



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES

NOTAS:
① EXCEPTO MAMUK1T.
② UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVÍA, LA MEA PODRÍA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- RNAV1 REQUERIDA.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000 ft. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

NOTES:
① EXCEPT MAMUK1T.
② ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRAT THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- UNLESS OTHERWISE INDICATED BY TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000 ft. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

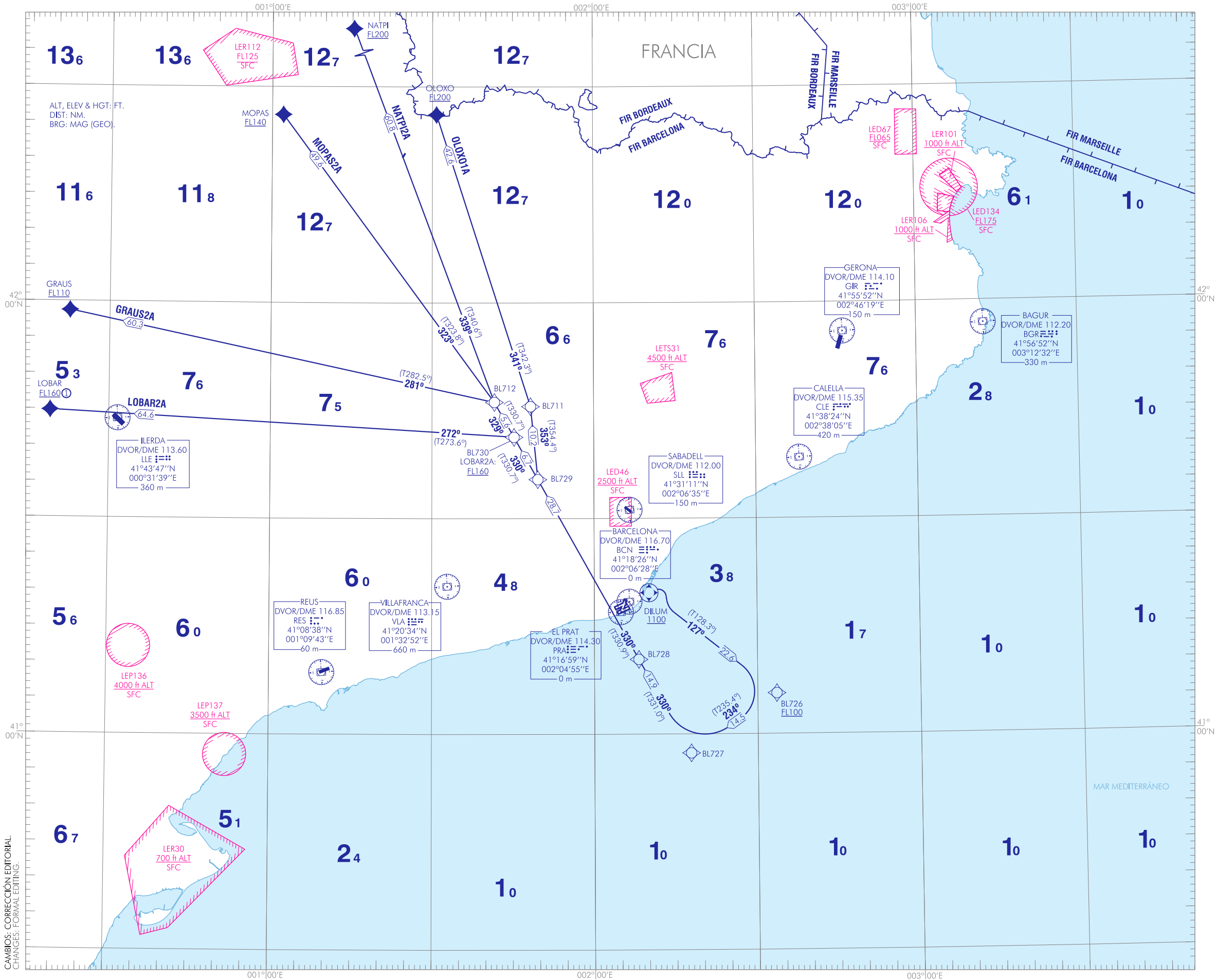
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 121.155
TWR 118.105

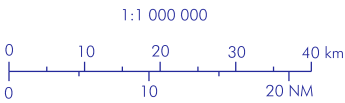
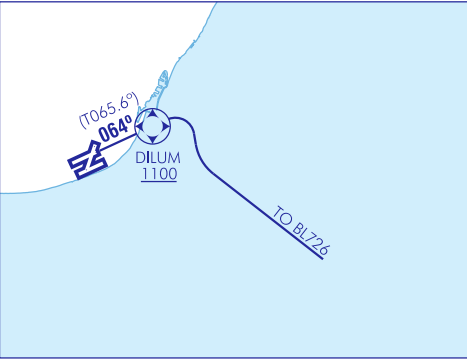
121.155
GRAUS2A LOBAR2A MOPAS2A
NATPI2A OLOXO1A



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA ALTERNATIVAS
DEPARTURE PROCEDURES ALTERNATIVES

- NOTAS:
① UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVÍA, LA MEA PODRÍA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- RNAV1 REQUERIDA.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000 ft. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

- NOTES:
① ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRAT THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- UNLESS OTHERWISE INDICATED BY TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000 ft. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

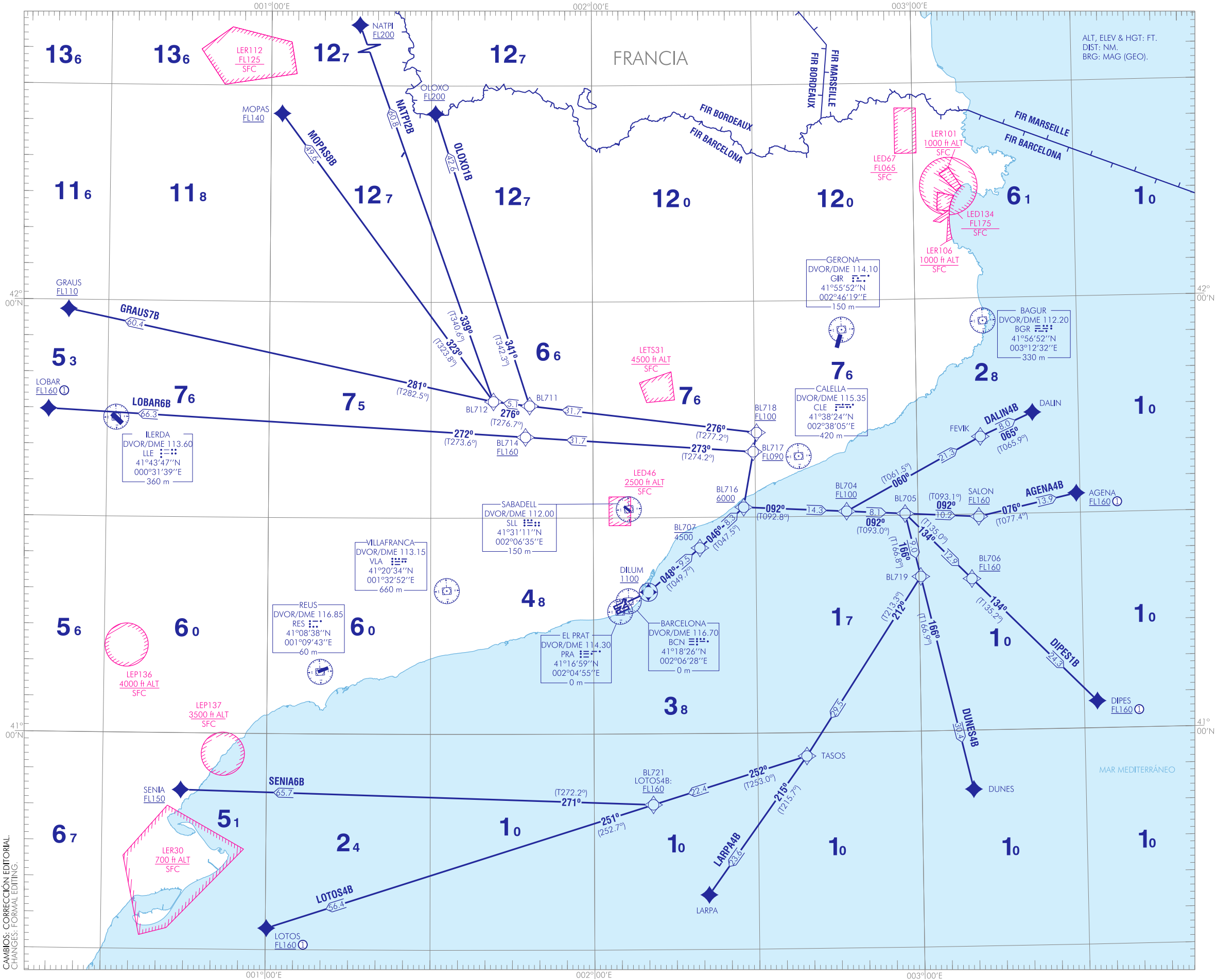
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

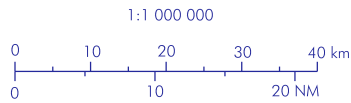
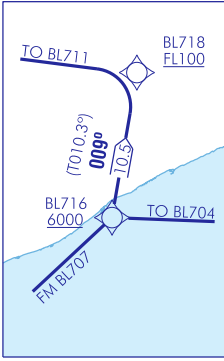
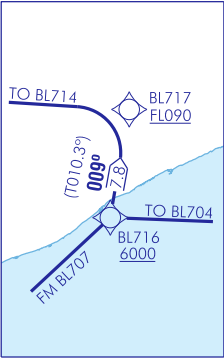
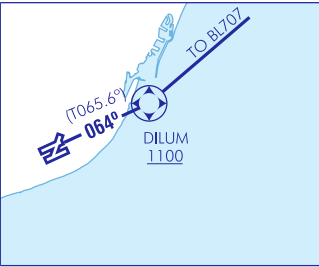
DEP 131.125
TWR 118.330

AGENA4B	DALIN4B	DIPES1B	DUNES4B	GRAUS7B	LARPA4B
LOBAR6B	LOTOS4B	MOPAS8B	NATPI2B	OLOXO1B	SENIA6B



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA DNP
DEPARTURE PROCEDURES DNP

- NOTAS:
- ① UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRIA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
 - RNAV1 REQUERIDA.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
 - NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
 - SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.
- NOTES:
- ① ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
 - RNAV1 REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRAT THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

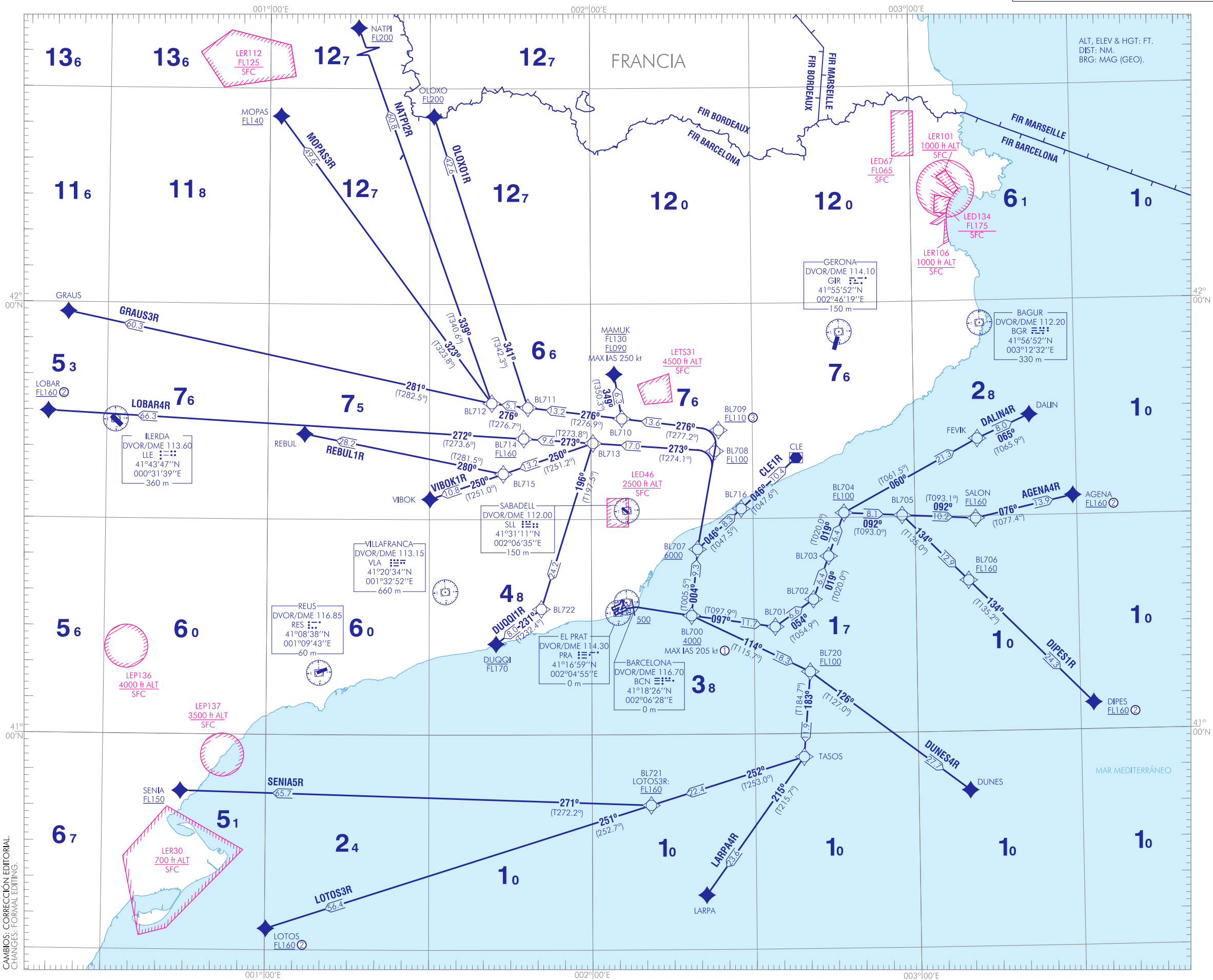
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 121.155
131.125
TWR 118.330

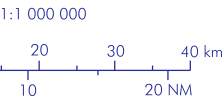
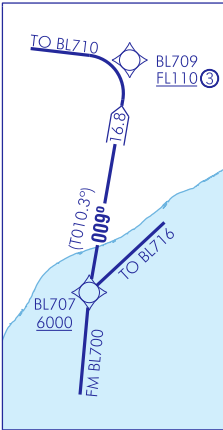
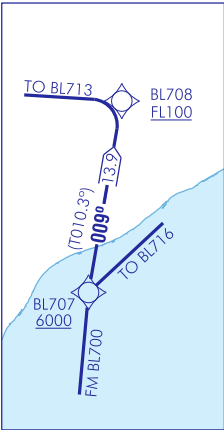
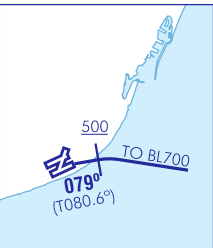
131.125		121.155	
CLE1R	DUQQ1R	GRAUS3R	LOBAR4R
MOPAS3R	NATPI2R	OLOXO1R	REBUL1R
MAMUK1R		VIBOK1R	
AGENA4R		DALIN4R	
LARPA4R		LOTOS3R	
SENIAR5R		DUNES4R	



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES

- NOTAS:
- SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN BL700 A IAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
 - UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRIA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
 - EXCEPTO MAMUK1R.
- RNAV1 REQUERIDA.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
 - NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNRAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
 - SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

- NOTES:
- AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS BL700 AT MIN IAS 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
 - ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
 - EXCEPT MAMUK1R.
- RNAV1 REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRAT THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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
DUQOI1R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL708, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL708, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL708	-	009 (010.3)	-1.2	13.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL713	-	273 (274.1)	-1.2	17.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL722	-	196 (197.5)	-1.2	24.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	DUQOI	-	231 (232.4)	-1.2	8.0	-	-FL170	-	-	RNAV1
GRAUS3R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL709, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL709, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL709	-	009 (010.3)	-1.2	16.8	-	+FL110	-	-	RNAV1
005	TF	BL710	-	276 (277.2)	-1.2	13.6	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL711	-	276 (276.9)	-1.2	13.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL712	-	276 (276.7)	-1.2	5.1	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	GRAUS	-	281 (282.5)	-1.2	60.3	-	-	-	-	RNAV1
LARPA4R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL720, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL720, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL720	-	114 (115.7)	-1.2	18.3	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	TASOS	-	183 (184.7)	-1.2	11.9	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	LARPA	-	215 (215.7)	-1.2	23.6	-	-	-	-	RNAV1
LOBAR4R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL708, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL708, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL708	-	009 (010.3)	-1.2	13.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL713	-	273 (274.1)	-1.2	17.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL714	-	273 (273.8)	-1.2	9.6	-	+FL160	-	-	RNAV1
007	TF	LOBAR	-	272 (273.6)	-1.2	66.3	-	-	-	-	RNAV1
LOTOS3R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL720, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL720, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL720	-	114 (115.7)	-1.2	18.3	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	TASOS	-	183 (184.7)	-1.2	11.9	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL721	-	252 (253.0)	-1.2	22.4	-	+FL160	-	-	RNAV1
006	TF	LOTOS	-	251 (252.7)	-1.2	56.4	-	-	-	-	RNAV1

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
MAMUK1R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL707, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL707, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL709	-	009 (010.3)	-1.2	16.8	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL710	-	276 (277.2)	-1.2	13.6	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	MAMUK	-	349 (350.3)	-1.2	6.3	-	-FL130 +FL090	-250	-	RNAV1
MOPAS3R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL709, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL709, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL709	-	009 (010.3)	-1.2	16.8	-	+FL110	-	-	RNAV1
005	TF	BL710	-	276 (277.2)	-1.2	13.6	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL711	-	276 (276.9)	-1.2	13.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL712	-	276 (276.7)	-1.2	5.1	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	MOPAS	-	323 (323.8)	-1.2	49.6	-	+FL140	-	-	RNAV1
NATPI2R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL709, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL709, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL709	-	009 (010.3)	-1.2	16.8	-	+FL110	-	-	RNAV1
005	TF	BL710	-	276 (277.2)	-1.2	13.6	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL711	-	276 (276.9)	-1.2	13.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL712	-	276 (276.7)	-1.2	5.1	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	NATPI	-	339 (340.6)	-1.2	60.8	-	+FL200	-	-	RNAV1
OLOX01R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL709, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL709, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL709	-	009 (010.3)	-1.2	16.8	-	+FL110	-	-	RNAV1
005	TF	BL710	-	276 (277.2)	-1.2	13.6	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL711	-	276 (276.9)	-1.2	13.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	OLOXO	-	341 (342.3)	-1.2	42.6	-	+FL200	-	-	RNAV1
REBUL1R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL708, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL708, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL708	-	009 (010.3)	-1.2	13.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL713	-	273 (274.1)	-1.2	17.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL715	-	250 (251.2)	-1.2	13.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	REBUL	-	280 (281.5)	-1.2	28.2	-	-	-	-	RNAV1

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
SENIA5R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL720, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL720, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL720	-	114 (115.7)	-1.2	18.3	-	+FL100	-	-	RNAV1
004	TF	TASOS	-	183 (184.7)	-1.2	11.9	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL721	-	252 (253.0)	-1.2	22.4	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	SENIA	-	271 (272.2)	-1.2	65.7	-	+FL150	-	-	RNAV1
VIBOK1R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta BL708, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.0% up to BL708, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	079 (080.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	DF	BL700	-	-	-1.2	-	-	+4000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL707	-	004 (005.5)	-1.2	9.3	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	BL708	-	009 (010.3)	-1.2	13.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL713	-	273 (274.1)	-1.2	17.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL715	-	250 (251.2)	-1.2	13.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	VIBOK	-	250 (251.0)	-1.2	10.8	-	-	-	-	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEBL UNO ECHO (LEBL1E).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Barcelona TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Mantener frecuencia de Barcelona TWR hasta posterior indicación. Subir en rumbo de pista hasta 500 ft AMSL. Virar a la derecha (IAS MAX 220 kt) a rumbo magnético 119° hasta 1900 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 1900 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-ESPAÑA.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEBL ONE ECHO (LEBL1E).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED**

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Barcelona TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Maintain Barcelona TWR frequency until further indication. Climb on runway heading up to 500 ft AMSL. Turn right (MAX IAS 220 kt) to heading 119° up to 1900 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 1900 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	06R	41°17'44.8"N	002°06' 25.6"E	54.7	59.6
Árbol // Tree	06R	41°17'37.9"N	002°06' 13.7"E	22.8	28.1
Árbol // Tree	06R	41°17'38.4"N	002°06' 16.3"E	28.6	32.9

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

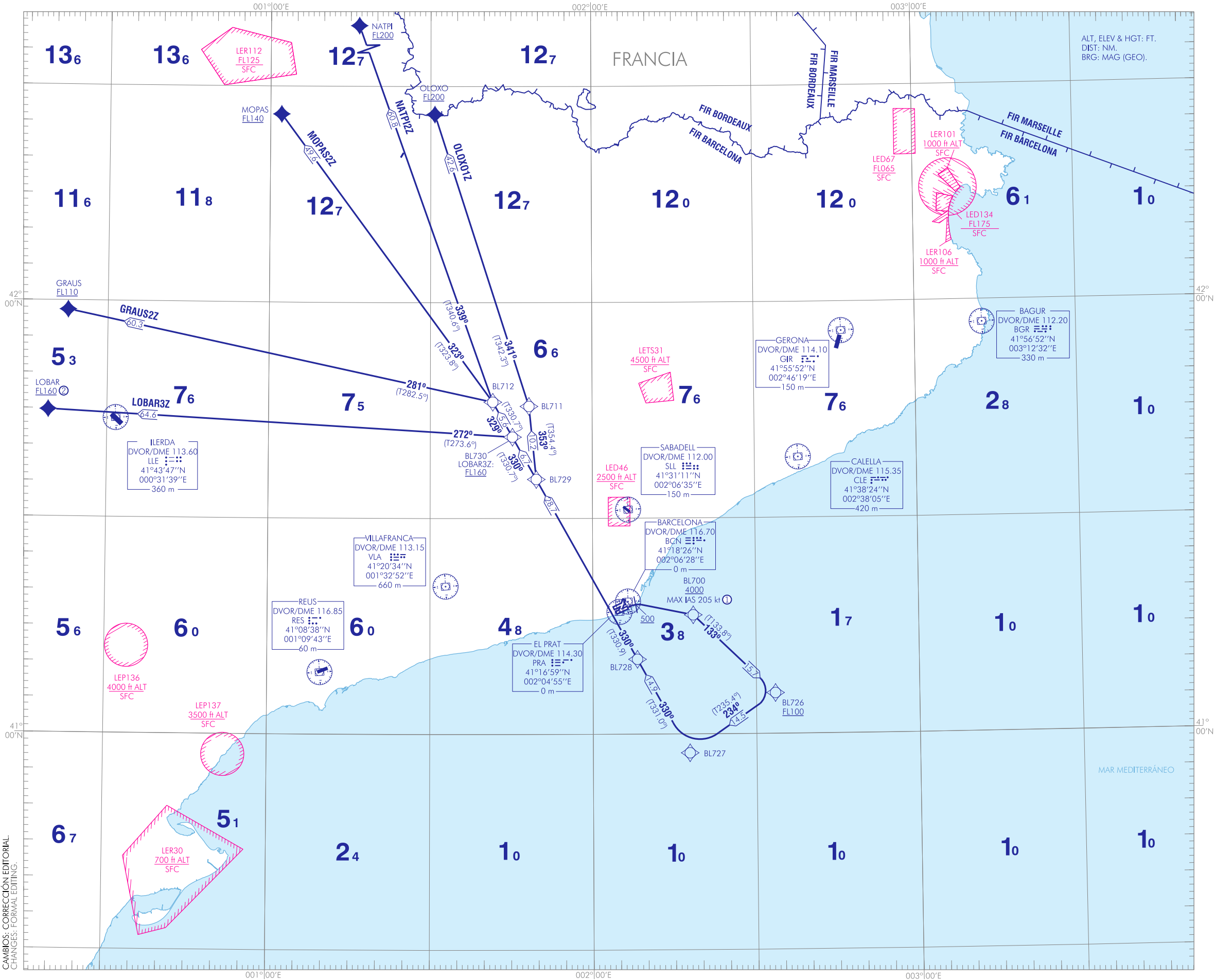
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 121.155
TWR 118.330

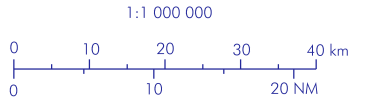
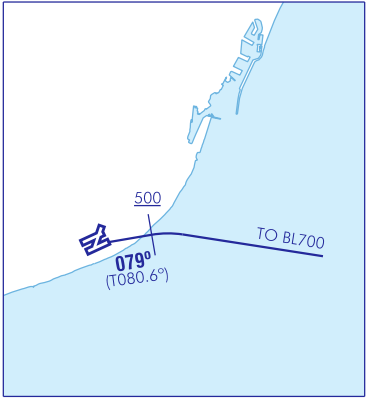
121.155
GRAUS2Z LOBAR3Z MOPAS2Z
NATPI2Z OLOXO1Z



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
ALTERNATIVAS
DEPARTURE PROCEDURES
ALTERNATIVES

NOTAS:
① SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN
BL700 A IAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO
DE NO CUMPLIR.
② UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRÍA
SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- RNAV1 REQUERIDA.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE
PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN
LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR,
UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP
ANTES DE CRUZAR 2000. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES
LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

NOTES:
① AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS
BL700 AT MIN IAS 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
② ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN
THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1
DEPARTURES.
- NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRAT
THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR,
WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ
BEFORE CROSSIN 2000. THE CORRESPONDING FREQ IS
THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

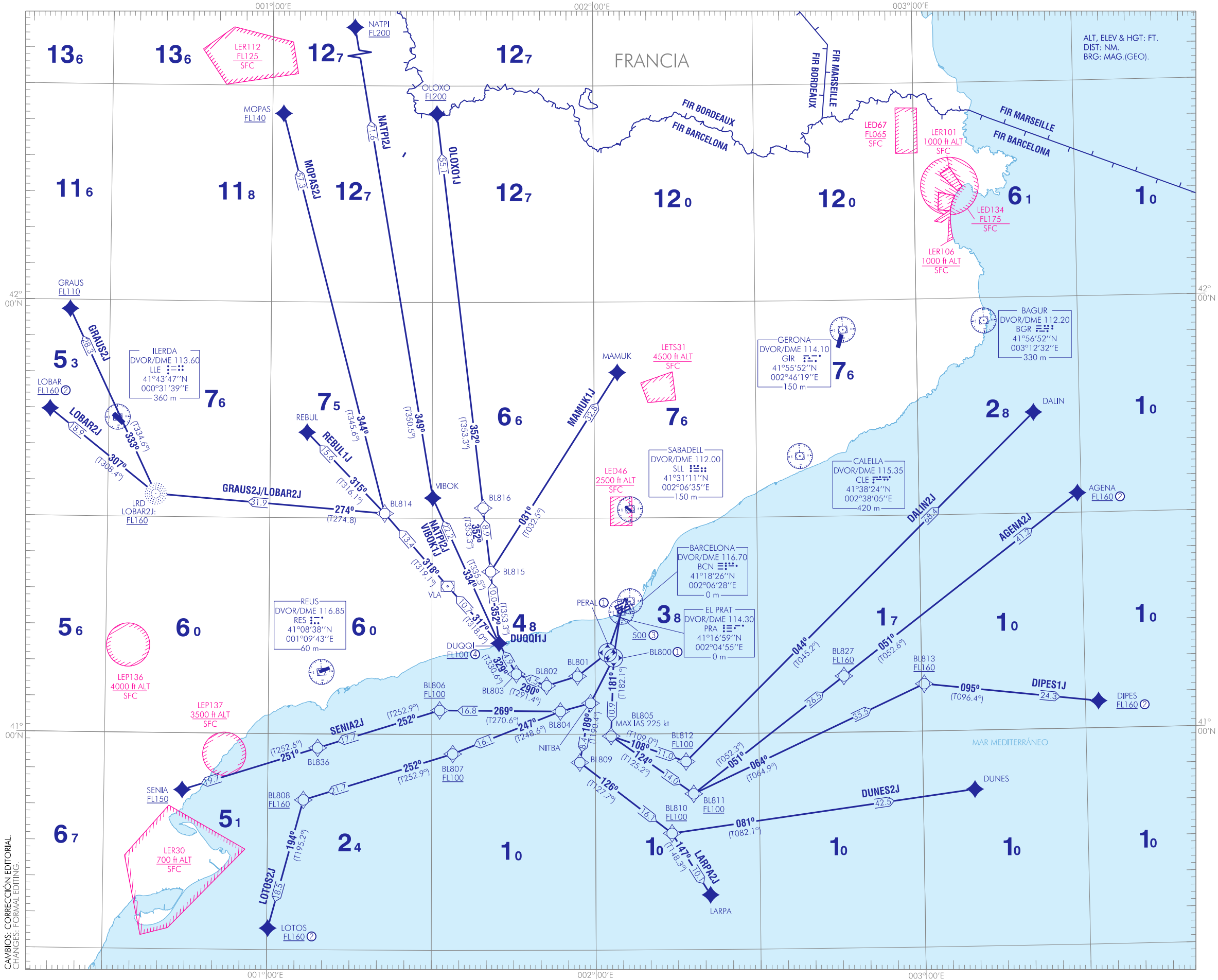
TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 126.505
127.700
TWR 118.330

126.505
AGENA2J DALIN2J DIPES1J DUNES2J
LARPA2J LOTOS2J SENIA2J

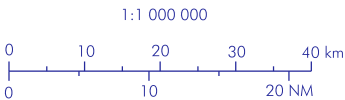
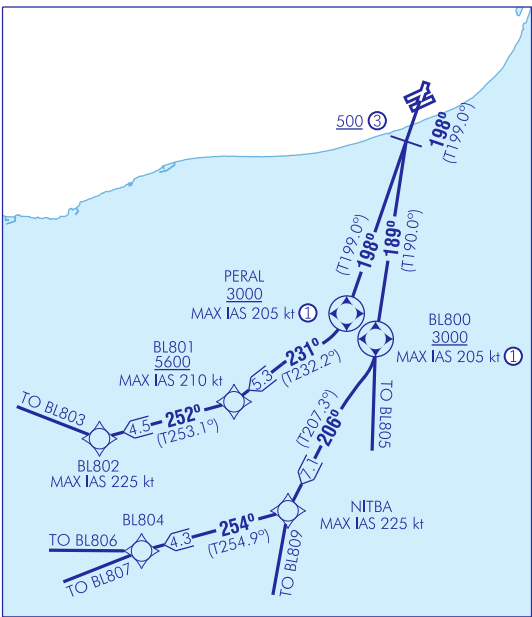
127.700
DUQQ1J GRAUS2J LOBAR2J MAMUK1J MOPAS2J
NATPI2J OLOXO1J REBUL1J VIBOK1J



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES

- NOTAS:
- SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN BL800 Y PERAL A LAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
 - UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRÍA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
 - AGENA2J, DALIN2J, DIPES1J, DUNES2J, LARPA2J, LOTOS2J Y SENIA2J.
 - GRAUS2J, LOBAR2J, MOPAS2J, NATPI2J Y OLOXO1J.
 - RNAV1 REQUERIDA.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
 - SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

- NOTES:
- AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS BL800 AND PERAL AT MIN IAS 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
 - ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
 - AGENA2J, DALIN2J, DIPES1J, DUNES2J, LARPA2J, LOTOS2J AND SENIA2J.
 - RNAV1 REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSIN 2000. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



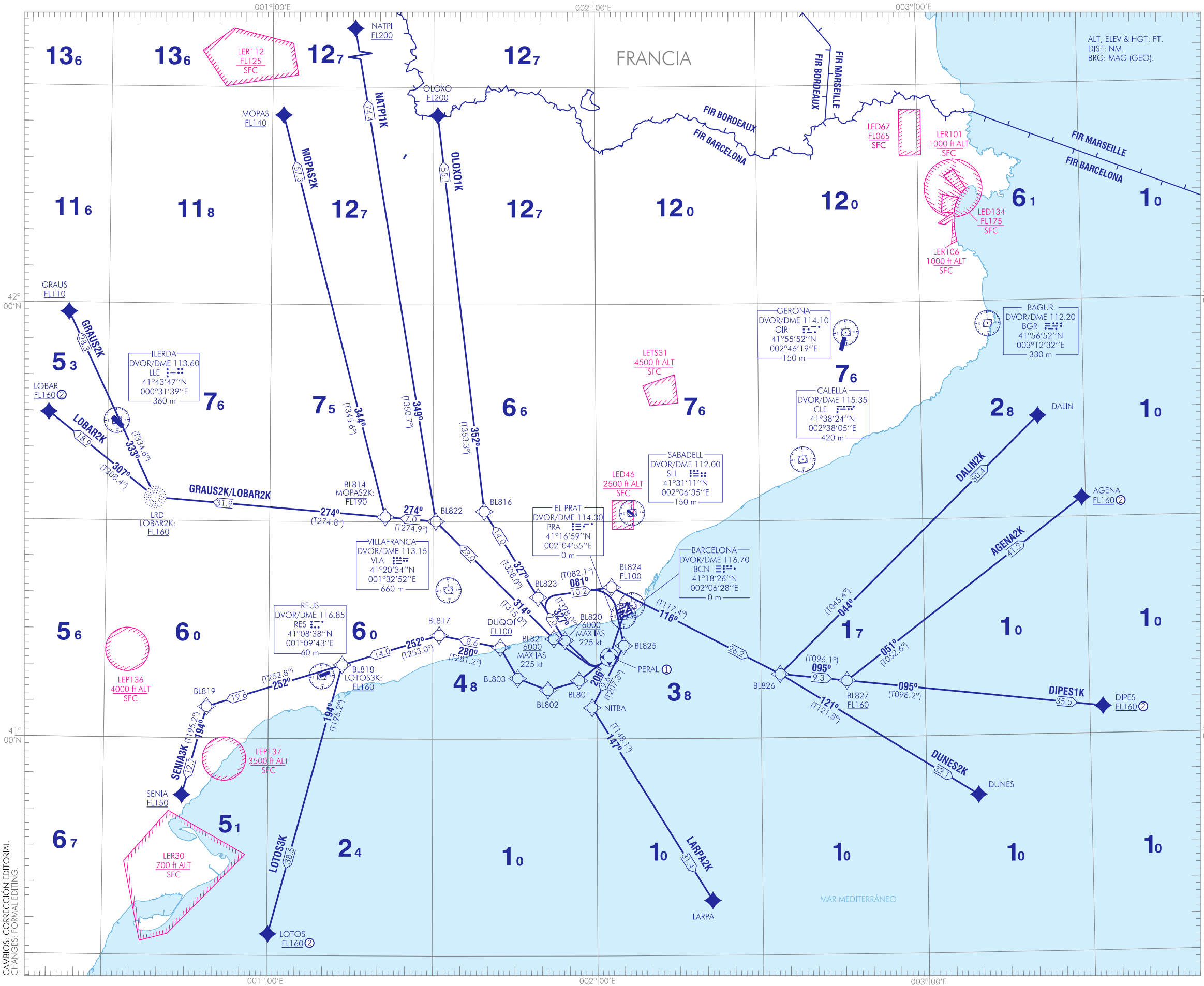
CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS SID) RNAV1-OACI

TA 6000
VAR 1°E (2020)
DEP 126.505
127.700
TWR 118.330

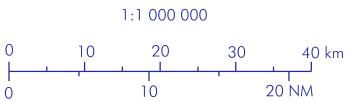
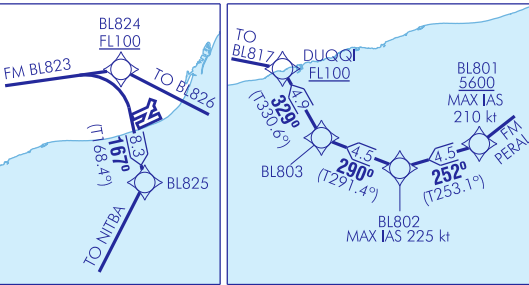
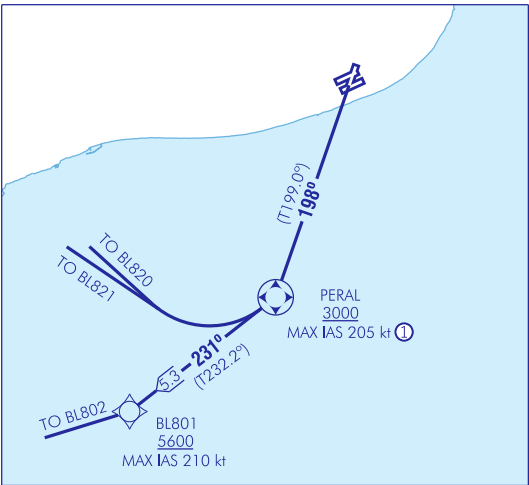
127.700
AGENA2K DALIN2K DIPES1K DUNES2K GRAUS2K LARPA2K
LOBAR2K LOTOS3K MOPAS2K NATPI1K OLOXO1K SENIA3K



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
ALTERNATIVAS
DEPARTURE PROCEDURES
ALTERNATIVES

NOTAS:
① SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN PERAL A IAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
② UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRIA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- RNAV1 REQUERIDA.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

NOTES:
① AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS PERAL AT MIN IAS 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
② ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AGENA	41°32'41.3"N 003°29'19.0"E
BL801	41°08'02.9"N 001°56'46.6"E
BL802	41°06'44.0"N 001°51'04.9"E
BL803	41°08'22.3"N 001°45'32.0"E
BL814	41°30'38.9"N 001°21'13.8"E
BL816	41°31'25.1"N 001°39'24.7"E
BL817	41°14'18.4"N 001°31'09.7"E
BL818	41°10'11.2"N 001°13'26.0"E
BL819	41°04'21.0"N 000°48'42.5"E
BL820	41°13'36.2"N 001°54'12.9"E
BL821	41°13'48.8"N 001°52'09.6"E
BL822	41°30'03.5"N 001°30'30.8"E
BL823	41°19'32.6"N 001°49'17.4"E
BL824	41°20'56.6"N 002°02'45.7"E
BL825	41°12'51.2"N 002°04'58.2"E
BL826	41°08'47.9"N 002°33'31.9"E
BL827	41°07'48.0"N 002°45'43.6"E
DALIN	41°44'01.6"N 003°21'28.4"E
DIPES	41°03'46.6"N 003°32'24.2"E
DUNES	40°51'49.5"N 003°09'27.2"E
DUQQI	41°12'38.3"N 001°42'21.0"E
GRAUS	41°58'44.5"N 000°22'35.2"E
LARPA	40°37'35.8"N 002°20'55.1"E
LOBAR	41°44'52.8"N 000°19'06.4"E
LOTOS	40°32'58.9"N 001°00'10.7"E
LRD	41°33'10.5"N 000°38'52.9"E
MOPAS	42°26'07.3"N 001°02'03.7"E
NATPI	42°43'26.0"N 001°14'08.9"E
NITBA	41°04'18.0"N 001°59'08.4"E
OLOXO	42°26'06.8"N 001°30'45.9"E
PERAL	41°11'18.1"N 002°02'19.2"E
SENIA	40°52'07.5"N 000°44'19.6"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

RNAV1 - ALTERNATIVAS

PISTA 20 (CONFIGURACIÓN OESTE)

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SALIDAS:

- RNAV1 requerida.
- IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- PROHIBIDO EL VIRAJE ANTES DEL EXTREMO DE SALIDA DE LA PISTA (DER).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RNAV1 - ALTERNATIVE

RUNWAY 20 (WEST CONFIGURATION)

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- MAX IAS 250 kt until reachg FL100.
- INITIAL ATC CLEARANCE: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en route.
- TURNS BEFORE DEPARTURE END OF RUNWAY (DER) ARE NOT PERMITTED.

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
AGENA2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL827	-	095 (096.1)	-1.2	9.3	-	+FL160	-	-	RNAV1
007	TF	AGENA	-	051 (052.6)	-1.2	41.2	-	-	-	-	RNAV1
DALIN2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DALIN	-	044 (045.4)	-1.2	50.4	-	-	-	-	RNAV1
DIPE51K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL827	-	095 (096.1)	-1.2	9.3	-	+FL160	-	-	RNAV1
007	TF	DIPE5	-	095 (096.2)	-1.2	35.5	-	-	-	-	RNAV1
DUNES2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DUNES	-	121 (121.8)	-1.2	32.1	-	-	-	-	RNAV1
GRAUS2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL814	-	274 (274.9)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	LRD	-	274 (274.8)	-1.2	31.9	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	GRAUS	-	333 (334.6)	-1.2	28.3	-	+FL110	-	-	RNAV1

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
LARPA2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL825	-	167 (168.4)	-1.2	8.3	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	NITBA	-	206 (207.3)	-1.2	9.6	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	LARPA	-	147 (148.1)	-1.2	31.4	-	-	-	-	RNAV1
LOBAR2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL814	-	274 (274.9)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	LRD	-	274 (274.8)	-1.2	31.9	-	+FL160	-	-	RNAV1
006	TF	LOBAR	-	307 (308.4)	-1.2	18.9	-	-	-	-	RNAV1
LOTOS3K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta DUQQI, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to DUQQI, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	TF	BL801	-	231 (232.2)	-1.2	5.3	-	+5600	-210	-	RNAV1
003	TF	BL802	-	252 (253.1)	-1.2	4.5	-	-	-225	-	RNAV1
004	TF	BL803	-	290 (291.4)	-1.2	4.5	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	DUQQI	-	329 (330.6)	-1.2	4.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL817	-	280 (281.2)	-1.2	8.6	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL818	-	252 (253.0)	-1.2	14.0	-	+FL160	-	-	RNAV1
008	TF	LOTOS	-	194 (195.2)	-1.2	38.5	-	-	-	-	RNAV1
MOPAS2K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL814	-	274 (274.9)	-1.2	7.0	-	-FL190	-	-	RNAV1
005	TF	MOPAS	-	344 (345.6)	-1.2	57.3	-	+FL140	-	-	RNAV1
NATPI1K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	NATPI	-	349 (350.7)	-1.2	74.4	-	+FL200	-	-	RNAV1
OLOX01K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
003	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL816	-	327 (328.0)	-1.2	14.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	OLOXO	-	352 (353.3)	-1.2	55.1	-	+FL200	-	-	RNAV1

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
SENIA3K RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 7.9% hasta FL090, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 7.9% up to FL090, due to operational reasons.											
001	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
002	TF	BL801	-	231 (232.2)	-1.2	5.3	-	+5600	-210	-	RNAV1
003	TF	BL802	-	252 (253.1)	-1.2	4.5	-	-	-225	-	RNAV1
004	TF	BL803	-	290 (291.4)	-1.2	4.5	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	DUQQI	-	329 (330.6)	-1.2	4.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL817	-	280 (281.2)	-1.2	8.6	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL818	-	252 (253.0)	-1.2	14.0	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	BL819	-	252 (252.8)	-1.2	19.6	-	-	-	-	RNAV1
009	TF	SENIA	-	194 (195.2)	-1.2	12.7	-	+FL150	-	-	RNAV1

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	20	41°17'19.0"N	001°54'29.4"E	0	1882.6
Terreno // Terrain	20	41°17'31.4"N	001°54'36.2"E	0	1944.6
Terreno // Terrain	20	41°17'33.3"N	001°54'50.8"E	0	1908.8

TA 6000

DEP	126.505
	127.700
TWR	118.330

126.505			
AGENA5Q	DALIN4Q	DIPES1Q	DUNES5Q
LARPA5Q	LOTOS5Q	SENIA5Q	

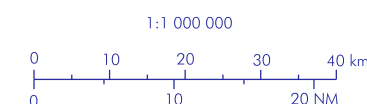


NOTAS:

- ① SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN BL800 Y PERAL A LAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
- ② UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRÍA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- ③ GRAUSSQ, LOBAR6Q, MOPAS4Q, NATP12Q Y OLOXO1Q.
 - RNAV1 REQUERIDA.
 - RNAV1 (DME/DME) DME VLA CRÍTICO.
 - RNAV1 (DME/DME/IRU) SIN DME CRÍTICO.
 - LOS DME ASOCIADOS A LAS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE ZUZAR 2000. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

NOTES:

- ① AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS
BL800 AND PERAL AT MIN IAS 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
- ② ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN
THIS LEVEL.
- ③ GRAUSSQ, LOBAR6Q, MOPAS4Q, NATP12Q AND OLOXO1Q.
- RNAVI REQUIRED.
- CRITICAL RNAVI (DME/DME) DME VLA.
- RNAVI (DME/DME/IRU) WITHOUT CRITICAL DME.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAVI
DEPARTURES.
- NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE
OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- UNLESS OTHERWISE INDICATED BY TWR, WHEN AIRBORNE
CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000.
- THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TA 6000

DEP	126.505
	127.700
TWR	118.330



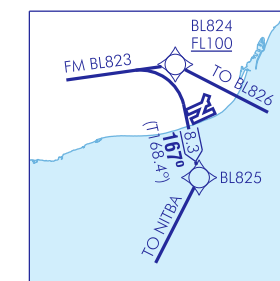
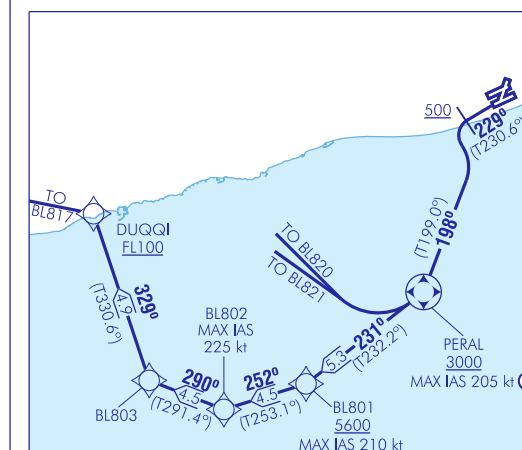
NOTAS:

- ① SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN PERAL A IAS MIN 190 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
- ② UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRIA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.

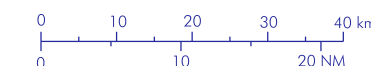
- RNAV1 REQUERIDA.
- RNAV1 (DME/DME) DME VLA CRITICO.
- RNAV1 (DME/DME/IRU) SIN DME CRITICO.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000 ft. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

NOTES:

- NOTES:
- ① AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS PERAL AT MIN IAS 190 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
 - ② ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
 - CRITICAL RNAV1 (DME/DME) DME VLA.
 - RNAV1 (DME/DME/IRU) WITHOUT CRITICAL DME.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000 ft. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



1:1 000 000



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AGENA	41°32'41.3"N 003°29'19.0"E
BL801	41°08'02.9"N 001°56'46.6"E
BL802	41°06'44.0"N 001°51'04.9"E
BL803	41°08'22.3"N 001°45'32.0"E
BL814	41°30'38.9"N 001°21'13.8"E
BL816	41°31'25.1"N 001°39'24.7"E
BL817	41°14'18.4"N 001°31'09.7"E
BL818	41°10'11.2"N 001°13'26.0"E
BL819	41°04'21.0"N 000°48'42.5"E
BL820	41°13'36.2"N 001°54'12.9"E
BL821	41°13'48.8"N 001°52'09.6"E
BL822	41°30'03.5"N 001°30'30.8"E
BL823	41°19'32.6"N 001°49'17.4"E
BL824	41°20'56.6"N 002°02'45.7"E
BL825	41°12'51.2"N 002°04'58.2"E
BL826	41°08'47.9"N 002°33'31.9"E
BL827	41°07'48.0"N 002°45'43.6"E
DALIN	41°44'01.6"N 003°21'28.4"E
DIPES	41°03'46.6"N 003°32'24.2"E
DUNES	40°51'49.5"N 003°09'27.2"E
DUQQI	41°12'38.3"N 001°42'21.0"E
GRAUS	41°58'44.5"N 000°22'35.2"E
LARPA	40°37'35.8"N 002°20'55.1"E
LOBAR	41°44'52.8"N 000°19'06.4"E
LOTOS	40°32'58.9"N 001°00'10.7"E
LRD	41°33'10.5"N 000°38'52.9"E
MOPAS	42°26'07.3"N 001°02'03.7"E
NATPI	42°43'26.0"N 001°14'08.9"E
NITBA	41°04'18.0"N 001°59'08.4"E
OLOXO	42°26'06.8"N 001°30'45.9"E
PERAL	41°11'18.1"N 002°02'19.2"E
SENIA	40°52'07.5"N 000°44'19.6"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

RNAV1 - ALTERNATIVA

PISTA 24L

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SALIDAS:

- RNAV1 requerida.
- IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Con el objeto de cumplir con lo establecido en el AIP AD-2 LEBL, casilla 21, el alabeo para el ajuste de trayectoria inicial indicado en las SID se iniciará por debajo de 500 ft. En ningún caso se sobrepasará durante el viraje la recta que une los puntos de coordenadas 41°18'25.6"N 002°06'28.1"E (DVOR BCN) y 41°16'05.4"N 002°02'00.0"E (en línea de costa), equivalente al R-234 del DVOR/DME BCN.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RNAV1 - ALTERNATIVE

RUNWAY 24L

NOTES APPLICABLE TO ALL:

- RNAV1 required, except contingency departure.
- MAX IAS 250 kt until reachg FL100.
- INITIAL ATC CLEARANCE: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en route.
- In order to comply with AIP AD-2 LEBL ítem 21, the warp for the initial trajectory adjustment indicated in the SIDs shall be initiated below 500 ft. In no case, shall the line linking the coordinates 41°18'25.6"N 002°06'28.1"E (DVOR BCN) and 41°16'05.4"N 002°02'00.0"E (in coast line), equivalent to the R-234 of the DVOR/DME BCN, be overshoot during the turning.

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
AGENA3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL827	-	095 (096.1)	-1.2	9.3	-	+FL160	-	-	RNAV1
008	TF	AGENA	-	051 (052.6)	-1.2	41.2	-	-	-	-	RNAV1
DALIN3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	DALIN	-	044 (045.4)	-1.2	50.4	-	-	-	-	RNAV1
DIPES1F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL827	-	095 (096.1)	-1.2	9.3	-	+FL160	-	-	RNAV1
008	TF	DIPES	-	095 (096.2)	-1.2	35.5	-	-	-	-	RNAV1
DUNES3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	DUNES	-	121 (121.8)	-1.2	32.1	-	-	-	-	RNAV1
GRAUS3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL814	-	274 (274.9)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	LRD	-	274 (274.8)	-1.2	31.9	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	GRAUS	-	333 (334.6)	-1.2	28.3	-	+FL110	-	-	RNAV1

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
LARPA3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL824	-	081 (082.1)	-1.2	10.2	-	+FL100	-	-	RNAV1
006	TF	BL825	-	167 (168.4)	-1.2	8.3	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	NITBA	-	206 (207.3)	-1.2	9.6	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	LARPA	-	147 (148.1)	-1.2	31.4	-	-	-	-	RNAV1
LOBAR3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL814	-	274 (274.9)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	LRD	-	274 (274.8)	-1.2	31.9	-	+FL160	-	-	RNAV1
007	TF	LOBAR	-	307 (308.4)	-1.2	18.9	-	-	-	-	RNAV1
LOTOS4F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta DUQQI, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to DUQQI, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL801	-	231 (232.2)	-1.2	5.3	-	+5600	-210	-	RNAV1
004	TF	BL802	-	252 (253.1)	-1.2	4.5	-	-	-225	-	RNAV1
005	TF	BL803	-	290 (291.4)	-1.2	4.5	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DUQQI	-	329 (330.6)	-1.2	4.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
007	TF	BL817	-	280 (281.2)	-1.2	8.6	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	BL818	-	252 (253.0)	-1.2	14.0	-	+FL160	-	-	RNAV1
009	TF	LOTOS	-	194 (195.2)	-1.2	38.5	-	-	-	-	RNAV1
MOPAS2F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL814	-	274 (274.9)	-1.2	7.0	-	-FL190	-	-	RNAV1
006	TF	MOPAS	-	344 (345.6)	-1.2	57.3	-	+FL140	-	-	RNAV1
NATPI1F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta 5000 ft, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to 5000 ft, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL821	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL822	-	314 (315.0)	-1.2	23.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	NATPI	-	349 (350.7)	-1.2	74.4	-	+FL200	-	-	RNAV1

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
OLOX01F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta BL820, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to BL820, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	DF	BL820	-	-	-1.2	-	R	+6000	-225	-	RNAV1
004	TF	BL823	-	327 (328.0)	-1.2	7.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL816	-	327 (328.0)	-1.2	14.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	OLOX0	-	352 (353.3)	-1.2	55.1	-	+FL200	-	-	RNAV1
SENIA4F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 8.0% hasta FL090, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 8.0% up to FL090, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	229 (230.6)	-1.2	-	-	+500	-	-	RNAV1
002	CF	PERAL	Y	198 (199.0)	-1.2	-	-	+3000	-205	-	RNAV1
003	TF	BL801	-	231 (232.2)	-1.2	5.3	-	+5600	-210	-	RNAV1
004	TF	BL802	-	252 (253.1)	-1.2	4.5	-	-	-225	-	RNAV1
005	TF	BL803	-	290 (291.4)	-1.2	4.5	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DUQQI	-	329 (330.6)	-1.2	4.9	-	+FL100	-	-	RNAV1
007	TF	BL817	-	280 (281.2)	-1.2	8.6	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	BL818	-	252 (253.0)	-1.2	14.0	-	-	-	-	RNAV1
009	TF	BL819	-	252 (252.8)	-1.2	19.6	-	-	-	-	RNAV1
010	TF	SENIA	-	194 (195.2)	-1.2	12.7	-	+FL150	-	-	RNAV2

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	24L	41°16'48.7"N	002°04'24.6"E	27.2	33.9
Árbol // Tree	24L	41°16'48.6"N	002°04'23.7"E	30.8	37.5
Árbol // Tree	24L	41°16'46.7"N	002°04'23.4"E	46.1	49.4
Árbol // Tree	24L	41°16'47.6"N	002°04'22.6"E	31.2	38.1
Árbol // Tree	24L	41°16'48.1"N	002°04'21.2"E	36.6	40.0
Árbol // Tree	24L	41°16'43.3"N	002°04'20.6"E	44.0	47.6
Árbol // Tree	24L	41°16'42.7"N	002°04'20.0"E	54.1	58.1

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	24L	41°17'19.0"N	001°54'29.4"E	0	1882.6
Terreno // Terrain	24L	41°17'31.4"N	001°54'36.2"E	0	1944.6
Terreno // Terrain	24L	41°17'33.3"N	001°54'50.8"E	0	1908.8

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

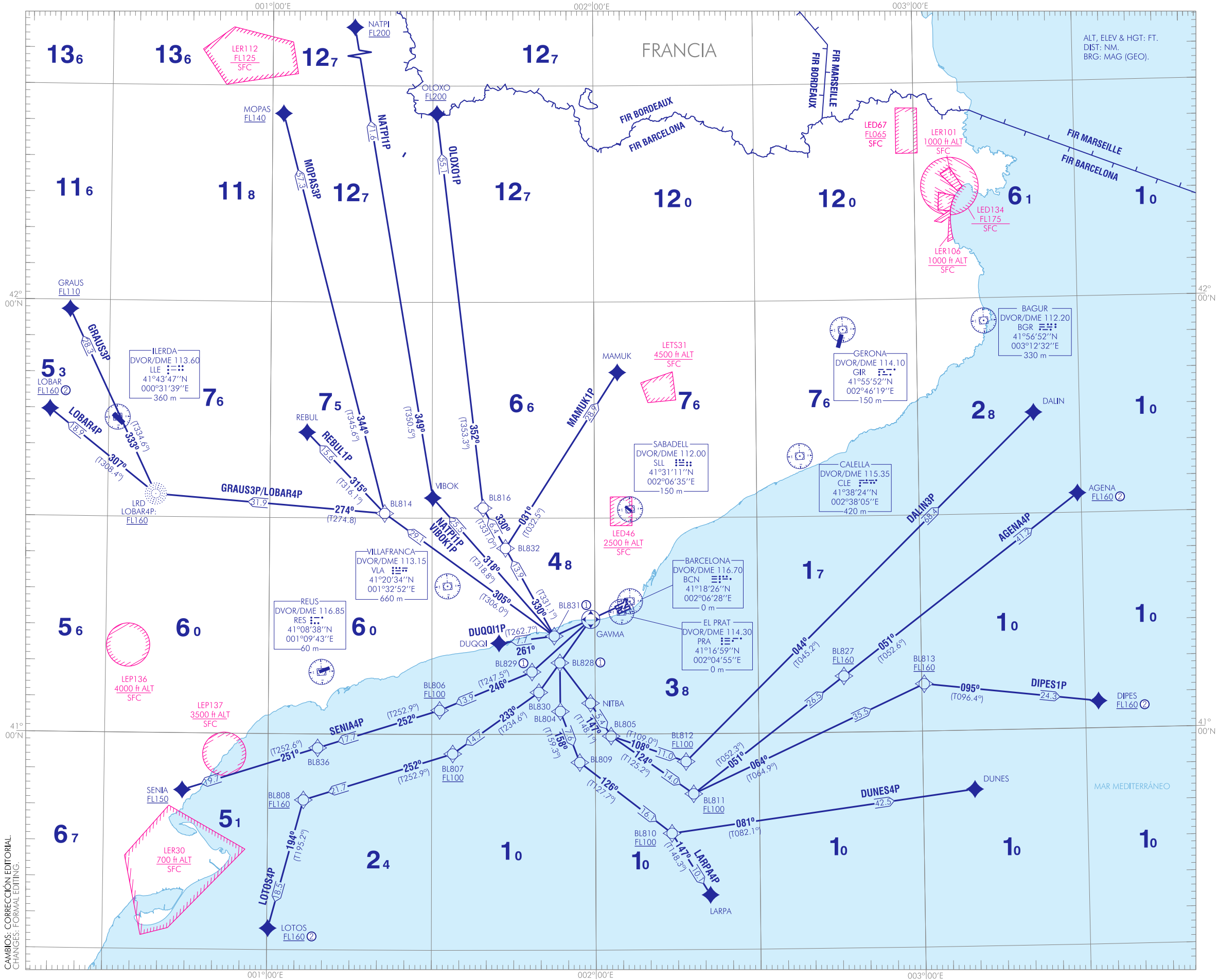
TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 126.505
127.700
TWR 118.330

AGENA4P DALIN3P DIPES1P DUNES4P
LARPA4P LOTOS4P SENIA4P

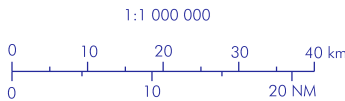
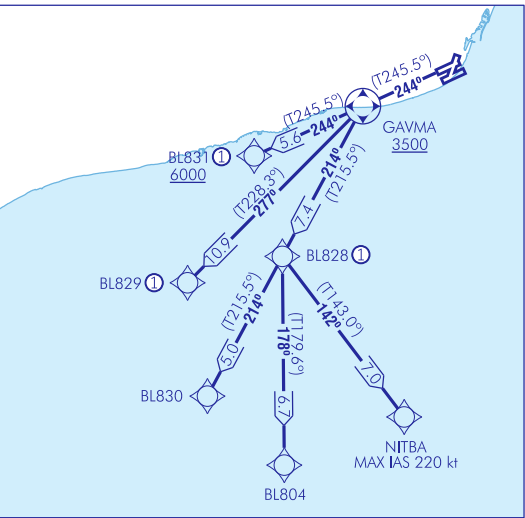
DUQQ11P GRAUS3P LOBAR4P MAMUK1P MOPAS3P
NATPI1P OLOXO1P REBUL1P VIBOK1P



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES

- NOTAS:
- SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN BL828, BL829 Y BL831 A IAS MIN 210 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
 - UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRIA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- RNAV1 REQUERIDA.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERAN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
 - NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCION TEXTUAL.
 - SALVO INDICACION EN CONTRA DE BARCELONA TWR, UNA VEZ EN EL AIRE LLAMAR A LA FREQ DE BARCELONA APP ANTES DE CRUZAR 2000 ft. LA FREQ CORRESPONDIENTE ES LA DESCRITA EN LA SID UTILIZADA.

- NOTES:
- AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS BL828, BL829 AND BL831 AT MIN IAS 210 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
 - ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN AIRBORNE CALL ON THE BARCELONA APP FREQ BEFORE CROSSING 2000 ft. THE CORRESPONDING FREQ IS THE ONE DESCRIBED IN THE SID USED.



CAMBIO: CORRECCION EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

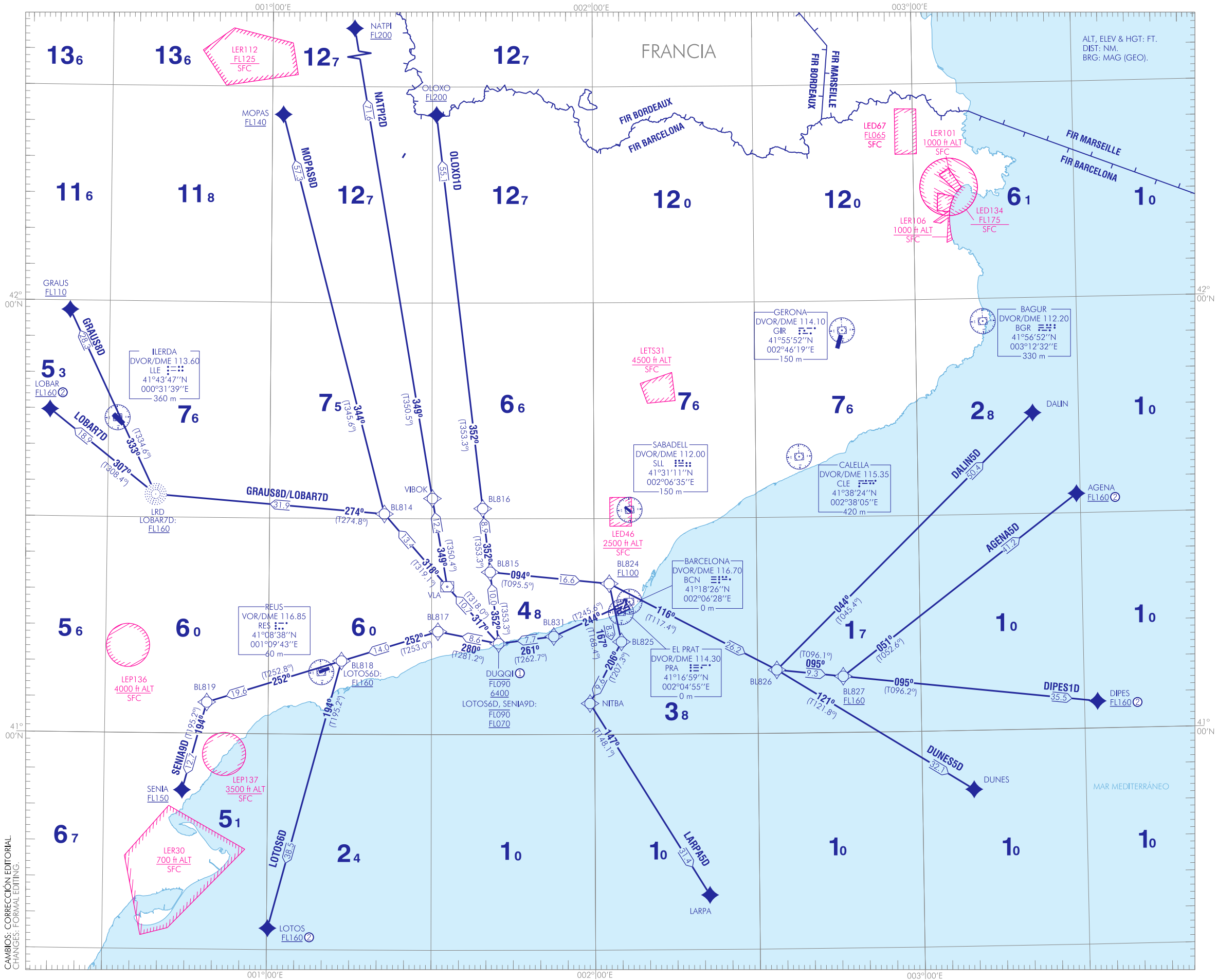
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

DEP 126.505
127.700
TWR 118.330

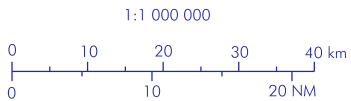
127.700
AGENA5D DALIN5D DIPES1D DUNES5D GRAUS8D LARPA5D
LOBAR7D LOTOS6D MOPAS8D NATPI2D OLOXO1D SENIA9D



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA DNP
DEPARTURE PROCEDURES DNP

- NOTAS:
- SE ESPERA QUE LAS AERONAVES TIPO C Y D CRUCEN DUQOI A LAS MIN 220 KT, AVISE A ATC EN CASO DE NO CUMPLIR.
 - UNA VEZ ALCANZADA LA AEROVIA, LA MEA PODRIA SER INFERIOR A ESTE NIVEL DE VUELO.
- RNAV1 REQUERIDA.
 - RNAV1 (DME/DME) DME CLE, PRA Y VLA CRITICOS.
 - RNAV1 (DME/DME/IRU) SIN DME CRITICO.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
 - NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
 - SALVO INDICACIÓN EN CONTRA DE BARCELONA TWR, AL ALCANZAR 2000 ft LLAME A BARCELONA APP SEGUN LA SID UTILIZADA.
 - PROCEDIMIENTOS DE SALIDA OBLIGATORIOS PARA PISTA NO PREFERENTE EN OPERACIONES SEGREGADAS (ARR24R/DEP24L).

- NOTES:
- AIRCRAFT TYPES C AND D ARE EXPECTED TO CROSS DUQOI AT MIN IAS 220 KT, ADVISE ATC IF UNABLE.
 - ONCE IN THE AIRWAY, MEA COULD BE LOWER THAN THIS LEVEL.
- RNAV1 REQUIRED.
 - CRITICAL RNAV1 (DME/DME) DME CLE, PRA AND VLA.
 - RNAV1 (DME/DME/IRU) WITHOUT CRITICAL DME.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
 - NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 - UNLESS OTHERWISE INDICATED BY BARCELONA TWR, WHEN REACHING 2000 CALL BARCELONA APP ACCORDING TO THE SID USED.
 - MANDATORY DEPARTURE PROCEDURES FOR NON-PREFERENTIAL RUNWAY IN SEGREGATED OPERATIONS (ARR24R/DEP24L).



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD



COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AGENA	41°32'41.3"N 003°29'19.0"E
BL814	41°30'38.9"N 001°21'13.8"E
BL815	41°22'34.5"N 001°40'47.9"E
BL816	41°31'25.1"N 001°39'24.7"E
BL817	41°14'18.4"N 001°31'09.7"E
BL818	41°10'11.2"N 001°13'26.0"E
BL819	41°04'21.0"N 000°48'42.5"E
BL824	41°20'56.6"N 002°02'45.7"E
BL825	41°12'51.2"N 002°04'58.2"E
BL826	41°08'47.9"N 002°33'31.9"E
BL827	41°07'48.0"N 002°45'43.6"E
BL831	41°13'37.7"N 001°52'30.6"E
DALIN	41°44'01.6"N 003°21'28.4"E
DIPES	41°03'46.6"N 003°32'24.2"E
DUNES	40°51'49.5"N 003°09'27.2"E
DUQQI	41°12'38.3"N 001°42'21.0"E
GRAUS	41°58'44.5"N 000°22'35.2"E
LARPA	40°37'35.8"N 002°20'55.1"E
LOBAR	41°44'52.8"N 000°19'06.4"E
LOTOS	40°32'58.9"N 001°00'10.7"E
LRD	41°33'10.5"N 000°38'52.9"E
MOPAS	42°26'07.3"N 001°02'03.7"E
NATPI	42°43'26.0"N 001°14'08.9"E
NITBA	41°04'18.0"N 001°59'08.4"E
OLOXO	42°26'06.8"N 001°30'45.9"E
SENIA	40°52'07.5"N 000°44'19.6"E
VIBOK	41°32'48.7"N 001°30'06.7"E
VLA	41°20'33.4"N 001°32'52.4"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1 - DNP

PISTA 24R

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SALIDAS:

- RNAV1 requerida.
- IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: subir y mantener inicialmente 4000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1 - DNP

RUNWAY 24R

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- MAX IAS 250 kt until reachg FL100
- INITIAL ATC CLEARANCE: Climb and initially maintain 4000 ft and request flight level change en route.

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
AGENA5D RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 6.1% hasta DUQQI. // Minimum climb gradient 6.1% up to DUQQI.											
001	CF	BL831	-	244 (245.6)	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DUQQI	-	261 (262.7)	-1.2	7.7	-	-FL090 +6400	-	-	RNAV1
003	TF	BL815	-	352 (353.3)	-1.2	10.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	094 (095.5)	-1.2	16.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL827	-	095 (096.1)	-1.2	9.3	-	+FL160	-	-	RNAV1
007	TF	AGENA	-	051 (052.6)	-1.2	41.2	-	-	-	-	RNAV1
DALIN5D RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 6.1% hasta DUQQI. // Minimum climb gradient 6.1% up to DUQQI.											
001	CF	BL831	-	244 (245.6)	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DUQQI	-	261 (262.7)	-1.2	7.7	-	-FL090 +6400	-	-	RNAV1
003	TF	BL815	-	352 (353.3)	-1.2	10.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	094 (095.5)	-1.2	16.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DALIN	-	044 (045.4)	-1.2	50.4	-	-	-	-	RNAV1
DIPES1D RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 6.1% hasta DUQQI. // Minimum climb gradient 6.1% up to DUQQI.											
001	CF	BL831	-	244 (245.6)	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DUQQI	-	261 (262.7)	-1.2	7.7	-	-FL090 +6400	-	-	RNAV1
003	TF	BL815	-	352 (353.3)	-1.2	10.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	094 (095.5)	-1.2	16.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL827	-	095 (096.1)	-1.2	9.3	-	+FL160	-	-	RNAV1
007	TF	DIPES	-	095 (096.2)	-1.2	35.5	-	-	-	-	RNAV1
DUNES5D RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 6.1% hasta DUQQI. // Minimum climb gradient 6.1% up to DUQQI.											
001	CF	BL831	-	244 (245.6)	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DUQQI	-	261 (262.7)	-1.2	7.7	-	-FL090 +6400	-	-	RNAV1
003	TF	BL815	-	352 (353.3)	-1.2	10.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL824	-	094 (095.5)	-1.2	16.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
005	TF	BL826	-	116 (117.4)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	DUNES	-	121 (121.8)	-1.2	32.1	-	-	-	-	RNAV1
GRAUS8D RNAV1 Pendiente mínima de ascenso 6.1% hasta DUQQI. // Minimum climb gradient 6.1% up to DUQQI.											
001	CF	BL831	-	244 (245.6)	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DUQQI	-	261 (262.7)	-1.2	7.7	-	-FL090 +6400	-	-	RNAV1
003	TF	VLA	-	317 (318.0)	-1.2	10.7	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL814	-	318 (319.1)	-1.2	13.4	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	LRD	-	274 (274.8)	-1.2	31.9	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	GRAUS	-	333 (334.6)	-1.2	28.3	-	+FL110	-	-	RNAV1



ESPERAS CONVENCIONALES
CONVENTIONAL HOLDINGS

TOTKI (IAF)
TOTKI
41°08'01"N
001°43'52"E
RES 090/25.8

R-090 RES

090°

4000
MAX IAS 220 kt

270°

VIBIM (IAF)
VIBIM
41°04'15"N
002°12'23"E
VLA 117/34.0

R-117 VLA

297°

4000
MAX IAS 220 kt

117°

39.0 DME VLA

ESPERAS // HOLDINGS

SLL

(FALLO DE COMUNICACIONES)

TO VLA

TO BCN

TOTKI

(IAF) TOTKI 4000

FM ULKAL

FM ULKAL (T091.5°)

MAX IAS 220 kt

VLA

FM LRD

FM BL678

FM SLL

FM VIBOK

FM VLA

TO ULKAL

1:1 000 000

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

APP 119.105
TWR 118.105

ARR 121.155 125.250
126.505 127.700

ALBER2E
MARTA3E

BISBA2E
MARTA3Y

BISBA3Y
MATEX3E

CASPE3E
MATEX3Y

CASPE3Y
NEPAL3E

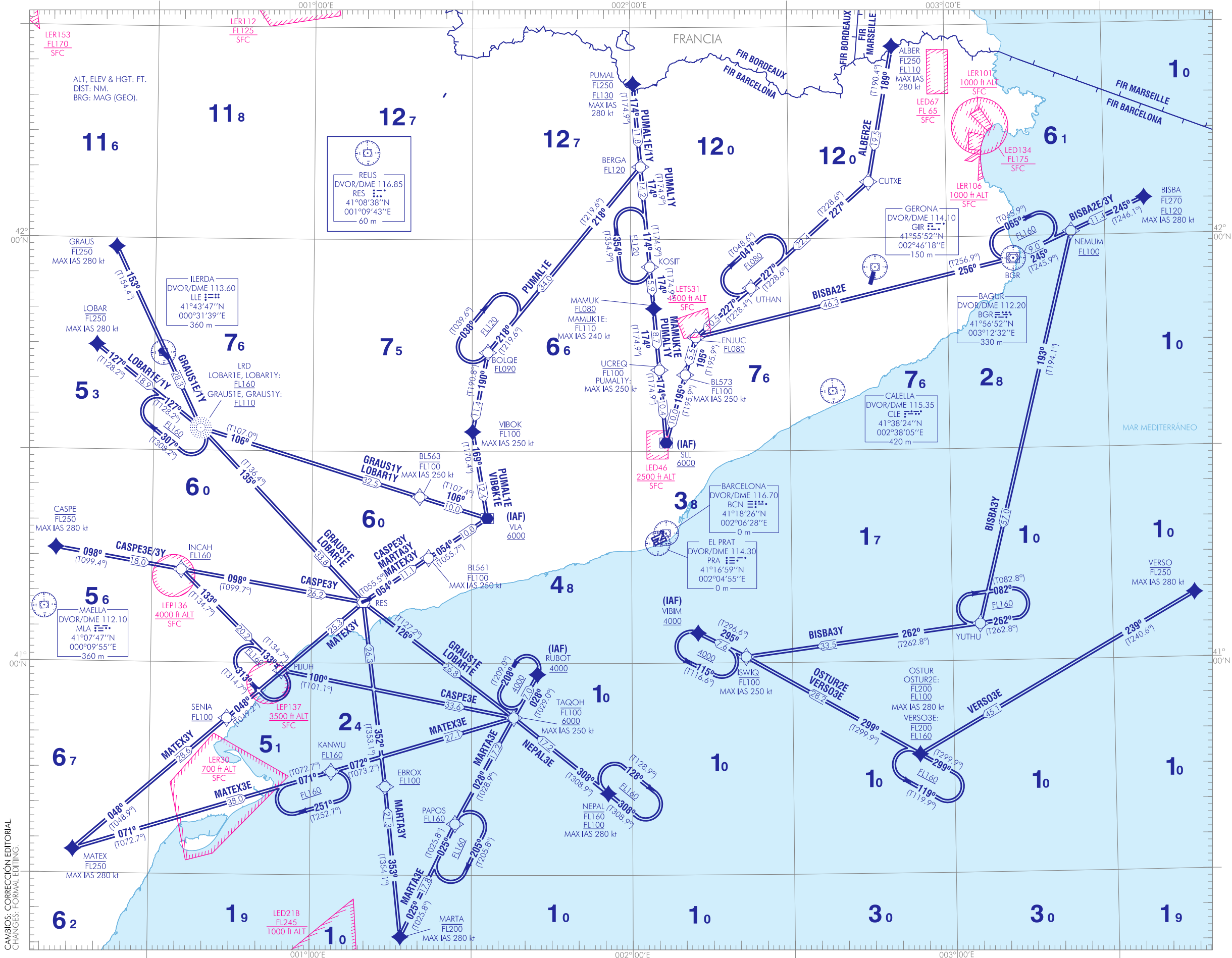
GRAUS1E
OSTUR2E

GRAUS1Y
PUMAL1E

LOBAR1E
PUMAL1Y

LOBAR1Y
VERSO3E

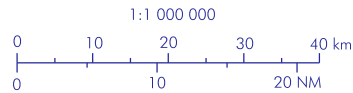
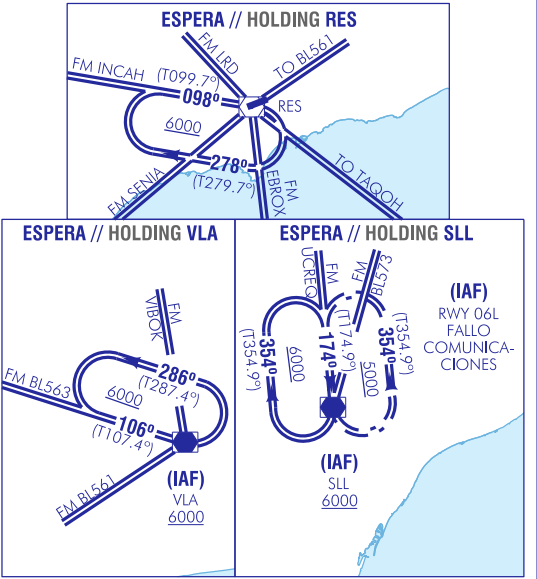
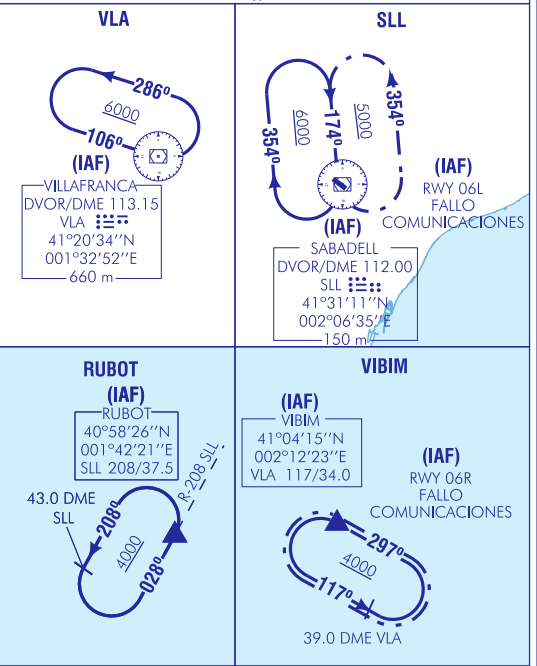
MAMUK1E
VIBOK1E



NOTAS:
- RNAV1 REQUERIDA.
- TFC NO RNAV1: NOTIFICAR A ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- ESPERA BGR SUJETA A LA ACTMDAD DE LA LED134.
- ESPERA PAPOS SUJETA A LA ACTMDAD DE LA LED21B.
- ESPERAS CONVENCIONALES: VOR REQUERIDO, DME REQUERIDO.
- SOLO UTILIZABLE EN CASO DE FALLO DE COMUNICACIONES DURANTE LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA.

NOTES:
- RNAV1 REQUIRED.
- TFC NON RNAV1: NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- HOLDING BGR SUBJECT TO LED134 ACTIVITY.
- HOLDING PAPOS SUBJECT TO LED21B ACTIVITY.
- CONVENTIONAL HOLDINGS: VOR REQUIRED, DME REQUIRED.
- ONLY USABLE IN THE CASE OF COMMUNICATION FAILURE DURING THE MISSED APPROACH.

ESPERAS CONVENCIONALES // CONVENTIONAL HOLDINGS



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ALBER	42°27'05.4"N 002°49'55.6"E
BERGA	42°10'17.5"N 002°01'55.4"E
BGR	41°56'51.7"N 003°12'32.7"E
BISBA	42°05'11.0"N 003°37'32.9"E
BL561	41°14'55.2"N 001°21'54.1"E
BL563	41°23'33.9"N 001°20'11.6"E
BL573	41°40'49.4"N 002°10'13.7"E
BOLQE	41°44'01.0"N 001°32'58.0"E
CASPE	41°16'06.4"N 000°11'57.8"E
CUTXE	42°07'55.9"N 002°45'13.5"E
EBROX	40°42'31.4"N 001°13'54.4"E
ENJUC	41°46'07.4"N 002°12'14.5"E
GRAUS	41°58'44.5"N 000°22'35.2"E
INCAH	41°13'07.1"N 000°35'29.6"E
ISWIQ	41°00'51.5"N 002°21'21.3"E
KANWU	40°44'33.3"N 001°03'39.2"E
KOSIT	41°56'06.7"N 002°03'37.5"E
LOBAR	41°44'52.8"N 000°19'06.4"E
LRD	41°33'10.5"N 000°38'52.9"E
MAMUK	41°50'12.3"N 002°04'19.5"E
MARTA	40°21'16.6"N 001°16'47.7"E
MATEX	40°33'23.7"N 000°15'55.7"E
NEMUM	42°00'33.4"N 003°23'35.5"E
NEPAL	40°41'33.9"N 001°55'29.4"E
OSTUR	40°46'51.1"N 002°53'38.3"E
PAPOS	40°37'16.0"N 001°26'56.6"E
PIJUH	40°58'55.0"N 000°54'25.0"E
PUMAL	42°22'00.5"N 002°00'30.5"E
RES	41°08'37.2"N 001°09'43.1"E
RUBOT	40°58'26.2"N 001°42'21.4"E
SENIA	40°52'07.5"N 000°44'19.6"E
SLL	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
TAQOH	40°52'19.2"N 001°37'53.0"E
UCREQ	41°41'31.2"N 002°05'21.7"E
UTHAN	41°53'06.3"N 002°22'44.1"E
VERSO	41°09'10.7"N 003°45'25.0"E
VIBIM	41°04' 15.2"N 002°12' 23.4" E
VIBOK	41°32'48.7"N 001°30'06.7"E
VLA	41°20'33.4"N 001°32'52.4"E
YUTHU	41°05'12.6"N 003°05'12.2"E

PISTA 06L/06R

NOTA APLICABLE A TODAS LAS LLEGADAS:

- RNAV1 requerida
- Para el tramo de aproximación inicial referirse a las cartas de transición a la aproximación final, en caso de uso de aproximaciones ILS o LOC o RNP.

PRECAUCIÓN: No sobrepasar IAF aplicable sin autorización ATC.

RUNWAY 06L/06R

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR

- RNAV1 required.
- For the initial approach segment, refer to the transition charts for the final approach, if using ILS or LOC or RNP approaches.

WARNING: do not proceed beyond IAF applicable without ATC clearance.

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
ALBER2E RNAV1											
001	IF	ALBER	-	-	-1.2	-	-	-FL250 +FL110	-280	-	RNAV1
002	TF	CUTXE	-	189 (190.4)	-1.2	19.5	-	-	-	-	RNAV1
003	TF	UTHAN	-	227 (228.6)	-1.2	22.4	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	ENJUC	-	227 (228.4)	-1.2	10.5	-	+FL080	-	-	RNAV1
005	TF	BL573	-	195 (195.9)	-1.2	5.5	-	-FL100	-250	-	RNAV1
006	TF	SLL	-	195 (195.9)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1
BISBA2E RNAV1											
001	IF	BISBA	-	-	-1.2	-	-	-FL270 +FL120	-280	-	RNAV1
002	TF	NEMUM	-	245 (246.1)	-1.2	11.4	-	+FL100	-	-	RNAV1
003	TF	BGR	-	245 (245.9)	-1.2	9.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	ENJUC	-	256 (256.9)	-1.2	46.3	-	+FL080	-	-	RNAV1
005	TF	BL573	-	195 (195.9)	-1.2	5.5	-	-FL100	-250	-	RNAV1
006	TF	SLL	-	195 (195.9)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1
BISBA3Y RNAV1											
001	IF	BISBA	-	-	-1.2	-	-	-FL270 +FL120	-280	-	RNAV1
002	TF	NEMUM	-	245 (246.1)	-1.2	11.4	-	+FL100	-	-	RNAV1
003	TF	YUTHU	-	193 (194.1)	-1.2	57.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	ISWIQ	-	262 (262.8)	-1.2	33.5	-	-FL100	-250	-	RNAV1
005	TF	VIBIM	-	295 (296.6)	-1.2	7.6	-	+4000	-	-	RNAV1
CASPE3E RNAV1											
001	IF	CASPE	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	INCAH	-	098 (099.4)	-1.2	18.0	-	+FL160	-	-	RNAV1
003	TF	PIJUH	-	133 (134.7)	-1.2	20.2	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	TAQOH	-	100 (101.1)	-1.2	33.6	-	-FL100 +6000	-250	-	RNAV1
005	TF	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	7.0	-	+4000	-	-	RNAV1
CASPE3Y RNAV1											
001	IF	CASPE	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	INCAH	-	098 (099.4)	-1.2	18.0	-	+FL160	-	-	RNAV1
003	TF	RES	-	098 (099.7)	-1.2	26.2	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL561	-	054 (055.5)	-1.2	11.1	-	-FL100	-250	-	RNAV1
005	TF	VLA	-	054 (055.7)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1
GRAUS1E RNAV1											
001	IF	GRAUS	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	LRD	-	153 (154.4)	-1.2	28.3	-	+FL110	-	-	RNAV1
003	TF	RES	-	135 (136.4)	-1.2	33.8	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	TAQOH	-	126 (127.2)	-1.2	26.8	-	-FL100 +6000	-250	-	RNAV1
005	TF	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	7.0	-	+4000	-	-	RNAV1
GRAUS1Y RNAV1											
001	IF	GRAUS	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	LRD	-	153 (154.4)	-1.2	28.3	-	+FL110	-	-	RNAV1
003	TF	BL563	-	106 (107.0)	-1.2	32.5	-	-FL100	-250	-	RNAV1
004	TF	VLA	-	106 (107.4)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1

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
LOBAR1E RNAV1											
001	IF	LOBAR	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	LRD	-	127 (128.2)	-1.2	18.9	-	+FL160	-	-	RNAV1
003	TF	RES	-	135 (136.4)	-1.2	33.8	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	TAQOH	-	126 (127.2)	-1.2	26.8	-	-FL100 +6000	-250	-	RNAV1
005	TF	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	7.0	-	+4000	-	-	RNAV1
LOBAR1Y RNAV1											
001	IF	LOBAR	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	LRD	-	127 (128.2)	-1.2	18.9	-	+FL160	-	-	RNAV1
003	TF	BL563	-	106 (107.0)	-1.2	32.5	-	-FL100	-250	-	RNAV1
004	TF	VLA	-	106 (107.4)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1
MAMUK1E RNAV1											
001	IF	MAMUK	-	-	-1.2	-	-	-FL110 +FL080	-240	-	RNAV1
002	TF	UCREQ	-	174 (174.9)	-1.2	8.7	-	-FL100	-	-	RNAV1
003	TF	SLL	-	174 (174.9)	-1.2	10.4	-	+6000	-	-	RNAV1
MARTA3E RNAV1											
001	IF	MARTA	-	-	-1.2	-	-	-FL200	-280	-	RNAV1
002	TF	PAPOS	-	025 (025.8)	-1.2	17.8	-	+FL160	-	-	RNAV1
003	TF	TAQOH	-	028 (028.9)	-1.2	17.2	-	-FL100 +6000	-250	-	RNAV1
004	TF	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	7.0	-	+4000	-	-	RNAV1
MARTA3Y RNAV1											
001	IF	MARTA	-	-	-1.2	-	-	-FL200	-280	-	RNAV1
002	TF	EBROX	-	353 (354.1)	-1.2	21.3	-	+FL100	-	-	RNAV1
003	TF	RES	-	352 (353.1)	-1.2	26.3	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL561	-	054 (055.5)	-1.2	11.1	-	-FL100	-250	-	RNAV1
005	TF	VLA	-	054 (055.7)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1
MATEX3E RNAV1											
001	IF	MATEX	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	KANWU	-	071 (072.7)	-1.2	38.0	-	+FL160	-	-	RNAV1
003	TF	TAQOH	-	072 (073.2)	-1.2	27.1	-	-FL100 +6000	-250	-	RNAV1
004	TF	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	7.0	-	+4000	-	-	RNAV1
MATEX3Y RNAV1											
001	IF	MATEX	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	SENIA	-	048 (048.9)	-1.2	28.6	-	+FL100	-	-	RNAV1
003	TF	RES	-	048 (049.2)	-1.2	25.3	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL561	-	054 (055.5)	-1.2	11.1	-	-FL100	-250	-	RNAV1
005	TF	VLA	-	054 (055.7)	-1.2	10.0	-	+6000	-	-	RNAV1
NEPAL3E RNAV1											
001	IF	NEPAL	-	-	-1.2	-	-	-FL160 +FL100	-280	-	RNAV1
002	TF	TAQOH	-	308 (308.9)	-1.2	17.2	-	-FL100 +6000	-250	-	RNAV1
003	TF	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	7.0	-	+4000	-	-	RNAV1
OSTUR2E RNAV1											
001	IF	OSTUR	-	-	-1.2	-	-	-FL200 +FL100	-280	-	RNAV1
002	TF	ISWIQ	-	299 (299.9)	-1.2	28.2	-	-FL100	-250	-	RNAV1
003	TF	VIBIM	-	295 (296.6)	-1.2	7.6	-	+4000	-	-	RNAV1

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
PUMAL1E RNAV1											
001	IF	PUMAL	-	-	-1.2	-	-	-FL250 +FL130	-280	-	RNAV1
002	TF	BERGA	-	174 (174.9)	-1.2	11.8	-	+FL120	-	-	RNAV1
003	TF	BOLQE	-	218 (219.6)	-1.2	34.0	-	+FL090	-	-	RNAV1
004	TF	VIBOK	-	190 (190.8)	-1.2	11.4	-	-FL100	-250	-	RNAV1
005	TF	VLA	-	169 (170.4)	-1.2	12.4	-	+6000	-	-	RNAV1
PUMAL1Y RNAV1											
001	IF	PUMAL	-	-	-1.2	-	-	-FL250 +FL130	-280	-	RNAV1
002	TF	BERGA	-	174 (174.9)	-1.2	11.8	-	+FL120	-	-	RNAV1
003	TF	KOSIT	-	174 (174.9)	-1.2	14.2	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	MAMUK	-	174 (174.9)	-1.2	5.9	-	+FL080	-	-	RNAV1
005	TF	UCREQ	-	174 (174.9)	-1.2	8.7	-	-FL100	-250	-	RNAV1
006	TF	SLL	-	174 (174.9)	-1.2	10.4	-	+6000	-	-	RNAV1
VERSO3E RNAV1											
001	IF	VERSO	-	-	-1.2	-	-	-FL250	-280	-	RNAV1
002	TF	OSTUR	-	239 (240.6)	-1.2	45.1	-	-FL200 +FL160	-	-	RNAV1
003	TF	ISWIQ	-	299 (299.9)	-1.2	28.2	-	-FL100	-250	-	RNAV1
004	TF	VIBIM	-	295 (296.6)	-1.2	7.6	-	+4000	-	-	RNAV1
VIBOK1E RNAV1											
001	IF	VIBOK	-	-	-1.2	-	-	-FL100	-250	-	RNAV1
002	TF	VLA	-	169 (170.4)	-1.2	12.4	-	+6000	-	-	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	BGR (1)	-	245 (245.9)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	
HM	BOLQE	-	218 (219.6)	-1.2	1 Min	R	FL120	-	-	RNAV1	
HM	KANWU	-	071 (072.7)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	
HM	KOSIT	-	174 (174.9)	-1.2	1 Min	R	FL120	-	-	RNAV1	
HM	LRD	-	127 (128.2)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	
HM	NEPAL	-	308 (308.9)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	
HM	OSTUR	-	299 (299.9)	-1.2	1.5 Min	L	FL160	-	-	RNAV1	
HM	PAPOS (2)	-	025 (025.8)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	
HM	PIJUH	-	133 (134.7)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	
HM	RES	-	098 (099.7)	-1.2	1 Min	R	6000	-	-	RNAV1	
HM	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	1 Min	L	4000	-	-	RNAV1	
HM	SLL	-	174 (174.9)	-1.2	1 Min	R	6000	-	-	RNAV1	
HM	SLL (3)	-	174 (174.9)	-1.2	1 Min	L	5000	-	-	RNAV1	
HM	UTHAN	-	227 (228.6)	-1.2	1 Min	R	FL080	-	-	RNAV1	
HM	VIBIM	-	295 (296.6)	-1.2	1 Min	L	4000	-	-	RNAV1	
HM	VLA	-	106 (107.4)	-1.2	1 Min	L	6000	-	-	RNAV1	
HM	YUTHU	-	262 (262.8)	-1.2	1.5 Min	R	FL160	-	-	RNAV1	

(1) ESPERA SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED134. // HOLDING SUBJECT TO LED134 ACTIVITY.

(2) ESPERA SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED21B. // HOLDING SUBJECT TO LED21B ACTIVITY.

(3) CIRCUITO DE ESPERA PARA EL CASO DE FALLO DE COMUNICACIONES. // HOLDING IN THE CASE OF COMMUNICATION FAILURE.

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1-OACI

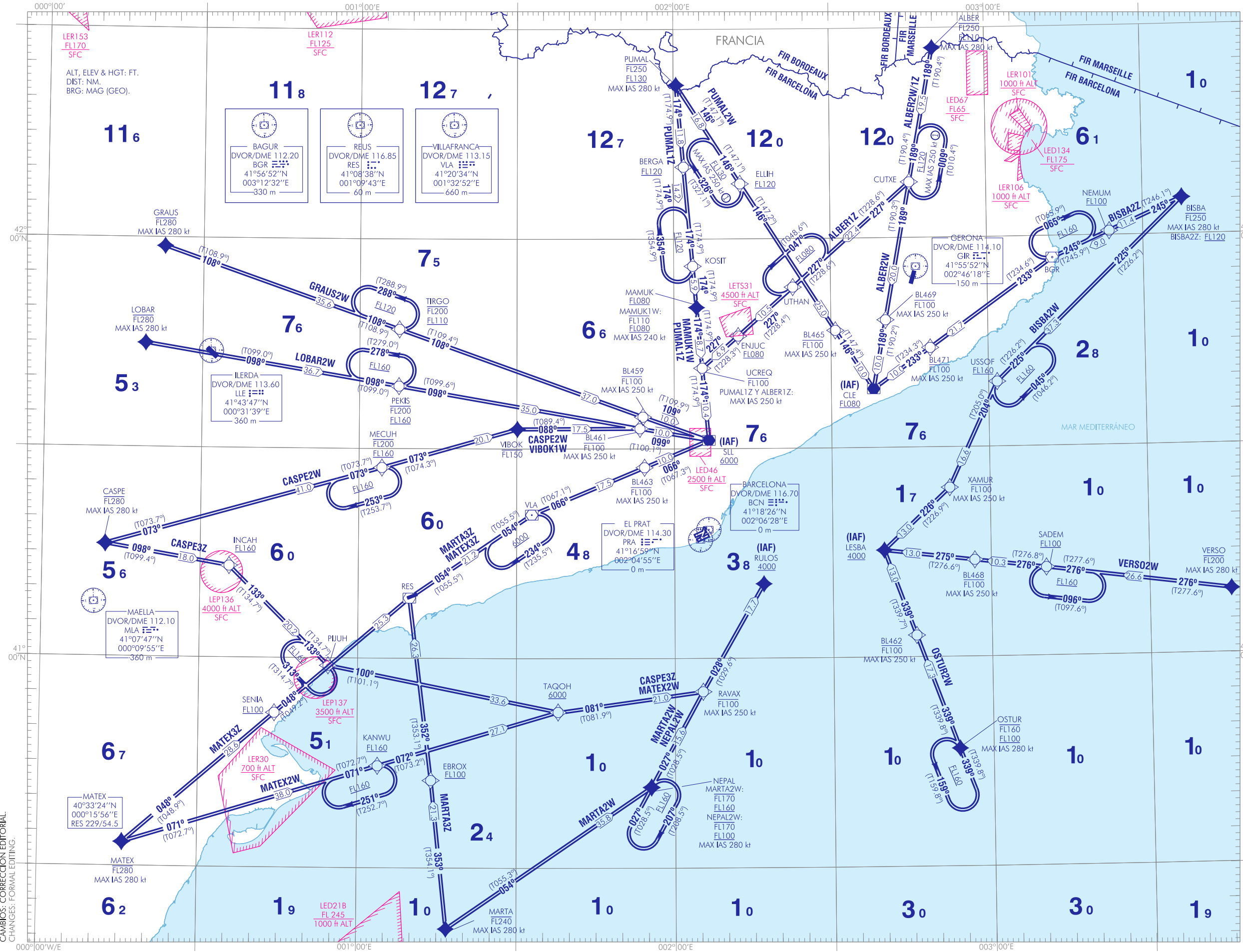
TA 6000

VAR 1°E (2020)

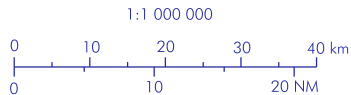
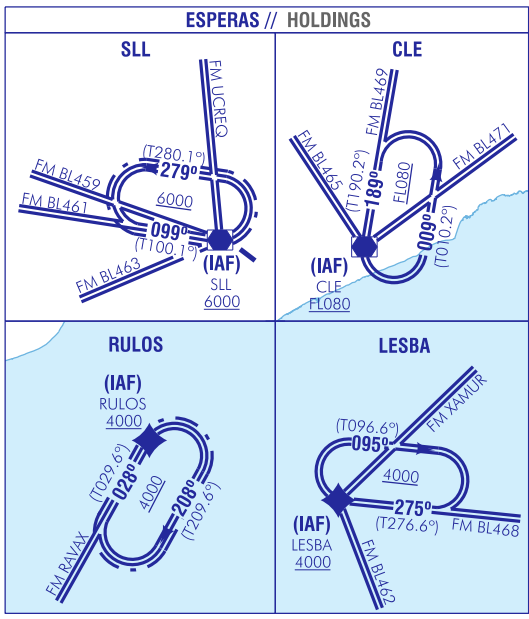
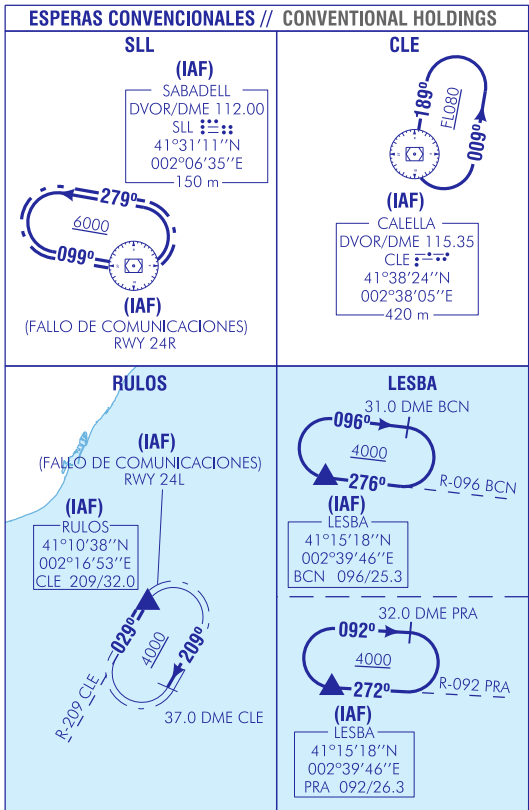
APP 119.105
TWR 118.105

ARR 121.155 125.250
126.505 127.700

ALBER2W MARTA3Z ALBER1Z MATEX2W BISBA2W MATEX3Z BISBA2Z NEPAL2W CASPE2W OSTUR2W CASPE3Z PUMAL2W GRAUS2W PUMAL1Z LOBAR2W MAMUK1W MARTA2W MAMUK1W VIBOK1W

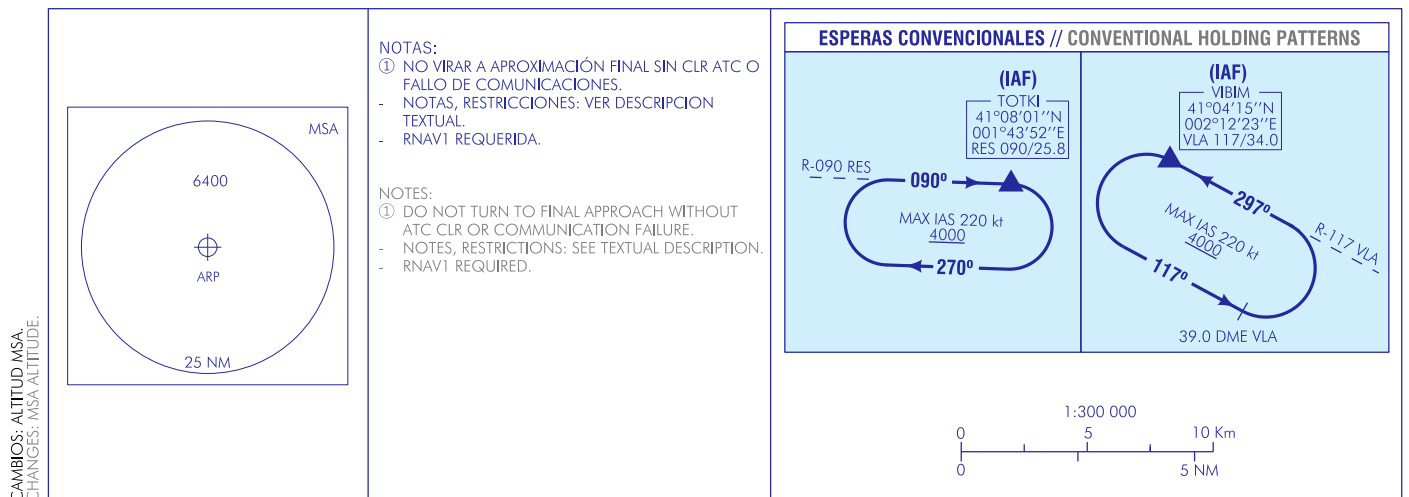
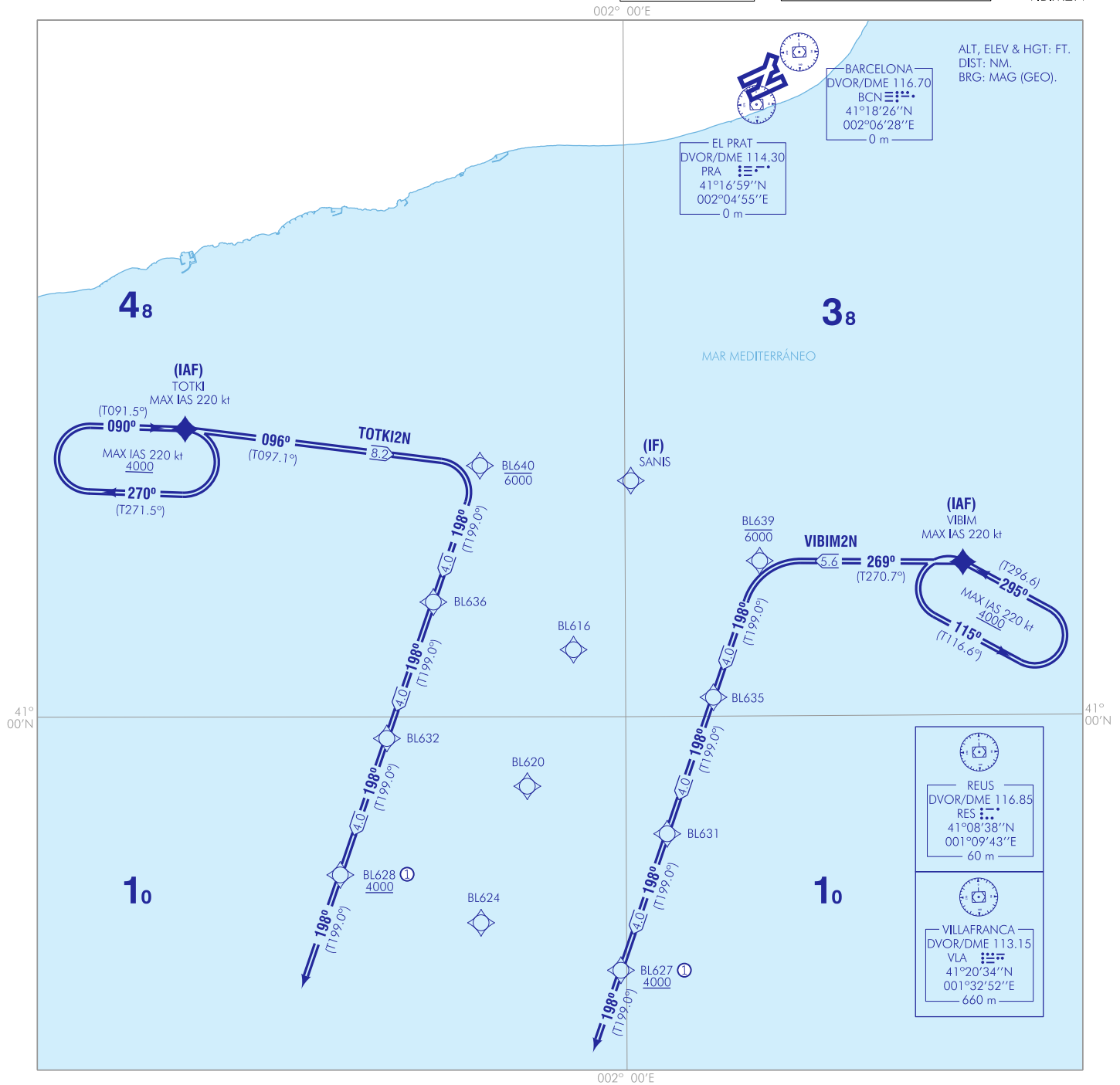


NOTAS:
① ESPERA NO OMNIDIRECCIONAL, ENTRADA RESTRINGIDA A LA DERROTA DE ACERCAMIENTO.
- RNAV1 REQUERIDA.
- TFC NO RNAV1: NOTIFICAR A ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- ESPERA BGR Y CUTXE SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED134.
- ESPERAS CONVENCIONALES: VOR REQUERIDO, DME REQUERIDO.
NOTES:
① HOLDING NO OMNIDIRECTIONAL, ENTRY RESTRICTED TO INBOUND TRACK.
- RNAV1 REQUIRED.
- TFC NON RNAV1: NOTIFY ACT OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- HOLDING BGR AND CUTXE SUBJECT TO LED134 ACTIVITY.
- CONVENTIONAL HOLDINGS: VOR REQUIRED, DME REQUIRED.



CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



CAMBIO: ALTITUD MSA.
CHANGES: MSA ALTITUDE.

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BL616	41°01'51.9"N 001°58'05.8"E
BL620	40°58'04.7"N 001°56'23.1"E
BL624	40°54'17.5"N 001°54'40.6"E
BL627	40°52'57.6"N 001°59'47.3"E
BL628	40°55'37.8"N 001°49'31.8"E
BL631	40°56'44.7"N 002°01'30.0"E
BL632	40°59'24.9"N 001°51'14.6"E
BL635	41°00'31.8"N 002°03'13.0"E
BL636	41°03'12.0"N 001°52'57.6"E
BL639	41°04'18.9"N 002°04'56.2"E
BL640	41°06'59.1"N 001°54'40.8"E
SANIS (IF)	41°06'33.2"N 002°00'13.1"E
TOTKI (IAF)	41°08'00.8"N 001°43'51.7"E
VIBIM (IAF)	41°04'15.2"N 002°12'23.4"E

TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN FINAL (TRAN) RNAV1

PISTA 02

NOTAS:

- Para los tramos de aproximación intermedio, final y frustrada referirse a las cartas de aproximación por instrumentos ILS o LOC o RNP.
- En el tramo de alejamiento de la transición, esperar guía vectorial a aproximación final.
- Restricciones de velocidad obligatorias excepto CLR ATC alternativa.
- Velocidad máxima en viraje final 200 kt desde el tramo de alejamiento.
- Transiciones a la aproximación final de uso táctico ATC.
- RNAV1 requerida.

FALLO DE COMUNICACIONES:

Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.

Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento BL628/BL627 y mantener el último curso durante 2 minutos.

Virar izquierda/derecha directo a BL624, proceder directo a SANIS.

En curso a SANIS, iniciar descenso a 2000 ft y completar procedimiento de aproximación instrumental publicado para RWY 02.

TRANSITION TO FINAL APPROACH (TRAN) RNAV1

RUNWAY 02

NOTES:

- For the intermediate, final and missed approach segments, refer to the ILS or LOC or RNP instrument approach chart.
- In the outbound leg of the transition, wait for a vectoring guidance to final approach.
- Speed restrictions mandatory except alternative ATC CLR.
- Maximum speed in final turn 200 kt from the outbound leg.
- Transitions to the final approach for ATC tactical use.
- RNAV1 required.

COMMUNICATION FAILURE:

Continue with the transition descending to the last read-back level.

Overfly the last fix of outbound leg BL628/BL627 and maintain the track for 2 minutes.

Turn left/right direct to BL624, proceed direct to SANIS.

On course to SANIS, begin the descent at 2000 ft and complete the published instrument approach procedure to RWY 02.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ASTEK (IF)	41°12'31.6"N 001°49'18.6"E
BL517	41°10'27.2"N 001°43'19.3"E
BL521	41°08'46.9"N 001°38'30.6"E
BL525	41°07'06.4"N 001°33'42.1"E
BL529	41°10'52.8"N 001°31'25.1"E
BL530	41°03'24.5"N 001°35'56.1"E
BL533	41°12'32.5"N 001°36'14.3"E
BL534	41°05'04.2"N 001°40'44.7"E
BL537	41°14'12.0"N 001°41'03.8"E
BL538	41°06'43.8"N 001°45'33.6"E
BL541	41°15'51.4"N 001°45'53.4"E
BL542	41°08'23.1"N 001°50'22.8"E
BL545	41°20'24.6"N 001°43'08.7"E
BL546	41°03'49.7"N 001°53'06.5"E
RUBOT (IAF)	40°58'26.2"N 001°42'21.4"E
SLL (IAF)	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
VIBIM (IAF)	41°04'15.2"N 002°12'23.4"E
VLA (IAF)	41°20'33.4"N 001°32'52.4"E

TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN FINAL (TRAN) RNAV1

PISTA 06L

NOTAS:

- Para los tramos de aproximación intermedio, final y frustrada referirse a las cartas de aproximación por instrumentos ILS o LOC o RNP.
- En el tramo de alejamiento de la transición, esperar guía vectorial a aproximación final.
- Restricciones de velocidad obligatorias excepto CLR ATC alternativa.
- Velocidad máxima en viraje final 200 kt desde el tramo de alejamiento.
- Transiciones a la aproximación final de uso táctico ATC.
- RNAV1 requerida.

FALLO DE COMUNICACIONES:

Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.

Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento BL529/BL530 y mantener el último curso durante 2 minutos.

Virar izquierda/derecha directo a BL525, proceder directo a ASTEK.

En curso a ASTEK, iniciar descenso a 3000 ft y completar procedimiento de aproximación instrumental publicado para RWY 06L.

TRANSITION TO FINAL APPROACH (TRAN) RNAV1

RUNWAY 06L

NOTES:

- For the intermediate, final and missed approach segments, refer to the ILS or LOC or RNP instrument approach chart.
- In the outbound leg of the transition, wait for a vectoring guidance to final approach.
- Speed restrictions mandatory except alternative ATC CLR.
- Maximum speed in final turn 200 kt from the outbound leg.
- Transitions to the final approach for ATC tactical use.
- RNAV1 required.

COMMUNICATIONS FAILURE:

Continue with the transition descending to the last read-back level.

Overfly the last fix of outbound leg BL529/BL530 and maintain the track for 2 minutes.

Turn left/right direct to BL525, proceed direct to ASTEK.

On course to ASTEK, begin the descent at 3000 ft and complete the published instrument approach procedure to RWY 06L.

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
RUBOT2E RNAV1											
001	IF	RUBOT	—	—	-1.2	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	BL546	—	055 (056.4)	-1.2	9.8	—	-FL080	-220	—	RNAV1
003	TF	BL542	—	334 (335.6)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL538	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL534	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNAV1
SL2E RNAV1											
001	IF	SLL	—	—	-1.2	—	—	+6000	—	—	RNAV1
002	TF	BL545	—	237 (238.7)	-1.2	20.7	—	-FL080 +5000	-220	—	RNAV1
003	TF	BL541	—	154 (155.5)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL537	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL533	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNAV1
VIBIM2E RNAV1											
001	IF	VIBIM	—	—	-1.2	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	BL546	—	267 (268.4)	-1.2	14.6	—	-FL080	-220	—	RNAV1
003	TF	BL542	—	334 (335.6)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL538	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL534	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNAV1
VLA2E RNAV1											
001	IF	VLA	—	—	-1.2	—	—	+6000	—	—	RNAV1
002	TF	BL545	—	090 (091.0)	-1.2	7.7	—	-FL080 +5000	-220	—	RNAV1
003	TF	BL541	—	154 (155.5)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL537	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL533	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	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	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	1	L	4000	-	-	RNAV1
HM	SLL	-	174 (174.9)	-1.2	1	R	6000	-	-	RNAV1
HM	VIBIM	-	295 (296.6)	-1.2	1	L	4000	-	-	RNAV1
HM	VLA	-	106 (107.4)	-1.2	1	L	6000	-	-	RNAV1

CARTA DE TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN
FINAL VUELO POR INSTRUMENTOS RNAV1

TA 6000
VAR 1°E (2020)

APP 119.105
TWR 118.105
ATIS 118.655

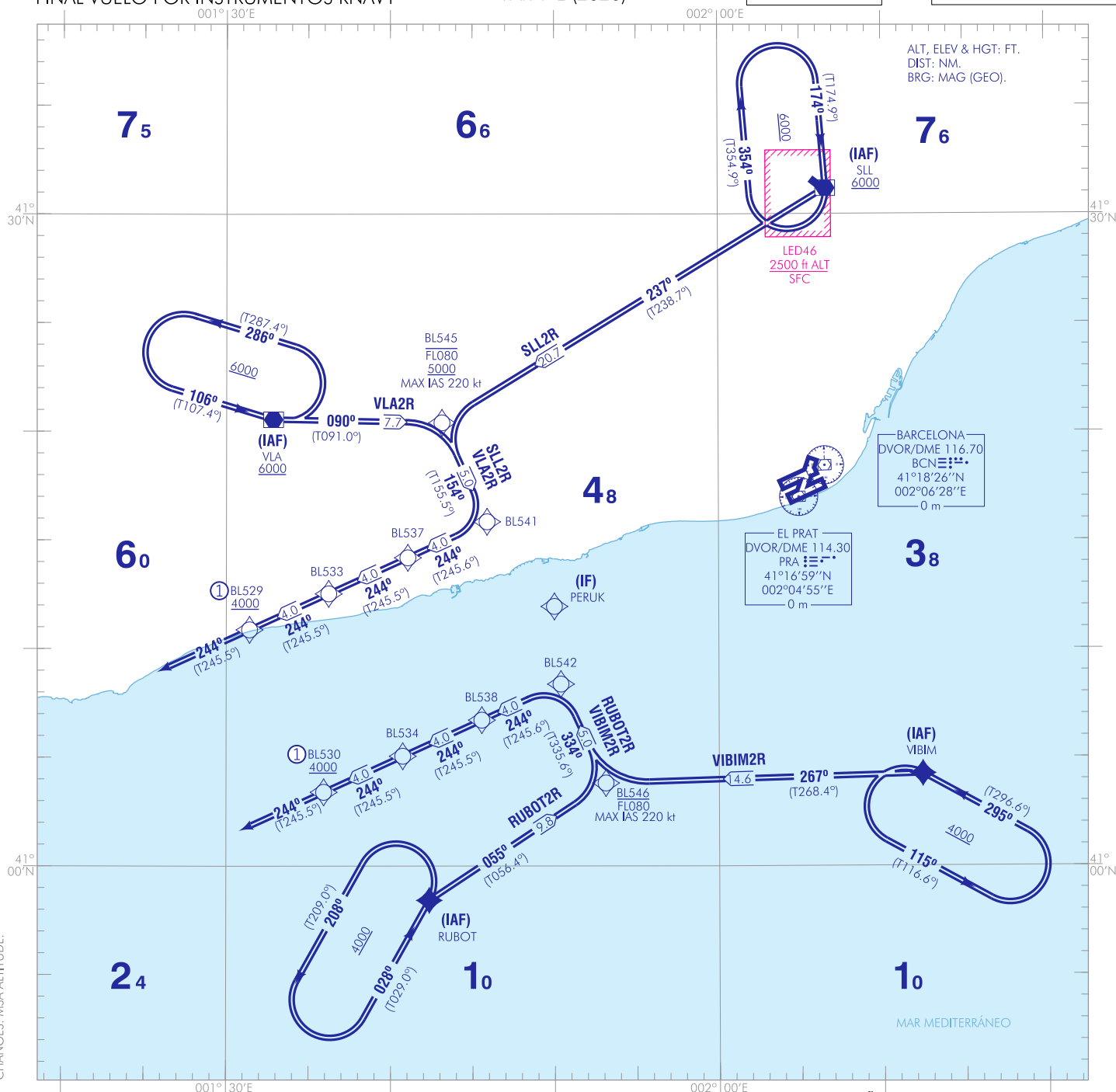
ARR 121.155 125.250
126.505 127.700

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

RWY 06R

RUBOT2R SLL2R
VIBIM2R VLA2R

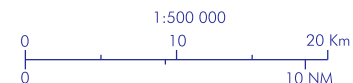
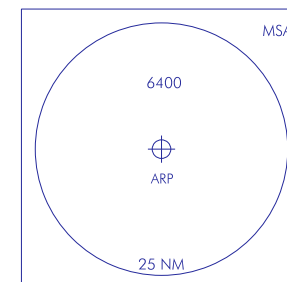
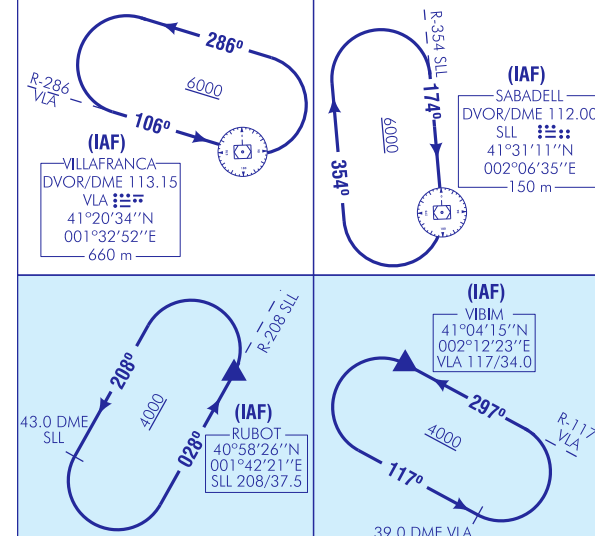
CAMBIOS: ALTITUD MSA.
CHANGES: MSA ALTITUDE.



NOTAS:
① NO VIRAR A APROXIMACIÓN FINAL SIN CLR ATC O FALLO DE COMUNICACIONES.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- RNAV1 REQUERIDA.

NOTES:
① DO NOT TURN TO FINAL APPROACH WITHOUT ATC CLR OR COMMUNICATION FAILURE.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- RNAV1 REQUIRED.

ESPERAS CONVENCIONALES // CONVENTIONAL HOLDING PATTERNS



WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEBL TRAN 3.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BL529	41°10'52.8"N 001°31'25.1"E
BL530	41°03'24.5"N 001°35'56.1"E
BL533	41°12'32.5"N 001°36'14.3"E
BL534	41°05'04.2"N 001°40'44.7"E
BL537	41°14'12.0"N 001°41'03.8"E
BL538	41°06'43.8"N 001°45'33.6"E
BL541	41°15'51.4"N 001°45'53.4"E
BL542	41°08' 23.1"N 001°50'22.8"E
BL545	41°20'24.6"N 001°43'08.7"E
BL546	41°03'49.7"N 001°53'06.5"E
PERUK (IF)	41°11' 57.5"N 001°49'59.2"E
RUBOT (IAF)	40°58'26.2"N 001°42'21.4"E
SLL (IAF)	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
VIBIM (IAF)	41°04'15.2"N 002°12'23.4"E
VLA (IAF)	41°20'33.4"N 001°32'52.4"E

TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN FINAL (TRAN) RNAV1

PISTA 06R

NOTAS:

- Para los tramos de aproximación intermedio, final y frustrada referirse a las cartas de aproximación por instrumentos ILS o LOC o RNP.
- En el tramo de alejamiento de la transición, esperar guía vectorial a aproximación final.
- Restricciones de velocidad obligatorias excepto CLR ATC alternativa.
- Velocidad máxima en viraje final 200 kt desde el tramo de alejamiento norte.
- Velocidad máxima en viraje final 185 kt desde el tramo de alejamiento sur.
- Transiciones a la aproximación final de uso táctico ATC.
- RNAV1 requerida.

FALLO DE COMUNICACIONES:

Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.

Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento BL529/BL530 y mantener el último último curso durante 2 minutos.

Virar izquierda/derecha directo a PERUK.

En curso a PERUK, iniciar descenso a 2900 ft y completar procedimiento de aproximación instrumental publicado para RWY 06R.

TRANSITION TO FINAL APPROACH (TRAN) RNAV1

RUNWAY 06R

NOTES:

- For the intermediate, final and missed approach segments, refer to the ILS or LOC or RNP instrument approach chart.
- In the outbound leg of the transition, wait for a vectoring guidance to final approach.
- Speed restrictions mandatory except alternative ATC CLR.
- Maximum speed in final turn 200 kt from the North outbound leg.
- Maximum speed in final turn 185 kt from the South outbound leg.
- Transitions to the final approach for ATC tactical use.
- RNAV1 required.

COMMUNICATIONS FAILURE:

Continue with the transition descending to the last read-back level.

Overfly the last fix of outbound leg BL529/BL530 and maintain the track for 2 minutes.

Turn left/right direct to PERUK.

On course to PERUK, begin the descent at 2900 ft and complete the published instrument approach procedure to RWY 06R.

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
RUBOT2R RNAV1											
001	IF	RUBOT	—	—	-1.2	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	BL546	—	055 (056.4)	-1.2	9.8	—	-FL080	-220	—	RNAV1
003	TF	BL542	—	334 (335.6)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL538	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL534	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNAV1
SLL2R RNAV1											
001	IF	SLL	—	—	-1.2	—	—	+6000	—	—	RNAV1
002	TF	BL545	—	237 (238.7)	-1.2	20.7	—	-FL080 +5000	-220	—	RNAV1
003	TF	BL541	—	154 (155.5)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL537	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL533	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNAV1
VIBIM2R RNAV1											
001	IF	VIBIM	—	—	-1.2	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	BL546	—	267 (268.4)	-1.2	14.6	—	-FL080	-220	—	RNAV1
003	TF	BL542	—	334 (335.6)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL538	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL534	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL530	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNAV1
VLA2R RNAV1											
001	IF	VLA	—	—	-1.2	—	—	+6000	—	—	RNAV1
002	TF	BL545	—	090 (091.0)	-1.2	7.7	—	-FL080 +5000	-220	—	RNAV1
003	TF	BL541	—	154 (155.5)	-1.2	5.0	—	—	—	—	RNAV1
004	TF	BL537	—	244 (245.6)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BL533	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
006	TF	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	4.0	—	—	—	—	RNAV1
007	FM	BL529	—	244 (245.5)	-1.2	—	—	+4000	—	—	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	RUBOT	-	028 (029.0)	-1.2	1	L	4000	-	-	RNAV1	
HM	SLL	-	174 (174.9)	-1.2	1	R	6000	-	-	RNAV1	
HM	VIBIM	-	295 (296.6)	-1.2	1	L	4000	-	-	RNAV1	
HM	VLA	-	106 (107.4)	-1.2	1	L	6000	-	-	RNAV1	

CARTA DE TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN
FINAL VUELO POR INSTRUMENTOS RNAV1

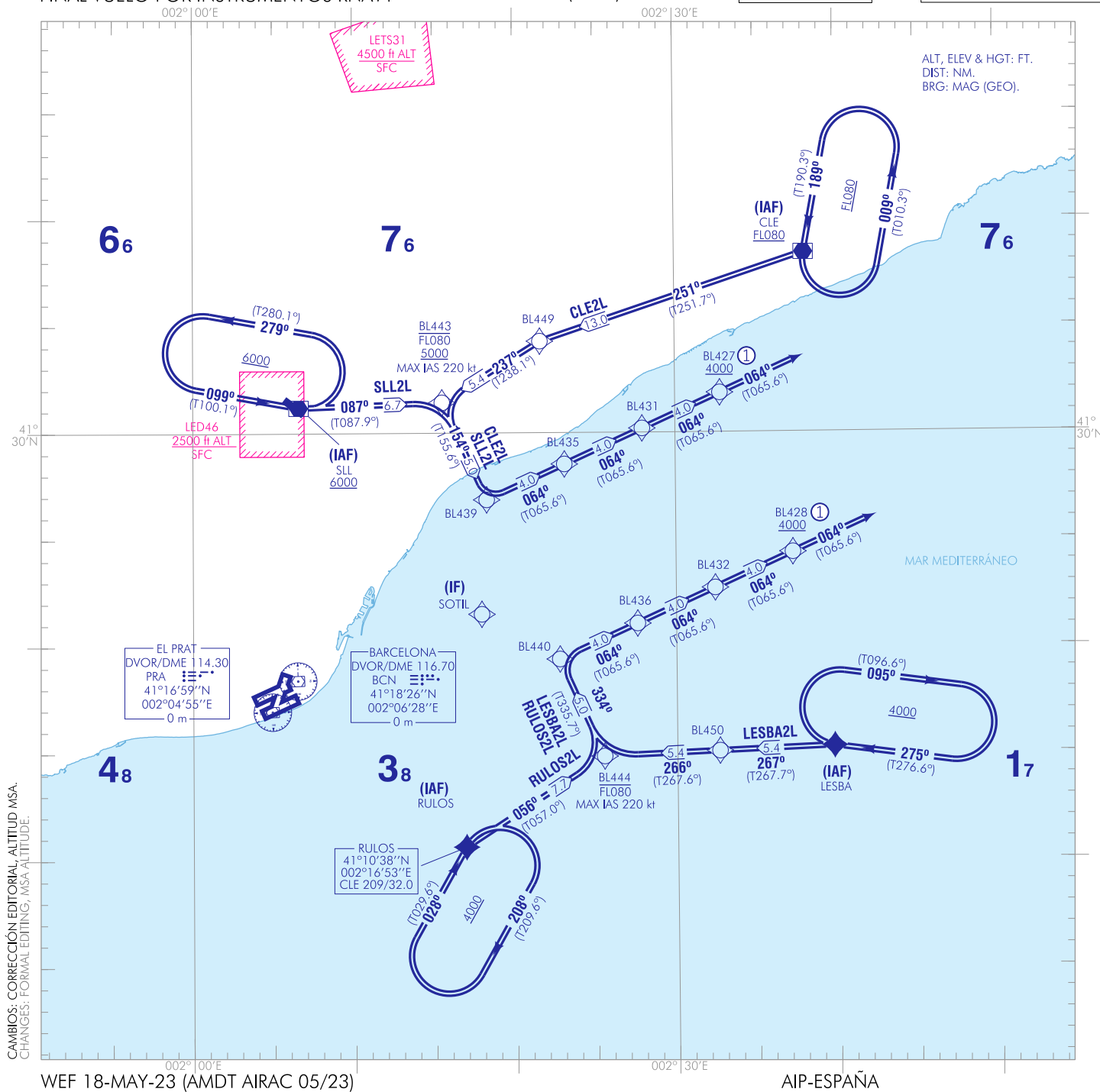
TA 6000
VAR 1°E (2020)

APP 119.105
TWR 118.105
ATIS 118.655

ARR 121.155 125.250
126.505 127.700

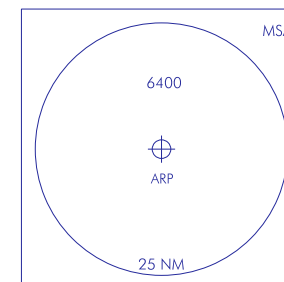
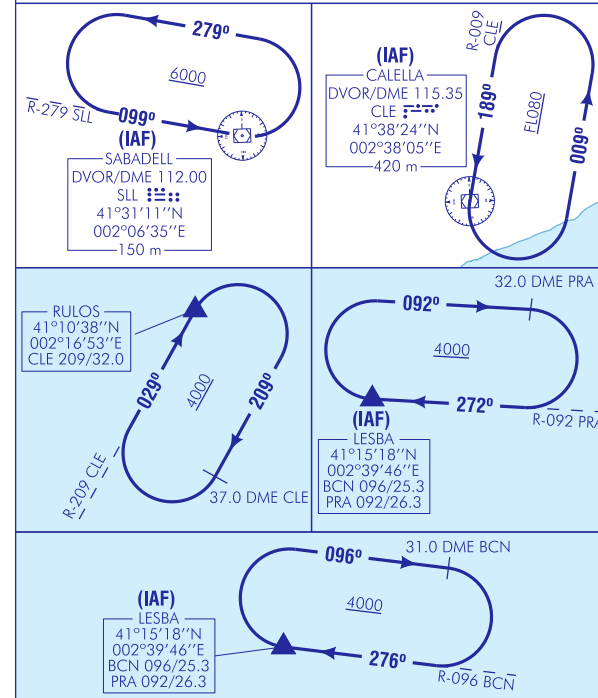
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat
RWY 24L

CLE2L LESBA2L
RULOS2L SLL2L



NOTAS:
① NO VIRAR A APROXIMACIÓN FINAL SIN CLR ATC O FALLO DE COMUNICACIONES.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- RNAV1 REQUERIDA.
NOTES:
① DO NOT TURN TO FINAL APPROACH WITHOUT ATC CLR OR COMMUNICATION FAILURE.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- RNAV1 REQUIRED.

ESPERAS CONVENCIONALES // CONVENTIONAL HOLDING PATTERNS



CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL, ALTITUD MSA.
CHANGES: FORMAL EDITING, MSA ALTITUDE.

WEF 18-MAY-23 (AMDT AIRAC 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEBL TRAN 4.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BL427	41°31'50.7"N 002°32'47.7"E
BL428	41°24'22.3"N 002°37'15.8"E
BL431	41°30'11.5"N 002°27'56.8"E
BL432	41°22'43.1"N 002°32'25.5"E
BL435	41°28'32.2"N 002°23'06.0"E
BL436	41°21'03.9"N 002°27'35.2"E
BL439	41°26'53.0"N 002°18'15.3"E
BL440	41°19'24.6"N 002°22'45.1"E
BL443	41°31'26.3"N 002°15'30.4"E
BL444	41°14'51.2"N 002°25'29.1"E
BL449	41°34'17.6"N 002°21'36.8"E
BL450	41°15'04.7"N 002°32'38.2"E
CLE	41°38'24.0"N 002°38'04.2"E
LESBA	41°15'17.7"N 002°39'45.5"E
RULOS	41°10'38.2"N 002°16'53.3"E
SLL	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
SOTIL	41°21'31.8"N 002°17'54.9"E

TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN FINAL (TRAN) RNAV1

PISTA 24L

NOTAS:

- Para los tramos de aproximación intermedio, final y frustrada referirse a las cartas de aproximación por instrumentos ILS o LOC o RNP.
- En el tramo de alejamiento de la transición, esperar guía vectorial a aproximación final.
- Restricciones de velocidad obligatorias excepto CLR ATC alternativa.
- Velocidad máxima en viraje final 200 kt desde el tramo de alejamiento norte.
- Velocidad máxima en viraje final 185 kt desde el tramo de alejamiento sur.
- Transiciones a la aproximación final de uso táctico ATC.
- RNAV1 requerida.

Fallo de Comunicaciones:

Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.

Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento BL427/BL428 y mantener el último curso durante 2 minutos.

Virar derecha/ izquierda directo a SOTIL.

En curso a SOTIL, iniciar el descenso a 2300 ft y completar procedimiento de aproximación instrumental publicado para RWY 24L.

TRANSITION TO FINAL APPROACH (TRAN) RNAV1

RUNWAY 24L

NOTES:

- For the intermediate, final and missed approach segments, refer to the ILS or LOC or RNP instrument approach chart.
- In the outbound leg of the transition, wait for a vectoring guidance to final approach.
- Speed restrictions mandatory except alternative ATC CLR.
- Maximum speed in final turn 200 kt from the North outbound leg.
- Maximum speed in final turn 185 kt from the South outbound leg.
- Transitions to the final approach for ATC tactical use.
- RNAV1 required.

Communications failure:

Continue with the transition descending to the last read-back level.

Overfly the last fix of outbound leg BL427/BL428 and maintain the track for 2 minutes.

Turn right/left direct to SOTIL.

On course to SOTIL, begin the descent at 2300 ft and complete the published instrument approach procedure to RWY 24L.

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
CLE2L RNAV1											
001	IF	CLE	-	-	-1.2	-	-	+FL080	-	-	RNAV1
002	TF	BL449	-	251 (251.7)	-1.2	13.0	-	-	-	-	RNAV1
003	TF	BL443	-	237 (238.1)	-1.2	5.4	-	-FL080 +5000	-220	-	RNAV1
004	TF	BL439	-	154 (155.6)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL435	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL431	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
008	FM	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	RNAV1
LESBA2L RNAV1											
001	IF	LESBA	-	-	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	BL450	-	267 (267.7)	-1.2	5.4	-	-	-	-	RNAV1
003	TF	BL444	-	266 (267.6)	-1.2	5.4	-	-FL080	-220	-	RNAV1
004	TF	BL440	-	334 (335.7)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL436	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL432	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
008	FM	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	RNAV1
RULOS2L RNAV1											
001	IF	RULOS	-	-	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	BL444	-	056 (057.0)	-1.2	7.7	-	-FL080	-220	-	RNAV1
003	TF	BL440	-	334 (335.7)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL436	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL432	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	FM	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	RNAV1
SLL2L RNAV1											
001	IF	SLL	-	-	-1.2	-	-	+6000	-	-	RNAV1
002	TF	BL443	-	087 (087.9)	-1.2	6.7	-	-FL080 +5000	-220	-	RNAV1
003	TF	BL439	-	154 (155.6)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL435	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL431	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	FM	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	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	CLE	-	189 (190.3)	-1.2	1	L	FL080	-	-	RNAV1
HM	LESBA	-	275 (276.6)	-1.2	1	R	4000	-	-	RNAV1
HM	RULOS	-	028 (029.6)	-1.2	1	R	4000	-	-	RNAV1
HM	SLL	-	099 (100.1)	-1.2	1	L	6000	-	-	RNAV1

CARTA DE TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN
FINAL VUELO POR INSTRUMENTOS RNAV1

TA 6000
VAR 1°E (2020)

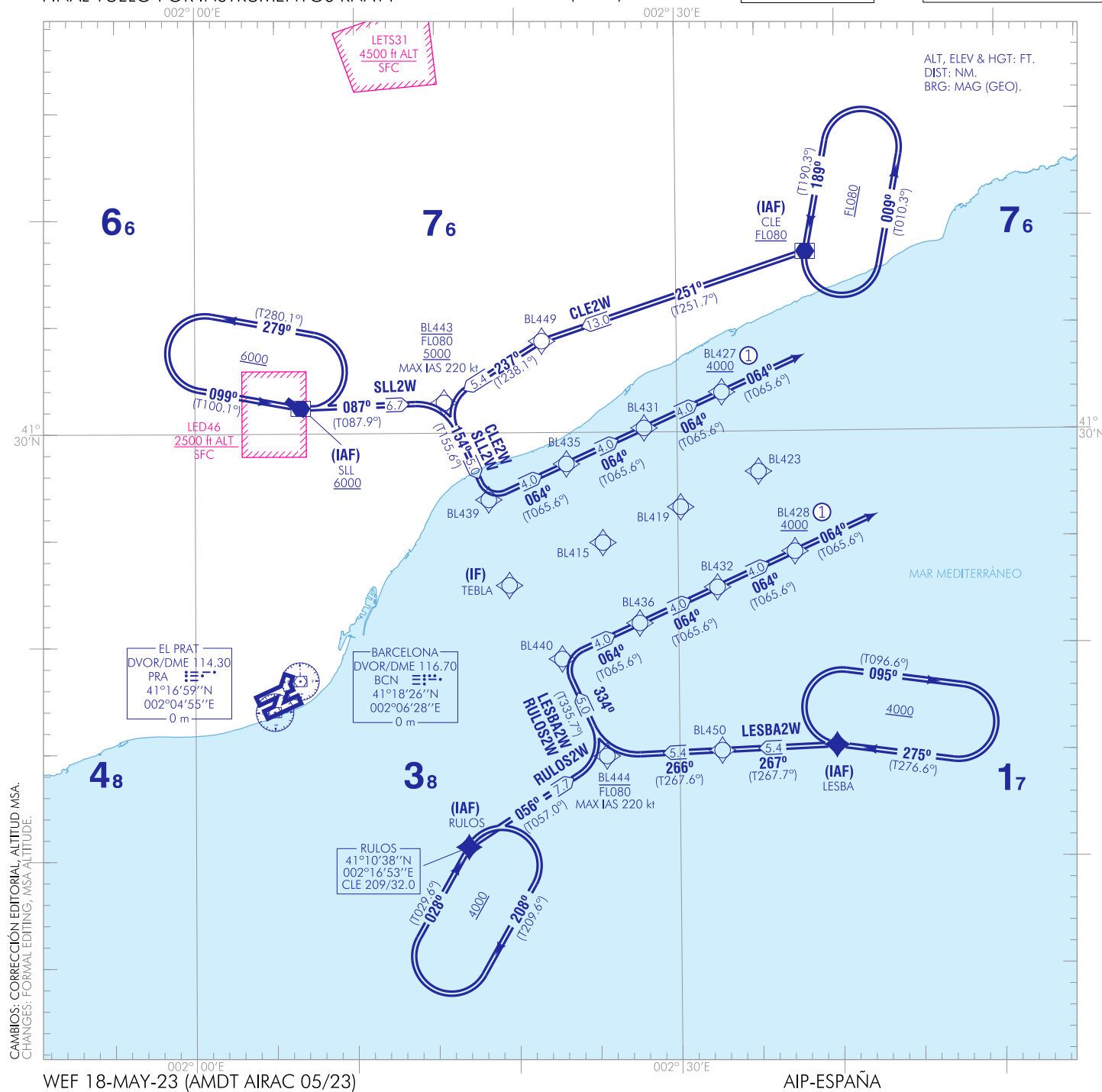
APP 119.105
TWR 118.105
ATIS 118.655

ARR 121.155 125.250
126.505 127.700

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

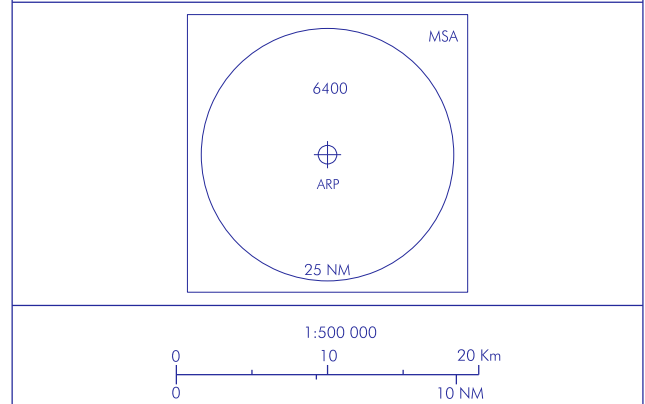
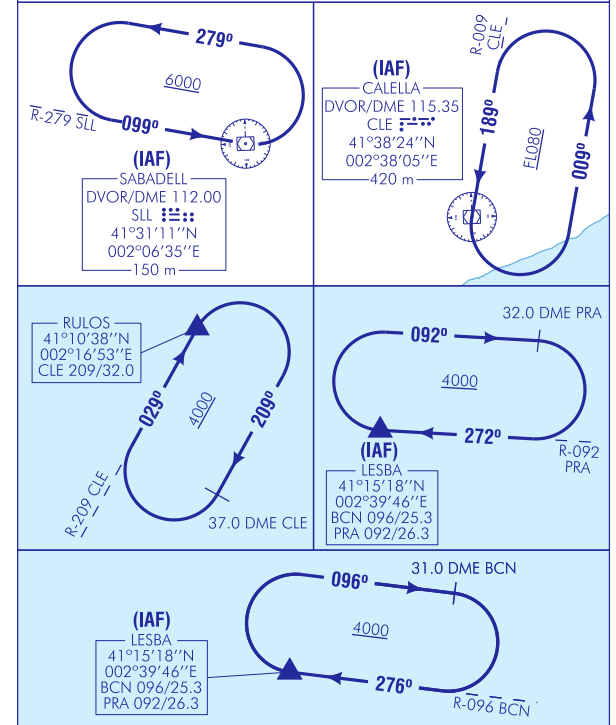
RWY 24R

CLE2W LESBA2W
RULOS2W SLL2W



NOTAS:
① NO VIRAR A APROXIMACIÓN FINAL SIN CLR ATC O FALLO DE COMUNICACIONES.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- RNAV1 REQUERIDA.
NOTES:
① DO NOT TURN TO FINAL APPROACH WITHOUT ATC CLR OR COMMUNICATION FAILURE.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
- RNAV1 REQUIRED.

ESPERAS CONVENCIONALES // CONVENTIONAL HOLDING PATTERNS



CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL, ALTITUD MSA.
CHANGES: FORMAL EDITING, MSA ALTITUDE.

WEF 18-MAY-23 (AMDT AIRAC 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEBL TRAN 5.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BL415	41°24'50.6"N 002°25'19.7"E
BL419	41°26'29.0"N 002°30'11.0"E
BL423	41°28'07.3"N 002°35'02.7"E
BL427	41°31'50.7"N 002°32'47.7"E
BL428	41°24'22.3"N 002°37'15.8"E
BL431	41°30'11.5"N 002°27'56.8"E
BL432	41°22'43.1"N 002°32'25.5"E
BL435	41°28'32.2"N 002°23'06.0"E
BL436	41°21'03.9"N 002°27'35.2"E
BL439	41°26'53.0"N 002°18'15.3"E
BL440	41°19'24.6"N 002°22'45.1"E
BL443	41°31'26.3"N 002°15'30.4"E
BL444	41°14'51.2"N 002°25'29.1"E
BL449	41°34'17.6"N 002°21'36.8"E
BL450	41°15'04.7"N 002°32'38.2"E
CLE	41°38'24.0"N 002°38'04.2"E
LESBA	41°15'17.7"N 002°39'45.5"E
RULOS	41°10'38.2"N 002°16'53.3"E
SLL	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
TEBLA	41°22'52.2"N 002°19'30.4"E

TRANSICIÓN A LA APROXIMACIÓN FINAL (TRAN) RNAV1

PISTA 24R

NOTAS:

- Para los tramos de aproximación intermedio, final y frustrada referirse a las cartas de aproximación por instrumentos ILS o LOC o RNP.
- En el tramo de alejamiento de la transición, esperar guía vectorial a aproximación final.
- Restricciones de velocidad obligatorias excepto CLR ATC alternativa.
- Velocidad máxima en viraje final 200 kt desde el tramo de alejamiento.
- Transiciones a la aproximación final de uso táctico ATC.
- RNAV1 requerida.

Fallo de Comunicaciones:

Continuar con la transición en descenso hasta el último nivel colacionado.

Sobrevolar el último fijo del tramo de alejamiento BL427/BL428 y mantener el último curso durante 2 minutos.

Virar derecha/izquierda directo a BL423, proceder directo a TEBLA.

En curso a TEBLA, iniciar el descenso a 2300 ft y completar procedimiento de aproximación instrumental publicado para RWY 24R.

TRANSITION TO FINAL APPROACH (TRAN) RNAV1

RUNWAY 24R

NOTES:

- For the intermediate, final and missed approach segments, refer to the ILS or LOC or RNP instrument approach chart.
- In the outbound leg of the transition, wait for a vectoring guidance to final approach.
- Speed restrictions mandatory except alternative ATC CLR.
- Maximum speed in final turn 200 kt from the outbound leg.
- Transitions to the final approach for ATC tactical use.
- RNAV1 required.

Communications failure:

Continue with the transition descending to the last read-back level.

Overfly the last fix of outbound leg BL427/BL428 and maintain the track for 2 minutes.

Turn right/left direct to BL423, proceed direct to TEBLA.

On course to TEBLA, begin the descent at 2300 ft and complete the published instrument approach procedure to RWY 24R.

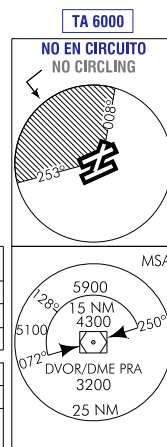
DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO
PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION

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
CLE2W RNAV1											
001	IF	CLE	-	-	-1.2	-	-	+FL080	-	-	RNAV1
002	TF	BL449	-	251 (251.7)	-1.2	13.0	-	-	-	-	RNAV1
003	TF	BL443	-	237 (238.1)	-1.2	5.4	-	-FL080 +5000	-220	-	RNAV1
004	TF	BL439	-	154 (155.6)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL435	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL431	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
008	FM	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	RNAV1
LESBA2W RNAV1											
001	IF	LESBA	-	-	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	BL450	-	267 (267.7)	-1.2	5.4	-	-	-	-	RNAV1
003	TF	BL444	-	266 (267.6)	-1.2	5.4	-	-FL080	-220	-	RNAV1
004	TF	BL440	-	334 (335.7)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL436	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL432	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
008	FM	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	RNAV1
RULOS2W RNAV1											
001	IF	RULOS	-	-	-1.2	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	BL444	-	056 (057.0)	-1.2	7.7	-	-FL080	-220	-	RNAV1
003	TF	BL440	-	334 (335.7)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL436	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL432	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	FM	BL428	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	RNAV1
SLL2W RNAV1											
001	IF	SLL	-	-	-1.2	-	-	+6000	-	-	RNAV1
002	TF	BL443	-	087 (087.9)	-1.2	6.7	-	-FL080 +5000	-220	-	RNAV1
003	TF	BL439	-	154 (155.6)	-1.2	5.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	BL435	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	BL431	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	4.0	-	-	-	-	RNAV1
007	FM	BL427	-	064 (065.6)	-1.2	-	-	+4000	-	-	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	CLE	-	189 (190.3)	-1.2	1	L	FL080	-	-	RNAV1
HM	LESBA	-	275 (276.6)	-1.2	1	R	4000	-	-	RNAV1
HM	RULOS	-	028 (029.6)	-1.2	1	R	4000	-	-	RNAV1
HM	SLL	-	099 (100.1)	-1.2	1	L	6000	-	-	RNAV1

BARCELONA/Josep Tarradellas
Barcelona-El Prat
VOR
21.705 RWY 02



ALT/HGT DME (PRA) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1520 (1510)	1180 (1170)	840 (830)	

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 02

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VIBIM (IAF)	41°04'15.2"N	002°12'23.4"E	118.43° (VLA)	33.99 DME VLA
TOTKI (IAF)	41°08'00.8"N	001°43'51.7"E	240.67° (PRA)	18.24 DME PRA
SANIS (IF)	41°06'33.2"N	002°00'13.1"E	198.79° (PRA)	11.00 DME PRA
FAF	41°12'14.9"N	002°02'45.1"E	199.00° (PRA)	5.00 DME PRA
MAPT	41°16'02.0"N	002°04'28.6"E	199.00° (PRA)	1.00 DME PRA
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.55% (3.18°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

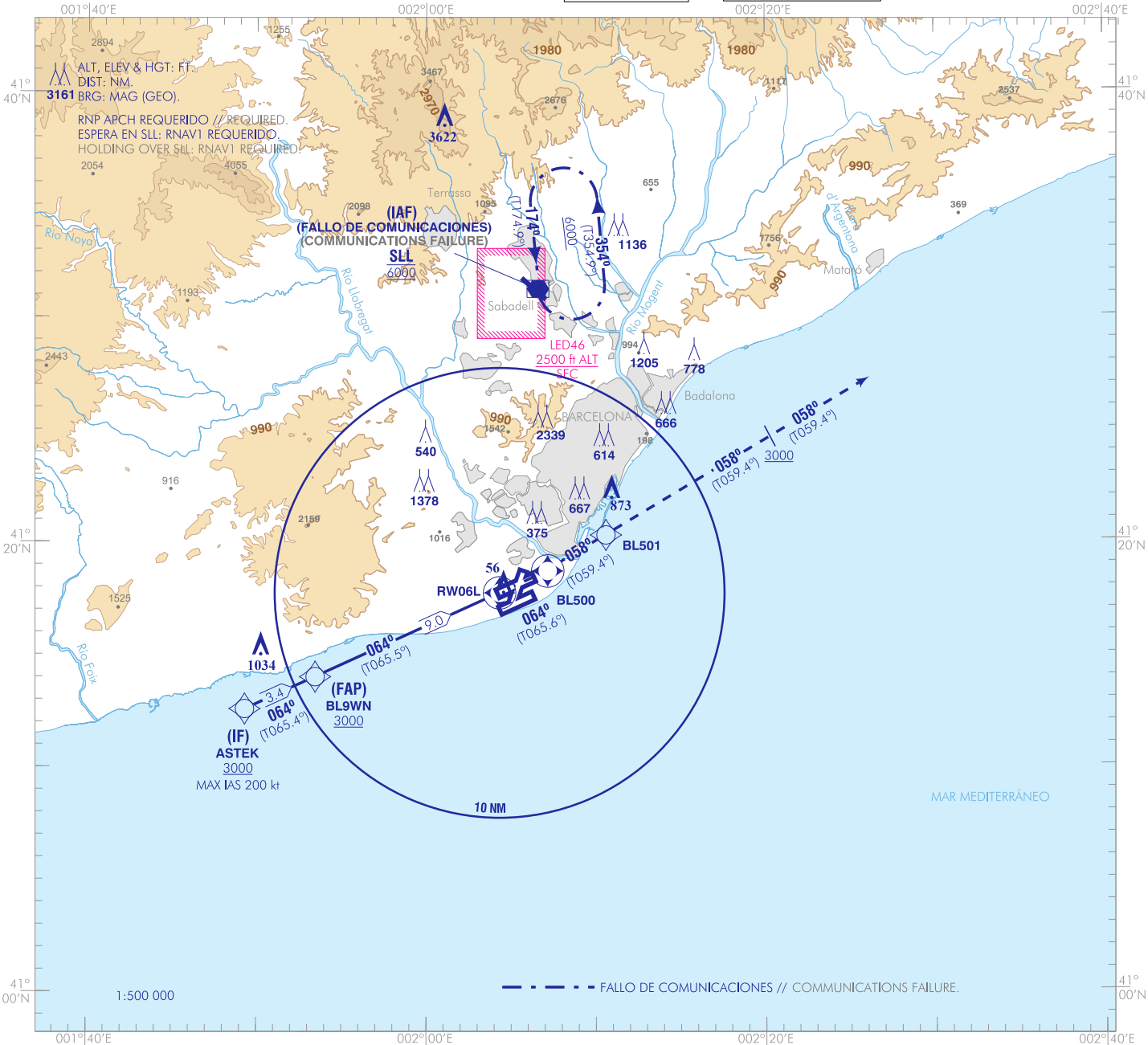
EGNOS
CH52325
E06A

ELEV AD
14
VAR 1°E (2020)

APP 119.105
TWR 118.105
ATIS 118.655

GMC N 121.705
GMC C 121.655

RNP Z
RWY 06L (LPV ONLY)



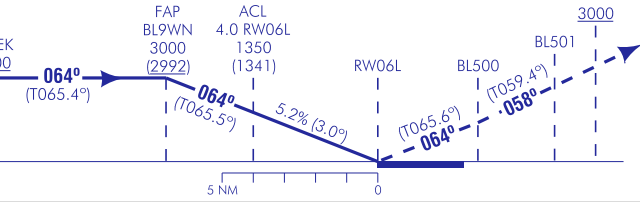
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 064° HASTA BL500, HASTA BL501 EN RUMBO MAGNÉTICO 058°, ASCENSO EN DERROTA 058° A 3000 O SUPERIOR. CONTINUAR EN RUMBO MAGNÉTICO 058° Y ESPERAR VECTORES RADAR.
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 064° HASTA BL500, HASTA BL501 EN RUMBO MAGNÉTICO 058°, ASCENSO EN DERROTA 058° A 4000 O SUPERIOR, VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO A DVOR/DME SLL A 6000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 064° UP TO BL500, UP TO BL501 ON MAGNETIC HEADING 058°, CLIMB ON TRACK 058° AT 3000 OR ABOVE. CONTINUE ON MAGNETIC HEADING 058° AND WAIT FOR RADAR VECTORING.
MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 064° UP TO BL500, UP TO BL501 ON MAGNETIC HEADING 058°, CLIMB ON TRACK 058° AT 4000 OR ABOVE, TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME SLL AT 6000 TO JOIN TO THE HOLDING.

NOTAS:
- PARA EL TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL REFERIRSE A LAS CARTAS DE TRANSICIÓN.
- ESPEREN VECTORES RADAR PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL.
- EL TRÁFICO EN FRUSTRADA MANTENDRÁ 3000 AL ALCANZAR, SALVO AUTORIZACIÓN ATC, POR MOTIVOS OPERACIONALES.

NOTES:
- FOR THE INITIAL APPROACH SEGMENT, REFER TO THE TRANSITION CHARTS.
- AWAIT RADAR VECTORS TO INTERCEPT THE FINAL APPROACH HEADING.
- TRAFFIC ON MISSED APPROACH SHALL MAINTAIN 3000 WHEN REACHING, EXCEPT ATC CLEARANCE, DUE TO OPERATIONAL REASONS.

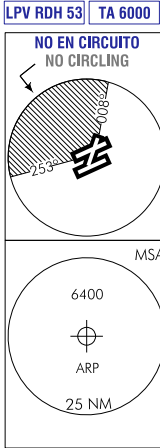
HGT REF ELEV THR RWY 06L

OCA/H	A	B	C	D
LPV (CAT I)	242 (234)	254 (246)	262 (254)	273 (265)
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 14	580 (570)	700 (690)	1080 (1070)	1300 (1290)



GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 9.0 NM	min:s	6:45	5:24	4:30	3:51	3:23	3:00
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RW06L FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
					2670 (2660)	2340 (2330)	2010 (2000)	1680 (1670)	1350 (1350)



BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Z RWY 06L (LPV ONLY)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES											
WPT				COORD							
ASTEK (IF)				41°12'31.6"N 001°49'18.6"E							
BL500				41°18'39.7"N 002°07'09.3"E							
BL501				41°20'15.8"N 002°10'35.5"E							
BL9WN (FAP)				41°13'57.5"N 001°53'27.4"E							
RW06L				41°17'41.4"N 002°04'19.0"E							
SLL (IAF FALLO DE COMUNICACIONES // COMMUNICATINS FAILURE)				41°31'12.0"N 002°06'35.1"E							
Aproximación final de precisión (SBAS Cat. I) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach (SBAS Cat. I) - Slope (Descent angle)										5.24% (3.00°)	

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
001	IF	ASTEK	—	—	-1.2	—	—	+3000	-200	—	RNP APCH
002	TF	BL9WN	—	064 (065.4)	-1.2	3.4	—	+3000	—	—	RNP APCH
003	TF	RW06L	Y	064 (065.5)	-1.2	9.0	—	+62	—	-3.0/53	RNP APCH
004	CF	BL500	Y	064 (065.6)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
005	CF	BL501	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	CA	—	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	+3000	—	—	RNP APCH
007	VM	—	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE											
004	CF	BL500	Y	064 (065.6)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
005	CF	BL501	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	CA	—	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNP APCH
→ 007	DF	SLL	—	—	-1.2	—	L	@6000	—	—	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	SLL	—	174 (174.9)	-1.2	1 MIN	L	6000	—	—	RNAV1	

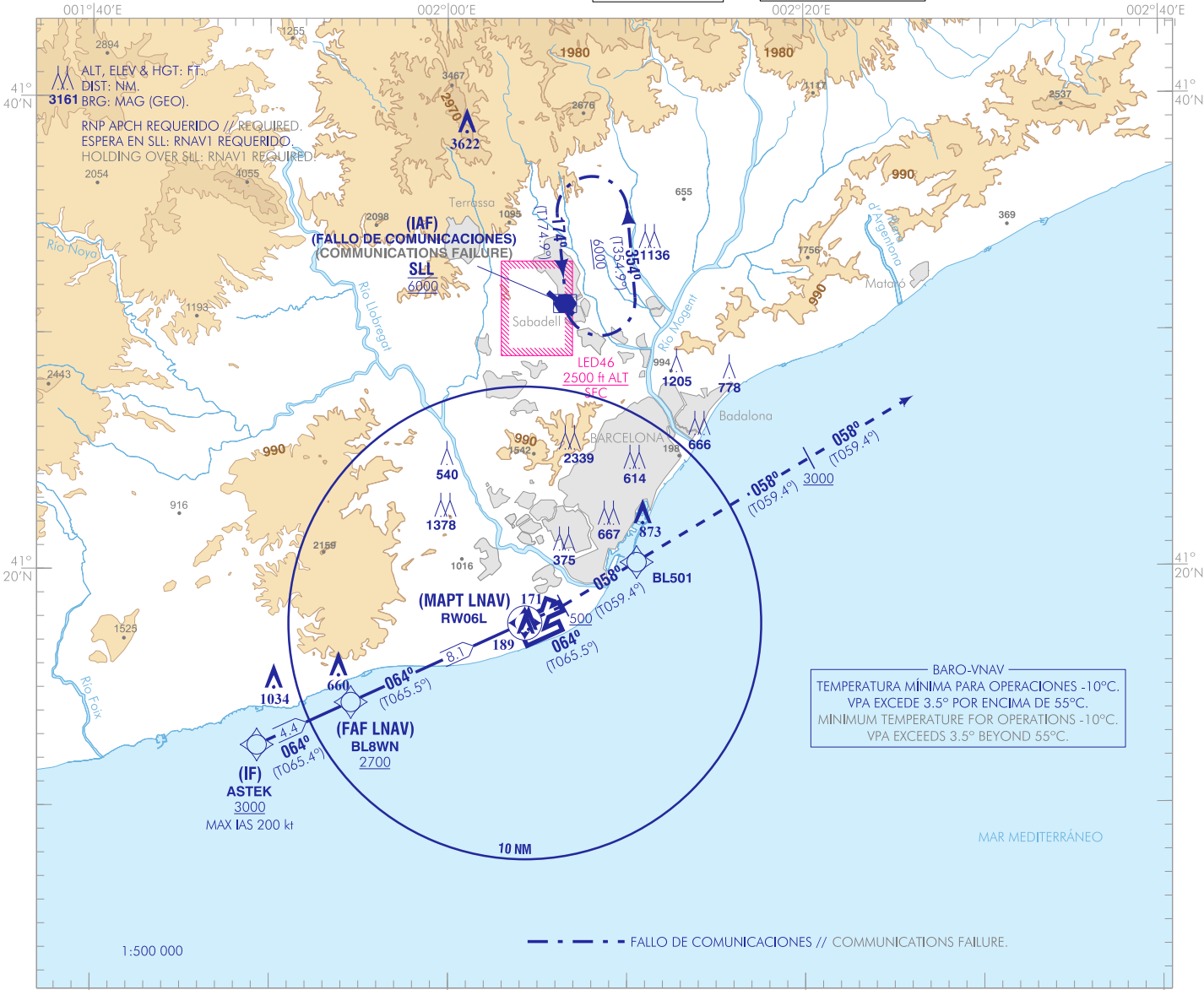
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
14
VAR 1°E (2020)

APP 119.105
TWR 118.105
ATIS 118.655

GMC N 121.705
GMC C 121.655

RNP Y
RWY 06L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 064° A 500 O SUPERIOR, HASTA BL501 EN RUMBO MAGNÉTICO 058°, ASCENSO EN DERROTA 058° A 3000 O SUPERIOR. CONTINUAR EN RUMBO MAGNÉTICO 058° Y ESPERAR VECTORES RADAR.
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 064° A 500 O SUPERIOR, HASTA BL501 EN RUMBO MAGNÉTICO 058°, ASCENSO EN DERROTA 058° A 4000 O SUPERIOR, VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO A DVOR/DME SLL A 6000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 064° AT 500 OR ABOVE, TO BL501 ON MAGNETIC HEADING 058°, CLIMB ON TRACK 058° AT 3000 OR ABOVE. CONTINUE ON MAGNETIC HEADING 058° AND WAIT FOR RADAR VECTORING.
MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 064° AT 500 OR ABOVE, UP TO BL501 ON MAGNETIC HEADING 058°, CLIMB ON TRACK 058° AT 4000 OR ABOVE, TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME SLL AT 6000 TO JOIN TO THE HOLDING.

- NOTAS:
- PARA EL TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL REFERIRSE A LAS CARTAS DE TRANSICIÓN.
 - ESPEREN VECTORES RADAR PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL.
 - FUNCIÓN FMS QUE PERMITA INTERCEPTACIÓN DEL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL TRAS VECTORES RADAR, REQUERIDA.
 - NOTIFICAR A ATC SI SÓLO DISPONIBLE LNAV.
 - EL TRÁFICO EN FRUSTRADA MANTENDRÁ 3000 AL ALCANZAR, SALVO AUTORIZACIÓN ATC, POR MOTIVOS OPERACIONALES.

- NOTES:
- FOR THE INITIAL APPROACH SEGMENT, REFER TO THE TRANSITION CHARTS.
 - AWAIT RADAR VECTORS TO INTERCEPT THE FINAL APPROACH HEADING.
 - FMS FUNCTION IS REQUIRED TO ENABLE INTERCEPTION OF THE FINAL APPROACH HEADING AFTER RADAR VECTORS.
 - NOTIFY ATC IF ONLY LNAV IS AVAILABLE.
 - TRAFFIC ON MISSED APPROACH SHALL MAINTAIN 3000 WHEN REACHING, EXCEPT ATC CLEARANCE, DUE TO OPERATIONAL REASONS.

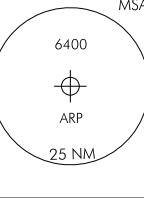
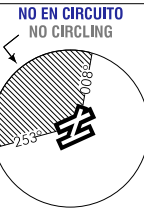
HGT REF ELEV THR RWY 06L

OCA/H		A	B	C	D
STA	LNAV	2.5%	460 (460)		
	LNAV / VNAV	2.5%	340 (340)	350 (350)	360 (360)
					370 (370)
En circuito (H) sobre Circling (H) over		14	580 (570)	700 (690)	1080 (1070)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.4 %	ft/min	436	545	654	763	872	981

ALT/HGT RW06L FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4

LNAV/VNAV RDH 50
TA 6000



BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Y RWY 06L

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ASTEK (IF)	41°12'31.6"N 001°49'18.6"E
BL501	41°20'15.8"N 002°10'35.5"E
BL8WN (FAF)	41°14'20.4"N 001°54'33.9"E
RW06L (MAPT)	41°17'41.4"N 002°04'19.0"E
SLL (IAF FALLO DE COMUNICACIONES // COMMUNICATIONS FAILURE)	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E

Aproximación final APV Baro (LNAV/VNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV Baro final approach (LNAV/VNAV) - Slope (Descent angle)	5.38% (3.08°)
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)	5.38% (3.08°)

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
001	IF	ASTEK	—	—	-1.2	—	—	+3000	-200	—	RNP APCH
002	TF	BL8WN	—	064 (065.4)	-1.2	4.4	—	+2700	—	—	RNP APCH
003	TF	RW06L	Y	064 (065.5)	-1.2	8.1	—	+59	—	-3.1/50	RNP APCH
004	CA	—	—	064 (065.5)	-1.2	—	—	+500	—	—	RNP APCH
005	CF	BL501	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	CA	—	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	+3000	—	—	RNP APCH
007	VM	—	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE											
004	CA	—	—	064 (065.5)	-1.2	—	—	+500	—	—	RNP APCH
005	CF	BL501	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	CA	—	—	058 (059.4)	-1.2	—	—	+4000	—	—	RNP APCH
007	DF	SLL	—	—	-1.2	—	L	@6000	—	—	RNP APCH

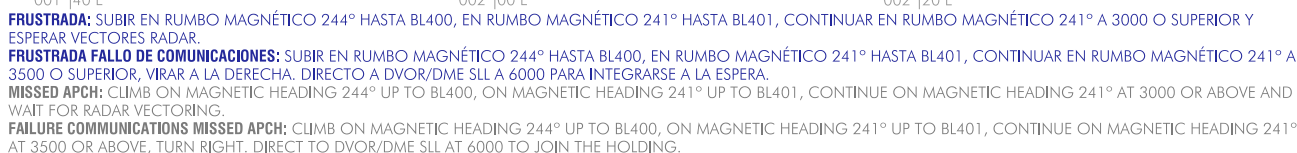
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN										
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	SLL	—	174 (174.9)	-1.2	1 MIN	L	6000	—	—	RNAV1

EGNOS
CH94669
E24B

ELEV AD
14
VAR 1°E (2020)

APP 119.105
TWR 118.105
ATIS 118.655

GMC N	121.705
GMC C	121.655



- PARA EL TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL REFERIRSE A LAS CARTAS DE TRANSICIÓN.
- ESPEREN VECTORES RADAR PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL.
- DESPUEGOS SIMULTÁNEOS POR LA RWY 24L.
- EL TRÁFICO EN FRUSTRADA MANTENDRÁ 3000 AL ALCANZAR, SALVO AUTORIZACIÓN ATC, POR MOTIVOS OPERACIONALES.

NOTES:

- FOR THE INITIAL APPROACH SEGMENT, REFER TO THE TRANSITION CHARTS.
- AWAIT RADAR VECTORS TO INTERCEPT THE FINAL APPROACH HEADING.
- SIMULTANEOUS TAKE-OFFS FROM RWY 24L.
- TRAFFIC ON MISSED APPROACH SHALL MAINTAIN 3000 WHEN REACHING, EXCEPT ATC CLEARANCE, DUE TO OPERATIONAL REASONS.

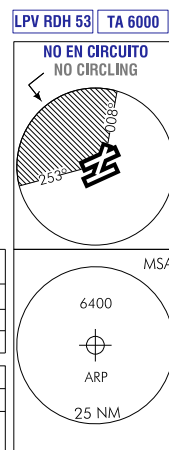
HGT REF ELEV THR RWY 24R

OCA/H		A	B	C	D
STA	LPV (CAT I)	203 (193)	215 (205)	223 (213)	234 (224)
En circuito (H) sobre Circula (H) over 14		580 (570)	700 (690)	1080 (1070)	1300 (1290)

Diagram illustrating a climb profile from RWY24R to IF TEBLA 2300, showing a 5.2% climb gradient (3.0 degrees) and a 245-degree turn.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.9 NM	min:s	5:10	4:08	3:27	2:57	2:35	2:18
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RW24R FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							2010 (2000)	1680 (1670)	1360 (1350)	1030 (1020)	710 (700)	390 (380)



BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Z RWY 24R (LPV ONLY)

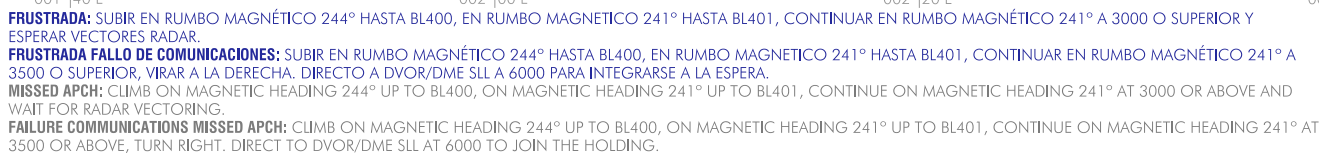
COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BL400	41°16'21.7"N 002°00'26.4"E
BL401	41°13'47.1"N 001°54'44.0"E
BL7EN (FAP)	41°21'11.2"N 002°14'33.3"E
RW24R	41°18'20.6"N 002°06'13.4"E
SLL (IAF FALLO DE COMUNICACIONES // COMMUNICATIONS FAILURE)	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
TEBLA (IF)	41°22'52.2"N 002°19'30.4"E
Aproximación final de precisión (SBAS Cat. I) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach (SBAS Cat. I) - Slope (Descent angle)	
5.24% (3.00°)	

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
001	IF	TEBLA	—	—	-1.2	—	—	+2300	-200	—	RNP APCH
002	TF	BL7EN	—	245 (245.7)	-1.2	4.1	—	+2300	—	—	RNP APCH
003	TF	RW24R	Y	244 (245.7)	-1.2	6.9	—	+63	—	3.0/53	RNP APCH
004	CF	BL400	Y	244 (245.7)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
005	CF	BL401	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	VM	—	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	+3000	—	—	RNP APCH
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE											
004	CF	BL400	Y	244 (245.7)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
005	CF	BL401	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	CA	—	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	+3500	—	—	RNP APCH
007	DF	SLL	—	—	-1.2	—	R	@6000	—	—	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	SLL	—	099 (100.4)	-1.2	1 MIN	L	6000	—	—	RNAV1

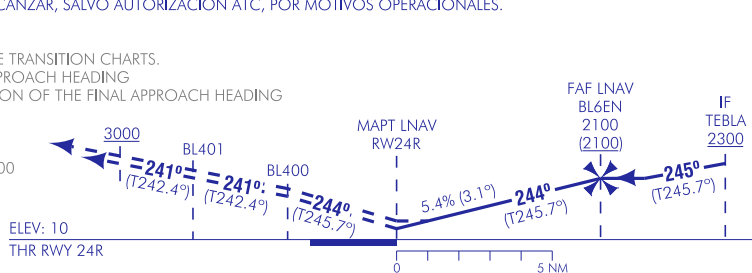
ELEV AD
14
VAR 1°E (2020)

GMC N	121.705
GMC C	121.655



- PARA EL TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL REFERIRSE A LAS CARTAS DE TRANSICIÓN.
- ESPEREN VECTORES RADAR PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL.
- FUNCIÓN FMS QUE PERMITA INTERCEPTACIÓN DEL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL TRAS VECTORES RADAR, REQUERIDA.
- NOTIFICAR A ATC SI SOLO DISPONIBLE LNAV.
- DESPEGUE SIMULTÁNEOS POR LA RWY 24L.
- EL TRÁFICO EN FRUSTRADA MANTENDRÁ 3000 AL ALCANZAR, SALVO AUTORIZACIÓN ATC. POR MOTIVOS OPERACIONALES.

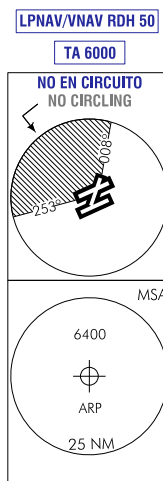
- FOR THE INITIAL APPROACH SEGMENT, REFER TO THE TRANSITION CHARTS.
- AWAIT RADAR VECTORS TO INTERCEPT THE FINAL APPROACH HEADING
- FMS FUNCTION IS REQUIRED TO ENABLE INTERCEPTION OF THE FINAL APPROACH HEADING AFTER RADAR VECTORS.
- NOTIFY ATC IF ONLY LNAV IS AVAILABLE.
- SIMULTANEOUS TAKE-OFFS FROM RWY 24L.
- TRAFFIC ON MISSED APPROACH SHALL MAINTAIN 3000
- WHEN REACHING, EXCEPT ATC CLEARANCE, DUE TO OPERATIONAL REASONS.



OCA/H			A	B	C	D
STA	LNAV	2.5%	510 (500)			
	LNAV / VNAV	2.5%	290 (280)	300 (290)	330 (320)	350 (340)
En circuito (H) sobre Círculo (H) over 14			580 (570)	700 (690)	1080 (1070)	1300 (1290)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.3 %	ft/min	433	542	650	759	867	975

ALT/HGT RW24R FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							2020	1690	1370	1040	710	
							(2010)	(1680)	(1360)	(1030)	(710)	



BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

RNP Y RWY 24R

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BL400	41°16'21.7"N 002°00'26.4"E
BL401	41°13'47.1"N 001°54'44.0"E
BL6EN (FAF)	41°20'56.1"N 002°13'48.7"E
RW24R (MAPT)	41°18'20.6"N 002°06'13.4"E
SLL (IAF FALLO DE COMUNICACIONES // COMMUNICATIONS FAILURE)	41°31'12.0"N 002°06'35.1"E
TEBLA (IF)	41°22'52.2"N 002°19'30.4"E

Aproximación final APV Baro (LNAV/VNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // APV Baro final approach (LNAV/VNAV) - Slope (Descent angle)	5.35% (3.06°)
Aproximación final de no precisión (LNAV) - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach (LNAV) - Slope (Descent angle)	5.35% (3.06°)

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
001	TF	TEBLA	—	—	-1.2	—	—	+2300	-200	—	RNP APCH
002	TF	BL6EN	—	245 (245.7)	-1.2	4.7	—	+2100	—	—	RNP APCH
003	TF	RW24R	Y	244 (245.7)	-1.2	6.3	—	+60	—	-3.1/50	RNP APCH
004	CF	BL400	Y	244 (245.7)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
005	CF	BL401	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	VM	—	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	+3000	—	—	RNP APCH
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES // MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE											
004	CF	BL400	Y	244 (245.7)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
005	CF	BL401	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	—	—	—	RNP APCH
006	CA	—	—	241 (242.4)	-1.2	—	—	+3500	—	—	RNP APCH
007	DF	SLL	—	—	-1.2	—	R	@6000	—	—	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	SLL	—	099 (100.4)	-1.2	1 MIN	L	6000	—	—	RNAV1

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 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 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, barras de prohibición de acceso, puntos de espera intermedio, luces de punto de espera intermedio, puestos de estacionamiento, Sistema de Guía Visual de Atrake en puestos de estacionamiento con pasarela. (1) 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 (2) 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) Ver AD 2-LEBB PDC 2.
(2) 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, NO ENTRY bars, intermediate holding positions, lights of intermediate holding positions, stands, Visual Docking Guidance System on stands with boarding bridge. (1) and de-icing apron exit lights.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold RWY 28 and RWY 30, aiming point, centre line, edge, touchdown zone (2) 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) See AD2-LEBB PDC 2.
(2) 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.

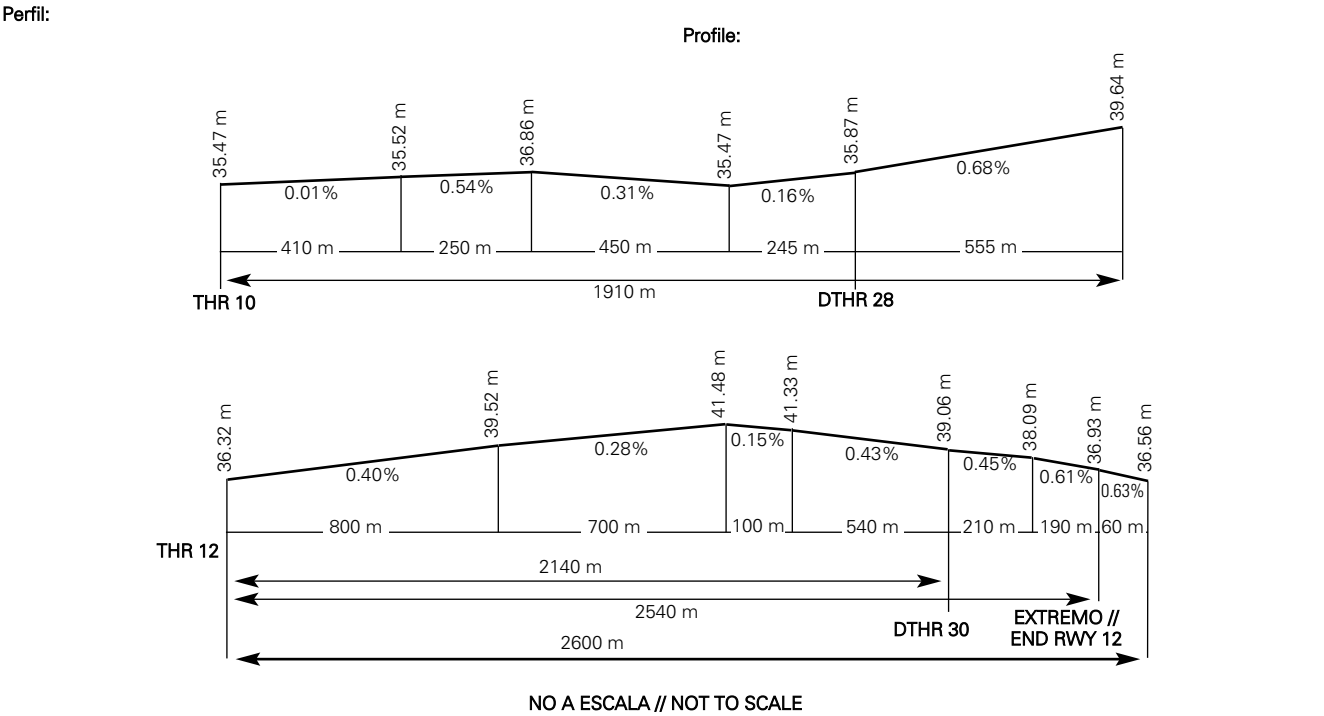
➔ 12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

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:** Blancas, simple .**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:** White, simple.**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		
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 10, 1 cerca THR 12 y 1 cerca THR 30. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Eje.</p> <p>Iluminación de Plataformas:</p> <ul style="list-style-type: none">- Plataforma Norte: Borde, postes proyectores y eje.- Plataforma Sur: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. (1)- Plataforma de Deshielo: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. <p>Fuente secundaria de energía:</p> <p>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.</p> <p>Observaciones:</p> <p>(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.</p>		<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 10, 1 near THR 12 and 1 near THR 30. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Centre line.</p> <p>Aprons lighting:</p> <ul style="list-style-type: none">- North apron: Edge, floodlighting poles and centre line.- South apron: Edge with reflective markers, floodlighting poles and centre line. (1)- De-icing apron: Edge with reflective markers, floodlighting poles and centre line. <p>Secondary power supply:</p> <p>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.</p> <p>Remarks:</p> <p>(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.</p>		
16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA		
<p>Situación: FATO: RWY 10/28 y 12/30. Ver casilla 12.</p> <p>Elevación: Ver casilla 12.</p> <p>Dimensiones:</p> <ul style="list-style-type: none">- FATO: RWY 10/28. Ver casilla 12.RWY 12/30. Ver casilla 12.- Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver AD 2-LEBB GMC.- Puestos de Estacionamiento:Plataforma Sur H1, H2 y H3. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1.Plataforma Norte H12 y H21. Ver AD 2-LEBB PDC 2.1.Plataforma de helicópteros H4 y H5. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1.- Tipo de superficie: Ver casilla 12. <p>Iluminación: Ver casilla 14.</p> <p>Distancias declaradas: Ver casilla 13.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>		<p>Position: FATO: RWY 10/28 and 12/30. See item 12.</p> <p>Elevation: See item 12.</p> <p>Dimensions:</p> <ul style="list-style-type: none">- FATO: RWY 10/28. See item 12.RWY 12/30. See item 12.- Air taxiing: Taxiways. See AD 2-LEBB GMC.- Stands:South apron H1, H2 and H3. AD 2-LEBB PDC 1.1.North apron H12 and H21. See AD 2-LEBB PDC 2.1.Helicopter apron H4 and H5. See AD 2-LEBB PDC 1.1.- Type of surface: See item 12. <p>Lighting: See item 14.</p> <p>Declared distances: See item 13.</p> <p>Remarks: None.</p>		
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	
<p>Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la altura del techo de nubes lo que resulte más bajo.</p>		<p>Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.</p>		

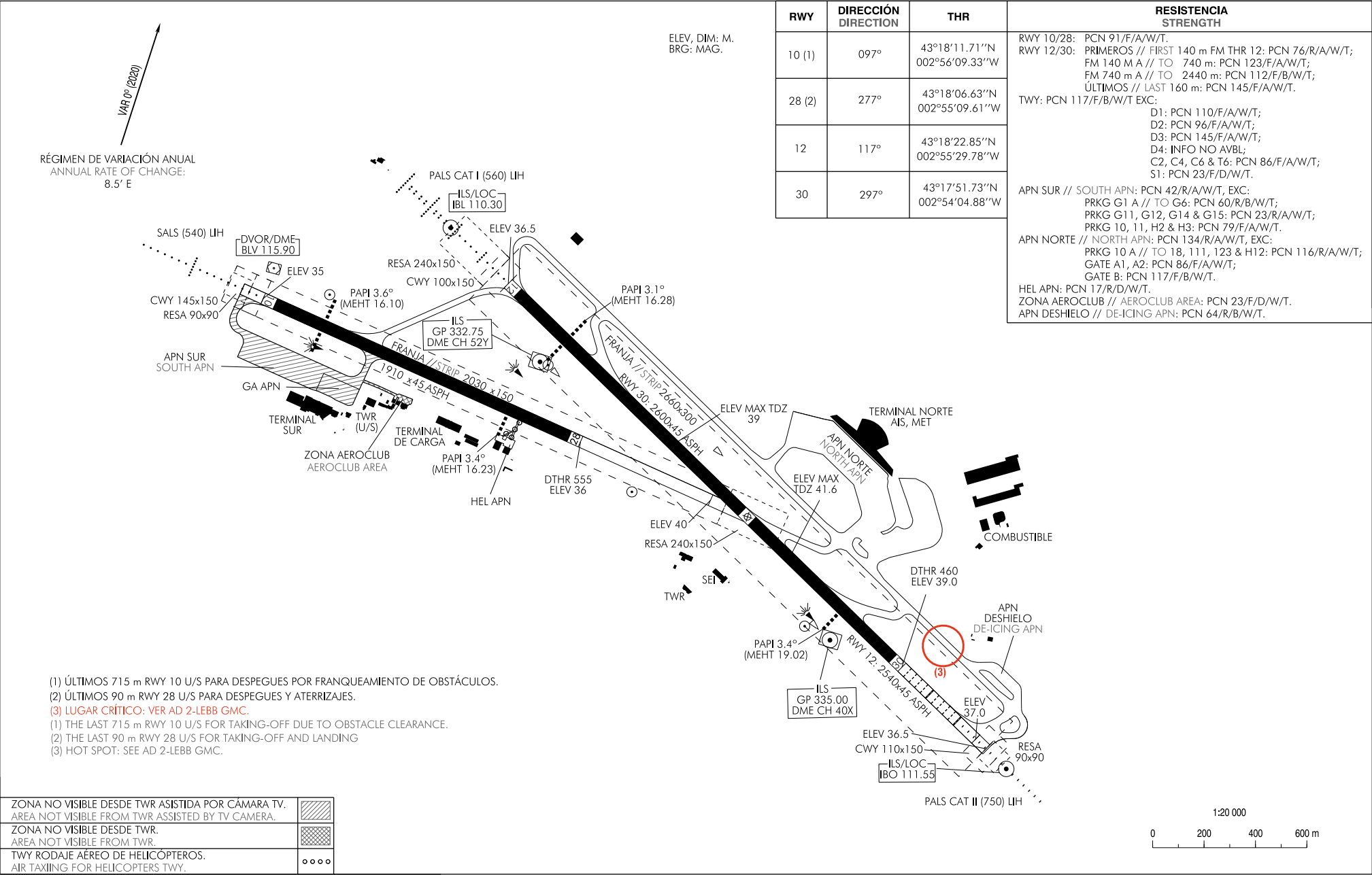
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

43°18'04"N
002°54'38"W

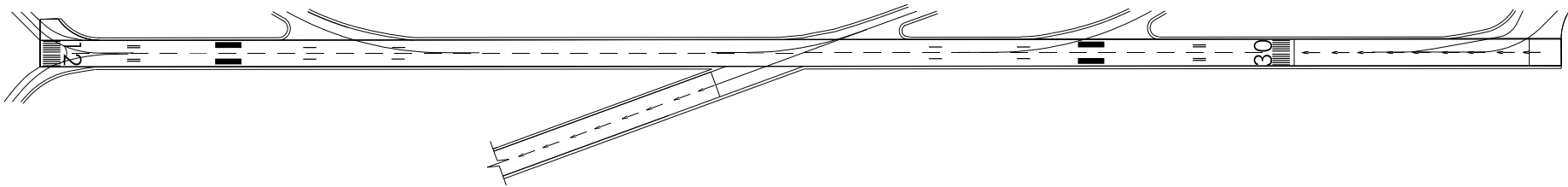
ELEV 41

TWR 118.500
GMC 121.700

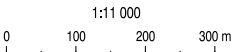
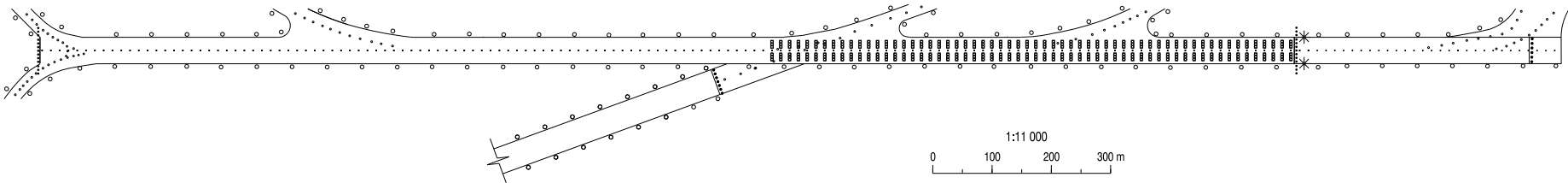
BILBAO



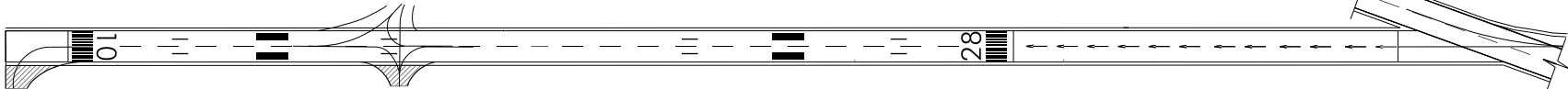
SGL RWY 12/30 & TWY



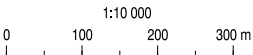
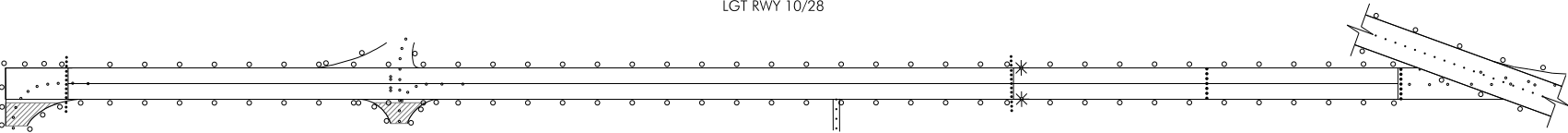
LGT RWY 12/30 & TWY



SGL RWY 10/28



LGT RWY 10/28



ZONA NO VISIBLE DESDE TWR ASISTIDA POR CÁMARA TV.
AREA NOT VISIBLE FROM TWR ASSISTED BY TV CAMERA.



CAMBIO: LUCES SIMPLES ZONA DE TOMA DE CONTACTO RWY 10.
CHANGES: SIMPLE TOUCHDOWN ZONE LIGHTS RWY 10.

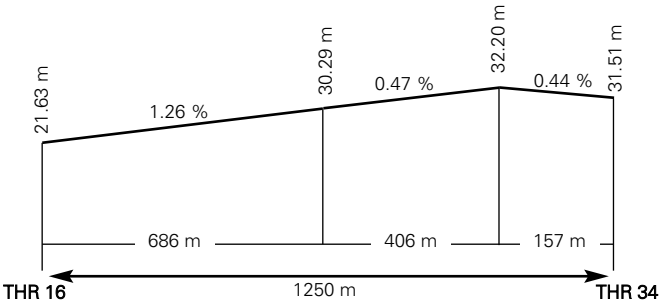
BILBAO



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
16	1250	1250	1250	1250
34	1250	1250	1250	1250
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 16</p> <p>Aproximación: Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (7.90 m/26 ft). (1)</p> <p>Umbral: Verdes, con barra de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: 1250 m: 850 m blancas + 400 m amarillas. LIM. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas. Distancia entre luces: 1.5 m.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Encendido de luces vía radio (Frecuencia de TWR). Intensidad de luces regulable. (1) Cobertura angular restringida a 4.8° a la derecha del RCL en sentido APCH.</p>	<p>Runway: 16</p> <p>Approach: Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (7.90 m/26 ft). (1)</p> <p>Threshold: Green, with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: 1250 m: 850 m white + 400 m yellow. LIM. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red. Distance between lights: 1.5 m.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Switch on of lights by radio (TWR frequency). Adjustable light intensity. (1) Angular coverage restricted to 4.8° to the right side of RCL in direction of APCH.</p>
<p>Pista: 34</p> <p>Aproximación: Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (8.00 m/26 ft).</p> <p>Umbral: Verdes, con barra de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: 1250 m: 850 m blancas + 400 m amarillas. LIM. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas. Distancia entre luces: 1.5 m.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Encendido de luces vía radio (Frecuencia de TWR). Intensidad de luces regulable.</p>	<p>Runway: 34</p> <p>Approach: Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (8.00 m/26 ft).</p> <p>Threshold: Green, with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: 1250 m: 850 m white + 400 m yellow. LIM. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red. Distance between lights: 1.5 m.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Switch on of lights by radio (TWR frequency). Adjustable light intensity.</p>

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 16, 1 cerca THR 34. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Borde.</p> <p>→ Iluminación de plataforma: Borde (1) y torre de iluminación en PRKG 1 y 1A.</p> <p>→ Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 15 segundos y sistema de alimentación ininterrumpida que proporciona un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas de iluminación: borde de pista, extremo de pista, umbral de pista, luces identificadoras de umbral, borde de calle de rodaje, borde de plataforma y luces de protección de pista.</p> <p>Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.</p>	<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 16, 1 near THR 34. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Edge.</p> <p>Apron lighting: Edge (1) and floodlighting pole in PRKG 1 and 1A.</p> <p>Secondary power supply: Engine generators which provide a switch-over time (light) of 15 seconds and an uninterruptible power supply which provides a maximum switch-over time (light) of 1 second for the following lighting systems: Runway edge, runway end, threshold, threshold identification lights, taxiway edge, apron edge and runway protection lights.</p> <p>Remarks: (1) Adjustable light intensity.</p>

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación: – FATO: RWY 16/34. Coordenadas THR 16 y THR 34, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY16/34, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1 y 3. Ver AD 2-GCHI PDC.	Location: – FATO: RWY 16/34. Coordinates THR 16 and THR 34, see item 12. – Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 16/34, see item 12. – Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1 and 3. See AD 2-GCHI PDC.
Elevación: – FATO: RWY 16/34. Elevación THR 16 y THR 34, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 16/34, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1 y 3. Ver AD 2-GCHI PDC.	Elevation: – FATO: RWY 16/34. Elevation THR 16 and THR 34, see item 12. – Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 16/34, see item 12. – Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1 and 3. AD 2-GCHI PDC.
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: – FATO: RWY 16/34. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 16/34, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1 y 3. Ver AD 2-GCHI PDC.	Dimensions, surface, maximum weight, marking: – FATO: RWY 16/34. – Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 16/34, see item 12. – Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1 and 3. AD 2-GCHI PDC.
Orientación: No.	Direction: No.
Distancias declaradas: No.	Declared distances: No.
Iluminación: Postes proyectores en PRKG 1.	Lighting: Floodlighting poles in PRKG 1.
Observaciones: Para rodajes aéreos, los helicópteros AS32 y B412 únicamente podrán rodar por TWY A y D.	Remarks: For air taxiing, AS32 and B412 helicopters shall taxi exclusively via TWY A and D.

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 HIERRO (RMZ) (FPMZ) (1) 275457N 0175947W, 275716N 0175446W; 275353N 0175248W desde este punto siguiendo arco de 5 NM centrado en el ARP // from this point following arc of 5 NM centred on ARP, 275113N 0174813W, 274315N 0174332W, 273953N 0175051W, 274352N 0175310W, desde este punto siguiendo arco de 5 NM centrado en el ARP // from this point following arc of 5 NM centred on ARP, 275142N 0175753W, 275457N 0175947W.	2700 ft AMSL SFC	G	HIERRO AFIS ES/EN	1850 m/6000 ft
CTR HIERRO (2) Los límites laterales coinciden con los publicados para FIZ HIERRO // Lateral limits coincide with those published for FIZ HIERRO.	2700 ft AMSL SFC	D	CANARIAS APP ES/EN	
ATZ HIERRO Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (3).	1800 ft AMSL (4) SFC	D	HIERRO TWR ES/EN	
Observaciones: (1) Durante HR AFIS. Zona obligatoria de presentación de plan de vuelo. (2) Durante HR TWR. (3) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (4) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.	Remarks: (1) During AFIS HR. Flight plan submission mandatory zone. (2) During TWR HR. (3) Or the ground visibility, whichever is lower. (4) 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	Canarias APP	125.350 MHz 126.100 MHz 133.675 MHz	H24 H24 H24	BACK-UP
TWR	Hierro TWR	118.100 MHz	HR TWR (1)	ATZ y CTR durante // during TWR HR. (1) Ver casilla // See item 3.
AFIS	Hierro Información	118.100 MHz 121.500 MHz	HR AFIS (1) HR AD	FIZ durante // during AFIS HR. 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
NDB (5° W)	HIE	376.000 kHz	H24	274858.2N 0175311.0W		
DME	HR	CH 79X 113.20 MHz	H24	274857.8N 0175311.2W	30 m	U/S BTN: 215°/310°

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

No se presta servicio de control fuera del horario de TWR.	Control service is not provided out of TWR operational hours.
Prestación de servicio AFIS en horario AFIS (ver casillas 3 y 18).	AFIS service is provided during AFIS operational hours (see items 3 and 18).
Ver procedimientos AFIS en ENR 1.5 y AD 1.1.	See AFIS procedures in ENR 1.5 and AD 1.1.

→ 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/#GCHI	The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below: https://aip.enaire.es/AIP/#GCHI
→ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
Información no disponible.	Information not available.

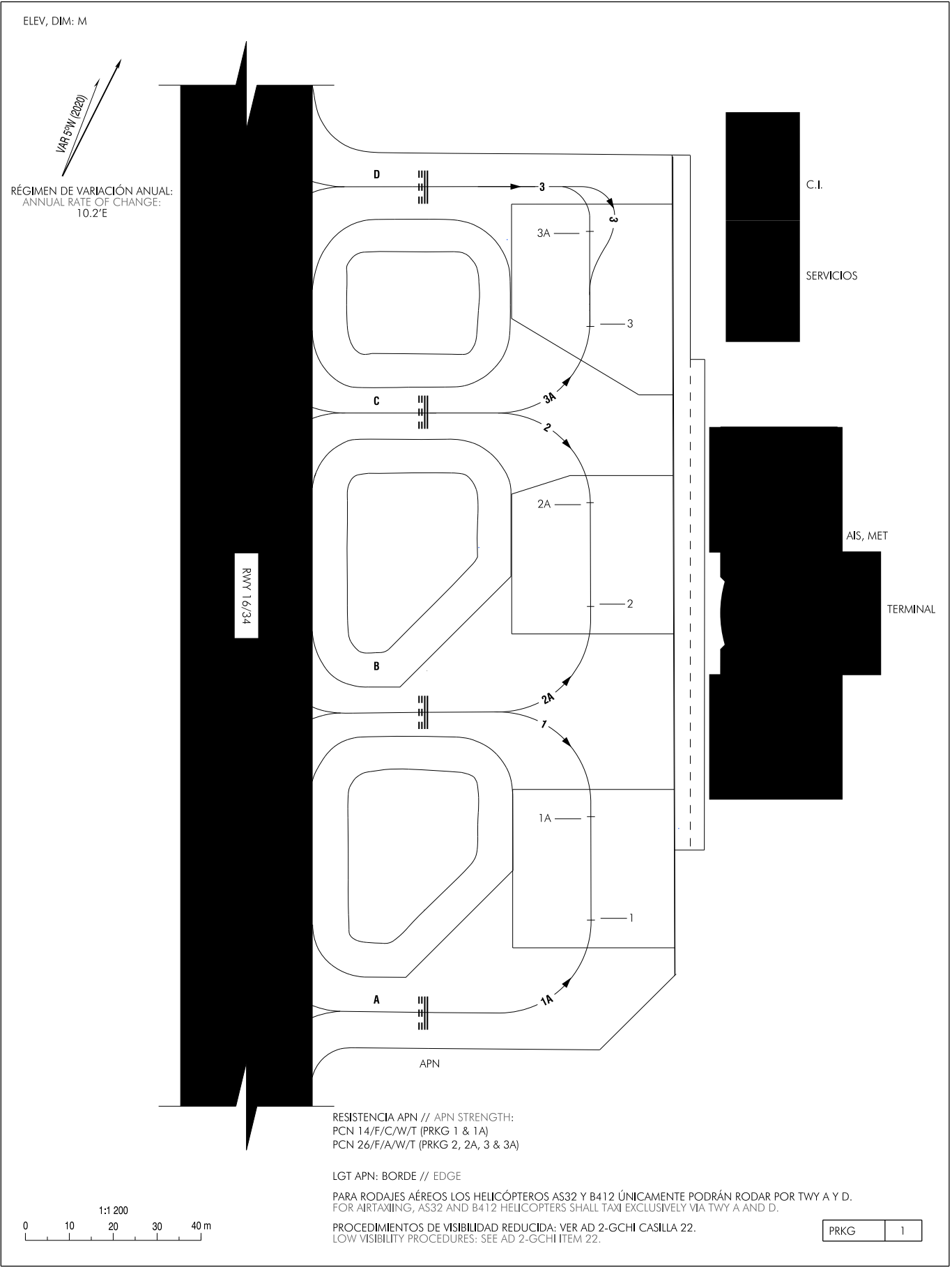
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
30

TWR 118.100
AFIS 118.100

EL HIERRO



CAMBIO: NOTA.
CHANGES: NOTE.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

→ PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	–	27°48'47.93"N 017°53'06.96"W	A	–	–	MAX SPAN 28.6 m, INCOMP. 1A
1A	–	27°48'48.61"N 017°53'07.36"W	A	–	–	MAX SPAN 28.6 m, INCOMP. 1
2	–	27°48'50.01"N 017°53'08.16"W	A	–	–	MAX SPAN 28.6 m, INCOMP. 2A
2A	–	27°48'50.67"N 017°53'08.56"W	A	–	–	MAX SPAN 28.6 m, INCOMP. 2
3	–	27°48'51.83"N 017°53'09.25"W	A	–	–	MAX SPAN 28.6 m, INCOMP. 3A
3A	–	27°48'52.45"N 017°53'09.62"W	A	–	–	MAX SPAN 28.6 m, INCOMP. 3

Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.
Encendido de luces vía radio fuera del horario operativo del AD disponible en 118.475 MHz.
(2) Sin luces propias, es iluminada con las luces de eje y borde de RWY.
(3) Luces blancas de destellos.
Luces indicadoras de salida rápida (E7).

Remarks: (1) Adjustable light intensity.
Switch on lighting by radio out of AD hours of operation available on 118.475 MHz.
(2) Without lighting of its own, this is lit by RWY centre line and edge lights.
(3) White flashing lights.
Rapid exit taxiway indicator lights (E7).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA**OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

ABN/IBN: No.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 01, 1 cerca THR 19, 1 cerca del final RWY 19. LGTD.

WDI: 1 near THR 01, 1 near THR 19, 1 RWY 19 end. LGTD.

Iluminación de TWY: Borde: E1, E2, E8 y E10.

TWY lighting: Edge: E1, E2, E8 and E10.

Eje: A4, A5, E1, E2, E9, E10, L1, L5, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8 y solo unidireccionales de salida RWY en E3, E4, E5, E6, E7 y E8.

Centre line: A4, A5, E1, E2, E9, E10, L1, L5, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8 and only unidirectional of exit from RWY E3, E4, E5, E6, E7 and E8.

Iluminación de plataforma: 11 postes proyectores: 9 en plataforma comercial y 2 en plataforma de carga y aviación general.

Apron lighting: 11 floodlighting poles: 9 in commercial apron and 2 in cargo and general aviation apron.

Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida para el balizamiento del campo de vuelo. Resto de sistemas de iluminación: grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.

Secondary power supply: Uninterruptible power supply for airfield lighting. Other lighting systems: stand-by generators which offer a maximum switch-over time (light) of 15 seconds.

Encendido vía radio fuera de horario operativo del AD disponible en 118.475 MHz luces de eje de TWY E1,E2,E3,T1 a T8, L1 y segundo poste proyector de rampa R3.

Switch-on by radio outside the operational hours of the AD available on 118.475 MHz for centre line lighting of TWY E1, E2, E3, T1 to T8, L1 and second floodlighting pole of ramp R3.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS**HELICOPTER LANDING AREA**

Situación: Todos los helicópteros que no estén operados por la Guardia Civil en misiones operacionales, deberán despegar y aterrizar usando como FATO la RWY 01/19.

Position: All helicopters other than those operated by the Guardia Civil on operational missions should use RWY 01/19 as FATO.

Elevación: Ver casilla 12.

Elevation: See item 12.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Ver casillas 9 y 12.

Dimensions, surface, maximum weight, marking: See items 9 and 12.

Orientación: RWY 01/19 (ver casilla 12).

Direction: RWY 01/19 (see item 12).

Distancias declaradas:

Declared distances:

Distancias declaradas, accediendo a/saliendo de RWY 01/19 por sus cabeceras Declared distances, accessing/departing from RWY 01/19 via their threshold:		
	RWY 01	RWY 19
TODAH (m)	3466	2466
RTODAH (m)	3406	2406
LDAH (m)	2406	2940

Distancias declaradas, accediendo a/saliendo de RWY 01/19 por TWY E5 Declared distances, accessing/departing from RWY 01/19 via TWY E5:		
	RWY 01	RWY 19
TODAH (m)	740	1595
RTODAH (m)	680	1535
LDAH (m)	1535	215

Iluminación: Ver casilla 14.

Lighting: See item 14.

Observaciones: Los helicópteros operados por la Guardia Civil en misiones operacionales podrán operar conforme a procedimiento local.

Remarks: Helicopters operated by the Guardia Civil on operational missions, may operate according to local procedure.

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 FUERTEVENTURA 283751N 0135451W; 283748N 0134833W; 283342N 0134836W; 283339N 0134300W; 281839N 0134312W; 281845N 0135506W; 283751N 0135451W.	3500 ft AMSL SFC	D	CANARIAS APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ FUERTEVENTURA 283305N 0135455W; arco de 6.5 NM de radio centrado en ARP, sentido horario hasta; 282118N 0135504W; 283305N 0135455W // 283305N 0135455W; arc of 6.5 NM radius centred on ARP, clockwise to; 282118N 0135504W; 283305N 0135455W.	2500 ft AMSL SFC	D	FUERTEVENTURA TWR ES/EN	

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Canarias APP	129.300 MHz	HR AD	Canarias ACC
TWR	Fuerteventura TWR	118.475 MHz	HR AD	
		119.200 MHz	HR AD	Secundaria // Secondary
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.700 MHz	HR AD	GMC
		257.800 MHz	HR AD	MIL
		243.000 MHz	HR AD	EMERG
ATIS	Fuerteventura INFORMATION	118.650 MHz	HR AD	
D-ATIS	Fuerteventura 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 ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (4°W)	FTV	114.100 MHz	H24	282550.8N 0135152.2W		COV a // to 40 NM BTN: - R-360/R-210 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-210/R-270 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-270/R-360 a // at 12000 ft AMSL o // or ABV. R-303 COV a // at: - FL140, 40 NM. - FL160, 48 NM. - FL180, 57.6 NM (LARYS).
DME	FTV	CH 88X	H24	282551.3N 0135152.2W	0 m	COV a // to 40 NM BTN: - R-360/R-210 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-210/R-270 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-270/R-360 a // at 12000 ft AMSL o // or ABV. R-303 COV a // at: - FL140, 40 NM. - FL160, 48 NM. - FL180, 57.6 NM (LARYS).
DME	FUE	108.000 MHz/CH 17X	H24	282256.9N 0135158.2W	30 m	COV a // to 25 NM, AVBL BTN: - R-024/R-340 CCW, a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-340/R-280 CCW, a // at 6000 ft AMSL o // or ABV. - R-280/R-240 CCW, a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. - R-240/R-195 CCW, a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-195/R-024 CCW, a // at 3100 ft AMSL o // or ABV.
LOC 01 (4°W) ILS CAT I	IFV	109.500 MHz	H24	282754.6N 0135148.1W		006° MAG/644 m FM THR 19. COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -30°/+35° FM RCL ABV 2600 ft AMSL.
GP 01		332.600 MHz	H24	282639.0N 0135146.6W		3°; RDH 15.54 m; a // at 257 m FM THR 01 & 108 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right on APCH direction.
ILS/DME 01	IFV	CH 32X	H24	282639.0N 0135146.6W	18 m	REF DME THR 01.
LOC 19 (4°W) ILS CAT I	IFA	111.300 MHz	H24	282552.8N 0135152.1W		186° MAG/1168 m FM THR 01. COV 17 NM (15.5 NM DME) BTN -35°/+30° FM RCL AVBL a // at 3000 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM (23.5 NM DME) BTN +8°/+10° FM RCL U/S BLW 4000 ft AMSL.
GP 19		332.300 MHz	H24	282724.0N 0135145.4W		3.45°; RDH 15.19 m; a // at 297 m FM THR 19 & 100 m FM RCL a la izquierda en el sentido APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 19	IFA	CH 50X	H24	282723.9N 0135146.0W	30 m	U/S FM 10 NM BLW 2200 ft AMSL. REF DME THR 19.
NDB (4°W)	FV	397.000 kHz	H24	282257.3N 0135158.4W		186° MAG/6573 m FM THR 01; COV 25 NM.

aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa, y después, detendrá la aeronave.

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:

- 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.

6. APROXIMACIONES CAT II/III EN PRÁCTICAS

Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II/III en prácticas, lo solicitarán a ATC lo antes posible, de forma que se puedan adoptar las medidas oportunas.

No se autorizarán aproximaciones de CAT II/III en prácticas cuando el RVR sea igual o inferior a 800 m, o el techo de nubes se igual o inferior a 90 m (300 ft). ATC informará a la tripulación si las áreas críticas y/o sensibles del ILS no estuvieran protegidas, así como cualquier otra circunstancia que pudiera afectar a la aproximación en prácticas.

7. RUTAS DE RODAJE APLICABLES DURANTE LA ACTIVACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

Las rutas de rodaje aplicables durante la activación de los LVP serán las siguientes:

1. SALIDAS

PRKG de salida Departure PRKG	RWY	Ruta normalizada por TWY Standard route via TWY
1-13, 12A, W1-W7	01	G4, T5, T6, E4
	19	G4, T5, T4, T3, T2, T1, E1
12B, 14-17, 15A	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1
18, V5-V9, F1, F2, H1-H4	01	G1, T3, T4, T5, T6, E4
	19	G1, T2, T1, E1
V1-V4, S1-S8	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1

2. LLEGADAS

PRKG de llegada Arrival PRKG	RWY	Ruta normalizada por TWY Standard route via TWY
1-11, 12A, 12B, W1-W7	01	E1, T1, T2, T3, T4, T5, G4
	19	E4, T6, G4
12-17, 12A, 12B, 15A	01	E1, T1, T2, T3, G2
	19	E4, T6, T5, T4, G2
18, V1-V9, S1-S8, H1-H4, F1, F2	01	E1, T1, T2, G1
	19	E4, T6, T5, T4, T3, G1

➔ PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas y de las salidas de contingencia, 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.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la MSA proporcionada por ATC.

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP AD 2-LEGE casilla 21 Procedimientos de Atenuación de Ruidos que resulten incompatibles.

a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

Loss of visual contact between mobile elements:

- In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC shall take the measures that it shall deem fit.

Breakdown of aircraft:

- It shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.

6. PRACTICE APPROACHES CAT II/III

Pilots who wish to carry out CAT II/III practice precision approaches, shall request ATC to do so as soon as possible to permit the necessary measures to be taken.

CAT II/III practice approaches shall not be permitted when the RVR is equal to or below 800 m, or the cloud ceiling is equal to or less than 90 m (300 ft).

ATC shall inform the crew if the critical and/or sensitive areas of the ILS are not protected, and of any other situation that might affect the practice approach.

7. TAXIING ROUTES APPLICABLE DURING THE ACTIVATION OF THE LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

The taxiing routes applicable during the activation of the LVP shall be:

1. DEPARTURES

PRKG de salida Departure PRKG	RWY	Ruta normalizada por TWY Standard route via TWY
1-13, 12A, W1-W7	01	G4, T5, T6, E4
	19	G4, T5, T4, T3, T2, T1, E1
12B, 14-17, 15A	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1
18, V5-V9, F1, F2, H1-H4	01	G1, T3, T4, T5, T6, E4
	19	G1, T2, T1, E1
V1-V4, S1-S8	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1

2. ARRIVALS

PRKG de llegada Arrival PRKG	RWY	Ruta normalizada por TWY Standard route via TWY
1-11, 12A, 12B, W1-W7	01	E1, T1, T2, T3, T4, T5, G4
	19	E4, T6, G4
12-17, 12A, 12B, 15A	01	E1, T1, T2, T3, G2
	19	E4, T6, T5, T4, G2
18, V1-V9, S1-S8, H1-H4, F1, F2	01	E1, T1, T2, G1
	19	E4, T6, T5, T4, T3, G1

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

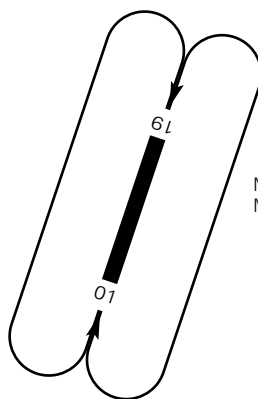
In certain circumstances in which the published SID and contingency departures cannot be used, IFR flights may request a "visual departure" from ATC under the following conditions:

- 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.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance until the MSA provided by ATC.

The noise abatement procedures described in AIP AD 2-LEGE, Item 21 Noise Abatement Procedures that are incompatible shall not be applied in these visual departures.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT

MNM ALT 1500 ft AGL ACFT CAT A, B
MNM ALT 2000 ft AGL ACFT CAT C, D

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Precaución debido a presencia de aves. Altitud máxima 1000 ft.

Caution due to bird concentration. Maximum altitude 1000 ft.

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/#LEGE>

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

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

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 RWY 01

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	01	41°53'32.6"N	002°45'33.6"E	72	447
Árbol // Tree	01	41°53'39.5"N	002°45'25.9"E	42	423
Árbol // Tree	01	41°53'33.8"N	002°45'30.8"E	69	441
Árbol // Tree	01	41°53'39.9"N	002°45'25.4"E	44	422
Árbol // Tree	01	41°53'34.4"N	002°45'31.3"E	57	436
Árbol // Tree	01	41°53'34.2"N	002°45'31.6"E	57	436
Vegetación // Vegetation	01	41°53'34.9"N	002°45'18.8"E	43	443
Árbol // Tree	01	41°53'40.3"N	002°45'24.9"E	21	411
Árbol // Tree	01	41°53'32.8"N	002°45'22.1"E	55	442
Vegetación // Vegetation	01	41°53'37.9"N	002°45'21.7"E	37	422
Árbol // Tree	01	41°53'33.6"N	002°45'31.8"E	54	429
Árbol // Tree	01	41°53'33.3"N	002°45'21.0"E	46	439
Árbol // Tree	01	41°53'40.6"N	002°45'25.0"E	15	405

IAC/4 ILS Z RWY 19

IAC/5 ILS Y RWY 19

IAC/6 LOC Z RWY 19

IAC/7 LOC Y RWY 19

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota// Spot	01	41°54'53.6"N	002°45'56.9"E	—	471
Luz APCH // APCH Light	01	41°54'53.4"N	002°45'56.8"E	0	469

IAC/3 RNP Y RWY 01

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	01	41° 53' 39.5"N	002° 45' 25.9"E	42	423
Vegetación // Vegetation	01	41° 53' 37.9"N	002° 45' 21.7"E	37	422
Árbol // Tree	01	41° 53' 34.4"N	002° 45' 31.3"E	57	436
Árbol // Tree	01	41° 53' 34.2"N	002° 45' 31.6"E	57	436
Árbol // Tree	01	41° 53' 33.6"N	002° 45' 31.8"E	54	430
Árbol // Tree	01	41° 53' 32.6"N	002° 45' 33.6"E	72	447
Árbol // Tree	01	41° 53' 32.8"N	002° 45' 22.1"E	55	442
Árbol // Tree	01	41° 53' 39.9"N	002° 45' 25.4"E	44	422
Árbol // Tree	01	41° 53' 40.3"N	002° 45' 24.9"E	21	411
Árbol // Tree	01	41° 53' 40.6"N	002° 45' 25.0"E	15	405
Árbol // Tree	01	41° 53' 33.3"N	002° 45' 21.0"E	46	439
Árbol // Tree	01	41° 53' 33.8"N	002° 45' 30.8"E	69	441

IAC/8 VOR RWY 19

IAC/9 NDB RWY 19

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota// Spot	01	41°54'53.6"N	002°45'56.9"E	—	471
Luz APCH // APCH Light	01	41°54'53.4"N	002°45'56.8"E	0	469
Árbol // Tree	01	41°54'58.1"N	002°46'06.7"E	93	496

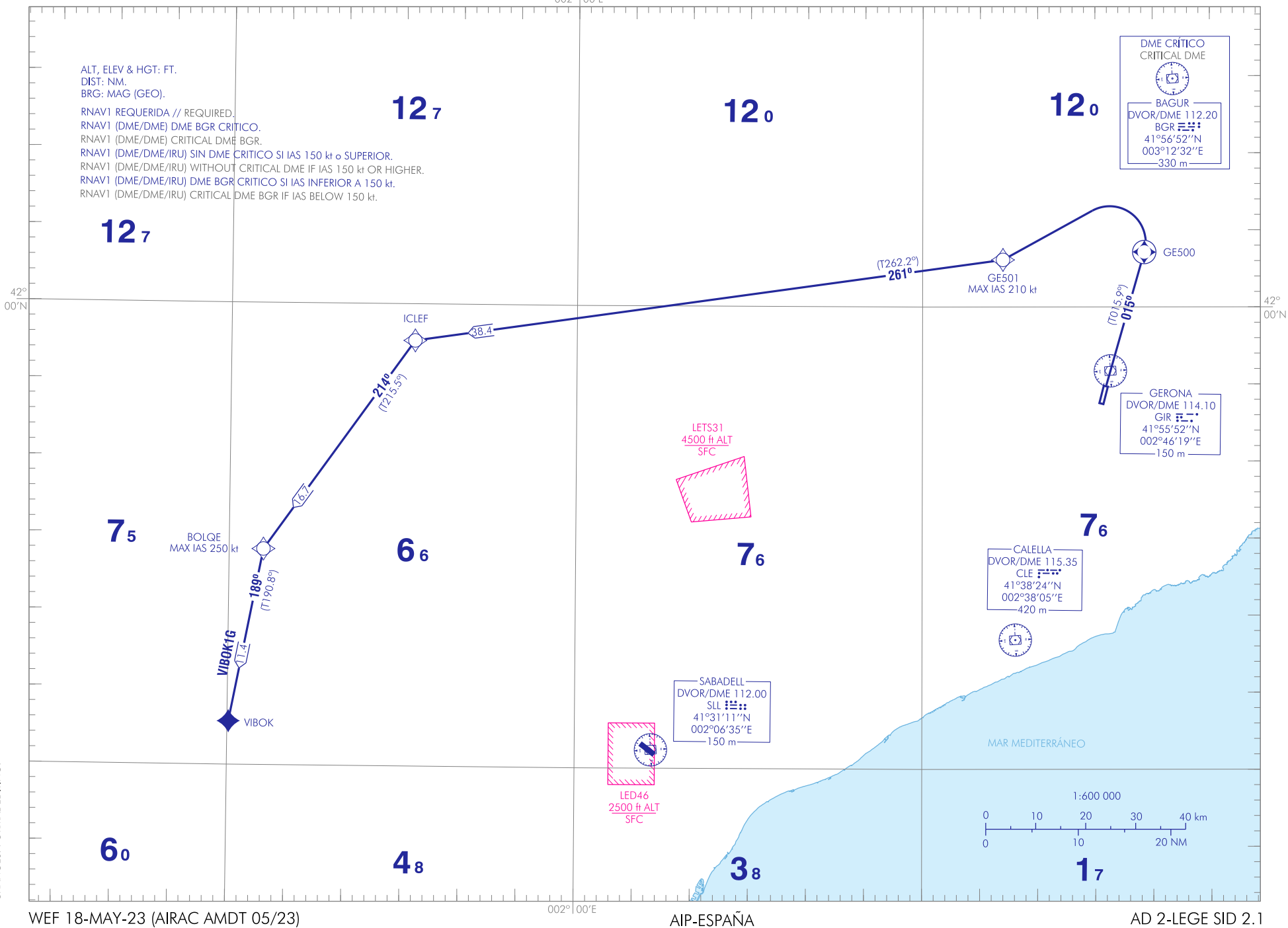
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

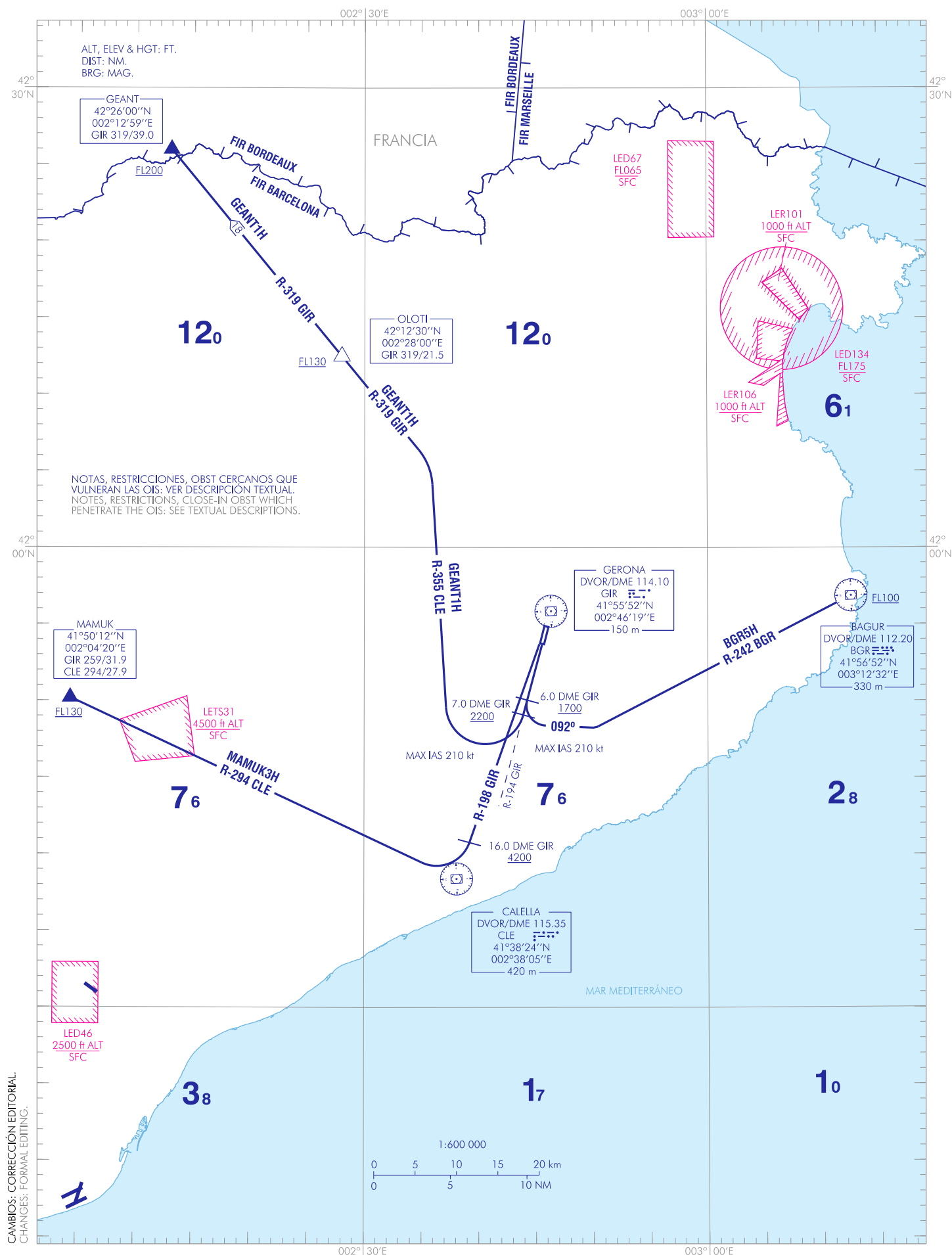
VAR 1°E (2020)

TA 6000

APP	120.900
TWR	118.500



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



GIRONA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 19

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

- AJUSTE DE VELOCIDAD:
- IAS MAX 250 kt a FL100 ó inferior.

SALIDA BAGUR CINCO HOTEL (BGR5H)

Subir en R-194 GIR para cruzar 6.0 DME GIR a 1700 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) a rumbo magnético 092° para interceptar y seguir R-242 BGR directo a cruzar DVOR/DME BGR a FL100 o superior.
Pendiente mínima de ascenso 6.2% hasta cruzar DVOR/DME BGR.

SALIDA GEANT UNO HOTEL (GEANT1H)

Subir en R-194 GIR para cruzar 7.0 DME GIR a 2200 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para interceptar y seguir R-355 CLE, para interceptar y seguir R-319 GIR directo a cruzar OLOTI a FL130 o superior. Directo a cruzar GEANT a FL200 o superior.
Pendiente mínima de ascenso 6.2% hasta cruzar GEANT.

SALIDA MAMUK TRES HOTEL (MAMUK3H)

Subir en R-198 GIR para cruzar 16.0 DME GIR a 4200 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-294 CLE directo a cruzar MAMUK a FL130 o superior.
Pendiente mínima de ascenso 4.8% hasta FL130.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 19, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo magnético 181° hasta 4600 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6.5% hasta 4600 ft AMSL.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-ESPAÑA.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 19

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

- SPEED ADJUSTMENT:
- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.

BAGUR FIVE HOTEL DEPARTURE (BGR5H)

Climb on R-194 GIR to cross 6.0 DME GIR at 1700 ft or above. Turn left (turning MAX IAS 210 kt) to magnetic track 092° to intercept and follow R-242 BGR direct to cross DVOR/DME BGR at FL100 or above.
Minimum climb gradient of 6.2% up to cross DVOR/DME BGR.

GEANT ONE HOTEL DEPARTURE (GEANT1H)

Climb on R-194 GIR to cross 7.0 DME GIR at 2200 ft or above. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-355 CLE, to intercept and follow R-319 GIR direct to cross OLOTI at FL130 or above. Direct to cross GEANT at FL200 or above.
Minimum climb gradient of 6.2% up to cross GEANT.

MAMUK THREE HOTEL DEPARTURE (MAMUK3H)

Climb on R-198 GIR to cross 16.0 DME GIR at 4200 ft or above. Turn right to intercept and follow R-294 CLE direct to cross MAMUK at FL130 or above.
Minimum climb gradient of 4.8% up to FL130.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from RWY 19 are based on, the following procedure shall be carried out:
Climb on magnetic heading 181° to 4600 ft AMSL. Turn following ATC instructions.
Minimum climb gradient of 6.5% up to 4600 ft AMSL.
In case of communications failure, proceed according to the established in section ENR 1.8, item “Air-ground communications failure” in AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ALT (ft)
Cota // Spot	19	41°53'43.0"N	002°45'13.7"E	0	422
Torre eléctrica // Electricity pylon	19	41°52'56.5"N	002°45'42.0"E	146	523
Árbol // Tree	19	41°53'39.5"N	002°45'25.9"E	42	423
Árbol // Tree	19	41°53'38.2"N	002°45'18.2"E	49	458
Vegetación // Vegetation	19	41°53'39.5"N	002°45'20.8"E	28	425
Vegetación // Vegetation	19	41°53'35.9"N	002°45'17.3"E	48	446
Vegetación // Vegetation	19	41°53'34.9"N	002°45'18.8"E	43	443
Vegetación // Vegetation	19	41°53'32.0"N	002°45'06.9"E	52	470
Vegetación // Vegetation	19	41°53'28.7"N	002°45'10.5"E	40	456
Vegetación // Vegetation	19	41°53'23.7"N	002°45'07.4"E	66	478
Árbol // Tree	19	41°53'34.4"N	002°45'31.3"E	57	436
Árbol // Tree	19	41°53'34.2"N	002°45'31.6"E	56	436
Árbol // Tree	19	41°53'32.6"N	002°45'33.6"E	72	447
Árbol // Tree	19	41°53'32.6"N	002°45'33.6"E	72	447
Árbol // Tree	19	41°53'31.7"N	002°45'34.9"E	71	446
Árbol // Tree	19	41°53'31.4"N	002°45'35.7"E	74	445
Árbol // Tree	19	41°53'31.2"N	002°45'36.1"E	78	446
Árbol // Tree	19	41°53'27.7"N	002°45'38.1"E	88	460
Árbol // Tree	19	41°53'32.8"N	002°45'22.1"E	55	442
Vegetación // Vegetation	19	41°53'24.7"N	002°45'38.2"E	96	467
Árbol // Tree	19	41°53'39.9"N	002°45'25.4"E	44	422
Árbol // Tree	19	41°53'33.8"N	002°45'30.8"E	69	441
Cota // Spot	19	41°53'43.0"N	002°45'12.7"E	0	422
Cota // Spot	19	41°53'43.0"N	002°45'11.6"E	0	422
Cota // Spot		41°53'43.0"N	002°45'10.5"E	0	422

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

VAR 1°E (2020)

TA 6000

APP 120.900
TWR 118.500

ALT, ELEV & HGT: FT.
DIST: NM.
BRG: MAG (GEO).

RNAV1 REQUERIDA // REQUIRED.

RNAV1 (DME/DME) DME BRG CRITICO.

RNAV1 (DME/DME) CRITICAL DME BRG.

RNAV1 (DME/DME/IRU) SIN DME CRITICO.

RNAV1 (DME/DME/IRU) WITHOUT CRITICAL DME.

NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

DME CRÍTICO
CRITICAL DME

BAGUR
DVOR/DME 112.20
BGR
41°56'52"N
003°12'32"E
330 m

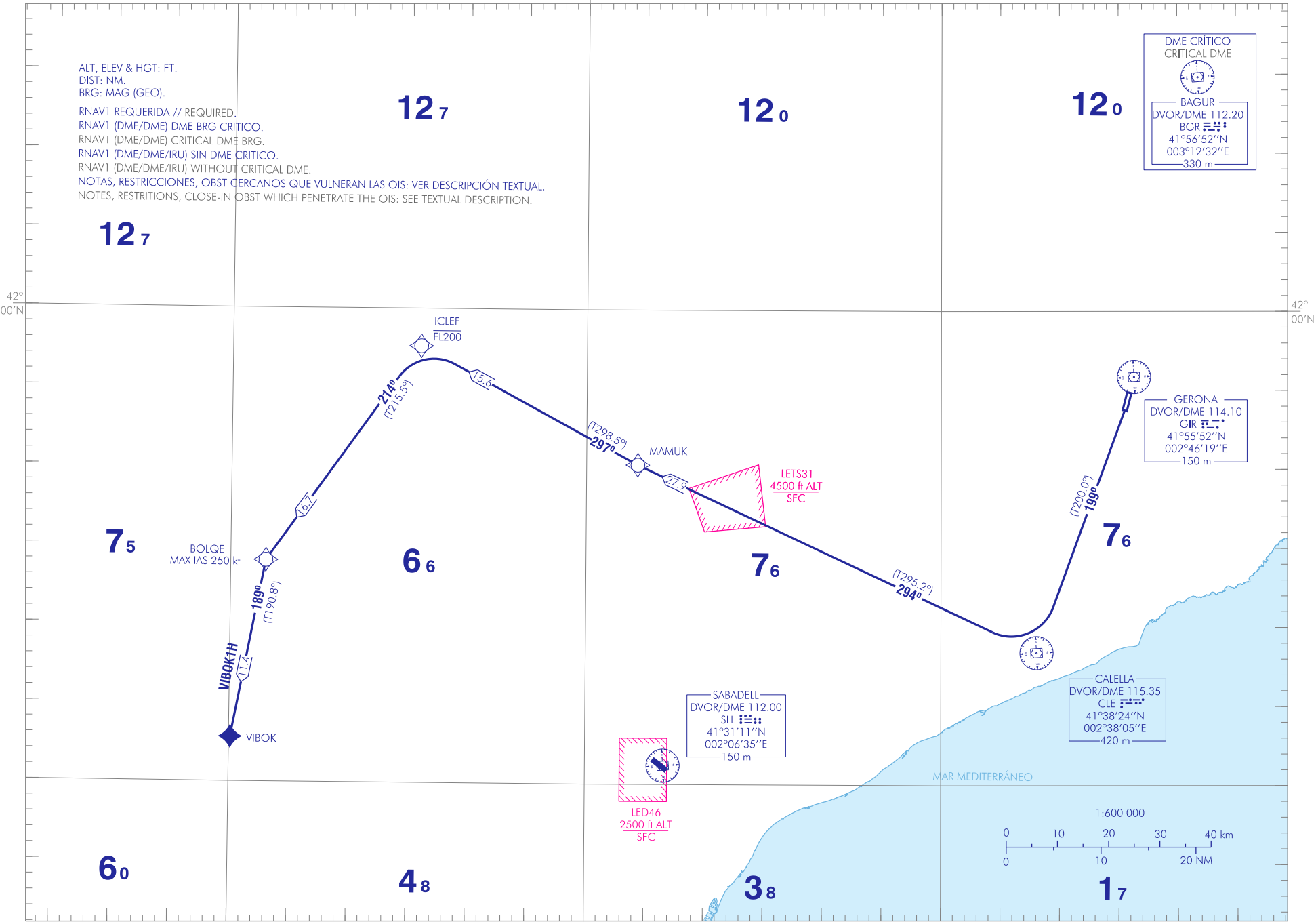
GERONA
DVOR/DME 114.10
GIR
41°55'52"N
002°46'19"E
150 m

CALELLA
DVOR/DME 115.35
CLE
41°38'24"N
002°38'05"E
420 m

SABADELL
DVOR/DME 112.00
SLL
41°31'11"N
002°06'35"E
150 m

LED46
2500 ft ALT
SFC

LETS31
4500 ft ALT
SFC



CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

GIRONA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BOLQE	41°44'01.0"N 001°32'58.0"E
CLE	41°38'24.0"N 002°38'04.2"E
ICLEF	41°57'38.0"N 001°45'56.0"E
MAMUK	41°50'12.3"N 002°04'19.5"E
VIBOK	41°32'48.7"N 001°30'06.7"E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME		
INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FREQ/ CH	COORD
BAGUR (BGR)	112.20 MHz CH 59X	41°56'51.6903"N 003°12'32.6868"E

PISTA 19

RUNWAY 19

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SALIDAS:

NOTE APPLICABLE TO ALL DEPARTURES

- RNAV1 requerida
- IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.

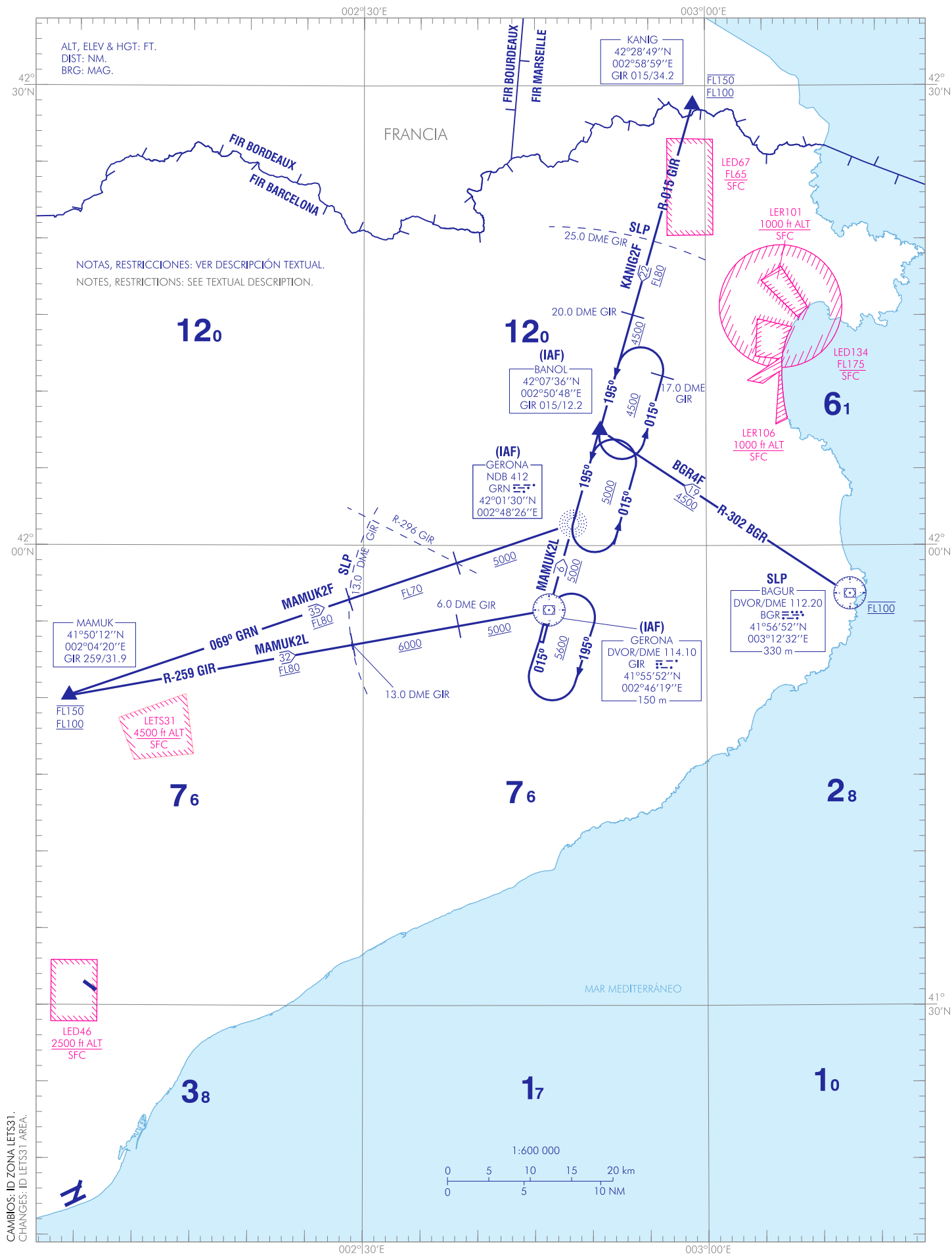
- RNAV1 required.
- MAX IAS 250 kt at FL100 or below

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
VIBOK1H Pendiente mínima de ascenso del 4.2% hasta MAMUK. // Minimum climb gradient of 4.2% up to MAMUK.											
001	CF	CLE	-	199 (200.0)	-1.4	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MAMUK	-	294 (295.2)	-1.4	27.9	-	-	-	-	RNAV1
003	TF	ICLEF	-	297 (298.5)	-1.4	15.6	-	-FL200	-	-	RNAV1
004	TF	BOLQE	-	214 (215.5)	-1.4	16.7	-	-	-250	-	RNAV1
005	TF	VIBOK	-	189 (190.8)	-1.4	11.4	-	-	-	-	RNAV1

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	19	41° 53'32.6"N	002° 45'33.6"E	71.9	447
Árbol // Tree	19	41° 53'31.7"N	002° 45'34.9"E	71.1	446
Árbol // Tree	19	41° 53'33.8"N	002° 45'30.8"E	68.9	441
Árbol // Tree	19	41° 53'34.4"N	002° 45'31.3"E	57.1	436
Árbol // Tree	19	41° 53'34.2"N	002° 45'31. 6"E	56.5	436
Árbol // Tree	19	41° 53'39.5"N	002° 45'25.9"E	42.4	423
Vegetación // Vegetation	19	41° 53'34.9"N	002° 45'18.8"E	43.1	443
Vegetación // Vegetation	19	41° 53'23.7"N	002° 45'07.4"E	66.4	478
Árbol // Tree	19	41° 53'32.8"N	002° 45'22.1"E	54.9	442
Árbol // Tree	19	41° 53'39.9"N	002° 45'25.4"E	43.7	422

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	19	41° 45' 51.0"N	002° 20' 56.1"E	0	4413
Terreno // Terrain	19	41° 45' 56.8"N	002° 20' 44.3"E	0	4324
Terreno // Terrain	19	41° 44' 33.5"N	002° 21' 53.0"E	0	4157

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



GIRONA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

➔ PISTA 19

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- AJUSTE DE VELOCIDAD:
- IAS 250 kt en SLP.
 - IAS 230 kt en esperas a FL140 o inferior.
 - IAS 220 kt al abandonar los IAF.

PLANIFICACION DE DESCENSO:

Las aeronaves deberán planificar su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento a la altitud indicada y cruzar los puntos de límite de velocidad (SLP) a FL100 o inferior.

LLEGADA BAGUR CUATRO FOXTROT (BGR4F)
DVOR/DME BGR, BANOL (IAF).

LLEGADA KANIG DOS FOXTROT (KANIG2F)
KANIG, BANOL (IAF).

LLEGADA MAMUK DOS FOXTROT (MAMUK2F)
MAMUK, NDB GRN (IAF), BANOL (IAF).

LLEGADA MAMUK DOS LIMA (MAMUK2L)
MAMUK, DVOR/DME GIR (IAF), BANOL (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 19

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

- SPEED ADJUSTMENT:
- IAS 250 kt on SLP.
 - IAS 230 kt on holding at FL140 or below.
 - IAS 220 kt when leaving the IAF.

DESCENT PLANNING:

Aircraft shall plan their descent to cross the initial points of the procedure at the mentioned altitude and cross the speed limit points (SLP) at FL100 or below.

BAGUR FOUR FOXTROT ARRIVAL (BGR4F)
DVOR/DME BGR, BANOL (IAF).

KANIG TWO FOXTROT ARRIVAL (KANIG2F)
KANIG, BANOL (IAF).

MAMUK TWO FOXTROT ARRIVAL (MAMUK2F)
MAMUK, NDB GRN (IAF), BANOL (IAF).

MAMUK TWO LIMA ARRIVAL (MAMUK2L)
MAMUK, DVOR/DME GIR (IAF), BANOL (IAF).

TA 6000

VAR 1°23'E (2020)

APP	134.825
TWR	118.500

BAVER3R	EPAMA2F	INSUB2F
LAMPA2F	MHN5F	XOSTA3F

- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.

- RNAV1 (DME/DME) DME CTN CRÍTICO.

- RNAV1 (DME/DME/IRU) SIN DME CRÍTICO.

- NOTAS: RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

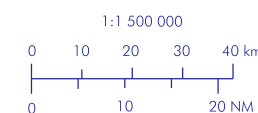
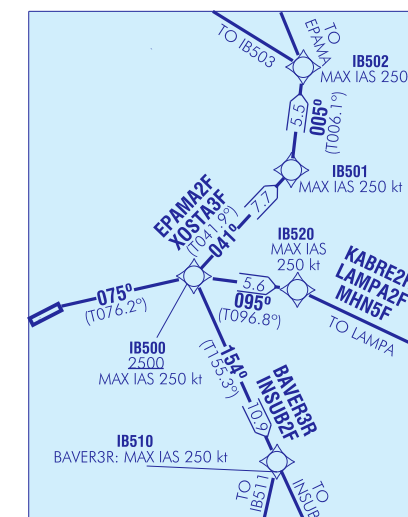
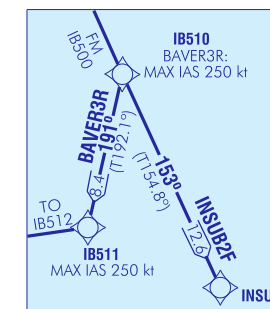
NOTES:

- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.

- CRITICAL RNAV1 (DME/DME) DME CTN.

- RNAV1 (DME/DME/IRU) WITHOUT CRITICAL DME.

- NOTES: RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.



CAMBIOS: ID ZONAS LETR67L Y LETR68L.
CHANGES: AREAS LETR67L AND LETR68L ID.

WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEIB SID 1.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

IBIZA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BAVER	38°52'47.4"N 000°40'30.0"E
EPAMA	39°36'11.3"N 001°22'49.4"E
IB500	38°54'30.6"N 001°32'32.3"E
IB501	39°00'15.4"N 001°39'09.2"E
IB502	39°05'46.4"N 001°39'54.4"E
IB503	39°11'39.3"N 001°27'10.5"E
IB510	38°44'36.9"N 001°38'21.6"E
IB511	38°36'22.9"N 001°36'06.2"E
IB512	38°34'29.9"N 001°20'46.9"E
IB520	38°53'50.4"N 001°39'39.3"E
INSUB	38°33'13.5"N 001°45'11.3"E
KABRE	39°08'36.6"N 002°57'23.8"E
LAMPA	38°48'06.5"N 001°55'26.6"E
MHN	39°51'49.1"N 004°12'58.1"E
XOSTA	39°07'59.1"N 000°44'30.2"E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME		
INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FREQ / CH	COORD
CASTELLÓN (CTN)	117.05 MHz CH117Y	40°13'07.7300"N 000° 05'21.0600"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 06

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- Se requiere aprobación RNAV1.
- Velocidad máxima 250 kt a FL100 o inferior.
- Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 06

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 approval required.
- Maximum speed 250 kt at FL100 or below.
- Minimum climb gradient due to operational reasons.

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
BAVER3R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 4000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 4000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	R	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB510	—	154 (155.3)	-1.4	10.9	R	—	-250	—	RNAV1
003	TF	IB511	—	191 (192.1)	-1.4	8.4	R	—	-250	—	RNAV1
004	TF	IB512	—	260 (261.2)	-1.4	12.2	R	—	—	—	RNAV1
005	TF	BAVER	—	299 (300.3)	-1.4	36.4	—	+FL100	—	—	RNAV1
EPAMA2F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	L	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB501	—	041 (041.9)	-1.4	7.7	L	—	-250	—	RNAV1
003	TF	IB502	—	005 (006.1)	-1.4	5.5	L	—	-250	—	RNAV1
004	TF	EPAMA	—	335 (336.5)	-1.4	33.2	—	+FL100	—	—	RNAV1
INSUB2F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta FL100. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to FL100. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 4000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 4000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	R	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB510	—	154 (155.3)	-1.4	10.9	—	—	—	—	RNAV1
003	TF	INSUB	—	153 (154.8)	-1.4	12.6	—	+FL100	—	—	RNAV1
KABRE2R RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	R	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB520	—	095 (096.8)	-1.4	5.6	R	—	-250	—	RNAV1
003	TF	LAMPA	—	113 (114.8)	-1.4	13.6	L	—	—	—	RNAV1
004	TF	KABRE	—	065 (066.7)	-1.4	52.5	—	—	—	—	RNAV1
LAMPA2F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	R	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB520	—	095 (096.8)	-1.4	5.6	R	—	-250	—	RNAV1
003	TF	LAMPA	—	113 (114.8)	-1.4	13.6	—	—	—	—	RNAV1
MHN5F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	R	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB520	—	095 (096.8)	-1.4	5.6	R	—	-250	—	RNAV1
003	TF	LAMPA	—	113 (114.8)	-1.4	13.6	R	—	—	—	RNAV1
004	TF	KABRE	—	065 (066.7)	-1.4	52.5	R	—	—	—	RNAV1
005	TF	MHN	—	052 (053.2)	-1.4	72.7	—	+FL100	—	—	RNAV1
XOSTA3F RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 5.5 % up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB500	—	075 (076.2)	-1.4	—	L	+2500	-250	—	RNAV1
002	TF	IB501	—	041 (041.9)	-1.4	7.7	L	—	-250	—	RNAV1
003	TF	IB502	—	005 (006.1)	-1.4	5.5	L	—	-250	—	RNAV1
004	TF	IB503	—	299 (300.8)	-1.4	11.5	L	—	—	—	RNAV1
→ 005	TF	XOSTA	—	263 (263.9)	-1.4	33.4	—	+FL100	—	—	RNAV1

➔ **SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEIB UNO ECHO. (LEIB1E).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Ibiza TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Guía vectorial radar: Proporcionada por Palma Control APP para incorporarse a la ruta ATS.

Subir en rumbo magnético 076° hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC. Pendiente mínima de ascenso 4.6% hasta 3000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres", y en AD 2-LEIB apartado 22, de AIP-ESPAÑA.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEIB ONE ECHO. (LEIB1E).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNABLE.**

Aircraft without RNAV1 operational clearance shall notify Ibiza TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and they shall be instructed to proceed according to the guidelines established for this contingency departure.

Radar vectoring: Provided by Palma Control APP to join the ATS route.

Climb on magnetic heading 076° up to 3000 ft AMSL. Turn following ATC instructions. Minimum climb gradient 4.6% up to 3000 ft AMSL.

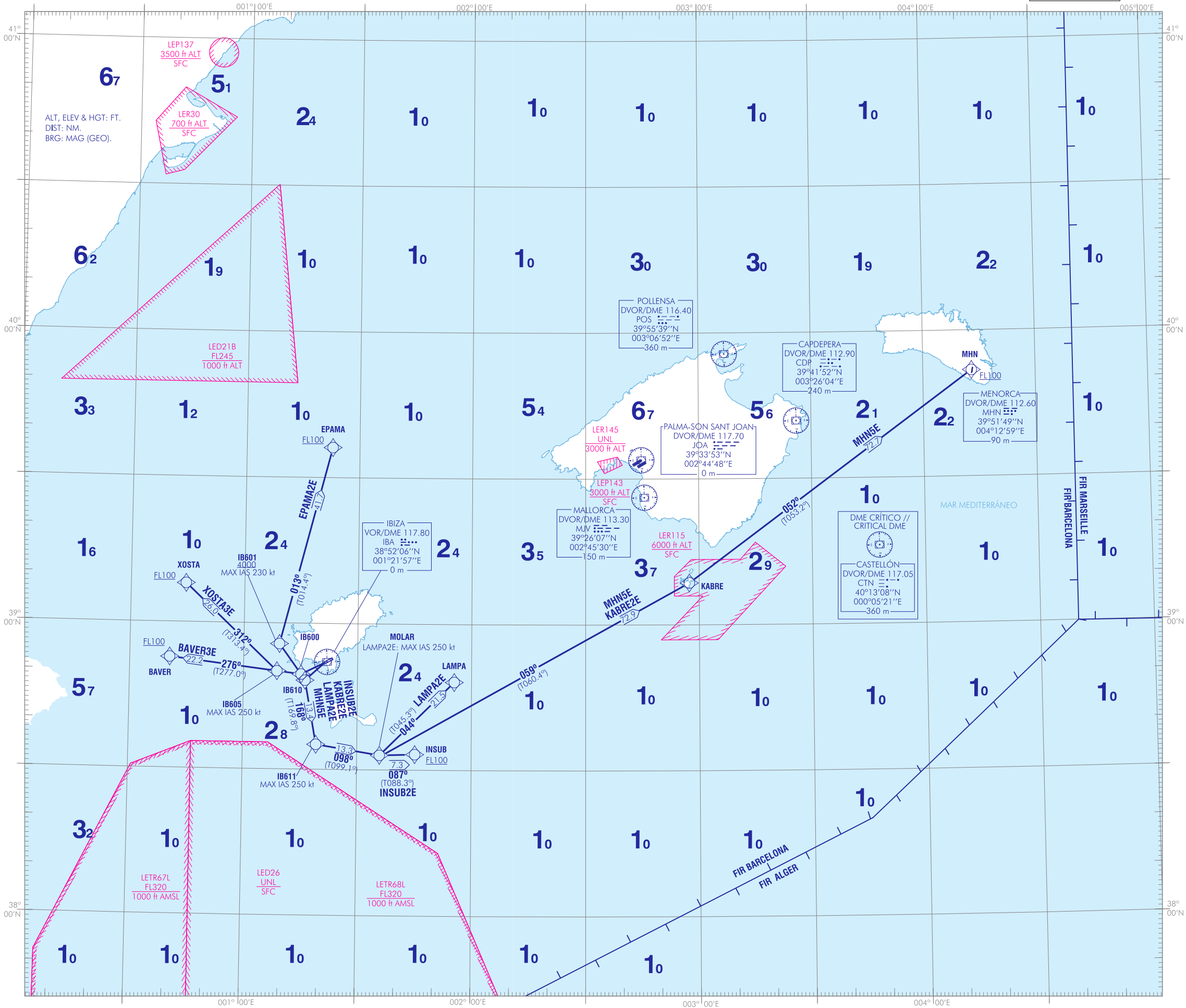
In case of communications failure, proceed according to the guidelines established in ENR 1.8, heading "Air-Ground Communications Failure", and in AD 2-LEIB Section 22, of AIP-SPAIN.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	06	38°52'43.4"N	001°23'29.1"E	56	66

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot elevation	06	38°56'07.8"N	001°28'02.3"E	0	758

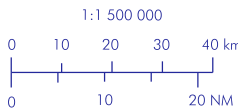
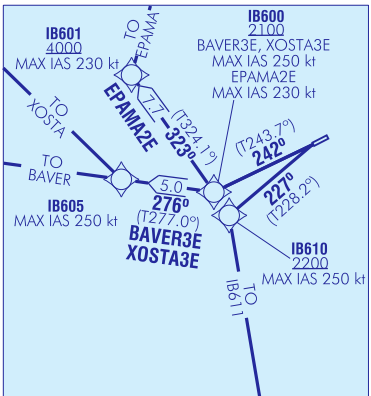
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CAMBIOS: ID ZONAS LETR67L Y LETR68L.
CHANGES: AREAS LETR67L AND LETR68L ID.



NOTAS:
- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
- RNAV1 (DME/DME) DME CTN CRÍTICO.
- RNAV1 (DME/DME/IRU) SIN DME CRÍTICO.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
- CRITICAL RNAV1 (DME/DME) DME CTN.
- RNAV1 (DME/DME/IRU) WITHOUT CRITICAL DME.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

IBIZA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BAVER	38°52'47.4"N 000°40'30.0"E
EPAMA	39°36'11.3"N 001°22'49.4"E
IB600	38°49'32.1"N 001°15'08.0"E
IB601	38°55'44.9"N 001°09'22.0"E
IB605	38°50'08.7"N 001°08'46.6"E
IB610	38°48'17.9"N 001°16'12.3"E
IB611	38°35'08.2"N 001°19'14.0"E
INSUB	38°33'13.5"N 001°45'11.3"E
KABRE	39°08'36.6"N 002°57'23.8"E
LAMPA	38°48'06.5"N 001°55'26.6"E
MHN	39°51'49.1"N 004°12'58.1"E
MOLAR	38°33'00.6"N 001°35'55.9"E
XOSTA	39°07'59.1"N 000°44'30.2"E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME		
INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FREQ. / CH	COORD
CASTELLÓN (CTN)	117.05 MHz CH117Y	40°13'07.7300"N 000° 05'21.0600"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 24

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- Se requiere aprobación RNAV1.
- Velocidad máxima 250 kt a FL100 o inferior.
- Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 24

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 approval required.
- Maximum speed 250 kt at FL100 or below.
- Minimum climb gradient due to operational reasons.

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
BAVER3E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.2% hasta IB600. // Minimum climb gradient of 6.2% up to IB600. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB600	—	242 (243.7)	-1.4	—	R	+2100	-250	—	RNAV1
002	TF	IB605	—	276 (277.0)	-1.4	5.0	—	—	-250	—	RNAV1
003	TF	BAVER	—	276 (277.0)	-1.4	22.2	—	+FL100	—	—	RNAV1
EPAMA2E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.2% hasta 4000 ft. // Minimum climb gradient of 6.2% up to 4000 ft. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB600	—	242 (243.7)	-1.4	—	R	+2100	-230	—	RNAV1
002	TF	IB601	—	323 (324.1)	-1.4	7.7	R	+4000	-230	—	RNAV1
003	TF	EPAMA	—	013 (014.4)	-1.4	41.7	—	+FL100	—	—	RNAV1
INSUB2E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.5% hasta IB610. // Minimum climb gradient of 6.5% up to IB610. Pendiente mínima de ascenso: 3.8% desde IB610 hasta FL100. // Minimum climb gradient of 3.8% from IB610 up to FL100. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB610	—	227 (228.2)	-1.4	—	L	+2200	-250	—	RNAV1
002	TF	IB611	—	168 (169.8)	-1.4	13.4	L	—	-250	—	RNAV1
003	TF	MOLAR	—	098 (099.1)	-1.4	13.3	L	—	—	—	RNAV1
004	TF	INSUB	—	087 (088.3)	-1.4	7.3	—	+FL100	—	—	RNAV1
KABRE2E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.5% hasta IB610. // Minimum climb gradient of 6.5% up to IB610. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB610	—	227 (228.2)	-1.4	—	L	+2200	-250	—	RNAV1
002	TF	IB611	—	168 (169.8)	-1.4	13.4	L	—	-250	—	RNAV1
003	TF	MOLAR	—	098 (099.1)	-1.4	13.3	L	—	—	—	RNAV1
004	TF	KABRE	—	059 (060.4)	-1.4	72.9	—	—	—	—	RNAV1
LAMPA2E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.5% hasta IB610. // Minimum climb gradient of 6.5% up to IB610. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB610	—	227 (228.2)	-1.4	—	L	+2200	-250	—	RNAV1
002	TF	IB611	—	168 (169.8)	-1.4	13.4	L	—	-250	—	RNAV1
003	TF	MOLAR	—	098 (099.1)	-1.4	13.3	L	—	-250	—	RNAV1
004	TF	LAMPA	—	044 (045.3)	-1.4	21.5	—	—	—	—	RNAV1
MHN5E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.5% hasta IB500. // Minimum climb gradient of 6.5% up to IB500. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB610	—	227 (228.2)	-1.4	—	L	+2200	-250	—	RNAV1
002	TF	IB611	—	168 (169.8)	-1.4	13.4	L	—	-250	—	RNAV1
003	TF	MOLAR	—	098 (099.1)	-1.4	13.3	L	—	—	—	RNAV1
004	TF	KABRE	—	059 (060.4)	-1.4	72.9	L	—	—	—	RNAV1
005	TF	MHN	—	052 (053.2)	-1.4	72.7	—	+FL100	—	—	RNAV1
XOSTA3E RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.2% hasta IB600. // Minimum climb gradient of 6.2% up to IB600. Pendiente mínima de ascenso: 4.3% desde IB600 hasta FL100. // Minimum climb gradient of 4.3% from IB600 up to FL100. Autorización inicial ATC: Ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización. // Initial ATC clearance: Climb up to 6000 ft and wait for further clearance.											
001	CF	IB600	—	242 (243.7)	-1.4	—	R	+2100	-250	—	RNAV1
002	TF	IB605	—	276 (277.0)	-1.4	5.0	R	—	-250	—	RNAV1
003	TF	XOSTA	—	312 (313.4)	-1.4	26.0	—	+FL100	—	—	RNAV1

→ SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEIB UNO WHISKIE. (LEIB1W). SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Ibiza TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Guía vectorial radar: Proporcionada por Palma Control APP para incorporarse a la ruta ATS.

Subir en rumbo de pista hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC. Pendiente mínima de ascenso 4.6% hasta 3000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres", y en AD 2-LEIB apartado 22, de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEIB ONE WHISKIE. (LEIB1W). TACTICAL USE ONLY. UNPLANNABLE.

Aircraft without RNAV1 operational clearance shall notify Ibiza TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and they shall be instructed to proceed according to the guidelines established for this contingency departure.

Radar vectoring: Provided by Palma Control APP to join the ATS route.

Climb on runway heading up to 3000 ft AMSL. Turn following ATC instructions. Minimum climb gradient 4.6% up to 3000 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to the guidelines established in ENR 1.8, heading "Air-Ground Communications Failure", and in AD 2-LEIB Section 22, of AIP-SPAIN.

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Curva de nivel // Contour line	24	38°52'25.1"N	001°14'28.2"E	0	495
Cota // Spot elevation	24	38°51'59.3"N	001°12'00.9"E	0	1247

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

REGLAMENTACIÓN PARA VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL

Tráfico de Aviación General IFR (Excepto: vuelos hospital, militares, SAR y de Estado): restringido previa solicitud de slot.

SITA: MADGSYA.

Tráfico de Aviación General VFR (Excepto: vuelos hospital, militares, SAR y de Estado): está exento de la obligatoriedad de disponer de un slot aeroportuario. Se requiere informar a la oficina de Operaciones del Aeropuerto 24 horas antes de la operación.

Oficina de Operaciones:
TEL: +34-928 846 011 / 006
SITA: ACEAPYF
E-mail: ACECEOPS@aena.es

Incluyendo la siguiente información:

- Día del vuelo.
- Código OACI de la aeronave y envergadura.
- Matrícula.
- Origen y ETA a GCRR.
- Destino y ETD de GCRR.

ASISTENCIA EN TIERRA A LA AVIACIÓN GENERAL

Deberán contratar obligatoriamente el servicio de un agente handling (ver casilla 4):

- Todas las aeronaves que no estacionen en la plataforma de aviación general.
- Aeronaves con envergadura superior a 15 m o con MTOW superior a 7 TM.
- Aeronaves propulsadas con motores a reacción.

El uso de calzos es obligatorio.

Existen puntos de anclaje en posiciones de plataforma de aviación general.

No se pueden hacer giros de 180° en el puesto de estacionamiento. En la plataforma de aviación general la aeronave deberá sacarse hasta la calle de rodaje con motor apagado o mediante powerback. En la plataforma de aviación comercial se realizará la maniobra estándar publicada.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los PRKG del T1 al T7:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz.
- El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.
- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de suministro de corriente 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado de Aena, ni la unidad móvil de los agentes de handling.

TIEMPOS MÍNIMOS DE OCUPACIÓN DE PISTA

Salidas

El ATC considerará que toda aeronave que llega al punto de espera está completamente lista para rodar a posición en pista y comenzar el despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que no puedan cumplir este requisito informarán al ATC antes de alcanzar dicho punto de espera.

GUIADO Y ESTACIONAMIENTO

Se prestará servicio de guiado y estacionamiento asistido por vehículo "SÍGAME" a todos los tráficos durante el horario operativo del aeropuerto para su acceso a los estacionamientos de las plataformas de aviación comercial y aviación general.

La asignación de puestos de estacionamiento es realizada desde la dependencia CEOPS, que la comunica al servicio de guiado y estacionamiento asistido por vehículo "SÍGAME" y servicio ATC.

Los puntos de transferencia entre ATC y el vehículo "SÍGAME" de una arribada serán, salvo indicación contraria de ATC:

- Punto de espera intermedio R4-2 para aeronaves que libren pista por TWY E3, EM o E4.
- Señal de punto de espera ("pista libre") de E2 para aeronaves que libren pista por esta calle
- Punto de espera intermedio en TWY R1 para aeronaves que libren pista por TWY E1.

En caso de activación del procedimiento de saturación de plataforma, los puntos de transferencia serán, salvo indicación contraria de ATC, la señales de puntos de pista libre de las calles de salida.

GENERAL AVIATION FLIGHTS REGULATIONS

General Aviation IFR traffic (Except: hospital, military, SAR and State flights): restricted upon slot request.

SITA: MADGSYA.

General Aviation VFR traffic (Except: hospital, military, SAR and State flights): exempt from the requirement of having a slot. The Airport Operations Office must be notified 24 hours before the operation.

Operations Office:
TEL: +34-928 846 011 / 006
SITA: ACEAPYF
E-mail: ACECEOPS@aena.es

Including the following information:

- Flight date.
- Aircraft ICAO code and wingspan.
- Aircraft registration number.
- Origin and ETA to GCRR.
- Destination and ETD from GCRR.

HANDLING SERVICES TO GENERAL AVIATION

Hiring of a handling agent (see item 4) is mandatory for:

- All aircraft not parked on the general aviation apron.
- Aircraft with a wingspan greater than 15 m or with a MTOW over 7 TM.
- Aircraft powered with jet engines.

The use of chocks is mandatory.

There are anchor points at positions on the general aviation apron.

Turns of 180° shall not be performed in the stand. On the general aviation apron, the aircraft must be taken out to the taxiway with engines off or using powerback. On the commercial aviation apron, the standard published manoeuvre shall be used.

RESTRICTIONS TO STANDS

In the PRKG T1 to T7:

- Use of the 400 Hz current supply facilities is mandatory.
- The use of the air conditioning facilities is mandatory if the aircraft needs to be air-conditioned.
- The use of the aircraft APU is prohibited at these stands within the period between 2 minutes after blocks-on for arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures.
- The aircraft APU may only be used when the 400 Hz current supply facilities or mobile units are non-operational, or when the air-conditioning service is required and the Aena air-conditioning equipment or handling agent mobile units are unavailable.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

Departures

ATC will consider that every aircraft at the holding position is able to commence line up on the runway and the take-off roll immediately after take-off clearance is issued. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before reaching the holding position.

GUIDANCE AND PARKING

Guidance and parking service assisted by a "FOLLOW ME" vehicle will be provided to all traffic during the operational hours of the airport, for access to the stands on the commercial aviation and general aviation aprons.

The allocation of stands will be made by the CEOPS unit, which will communicate this to the guidance and parking service assisted by a "FOLLOW ME" vehicle and ATC service.

The transfer points between ATC and "FOLLOW ME" vehicle for arriving aircraft, unless otherwise indicated by ATC, shall be:

- Intermediate holding position R4-2 for aircraft vacating runway via TWY E3, EM or E4.
- E2 holding position signal ("runway vacated") for aircraft vacating runway via this taxiway.
- Intermediate holding position on TWY R1 for aircraft vacating runway via TWY E1.

If the apron saturation procedure is activated, the transfer points shall be, unless otherwise indicated by ATC, the signals of runway vacated points of the exit taxiways.

➔ 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 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 15 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.

D.- Salvo instrucciones en contra del GMC, los retrocesos remolcados se efectuarán según AD 2-GCRR PDC.

E.- 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.

F.- Se prohíbe la utilización del empuje de reversa o cualquier otra maniobra distinta a la del remolcado para abandonar los puestos de estacionamiento que requieran normalmente el uso del tractor (push-back), salvo autorización expresa de ATC.

F1.- Se considerará una excepción a esta norma, para los PRKG del 7 al 12, 13B y 13C, en los cuales se podrá emplear la reversa, para aeronaves tipo ATR o inferiores.

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

En el aeropuerto de Lanzarote 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. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-GCRR, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.A y 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-GCRR, 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 EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-GCRR, 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, Lanzarote 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.- 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 solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2-GCRR, casilla 20, 1.C.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP OF ENGINES/TURBINES

Note: This section uses abbreviations defined in ENR 1.5.

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

A.- Permission to start up engines/turbines shall be requested on the 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.- Start-up must be requested as follows:

- Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes before their EOBT until 15 minutes after their EOBT.
- Aircraft with assigned CTOT: From 20 minutes before their CTOT until 10 minutes before their CTOT.
- In order to better predict TTOT, ATC may instruct that start-up clearance be requested at a specific time.
- In periods of high demand, ATC may apply other values to ensure that flights comply with their Slot Tolerance Window.

D.- Towed push-back manoeuvres will be accomplished according to AD 2-GCRR PDC, unless GMC advises otherwise.

E.- Engine start-up at higher than idle power is prohibited at all stands in contact with the terminal until the aircraft is lined-up with the taxiway.

F.- The use of reverse thrust or any manoeuvres other than towing to leave the stands that normally require the use of push-back, are prohibited without express clearance of from the ATC.

F1.- PRKG 7 to 12, 13B and 13C are excluded from this rule, the use of reverse power allowed for ATR

1.1 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

Data Link departure procedures are applied at Lanzarote 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 with a maximum advance of 30 minutes before their TOBT. Start-up approval together with ATC clearance shall be given, provided the parameters established in AD 2-GCRR, item 20, General Taxiing Procedures, 1.A and 1.C are met.

• 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". When an RCD message is received before the intervals established in AD 2-GCRR, item 20, General Taxiing Procedures 1.C, the RCD shall be accepted and a CLD with ATC clearance shall be sent, directing the flight crew to call when they are ready and according to their EOBT/CTOT.

When an RCD message is received within the intervals established in AD 2-GCRR, item 20, General Taxiing Procedures 1.C, the RCD shall be accepted and a CLD with ATC clearance and start-up approval shall be sent.

• If accepted, Lanzarote Autorizaciones shall transmit a CLD message with the following fields:

1. Aircraft call sign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Departure procedure (SID).

Note: The initial altitude will correspond to the published SID.

5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).

Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.

7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.

9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in the case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, item 20, 1.C.

- 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 encontrase 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.

1.3 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote 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
- C-DPI

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 (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación “Suspended by Departure airport”. El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

2. LIMITACIONES DE RODAJE

- A.- El rodaje en plataforma entre la puerta A y la B y entre la puerta B y la C, está prohibido para aeronaves con envergadura superior a 52 m. El rodaje en plataforma por la puerta B está prohibido para aeronaves con envergadura superior a 50 m.
- B.- El rodaje en plataforma en el acceso a la plataforma de Aviación General está prohibido para aeronaves con envergadura superior a 15 m.
- C.- La utilización de la calle de salida E3 debe estar autorizada por TWR. Con RWY 21 operativa sólo se podrá autorizar el uso diurno de esta calle de salida.
- D.- Salvo indicación en contra de ATC, las aeronaves que tras aterrizar abandonen pista por la calle de salida rápida E2 y por TWY E3, rodarán a TWY R sin detenerse en la intersección entre esas calles de rodaje de salida y TWY R.
- E.- Procedimientos de limitaciones de rodaje para aeronaves de ala fija:
 - 1.- Apartadero de espera en RWY 21. Puntos de espera intermedios RA y RB:
 - Aproadas al Norte (en operativa normal): Aeronave máxima A321-200 con sharklets ó B737-800W, aproada al Norte, en punto de espera intermedio RB, y simultáneamente ATR72, aproada al Norte en punto de espera intermedio RA.
 - En RB aproado al norte: Se permite MD81, MD83 y MD87.
 - Envergadura MAX: 36 m.
 - Aproadas al Sur (RWY 03 operativa): Aeronave máxima B757-200 con winglets, aproada al sur, en punto de espera intermedio RA. Vehículo TOAM guiará la maniobra.
 - 2.- Apartadero de espera en RWY 03. Puntos de espera intermedios RD y RC:
 - Aproadas al Sur (en operativa normal): Simultáneamente A321-200 con sharklets ó B737-800W en punto de espera intermedio RC y A321-200 sin sharklets ó B737-800W sin winglets en punto de espera intermedio RD. O una única aeronave B757-300 sin winglets en punto de espera intermedio RC.

- 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.
 - C. If it is not ready for start-up, the clearance shall not be accepted and the air controller shall be contacted by voice when ready.
- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a “CDA REJECTED” message will be received in the FMS.
- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a “CLEARANCE CONFIRMED” message in the FMS and will terminate the communication via data link.

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

1.2 REVERT TO VOICE PROCEDURES

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

1.3. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of LANZAROTE/César Manrique Lanzarote 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
- C-DPI

Once start-up has been cleared, when 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 ADPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC (cancellation message of departure flight planning information). The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment “Suspended by Departure airport”. The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2. TAXIING RESTRICTIONS

- A.- Taxiing on the apron between gates A and B, and between gates B and C, is prohibited for aircraft with a wingspan greater than 52 m. Taxiing on apron via gate B is prohibited for aircraft with a wingspan greater than 50 m.
- B.- Taxiing on the apron at the access to General Aviation apron is prohibited for aircraft with a wingspan greater than 15 m.
- C.- Use of the exit taxiway E3 must be cleared by TWR. With RWY 21 operational, only daytime use of this exit taxiway may be cleared.
- D.- Unless otherwise indicated by ATC, aircraft vacating the runway via rapid exit taxiway E2 and TWY E3, after landing shall taxi to TWY R without stopping at the intersection between those exit taxiways and TWY R.
- E.- Taxiing restriction procedure for fixed-wing aircraft:
 - 1.- Holding bay on RWY 21. Intermediate holding positions RA and RB:
 - Nosed North (under normal operation): Maximum aircraft A321-200 with sharklets or B737-800W, nosed North, in intermediate holding position RB, and simultaneously aircraft ATR72, nosed North, in intermediate holding position RA.
 - At RB nosed to the North: MD81, MD83 and MD87 are permitted.
 - MAX wingspan: 36 m.
 - Nosed South (RWY 03 operational): Maximum aircraft B757-200 with winglets, nosed south, at intermediate holding position RA. TOAM vehicle will guide the manoeuvre.
 - 2.- Holding bay on RWY 03. Intermediate holding positions RD and RC:
 - Nosed South (under normal operation): A321-200 with sharklets or B737-800W simultaneously at intermediate holding position RC and A321-200 without sharklets or B737-800W without winglets at intermediate holding position RD. Or a single B757-300 aircraft without winglets at intermediate holding position RC.

Aproadas al norte (en caso de saturación de plataforma):
Simultáneamente B737-600 en RC y A321-200 con sharklets o B737-800W en RD, o bien una única aeronave B757-300 sin winglets en RD.
Envergadura MAX: 38 m.

La TWY de salida de pista EM se puede utilizar sin restricciones por aviación general, cazas, helicópteros y modelos ATR-72, CN-212, C-235, C-295, EMBRAER-135, EMBRAER-145 y GULFSTREAM II, o cualquier otra con ACN inferior a estas y distancia entre ejes inferior a 18 m.

Aviones con ACN superior a los citados pero distancia entre ejes inferior a 18 m (B738W, A320S, A321S, por ejemplo) deberán contar con autorización por parte de TWR. Aeronaves con distancia entre ejes igual o superior a 18 m (B737 MAX 10 o superior) no pueden utilizar la TWY EM.

3. MANIOBRAS DE SALIDA DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

A.- La salida de los PRKG 20 y 21 se realizará obligatoriamente aproando hacia SW, para ACFT B733, B734 y B735.

B.- La salida del PRKG 23 se realizará aproando al NE, para ACFT B752.

C.- No se puede hacer un viraje de 180° en los puestos de estacionamiento, prestar atención especial a los PRKG: 15, 16, 20 y 23.

D.- Las salidas autónomas se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia mínima de ralentí (idle).

E.- Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en el rodaje de plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

4. RUTAS DE RODAJE ESTANDARIZADAS

- Ruta normalizada ATR por puerta A (Configuración RWY 03).
Salvo indicación contraria de ATC, se establece como ruta normalizada, en configuración con RWY 03, la entrada de los ATR por la puerta A.
- Ruta normalizada ATR por puerta B (Configuración RWY 21).
Salvo indicación contraria de ATC, se establece como ruta normalizada, en configuración con RWY 21, la entrada de los ATR por la puerta B.

5. PROCEDIMIENTOS DE RODAJE SEGÚN TIPO DE AERONAVE

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA A320

LLEGADAS

En la zona de TWY R2 para la entrada al PRKG 18, se realizará la maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B752

LLEGADAS

Proveniente de E1, en la TWY R1, para la entrada al PRKG 15 se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B753

LLEGADAS

Proveniente de la puerta A o de la puerta B, en la TWY interior de plataforma, para la entrada al PRKG 11 se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B763

LLEGADAS

B767-300 deberá hacer maniobra de sobreviraje al entrar o salir por puerta B, o al entrar por puerta C proveniente de TWY R4 o al salir por la puerta C cuando se dirija a TWY R4, independientemente del puesto estacionamiento de origen.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B764

LLEGADAS

Proveniente de TWY A3, en la maniobra de entrada a TWY E3 y posteriormente en rodaje hacia TWY R3 hacer sendas maniobras de sobreviraje.

Proveniente de TWY E2 en rodaje hacia TWY R2 hacer maniobra de sobreviraje.

SALIDAS

Proveniente de TWY R5 en rodaje hacia TWY E4 hacer maniobra de sobreviraje.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA MD11

LLEGADAS

Desde la TWY R1 o R2 para entrada por puerta A, o desde TWY R2 o R3 para entrada por puerta B, o desde TWY R3. o R4 para entrada por puerta C se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

En el enlace curvo de TWY E2 hacia TWY R2 se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

SALIDAS

Desde la TWY interior de plataforma para salida por puertas B o C se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

Nosed to the North (in the case of apron saturation): Simultaneously, B737-600 at RC and A321-200 with sharklets or B737-800W at RD, or else a single B757-300 aircraft without winglets at RD.
MAX wingspan: 38 m.

The runway exit TWY EM can be used without restrictions by general aviation, fighter aircraft, helicopters and models ATR-72, CN-212, C-235, C-295, EMBRAER-135, EMBRAER-145 and GULFSTREAM II, or any other with ACN lower than these and wheelbase lower than 18 m.

Aircraft with ACN higher than those cited but wheelbase lower than 18 m (B738W, A320S, A321S, for instance), must hold clearance from TWR. Aircraft with wheelbase of 18 m or higher (B737 MAX 10 or higher) cannot use the TWY EM.

3. EXIT MANOEUVRING FROM STANDS

A.- Exit from PRKG 20 and 21 must be completed nosing SW for ACFT B733, B734 and B735.

B.- Exit from PRKG 23 must be completed nosing NE for ACFT B752.

C.- No 180° turns may be carried out at the stands, pay special attention to the PRKG : 15, 16, 20 and 23.

D.- Autonomous exits shall be carried out using the minimum power possible during start-up and in a way that, while making the turn, minimum power idle speed will not be exceeded.

E.- Collision avoidance with other aircraft and obstacles is the responsibility of:
- Pilots when taxiing on apron.
- The handling companies during push-back manoeuvre or exiting the stand.

4. STANDARD TAXIING ROUTES

- Standard ATR route by gate A (Configuration RWY 03).
Unless otherwise indicated by ATC, entry of ATR by gate A is established as the standard route, in RWY 03 configuration.
- Standard ATR route by gate B (Configuration RWY 21).
Unless otherwise indicated by ATC, entry of ATR by gate B is established as the standard route, in RWY 21 configuration.

5. TAXIING PROCEDURES ACCORDING TO AIRCRAFT TYPE

TAXIING PROCEDURES FOR A320 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters PRKG 18 from TWY R2.

TAXIING PROCEDURES FOR B752 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters PRKG 15 from TWY R1 from E1.

TAXIING PROCEDURES FOR B753 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters PRKG 11 from inner TWY on apron from the gate A or B.

TAXIING PROCEDURES FOR B763 AIRCRAFT

ARRIVALS

B767-300 shall use oversteering manoeuvre to enter or exit by gate B, or to enter by gate C from TWY R4 or to exit by gate C when going to TWY R4, regardless of which stand it comes from.

TAXIING PROCEDURES FOR B764 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used when taxiing from TWY A3, in the enters manoeuvre to TWY E3 and taxiing later to TWY R3.

Oversteering manoeuvre shall be used when taxiing from TWY E2 to TWY R2.

DEPARTURES

Oversteering manoeuvre shall be used when taxiing from TWY R5 to TWY E4.

TAXIING PROCEDURES FOR MD11 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters Gate A from TWY R1 or R2, Gate B from TWY R2 or R3, or Gate C from TWY R3 or R4.

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory in the curved connection from TWY E2 to TWY R2

DEPARTURES

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory to exit by Gate B or C from inner TWY on apron.

6. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define la operación para todos los helicópteros que operen en el aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote. Serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos. La operación habitual será por la RWY 03.

Los puestos de estacionamiento de helicópteros de la plataforma civil coinciden con los PRKG para aeronaves de ala fija nº 15, 16, 19 y 24.

RUTAS DE RODAJE

Los rodajes se realizarán por las calles de rodaje destinadas al uso de aeronaves de ala fija.

En el caso de que un helicóptero S-61 o superior emplee la TWY EM deberá hacerlo en rodaje terrestre exclusivamente.

LLEGADAS

Los helicópteros aterrizarán normalmente por la RWY 03, serán autorizados por ATC a librar pista por la calle de rodaje que designe ATC y rodar por la rodadura exterior R hasta el puesto de estacionamiento asignado.

PRKG 24: entrada a plataforma por puerta C.

Los helicópteros podrán aterrizar por RWY 21. En tal caso, serán autorizados por ATC a librar pista por la calle de rodaje que designe ATC y rodar por la rodadura exterior R hasta el puesto de estacionamiento asignado.

PRKG 24: entrada a plataforma por puerta C.

Helicópteros militares, salvo indicación contraria de ATC, aterrizarán por la pista en uso y librarán pista por TWY EM.

Tanto para el procedimiento de Pista en uso 03, como para el de Pista en uso 21:

- La llegada se hará minimizando los giros dentro del propio puesto de estacionamiento.
- No se realizarán rodajes de helicópteros por la rodadura interior de la plataforma civil.

SALIDAS

Ante petición del piloto y autorización ATC:

RWY 03 en uso: los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta el punto de espera de acceso a pista E1 en THR 21, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en pista, posicionándose en el THR 21 para despegar por RWY 03 o bien serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta acceso a pista por TWY E4 y despegue por RWY 03.

Desde el PRKG 24 se llegará a rodadura exterior a través de Puerta C.

RWY 21 en uso: los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta el punto de espera de acceso a pista E4 en THR 03, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en pista, posicionándose en el umbral de RWY 03 para despegar por RWY 21 o bien serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta acceso a pista por TWY E1 y despegue por RWY 21.

Desde el PRKG 24 se llegará a rodadura exterior a través de puerta C.

Tanto para el procedimiento de Pista en uso 03, como para el de Pista en uso 21:

- La salida se hará minimizando los giros dentro del propio puesto de estacionamiento.
- Se minimizarán los rodajes de helicópteros por la rodadura interior de la plataforma, saliendo por la puerta más cercana de la plataforma.

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES 4E

1. GENERALIDADES

Se permite la operación de aeronaves de clave 4E hasta el B747-400.

Para que una aeronave de tipo clave 4E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o el agente handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

2. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Los puestos de estacionamiento destinados a las aeronaves de clave 4E son T1, T7 y 14.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a) Llegada

- Aterrizando por RWY 03, salida de pista por TWY E2 o E1
- Aterrizando por RWY 21, salida de pista por TWY E4,

y en ambos casos rodaje por la calle de rodaje exterior (R) hasta puerta C hacia los PRKG T1 o T7 o hasta puerta A hacia puesto el PRKG 14.

En la puerta de acceso a plataforma esperará al vehículo "SIGAME" para dirigirse al puesto de estacionamiento asignado.

b) Salida

Salida de plataforma por puerta C procedente de PRKG T1 o T7 o por puerta A procedente de PRKG 14 y rodaje por la calle de rodaje exterior (R) hasta TWY E1 o E4 (en función de si el despegue es por RWY 21 o 03).

4. RESTRICCIONES

La salida de pista EM no es utilizable por aeronaves de letra de clave E. En caso de haber una aeronave de letra de clave E en el punto de espera intermedio de la Puerta A y/o de la Puerta C, no podrá haber rodaje simultáneo de ninguna aeronave por la zona de la calle de rodaje interior cruzando dicha Puerta A y/o C.

6. HELICOPTER OPERATIONS

This section defines the operation for all helicopters operating at LANZAROTE/César Manrique Lanzarote airport. Helicopters shall be cleared by ATC for take-off and landing on flight runways. They will usually operate on RWY 03.

The helicopters stands on the civil aviation apron coincide with fixed-wing aircraft PRKG 15, 16, 19 and 24.

TAXIING ROUTES

The taxiing shall be made by taxiways intended for use by fixed-wing aircraft.

When S-61 helicopter or larger uses the EM TWY, it must taxi on the ground only.

ARRIVALS

Helicopters will normally land on RWY 03, will be cleared by ATC to vacate the runway and taxi by the taxiway designated by ATC and to taxi by outer taxiway R to the assigned stand.

PRKG 24: Entry to apron by gate C.

The helicopters may land on RWY 21. In this case, they will be cleared by ATC to vacate the runway by the taxiway designated by ATC and to taxi by outer taxiway R to the assigned stand.

PRKG 24: Entry to apron by gate C.

Military helicopters, unless otherwise indicated by ATC, shall land on the runway in use and vacate it via TWY EM.

Procedure whether runway 03 or 21 is in use:

- Arrivals shall minimise turns at the stand itself.

- Helicopter taxiing through inner taxiway of civil aviation apron is not allowed.

DEPARTURES

On pilot request and ATC clearance:

RWY 03 in use: departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from the stand by the outer taxiway until holding position E1 in THR 21, they shall await ATC instructions to enter the runway, holding at the threshold of RWY 21 to take-off by RWY 03 or they will be cleared by ATC to taxi from the stand via the outer taxiway until access to runway by TWY E4 and take-off by RWY 03.

From PRKG 24, they will reach the outer taxiway via gate C.

RWY 21 in use: departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from the stand by the outer taxiway until holding position E4 in THR 03, where they shall await ATC instructions to enter the runway, holding at the threshold of RWY 03 to take-off by RWY 21 or they will be cleared by ATC to taxi from the stand via the outer taxiway until access to runway by TWY E1 and take-off by RWY 21.

From PRKG 24, they will reach the outer taxiway via gate C.

Procedure whether runway 03 or 21 is in use:

- Departures shall minimise the turns at the stand itself.

- Helicopters taxiing on the inner taxiway of the apron shall be minimised, leaving the apron by the nearest gate.

4E AIRCRAFT OPERATION PROCEDURES

1. GENERAL

The operation of code 4E aircraft up to B747-400 is allowed.

Code 4E aircraft operation requires prior request from the airline or handling agent and explicit clearance from the Airport Operation Centre.

2. STANDS

The stands for code 4E aircraft are T1, T7 and 14.

3. GROUND MOVEMENT

a) Arrival

- Landing on RWY 03, runway exit via TWY E2 or E1
- Landing on RWY 21, runway exit via TWY E4

and in both cases, taxiing via outer taxiway (R) until gate C towards PRKG T1 or T7 or until gate A towards PRKG 14.

At the apron access gate, they shall await the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned stand.

b) Departure

Apron exit from PRKG T1 or T7 via gate C or from PRKG 14 via gate A and taxiing on outer taxiway (R) until TWY E1 or E4 (depending if take-off is from RWY 21 or 03).

4. RESTRICTIONS

The runway exit EM may not be used by code letter E aircraft. If a code letter E aircraft is at the intermediate holding position of gate A and/or gate C, simultaneous taxiing is not allowed for any aircraft in the area of inner taxiway crossing gate A and/or gate C.

Los apartaderos de espera no son utilizables en ninguna de sus configuraciones (hacia el Norte o hacia el Sur) por aeronaves de letra de clave E.

No se permitirá el rodaje por la TWY interior de plataforma, debiéndose entrar o salir por la puerta más cercana al puesto de estacionamiento asignado (Puerta C para PRKG T1 o T7 y Puerta A para PRKG 14).

Siempre, en caso de avión cuatrimotor, y a criterio de ATC, en caso de avión bimotor, realizará el rodaje a velocidad reducida, con la mínima potencia posible. En caso de disponer de 4 motores, y siempre que sea posible, la aeronave irá con los motores externos apagados.

5. MANIOBRAS DE SOBREVIRAJE PARA CORREGIR LA TRAYECTORIA

- Procedente de TWY R1 al entrar por Puerta A
- Al salir por TWY E2 y dirigirse a TWY R2
- Procedente de TWY R3 o R4 al entrar por Puerta C
- Al acceder al PRKG T1

6. MARGEN DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS EN APROXIMACIÓN A RWY 03.

La señal del PAPI proporciona al Boeing 747-400 un margen de 5.71 m de franqueamiento de obstáculos en la aproximación a RWY 03.

AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

Zona militar:

Las aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 24 horas de antelación o un mínimo de dos días laborables, en el caso de que dichas aeronaves transporten mercancías peligrosas, a la siguiente dirección:

AFTN: GCRXYX
FAX: +34-928 846 827
E-mail: boc_a.m.lanzarote@ea.mde.es

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_ACE@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).

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, como parte del equipaje de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto Cesar Manrique Lanzarote, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera. La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

The holding bays may not be used by code letter E aircraft in any configuration (North or South) .

Taxiing through inner TWY on apron is not allowed, entering and exiting shall be performed via the nearest to the assigned stand gate (gate C for PRKG T1 or T7 and gate A for PRKG 14).

Four-engine aircraft shall taxi at reduced speed with the minimum possible power, and twin-engine aircraft shall proceed as directed by ATC decision. In the case of four-engine aircraft and whenever possible, aircraft shall taxi with outer engines off.

5. OVERSTEERING MANOEUVRE TO CORRECT THE TRAJECTORY

- From TWY R1 to entry via gate A
- To exit via TWY E2 and head to TWY R2
- From TWY R3 or R4 to entry via gate C
- To access PRKG T1

6. OBSTACLE CLEARANCE MARGIN IN APPROACH TO RWY 03.

The PAPI signal provides a Boeing 747-400 with a 5.71 m obstacle clearance margin during the approach to RWY 03.

FOREIGN STATE AIRCRAFT

Military area:

Foreign state aircraft shall request PPR at least 24 hours in advance or a minimum of two working days, when transporting hazardous freight. Requests shall be submitted to:

AFTN: GCRXYX
FAX: +34-928 846 827
E-mail: boc_a.m.lanzarote@ea.mde.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is to compile the information in order to improve operational safety, independently of the mandatory 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 ...).

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

Seguridad_Operacional_ACE@aena.es

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

ENTRY OF PASSENGERS FROM THIRD COUNTRIES WITH PETS

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 de la Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminal of Cesar Manrique Lanzarote 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.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**

El aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), siendo sustituido por un procedimiento de paralización de operaciones en caso de baja visibilidad.

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para visibilidad inferior a 800 m" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: AVISO

Se iniciará cuando exista:

- 900 m \geq VIS \geq 800 m o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 900 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

En esta fase se dará aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- VIS < 800 m o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 800 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

Mientras persistan estas condiciones TWR no autorizará operaciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- VIS \geq 900 m y tendencia firme a la mejora.

Se informará a los pilotos sobre los mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at LANZAROTE/César Manrique Lanzarote airport, being substituted by an operational standstill procedure in the event of low visibility.

STANDSTILL OF OPERATIONS IN THE MOVEMENT AREA PROCEDURE (PPOAM)

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote Airport has a "Standstill of Operations in the Movement Area Procedure for visibility lower than 800 m" for maintaining safety in the movement area in low visibility conditions, consisting of the following phases:

PHASE I: WARNING

This will be initiated when:

- 900 m \geq VIS \geq 800 m, or when the prevailing visibility is greater than 900 m, but the visibility in the direction NNE-SSW is lower.

In this phase, all the services and users involved will be informed for the purposes of preparation.

PHASE II: STANDSTILL OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- VIS < 800 m, or when the prevailing visibility is greater than 800 m, but the visibility in the direction NNE-SSW is lower.

While these conditions prevail, TWR will not clear operations, except for special operations envisaged in the procedure.

PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- VIS \geq 900 m and there is a firm improving trend.

Pilots will be informed about the meteorological minima defined for the procedure.

FASES // PHASES	VIS (1)
FASE I: AVISO PHASE I: WARNING	900 m \geq VIS \geq 800 m
FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES PHASE II: STANDSTILL OF OPERATIONS	VIS < 800 m
FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS	VIS > 900 m

(1) Ver descripción textual de las fases.

(1) See textual description of the phases.

FALLO DE COMUNICACIONES

Se continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada del vehículo TOAM que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero asignado.

COMMUNICATIONS FAILURE

Aircraft shall continue by the designated route up to the limit of ATC clearance, where they shall hold and await the arrival of the TOAM vehicle which will guide them to the assigned stand or holding bay.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA**LLEGADAS**

En las transferencias de comunicaciones de Sector NORESTE de Canarias (FREQ 129.1) a Canarias APP (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 Lanzarote TWR a Canarias APP (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 GCRR"

SHORT COMMUNICATION PROCEDURE**ARRIVALS**

In transfers of communications from the Sector NORTH-EAST of Canarias (FREQ 129.1) to Canarias APP (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 for traffic taking off from Lanzarote TWR to Canarias APP (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 GCRR"

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 500 ft AMSL, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

1. Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final por encima de 500 ft AMSL para la RWY 03 y por encima de 1500 ft AMSL para la RWY 21.
2. Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo, a excepción de tránsitos que operen en las cercanías del punto N y al oeste del campo, a los que se les proporcionará por encima de 1500 ft AMSL.
3. Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR, a excepción de tránsitos que operen en las cercanías del punto N y al oeste del campo, a los que se les proporcionará por encima de 1500 ft AMSL.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 500 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, above 500 ft AMSL for RWY 03 and above 1500 ft AMSL for RWY 21.
2. Supervision of the flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome, except for transits operating in the vicinity of the point N and the West of the airfield, which will be provided with the service above 1500 ft AMSL.
3. Provision of navigation assistance to VFR flights, except for transits operating in the vicinity of the point N and the West of the airfield, which will be provided with the service above 1500 ft AMSL.

4. Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida por encima de 500 ft AMSL de la RWY 21 y de 1500 ft AMSL de la RWY 03.

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 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.

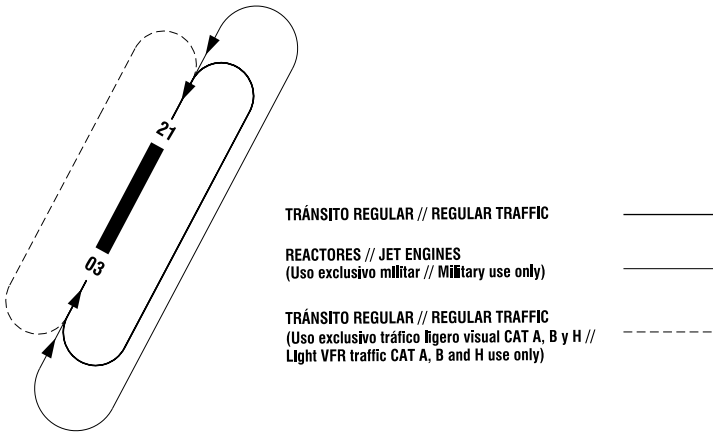
CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

4. Establishing radar separation between succeeding departing aircraft above 500 ft AMSL of RWY 21 and 1500 ft AMSL of RWY 03.

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.

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

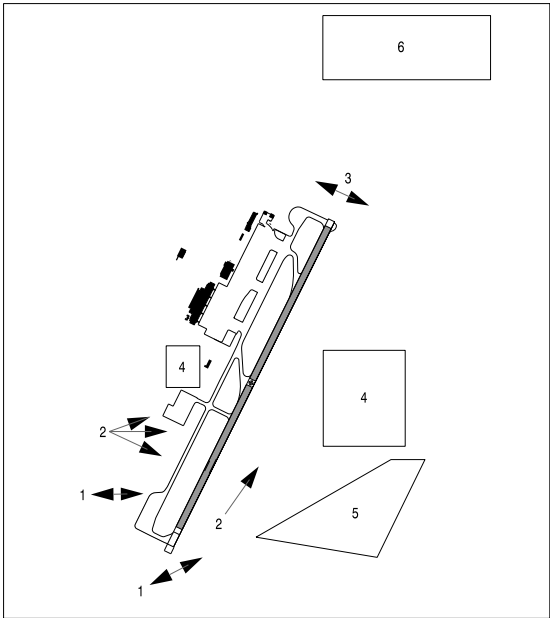
ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Concentración de palomas en las proximidades del aeródromo; los pilotos deben tener precaución al aterrizar/despegar.

BIRD CONCENTRATION AREAS

Pigeon concentration in the vicinity of the aerodrome; pilots must proceed with caution while landing/taking-off.



Zona 1: paso de gaviotas al amanecer y atardecer siendo en invierno el número mayor debido a la gaviota sombría emigrante en esta época del año.

Zona 2: paso de palomas mensajeras debido a las sueltas colombófilas. Meses fuertes de paso noviembre-diciembre y febrero, marzo y abril.

Zona 3: paso de garcillas bueyeras al amanecer y atardecer.

Zona 4: zona de campeo y caza de cernícalos, alcaudones, garcillas bueyeras, abubillas y rara vez alcaravanes.

Zona 5: zona de costa, paso de garcetas comunes, gaviotas, charranes, garzas reales límícolas y poco frecuentes de espátulas comunes.

Area 1: crossing of seagulls at sunrise and sunset. The number is greater in winter due to the migration of the lesser black-backed gull in that season.

Area 2: crossing of homing pigeons due to pigeon breeding releases. Significant crossing months are November-December and February, March and April.

Area 3: crossing of cattle egrets at sunrise and sunset.

Area 4: overflying and hunting area of kestrels, woodchat shrike, cattle egrets, hoopoe and exceptionally stone curlew.

Area 5: coastal area, crossing of egrets, seagulls, terns, grey herons and infrequently common spoonbills.

Zona 6: Complejo Ambiental de Zonzamas (vertedero insular). Gran concentración de gaviotas, garzas y pequeñas rapaces (THR 21).

Zone 6: Zonzamas Environmental Complex (island landfill). Major concentration of gulls, herons and small birds of prey (THR 21).

SISTEMAS DE FRENADO

Nomenclatura: GCRR-01-C-B.
Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.
Localización en: RWY 03 THR + 465 m.
RWY 21 THR + 1845 m.

Estado de disponibilidad: Disponible para:
Vuelos programados con 10 minutos de demora desde la declaración de emergencia.
Vuelos no programados
- De 0730 LT 1400 LT, 10 minutos de demora desde la declaración de emergencia en frecuencias del BOC (Centro de Operaciones de la Base Aérea).
- Después de este período la demora será de 1 hora.

ARRESTING SYSTEMS

Nomenclature: GCRR-01-C-B.
Type: CABLE BARRIER BIDIRECTIONAL.
Location on: RWY 03 THR + 465 m.
RWY 21 THR + 1845 m.

Readiness status: Available for:
Scheduled flights 10-minute delay from declaring the emergency on BOC (Air Base Operations Centre) frequencies.
Non-scheduled flights
- From 0730 LT to 1400 LT, will have the same delay from declaring emergency in BOC (Air Base Operations Center) frequencies.
- After this period, the delay is 1 hour.

LUCES ENRASADAS

A partir de 318 m del DTHR 03 existe un tramo de 285 m de luces enrasadas de eje de pista (tipo full-flush) que podrían resultar total o parcialmente NO visibles (zona oscura) durante las operaciones de aproximación y en el rodaje desde distancias superiores o cercanas a los 100 m de las mismas, extremen la precaución.

INSET LIGHTS

At a distance of 318 m from DTHR 03 there exists a section of 285 m of inset runway centre line lights (full-flush type) which may be completely or partially INVISIBLE (dark area) during approach operations or while taxiing, from distances of around 100 m or more away: take extreme care.

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/#GCRR>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:
<https://aip.enaire.es/AIP/#GCRR>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 ILS Z RWY 03
IAC/4 LOC Z RWY 03

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	28°56'10.1"N	013°36'39.6"W	0	19

IAC/2 RNP Z RWY 03 (LPV ONLY)

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	28°56'10.0"N	013°36'39.1"W	0	19

IAC/3 RNP Y RWY03

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Valla // Fence	28°56'07.5"N	013°36' 35.1"W	11	22
Edificio // Building	28°56'05.3"N	013°36'48.1"W	22	57
Antena sobre edificio // Antenna on building	28°56'05.0"N	013°36'48.3"W	31	67
Antena sobre edificio // Antenna on building	28°56'05.3"N	013°36'48.1"W	31	67
Antena sobre edificio // Antenna on building	28°56'05.0"N	013°36'47.9"W	27	59
Depósito // Tank	28°56'05.0"N	013°36'48.0"W	23	56
Camino perimetral // Perimetral road	28°56'07.2"N	013°36'35.4"W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	28°56'06.4"N	013°36'35.9"W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	28°56'06.0"N	013°36'36.5"W	16	29
Letrero // Board	28°56'10.8"N	013°36'44.2"W	3	25
Letrero // Board	28°56'10.8"N	013°36'44.2"W	3	25
Letrero // Board	28°56'11.5"N	013°36'43.5"W	0	23
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	28°56'10.0"N	013°36'39.1"W	0	19
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	28°56'10.6"N	013°36'41.7"W	0	21
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	28°56'11.0"N	013°36'42.5"W	0	21
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	28°56'11.2"N	013°36'43.0"W	0	22
Punto de espera de la pista // Runway-holding position	28°56'11.5"N	013°36'43.5"W	0	23

IAC/5 VOR Z RWY 03
IAC/6 VOR Y RWY 03

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena sobre edificio // Antenna on building	28°56'05.0"N	013°36'48.3"W	31	67
Antena sobre edificio // Antenna on building	28°56'05.3"N	013°36'48.1"W	31	67
Árbol // Tree	28°56'06.8"N	013°36'47.8"W	22	55
Antena sobre edificio // Antenna on building	28°56'05.0"N	013°36'47.9"W	27	59
Edificio // Building	28°56'05.3"N	013°36'48.1"W	22	57
Depósito // Tank	28°56'05.0"N	013°36'48.0"W	23	56
Depósito // Tank	28°56'07.2"N	013°36'47.6"W	18	49
Edificio // Building	28°56'06.9"N	013°36'47.6"W	17	49
Camino perimetral // Perimetral road	28°56'07.2"N	013°36'35.4"W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	28°56'06.4"N	013°36'35.9"W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	28°56'06.0"N	013°36'36.5"W	16	29
Letrero // Board	28°56'10.8"N	013°36'44.2"W	3	25
Letrero // Board	28°56'10.8"N	013°36'44.2"W	3	25
Valla // Fence	28°56'07.5"N	013°36'35.1"W	11	22
Letrero // Board	28°56'10.3"N	013°36'43.0"W	3	23

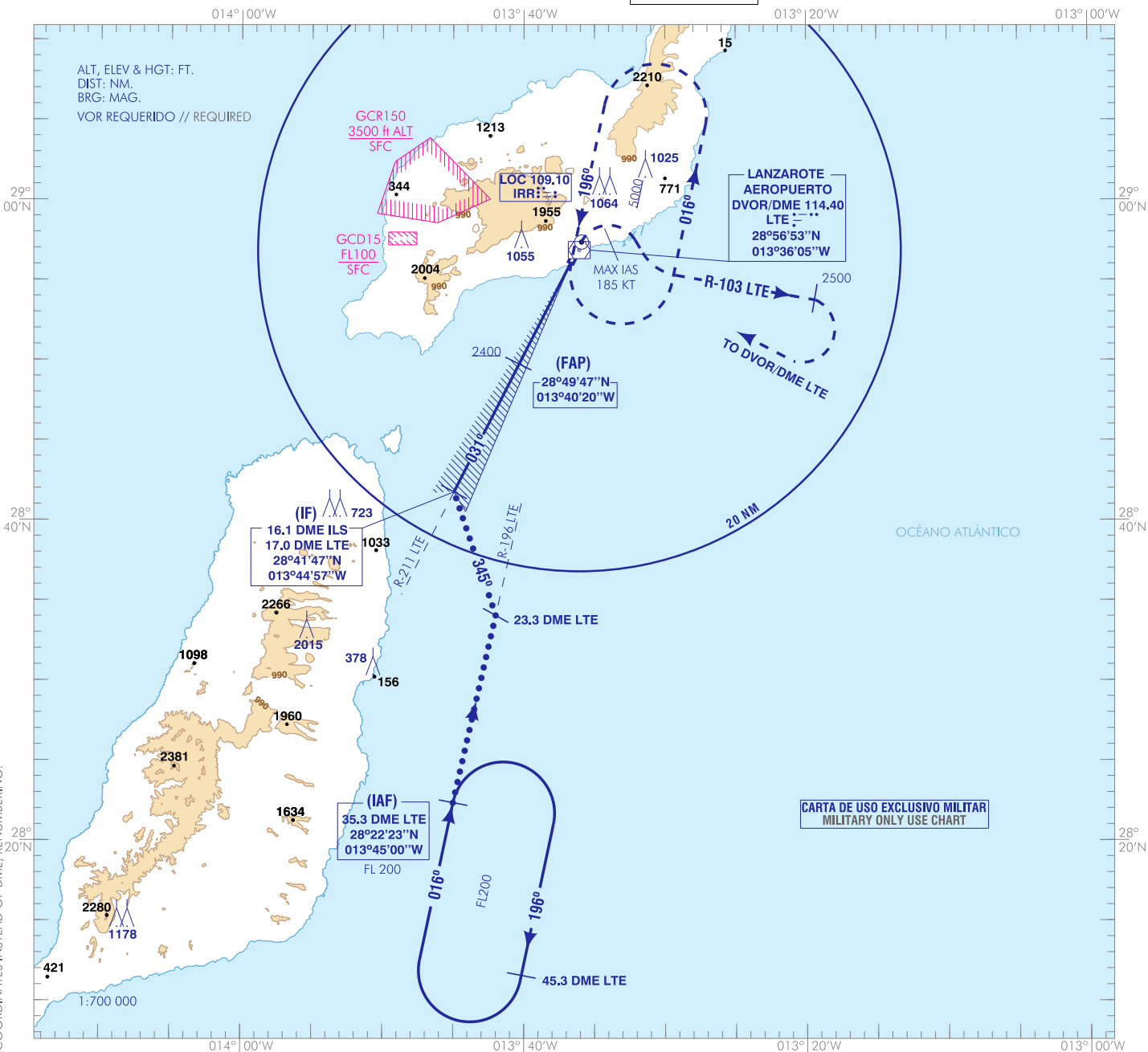
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-MIPS

ELEV AD
47
VAR 4°W (2020)

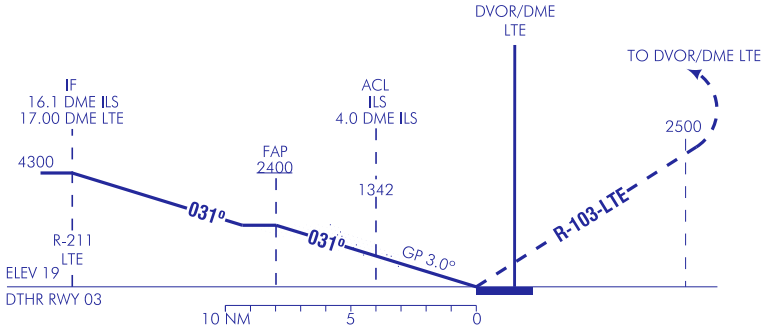
APP 129.300
TWR 120.700
257.800

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote
HI-ILS
RWY 03

CAMBIO: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RADIALES Y RUMBOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME, RENÚMERACIÓN.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADING AND RADIALS, IAF COORDINATES, TABLES, DVOR COORDINATES INSTEAD OF DME, RENUMBERING.



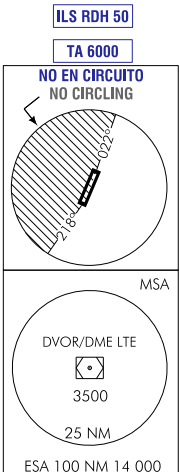
- POSIBLES OSCILACIONES EN LA SEÑAL DE LA GP. VER AD 2-GCRR CASILLA 20.
FRUSTRADA: VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR R-103 LTE A 2500. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME LTE ASCIENDIENDO A 5000 Y ESPERAR.
- GP SIGNAL MAY FLUCTUATE. SEE AD 2-GCRR ITEM 20.
MISSED APCH: TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT R-103 LTE AT 2500. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME LTE CLIMBING TO 5000 AND HOLD.



HGT REF ELEV DTHR RWY 03

CAT	A	B	C	D
S-ILS	439-1.2* 421 (500-1.2)	451-1.2* 432 (500-1.2)	459-1.6* 440 (500-1.6)	470-2.0* 451 (500-2.0)
CIRCUITO CIRCLING	890-1.6 850 (900-1.6)	940-2.0 900 (900-2.0)	1510-4.8 1470 (1500-4.8)	
* INCREMENTAR VIS 0.4 KM CUANDO ALS U/S INCREASE VIS 0.4 KM WHEN ALS U/S				

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 7.2 NM	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955
ALT/HGT DME (ILS) FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
						2350	2020
						1690	1360
						1040	710



LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

➔ PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

HI-ILS RWY 03

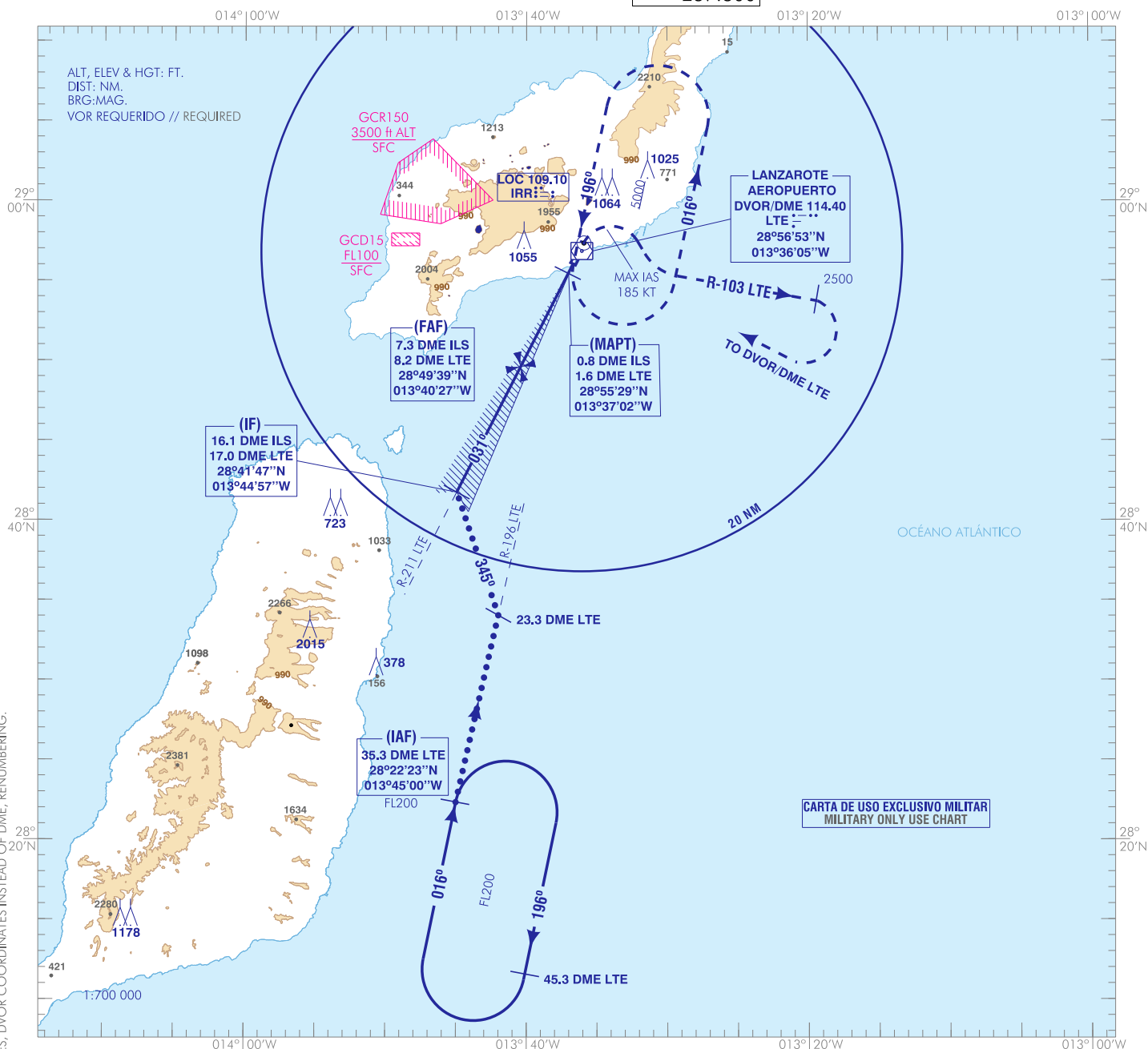
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
IAF	28°22'22.7"N	013°44'59.7"W	192.87° (LTE)	35.3 DME LTE
IF	28°41'47.4"N	013°44'56.8"W	207.01° (LOC IRR)	16.1 DME ILS
FAP	28°49'47.1"N	013°40'19.9"W	207.01° (LOC IRR)	–
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

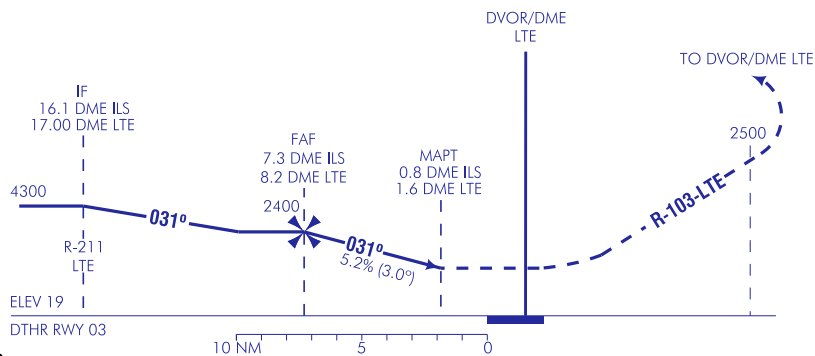
ELEV AD
47
VAR 4°W (2020)

APP 129.300
TWR 120.700
257.800

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote
HI-LOC
RWY 03



FRUSTRADA: VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR R-103 LTE A 2500. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME LTE ASCIENDIENDO A 5000 Y ESPERAR.
MISSED APCH: TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT R-103 LTE AT 2500. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME LTE CLIMBING TO 5000 AND HOLD.



HGT REF ELEV DTHR RWY 03

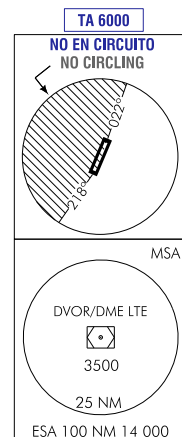
CAT	A	B	C	D
S-LOC	470-1.2* 460 (500-1.2)		470-1.6* 460 (500-1.6)	470-2.0* 460 (500-2.0)
CIRCUITO CIRCLING	890-1.6 850 (900-1.6)	940-2.0 900 (900-2.0)	1510-4.8 1470 (1500-4.8)	

* INCREMENTAR VIS 0.4 KM CUANDO ALS U/S
INCREASE VIS 0.4 KM WHEN ALS U/S

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 6.5 NM	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
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
						2300	1980	1670	1350	1030	710	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RADIALES Y RUMBOS, COORDENADAS DE FAF E IAF, TABLAS, COORDENADAS EN LUGAR DEL DME, RENUMERACIÓN.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADING AND RADIALS, IAF AND FAF COORDINATES, TABLES, DVOR COORDINATES INSTEAD OF DME, RENUMBERING.

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

➔ PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

HI-LOC RWY 03

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
IAF	28°22'22.7"N	013°44'59.7"W	192.87° (LTE)	35.30 DME LTE
IF	28°41'47.4"N	013°44'56.8"W	207.01° (LOC IRR)	16.12 DME ILS
FAF	28°49'39.2"N	013°40'26.5"W	207.01° (LOC IRR)	7.33 DME ILS
MAPT	28°55'28.7"N	013°37'02.3"W	207.01° (LOC IRR)	0.80 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.2% (3.0°)

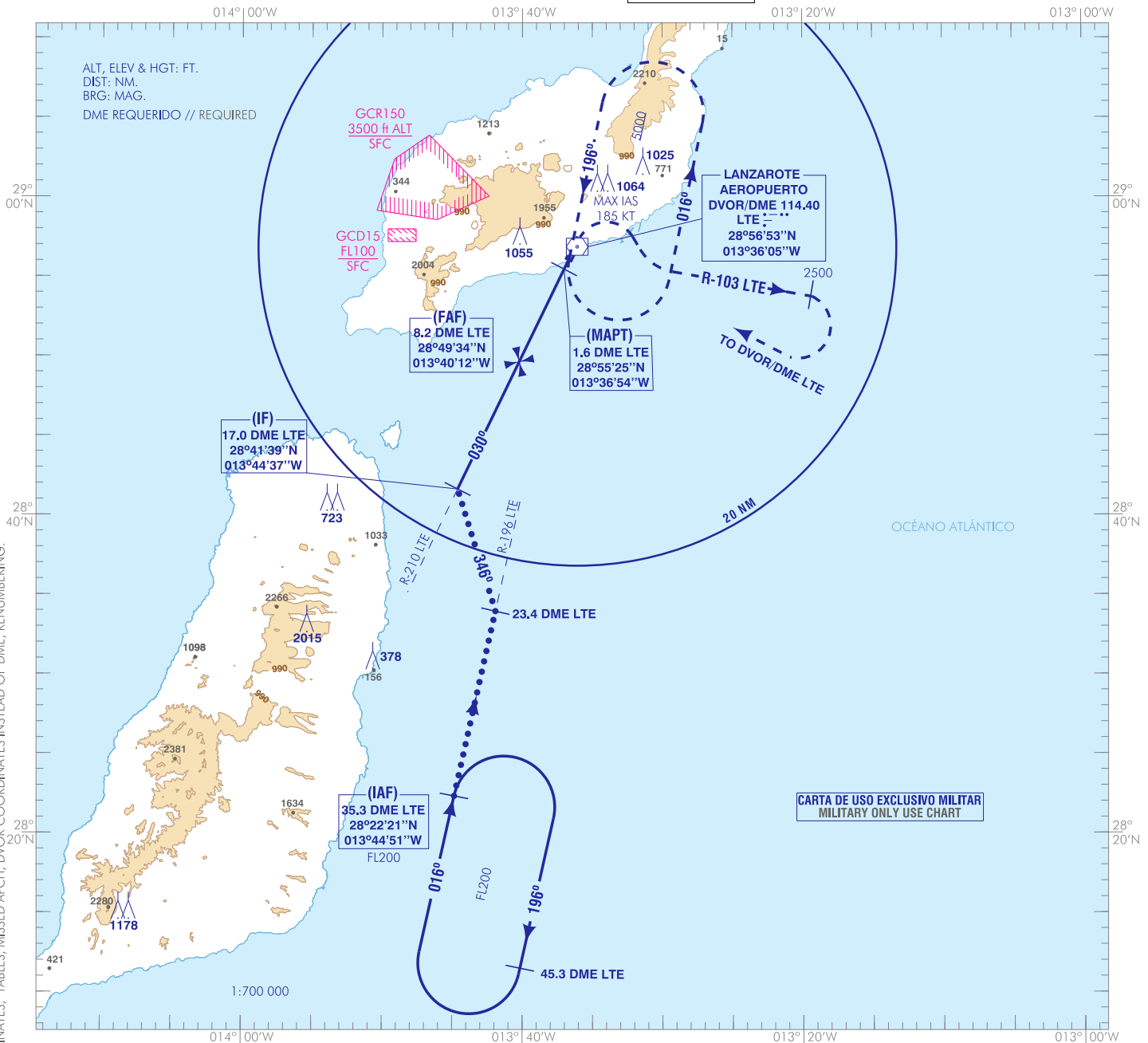
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-MIPS

ELEV AD
47
VAR 4°W (2020)

APP 129.300
TWR 120.700
257.800

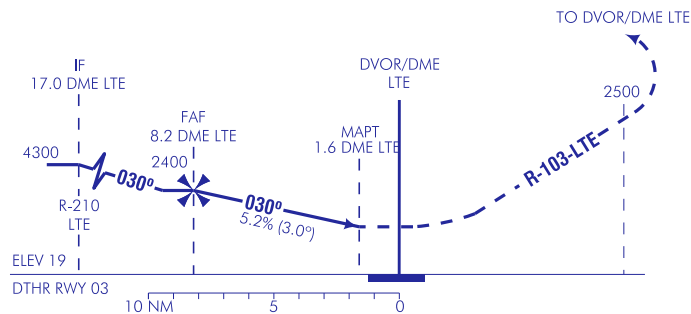
LANZAROTE/César Manrique Lanzarote
HI-VOR
RWY 03

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, NOTA, RADALES Y RUMBOS, COORDENADAS DE MAPT, FAF E IAF, TABLAS, FRUSTRADA, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME, RENUMERACIÓN.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, NOTE, HEADING AND RADIALS, MAPT, FAF AND IAF COORDINATES, TABLES, MISSED APCH, DVOR COORDINATES INSTEAD OF DME, RENUMBERING.



FRUSTRADA: SUBIR DIRECTO AL DVOR/DME LTE. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR R-103 LTE A 2500. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME LTE ASCENDIENDO A 5000 Y ESPERAR.

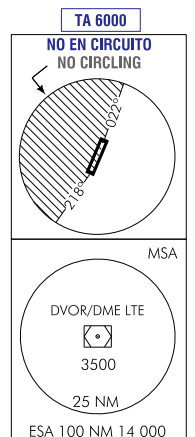
MISSED APCH: CLIMB DIRECT TO LTE DVOR/DME. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT R-103 LTE AT 2500. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME LTE CLIMBING TO 5000 AND HOLD.



HGT REF ELEV DTHR RWY 03

CAT	A	B	C	D
S-VOR	500 -1.2° 490 (500-1.2)		500 -1.6° 490 (500-1.6)	500-2.0° 490 (500-2.0)
CIRCUITO CIRCLING	890-1.6 850 (900-1.6)	940-2.0 900 (900-2.0)	1510-4.8 1470 (1500-4.8)	
* INCREMENTAR VIS 0.4 KM CUANDO ALS U/S INCREASE VIS 0.4 KM WHEN ALS U/S				

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 6.5 NM	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955
ALT/HGT DME (LTE) FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
					2360	2040	1720
						1400	1080
							760



LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

➔ PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

HI-VOR RWY 03

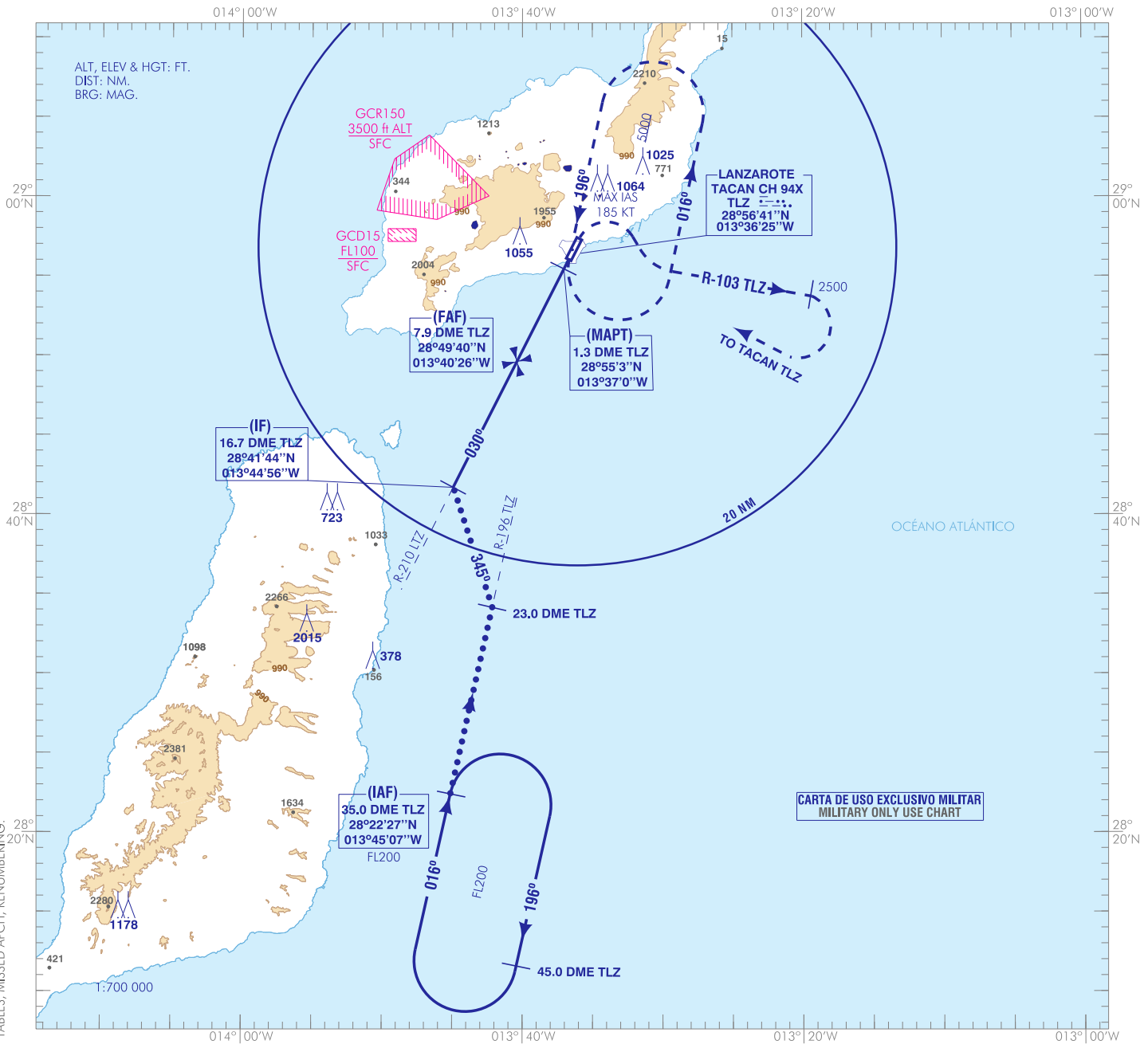
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
IAF	28°22'21.0"N	013°44'51.0"W	192.7° (LTE)	35.30 DME LTE
IF	28°41'38.8"N	013°44'36.9"W	206.28° (LTE)	16.95 DME LTE
FAF	28°49'33.5"N	013°40'11.5"W	206.28° (LTE)	8.15 DME LTE
MAPT	28°55'25.2"N	013°36'54.3"W	206.28° (LTE)	1.63 DME LTE
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.2% (3.0°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-MIPS

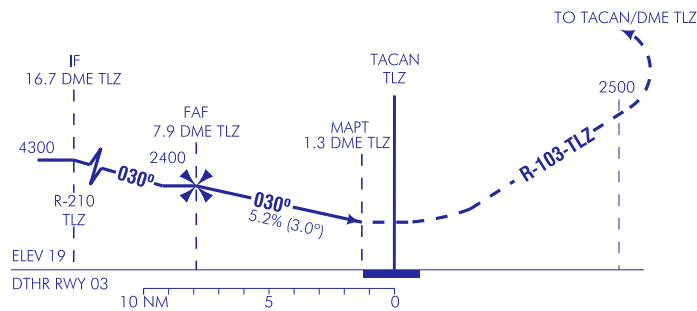
ELEV AD
47
VAR 4°W (2020)

APP 129.300
TWR 120.700
257.800

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote
HI-TACAN
RWY 03



FRUSTRADA: SUBIR DIRECTO AL TACAN TLZ. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR R-103 TLZ A 2500. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL TACAN TLZ ASCIENDIENDO A 5000 Y ESPERAR.
MISSED APCH: CLIMB DIRECT TO TACAN TLZ. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT R-103 TLZ AT 2500. TURN RIGHT DIRECT TO TACAN TLZ CLIMBING TO 5000 AND HOLD.



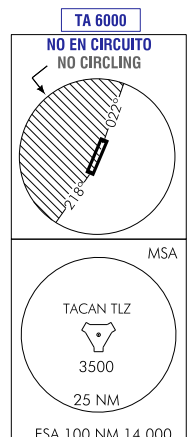
HGT REF ELEV DTHR RWY 03

CAT	A	B	C	D
TACAN	500-1.2* 490 (500-1.2)		500-1.6* 490 (500-1.6)	500-2.0* 490 (500-2.0)
CIRCUITO CIRCLING	890-1.6 850 (900-1.6)	940-2.0 900 (900-2.0)	1510-4.8 1470 (1500-4.8)	

* INCREMENTAR VIS 0.4 KM CUANDO ALS U/S
INCREASE VIS 0.4 KM WHEN ALS U/S

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 6.5 NM	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (TLZ) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
						2140	1820	1500	1180
							860	540	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, NOTA, RADIALES Y RUMBOS, COORDENADAS DE FAF E IF, TABLAS, FRUSTRADA, RENUMERACIÓN.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, NOTE, HEADING AND RADIALS, FAF AND IF COORDINATES, MISSED APCH, RENUMBERING.

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

➔ PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

HI-TACAN RWY 03

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
IAF	28°22'26.7"N	013°45'06.5"W	193.05° (LTE)	35.26 DME TLZ
IF	28°41'43.8"N	013°44'55.9"W	206.65° (TLZ)	16.85 DME TLZ
FAF	28°49'39.7"N	013°40'25.5"W	206.65° (TLZ)	7.95 DME TLZ
MAPT	28°55'30.2"N	013°37'05.8"W	206.65° (TLZ)	1.32 DME TLZ
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.2% (3.0°)

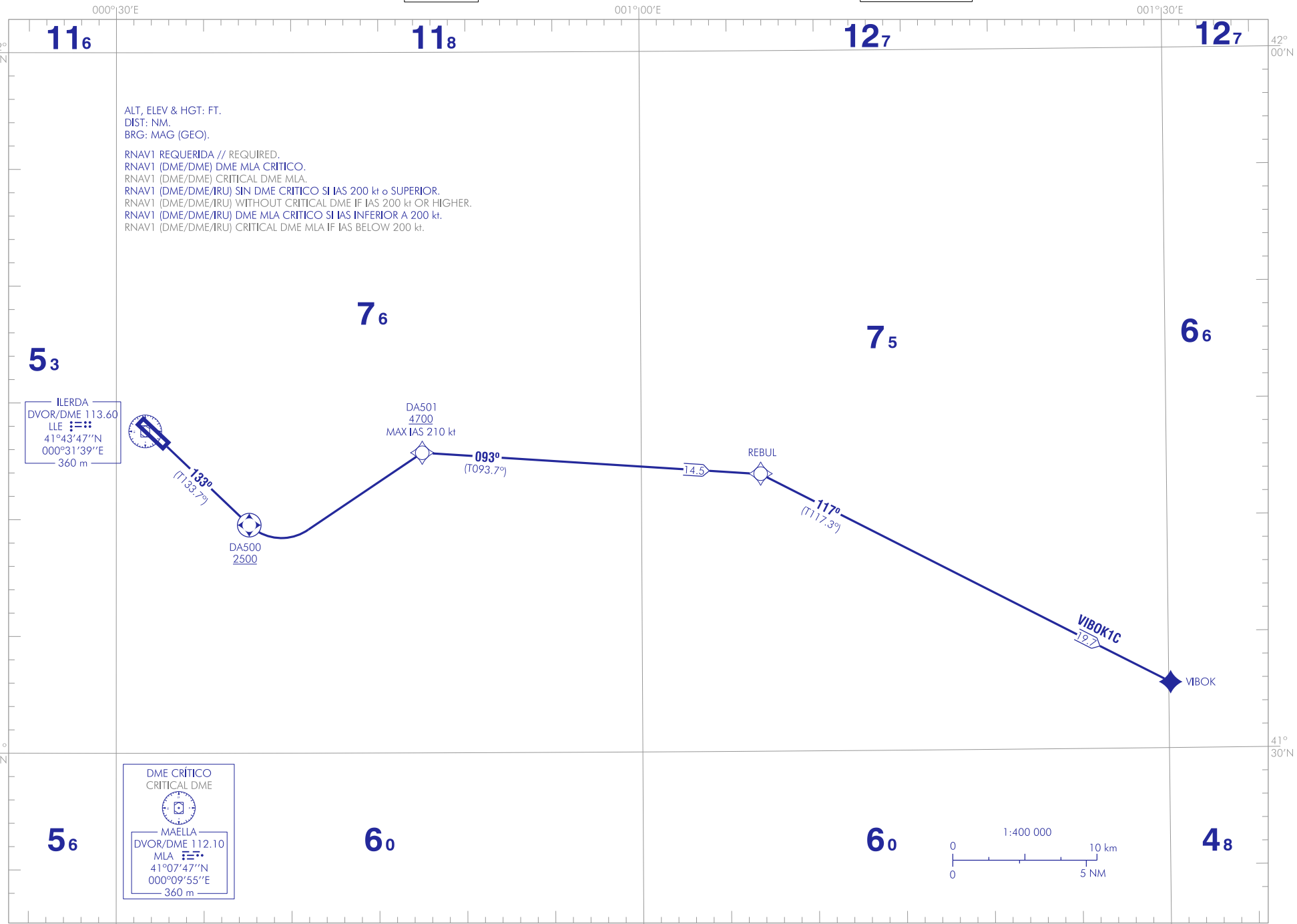
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

APP 127.700
TWR 121.325

LLEIDA/Alguaire
RWY 13
VIBOK1C



CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LLEIDA/Alguaire AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
DA500	41°39'46.0"N 000°37'35.5"E
DA501	41°42'51.0"N 000°47'29.0"E
REBUL	41°41'52.5"N 001°06'48.5"E
VIBOK	41°32'48.7"N 001°30'06.7"E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME		
INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FREQ/CH	COORD
MAELLA (MLA)	112.10 MHz CH 68X	41°07'46.9238"N 000°09'56.1826"E

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
VIBOK1C RNAV1 Pendiente mínima de ascenso del 4.5% hasta DA501 // Minimum climb gradient of 4.5% up to DA501.											
001	CF	DA500	Y	133 (133.7)	-0.8	-	-	+2500	-	-	RNAV1
002	DF	DA501	-	-	-0.8	-	L	+4700	-210	-	RNAV1
003	TF	REBUL	-	093 (093.7)	-0.8	14.5	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	VIBOK	-	117 (117.3)	-0.8	19.7	-	-	-	-	RNAV1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

VAR 1°E (2020)

TA 6000

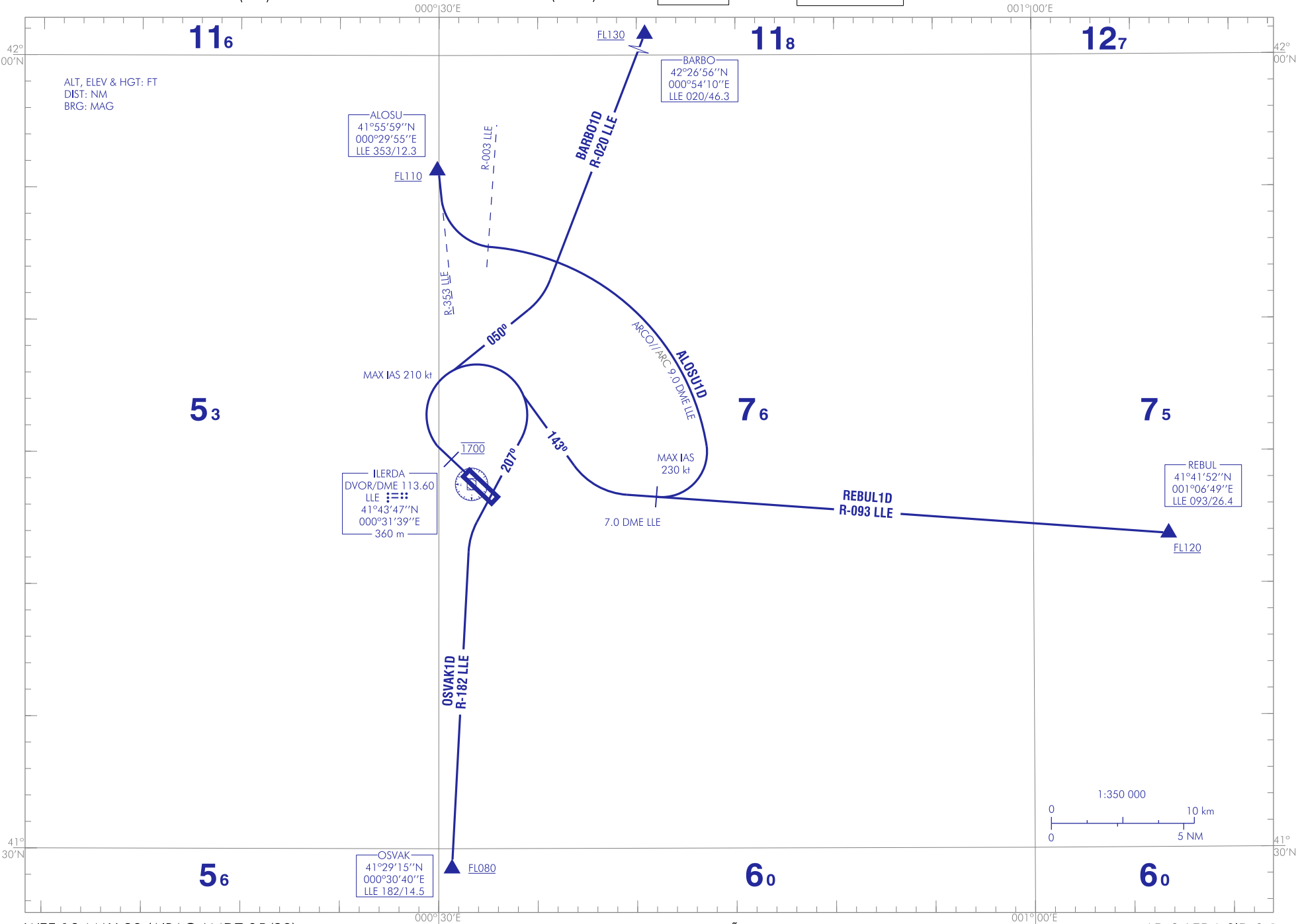
APP 127.700
TWR 121.325

LLEIDA/Alguaire

RWY 31

ALOSU1D BARBO1D
OSVAK1D REBUL1D

CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:

Formiato potásico líquido (KFOR).

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

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.

Use of material for movement area surface treatment:

Potassium formate fluid (KFOR).

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

Period of application of snow plan: 01-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.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS****Plataforma: Superficie:** Hormigón y asfalto.**Resistencia:**

- PCN 91/F/B/W/T, EXC T-4 y T-4S: PCN 90/R/A/W/U; y PRKG:
 - 20 a 22: INFO NO AVBL.
 - 40 a 43, 45, T1 a T19: PCN 148/F/A/W/T;
 - 30 a 37, 44 y 50 a 162: PCN 104/R/A/W/T;
 - 171 a 175: PCN 80/F/B/W/U;
 - 178 a 190 y 220 a 249: PCN 84/R/A/W/T;
 - 200 a 218: PCN 71/R/A/W/T;
 - 300 a 394: PCN 81/R/A/W/T;
 - 400 a 419: PCN 101/F/A/W/T;
 - T20 a T23: PCN 116/R/A/W/T;
 - T24 a T40: PCN 103/R/B/W/T.
- Zona de deshielo RWY 36R: PCN 65/F/B/W/U.

Calles de rodaje: Anchura:

- TWY de RWY 14L/32R y 18L/36R: 25 m.
- TWY de RWY 14R/32L: 23.5 m.
- TWY de RWY 18R/36L:
 - Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30 m.
 - Z14: 26 m.
 - ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45 m.
- TWY de plataforma T123: CA y CB: 33 m.
- TWY de plataforma T-4 (zonas este/oeste): 23 m.
- TWY de plataforma T-4S: 25 m, EXC AM3, EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, M27 a M31, GATE 14: 23 m.

Superficie: Asfalto.**Resistencia:**

- TWY de RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC K1 a K5, KA2 a KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T.
- TWY de RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
 - L1, L3 a L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T;
 - L2: PCN 98/F/A/W/T;
 - LC, LD, LE, ME2: PCN 71/R/B/W/T.
- TWY de RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T EXC Y1 a Y7: PCN 101/F/A/W/T.
- TWY de RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
 - Z2: PCN 79/R/B/W/T;
 - Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T;
 - ZW1, ZW2: PCN 137/F/A/W/T;
 - ZW3 a ZW5: PCN 91/F/D/W/T.
- A1 a A4: PCN 104/R/A/W/T.
- A5 y DI4: PCN 103/F/A/W/T.
- A6 a A14: PCN 141/F/A/W/T.
- A17 a A20, M17, R5 a R7: PCN 101/F/C/W/T.
- A30 a A34, B11 a B13, BY12, BY13, D5, DI2, J5, J6, JI5, JI6, M30 a M34, N11 a N13, NY12, NY13, U3, U4, W3 a W6, WA, WI6, WN1 a WN3, X5: PCN 101/F/A/W/T.
- A22 a A26, H2, J2, M14 a M16, MZ3 a MZ7, S2, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T.
- C1 a C5, CA, CB, M1 a M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T.
- C6: PCN 80/F/D/W/T.
- C7: PCN 87/R/A/W/T.
- C11: PCN 69/R/A/W/T.
- I6 a I8: PCN 150/F/A/W/T.
- I9 a I11: PCN 135/F/A/W/T.
- I12: PCN 111/F/A/W/T.
- M10, M12: PCN 122/F/A/W/T.
- R1, R8: PCN 79/R/B/W/T.
- DI3: PCN 117/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación:**Altímetro:**

- Plataforma T-123:
 - Rampas R-0, R-1, R-2, R-3, R-6 y PRKG del 50 al 74 de rampa R-5: ELEV 602 m/1975 ft.
 - Rampa R-4 y PRKG del 149 al 162 de rampa R-5: ELEV 598 m/1962 ft.
 - Rampa R-7:
 - PRKG del 178 a 190 y 220 a 249 ELEV: 595 m/1952 ft;
 - PRKG del 200 a 218 ELEV: 591 m/1939 ft.
- Plataforma T-4 ELEV: 616 m/2020 ft.
- Plataforma T-4S ELEV: 597 m/1958 ft.

Apron: Surface: Concrete and asphalt.**Strength:**

- PCN 91/F/B/W/T, EXC T-4 and T-4S: PCN 90/R/A/W/U, and PRKG:
 - 20 to 22: INFO NO AVBL.
 - 40 to 43, 45, T1 to T19: PCN 148/F/A/W/T;
 - 30 to 37, 44 and 50 to 162: PCN 104/R/A/W/T;
 - 171 to 175: PCN 80/F/B/W/U;
 - 178 to 190 and 220 to 249: PCN 84/R/A/W/T;
 - 200 to 218: PCN 71/R/A/W/T;
 - 300 to 394: PCN 81/R/A/W/T;
 - 400 to 419: PCN 101/F/A/W/T;
 - T20 to T23: PCN 116/R/A/W/T;
 - T24 to T40: PCN 103/R/B/W/T.
- RWY 36R de-icing area: PCN 65/F/B/W/U.

Taxiways: Width:

- TWY of RWY 14L/32R and 18L/36R: 25 m.
- TWY of RWY 14R/32L: 23.5 m.
- TWY of RWY 18R/36L:
 - Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30 m.
 - Z14: 26 m.
 - ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45 m.
- TWY of apron T123: CA and CB: 33 m.
- TWY of apron T-4 (East/West zones): 23 m.
- TWY of apron T-4S: 25 m EXC AM3, EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, M27 to M31, GATE 14: 23 m.

Surface: Asphalt.**Strength:**

- TWY of RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC K1 to K5, KA2 to KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T.
- TWY of RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
 - L1, L3 to L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T;
 - L2: PCN 98/F/A/W/T;
 - LC, LD, LE, ME2: PCN 71/R/B/W/T.
- TWY of RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T EXC Y1 to Y7: PCN 101/F/A/W/T.
- TWY of RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
 - Z2: PCN 79/R/B/W/T;
 - Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T;
 - ZW1, ZW2: PCN 137/F/A/W/T;
 - ZW3 to ZW5: PCN 91/F/D/W/T.
- A1 to A4: PCN 104/R/A/W/T.
- A5 and DI4: PCN 103/F/A/W/T.
- A6 to A14: PCN 141/F/A/W/T.
- A17 to A20, M17, R5 to R7: PCN 101/F/C/W/T.
- A30 to A34, B11 to B13, BY12, BY13, D5, DI2, J5, J6, JI5, JI6, M30 to M34, N11 to N13, NY12, NY13, U3, U4, W3 to W6, WA, WI6, WN1 to WN3, X5: PCN 101/F/A/W/T.
- A22 to A26, H2, J2, M14 to M16, MZ3 to MZ7, S2, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T.
- C1 to C5, CA, CB, M1 to M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T.
- C6: PCN 80/F/D/W/T.
- C7: PCN 87/R/A/W/T.
- C11: PCN 69/R/A/W/T.
- I6 to I8: PCN 150/F/A/W/T.
- I9 to I11: PCN 135/F/A/W/T.
- I12: PCN 111/F/A/W/T.
- M10, M12: PCN 122/F/A/W/T.
- R1, R8: PCN 79/R/B/W/T.
- DI3: PCN 117/F/A/W/T.

Check locations:**Altímetro:**

- Apron T-123:
 - Ramps R-0, R-1, R-2, R-3, R-6 and PRKG from 50 to 74 of ramp R-5: ELEV 602 m/1975 ft.
 - Ramp R-4 and PRKG from 149 to 162 of ramp R-5: ELEV 598 m/1962 ft.
 - Ramp R-7:
 - PRKG from 178 to 190 and 220 to 249 ELEV: 595 m/1952 ft;
 - PRKG from 200 to 218 ELEV: 591 m/1939 ft.
- Apron T-4 ELEV: 616 m/2020 ft.
- Apron T-4S ELEV: 597 m/1958 ft.

VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEMD PDC.
Observaciones: Ninguna.

VOR: No.
INS: See AD 2-LEMD PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

- ➔ **Sistema de guía de rodaje:** Indicadores de posición iluminados, letreros y barras de NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera en pista, puntos de espera intermedio, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, luces de protección de pista, sistema de guía visual de atraque (1) y señales de identificación de puestos de estacionamiento.
- Señalización de RWY:** Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 18L, 18R, 32L y 32R, eje, zona de toma de contacto (excepto en RWY 14L, 14R, 36L, 36R), faja lateral, punto de visada (EXC RWY 14L, 14R, 36L, 36R), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 32L (L2, L3, L4, L5, L7).
- Señalización de TWY:** Eje, faja lateral y balizas reflectantes en borde.
- ➔ **Observaciones:** (1) Ver AD 2-LEMD PDC.
- Taxiing guidance system:** Lighted position indicators, NO ENTRY boards and bars, mandatory instructions and information signs LGTD, runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars, intermediate holding positions lights, runway guard lights, docking visual guidance system (1) and stands identification markings.
- RWY markings:** Designators, threshold, displaced threshold RWY 18L, 18R 32L and 32R, centre line, touchdown zone (except on RWY 14L, 14R, 36L, 36R), side stripe, aiming point (EXC RWY 14L, 14R, 36L, 36R), marking rapid exit indicators on RWY 32L (L2, L3, L4, L5, L7).
- TWY markings:** Centre line, side stripe and reflective markers on edge.
- Remarks:** (1) See AD 2-LEMD PDC.

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-LEMD AOC.
RWY 32R, 32L, 18R y 18L: No utilizables en despegues.
Ver casilla 12.

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-LEMD AOC.
RWY 32R, 32L, 18R and 18L: Not available for take-off.
See item 12.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Barajas EMAe.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 30 HR.
TREND: Si.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español/Inglés.
Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes y rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Madrid OMAe (LEMC): H24; TEL: +34-915 045 807.
Barajas EMAe: H24; TEL:+34-913 055 782.
Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Se hacen avisos pronosticados de cizalladura vertical del viento que se difunden dentro del aeropuerto.
Se encuentra, dentro del recinto del aeródromo, en 4028N 00335W una estación meteorológica que lanza globos sondas entre las 1115 y 1130 UTC y entre las 2315 y las 2330 UTC.
Disponible guía MET de aeródromo.

MET office: Barajas EMAe.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 30 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish/English.
Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.
Supplementary equipment: Clouds and lightning image and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Madrid OMAe (LEMC): H24; TEL: +34-915 045 807.
Barajas EMAe: H24; TEL:+34-913 055 782.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
Forecasted vertical wind shear warnings are issued in the airport.

A meteorological station launches balloons into the aerodrome area, in 4028N 00335W from 1115 to 1130 UTC and from 2315 to 2330 UTC.
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
14L (8) (9)	142.21° GEO 143° MAG	3500 x 60	402941.71N 0033328.33W	THR: 592 m / 1942 ft TDZ: No	No	300 x 150	3620 x 300	No	240 x 150	ASPH PCN 133/F/A/W/T SWY: No
32R (1) (7)	322.22° GEO 323° MAG	3500 x 60	402824.85N 0033210.30W	THR: 574.8 m / 1886 ft TDZ: 579.9 m / 1903 ft	No	No	3620 x 300	Si // Yes	240 x 150 (6)	ASPH PCN 133/F/A/W/T SWY: No
14R (8) (10)	142.20° GEO 143° MAG	3988 x 60	402905.50N 0033433.64W	THR: 608 m / 1995 ft TDZ: No	No	222 x 150	4108 x 300	No	240 x 150	ASPH PCN 83/F/A/W/T SWY: No
32L (2) (7)	322.21° GEO 323° MAG	3988 x 60	402747.10N 0033314.02W	THR: 589.1 m / 1933 ft TDZ: 594.2 m / 1949 ft	No	No	4108 x 300	Si // Yes	240 x 150 (6)	ASPH PCN 83/F/A/W/T SWY: No
18L (3) (7)	179.76° GEO 180° MAG	3500 x 60	403141.22N 0033333.68W	THR: 585.9 m / 1922 ft TDZ: 587.7 m / 1928 ft	No	No	3620 x 300	Si // Yes	240 x 150	ASPH PCN 134/F/A/W/T SWY: No

Rampa 0: PRKG 20 a 22: I11, GATE 6 (punto de transferencia), M12, ..., M17, R5 o R6 o R7, R8, Z2.

A RWY 36L desde T-4:

Ruta estándar: R3 (punto de transferencia R3-2), ..., R1, Z4.

Rampa 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 380-384: JI6, JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 372, 374, 376: DI2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 373, 377: D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 378: JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 364-370: DI3, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 444-448: D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 11: PRKG 342-346: DI4, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 348-362: DI3, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 434-442: D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 306-312: WI6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 329: D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 336-340: DI4, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

A RWY 36L desde T-4S:

Rampa 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, Z1.

PRKG 580-582: M23, EB1, A23...A21, B1, B2, Z1.

PRKG 568-579: EB2, EB6, EB7, N10, N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

PRKG 619-628: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

Rampa 21: PRKG 556-566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

PRKG 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

Rampa 22: PRKG 538-539: N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

PRKG 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

PRKG 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

Rampa 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

PRKG 537: N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

A RWY 36R desde T-123:

Las mismas rutas que llevan hacia la RWY 36L, hasta M17. Desde M18, ..., M31, NY13, Y1 o M18, ..., M32, N13, Y2 o M18, ..., M33, B13, Y3.

A RWY 36R desde T-4:

Ruta estándar: S3 (Punto de transferencia S3-2), M15, ..., M31, NY13, Y1 o M32, N13, Y2 o M33, B13, Y3.

Rampa 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 364-370: DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 372, 374, 376: DI2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 373, 377: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 378: JI5, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 444-446: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

PRKG 448: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Ramp 0: PRKG 20 to 22: I11, GATE 6 (transfer point), M12, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.

To RWY 36L from T-4:

Standard route: R3 (transfer point R3-2), ..., R1, Z4.

Ramp 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 380-384: JI6, JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 372, 374, 376: DI2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 373, 377: D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 378: JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 364-370: DI3, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 444-448: D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Ramp 11: PRKG 342-346: DI4, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 348-362: DI3, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 434-442: D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Ramp 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 306-312: WI6, W5, WN1 or W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 329: D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 336-340: DI4, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Ramp 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

To RWY 36L from T-4S:

Ramp 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, Z1.

PRKG 580-582: M23, EB1, A23...A21, B1, B2, Z1.

PRKG 568-579: EB2, EB6, EB7, N10, N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 619-628: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Ramp 21: PRKG 556-566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Ramp 22: PRKG 538-539: N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 537: N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

To RWY 36R from T-123:

The same routes toward RWY 36L, to M17. From M18, ..., M31, NY13, Y1 or M18, ..., M32, N13, Y2 or M18, ..., M33, B13, Y3.

To RWY 36R from T-4:

Standard route: S3 (transfer point S3-2), M15, ..., M31, NY13, Y1 or M32, N13, Y2 or M33, B13, Y3.

Ramp 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 364-370: DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 372, 374, 376: DI2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 373, 377 D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 378: JI5, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 444-446: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 448: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Rampa 11: PRKG 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 434-442: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 306-312: W6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 329: D5, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 336-340: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

A RWY 36R desde T-4S:

Rampa 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, B3, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 580-582: M23.. M31, NY13, Y1 o M32, N13, Y2 o M33, B13, Y3.
PRKG 568-579: EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 619-628: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 o EC7, N12, N13, Y2.

Rampa 21: PRKG 556-566: EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 608-618: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 o EC7, N12, N13, Y2.

Rampa 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 600-606: EC6, NY12, NY13, Y1 o EC7, N12, N13, Y2.

Rampa 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, G12, B5, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.

2.- CONFIGURACIÓN SUR

A) ENTRADA

De RWY 18R a T-123:

Ruta estándar: Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M11 o Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M11 o Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11

Rampa 7: PRKG 178 a 227: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M6, C6, A5, A6, C7.
PRKG 243 a 249: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M6, C6, A5, C9.

Rampa 6: PRKG 75: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4, I6.
PRKG 80 a 85: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M3, C3.
PRKG 90 a 110: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M2, C2.
PRKG 110 a 126: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1.
PRKG 130 a 135: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1, CA.
PRKG 136 a 140: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1, CB.
PRKG 145 a 148: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1, A1 directos a puesto de estacionamiento.

Rampa 5: PRKG 50 a 67: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4.
PRKG 70 a 74: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4, I6.
PRKG 149 a 151: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4, A4 directos a puesto de estacionamiento.
PRKG 153 a 155: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M3, C3, A3 directos a puesto de estacionamiento.
PRKG 156 a 162: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M2, C2, A2 directos a puesto de estacionamiento.

Rampa 4: PRKG 30 a 36: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M8, GATE 1, I7, C5.
PRKG 37: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M6, M5.

Ramp 11: PRKG 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 306-312: W6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 329: D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 336-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

To RWY 36R from T-4S:

Ramp 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, B3, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 580-582: M23.. M31, NY13, Y1 o M32, N13, Y2 o M33, B13, Y3.
PRKG 568-579: EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 619-628: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 or EC7, N12, N13, Y2.

Ramp 21: PRKG 556-566: EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 608-618: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 or EC7, N12, N13, Y2.

Ramp 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 600-606: EC6, NY12, NY13, Y1 or EC7, N12, N13, Y2.

Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, G12, B5, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.

2.- SOUTH CONFIGURATION

A) ENTRY

From RWY 18R to T-123:

Standard route: Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M11 or Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M11 or Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11

Ramp 7: PRKG 178 to 227: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, A6, C7.
PRKG 243 to 249: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, C9.

Ramp 6: PRKG 75: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, I6.
PRKG 80 to 85: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M3, C3.
PRKG 90 to 110: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M2, C2.
PRKG 110 to 126: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1.
PRKG 130 to 135: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, CA.
PRKG 136 to 140: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, CB.
PRKG 145 to 148: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, A1 straight to stand.

Ramp 5: PRKG 50 to 67: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4.
PRKG 70 to 74: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, I6.
PRKG 149 a 151: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, A4 straight to stand.

PRKG 153 a 155: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M3, C3, A3 straight to stand.

PRKG 156 a 162: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M2, C2, A2 straight to stand.

Ramp 4: PRKG 30 to 36: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, GATE 1, I7, C5.
PRKG 37: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, M5.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

- 1.- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- 2.- Estos procedimientos se aplicarán a todos los aterrizajes y despegues y su incumplimiento ocasionará sanciones a los operadores de las aeronaves a excepción del procedimiento de aproximación a la RWY 18R con configuración de flaps reducidos.
- 3.- Los pilotos pueden omitir estos procedimientos solamente por razones de seguridad.
- 4.- Los operadores que no puedan cumplir con estos procedimientos someterán a la autoridad correspondiente el procedimiento que puedan aplicar a estos fines para su posible aprobación.
- 5.- 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.
- 6.- El término noche se aplica al periodo de tiempo comprendido entre 2300-0700 LT y el día al comprendido entre 0700-2300 LT.

7.- En configuración norte:

RWY 36L:

- Utilizable para despegues por el día.

BARDI3X, CCS2X, VTB2X, ZMR3X (ver AD 2-LEMD SID 5), son obligatorias para las aeronaves incluidas en la lista descrita a continuación.

Las aeronaves no incluidas en la lista podrán utilizar las BARDI7L, CCS6L, SIE6L, VTB6L, ZMR7L (ver AD 2-LEMD SID 5).

GENERAL

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surroundings of Adolfo Suárez Madrid-Barajas airport.
- 2.- These procedures are applicable to all landings and take-offs. Non-compliance with these procedures will be a cause of sanctions to aircraft operators, with the exception of the approach procedure to the RWY 18R with reduced flaps configuration.
- 3.- Pilots may omit these procedures only when requested by aircraft safety.
- 4.- Operators which cannot comply with these procedures shall submit to the correspondent authority the procedure that may apply to this purpose for its possible approval.
- 5.- 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.
- 6.- The night term is applicable to the time period comprised between 2300-0700 LT and day term to 0700-2300 LT.

7.- In north configuration:

RWY 36L:

- Usable for take-off at daytime.

BARDI3X, CCS2X, VTB2X, ZMR3X (see AD 2-LEMD SID 5), are mandatory for aircraft included in the list shown below.

Aircraft not included in the list are allowed to use BARDI7L, CCS6L, SIE6L, VTB6L, ZMR7L (see AD 2-LEMD SID 5).

LISTA DE AERONAVES // AIRCRAFT LIST

- | | |
|---|--------------------|
| • AN72 | • DC85; DC86; DC87 |
| • A124 | • H25A |
| • A340-600 | • IL62 |
| • A388 | • IL96 |
| • B721; B722 | • L101 |
| • B731; B732 | • MD11 |
| • B741; B742; B743; B748; B744; B74D;
B74R; B74S | • SBR1 |
| • DC10 | • T134 |
| | • YK42 |

RWY 36L:

Utilizable para despegues por la noche.

- En configuración sur:

RWY 14L/14R:

Se utilizarán para despegues diurnos, siguiendo rigurosamente el tramo inicial de todas las SID publicadas.

Para el periodo nocturno, se utilizará la RWY 14L siguiendo rigurosamente el tramo inicial de todas las SID publicadas.

RWY 18L/18R:

- Utilizable para aterrizajes por el día.

RWY 18L:

- Utilizable para aterrizajes por la noche.

- 8.- Se prohíben las operaciones para las aeronaves que dispongan de certificación correspondiente al Capítulo II del Anexo 16, Vol. I de la OACI.
- 9.- Se realizará un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRMA de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y de planes de vuelo así como la posición de la aeronave en cada instante.
- 10.- No deben solicitar cambios sobre los procedimientos hasta no haber alcanzado 10000 ft, excepto las aeronaves propulsadas por hélice.
- 11.- Uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU), ver casilla 20, RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO.

PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí podrán realizarse en horario H24 en la zona de prueba de motores habilitada para tal fin.

Procedimientos de Rodaje Preferentes a Zona de Prueba de Motores:

- Entrada en configuración norte: Vía MZ.
- Salida en configuración norte: Vía AZ.

RWY 36L:

Usable for take-off at nighttime.

- In south configuration:

RWY 14L/14R:

They will be used for take-off in daytime, following the initial segments of all published SID.

For nighttime, RWY 14L will be used following the initial segments of all published SID.

RWY 18L/18R:

- Usable for landing at daytime.

RWY 18L:

- Usable for landing at nighttime.

- 8.- Aircraft operations are prohibited for aircraft with certification corresponding to ICAO Chapter II Annex 16, Vol. I.
- 9.- Departure and arrival paths will be radar monitored and noise level will be measured for each operation. Location of SIRMA system noise sensors is shown in the corresponding general chart. This measurement system works 24 hours a day in automatic form and includes radar data, flight plans and aircraft position at any given time for aircraft identification.
- 10.- Changes to the procedures must not be requested before reaching 10000 ft, with the exclusion of propeller aircraft.
- 11.- Use of Auxiliary Power Unit (APU), see item 20, RESTRICTIONS TO STANDS.

GROUND ENGINE TEST

Engine performance testing higher than idle regime may be accomplished during H24 at the engine testing area established for such purpose.

Procedures of preferential taxiing to ground engine-testing area:

- Entry in north configuration: Vía MZ.
- Exit in north configuration: Vía AZ.

- Entrada en configuración sur: Vía AZ.
- Salida en configuración sur: Vía MZ.

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier tipo de régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse a:

Centro de Gestión Aeroportuaria (GCA)
 TEL: +34-913 936 524
 (opción OPERACIONES del portal de voz GCA)
 FAX: +34-917 438 621

- Entry in south configuration: Vía AZ.
- Exit in south configuration: Vía MZ.

Requests for engine testing clearance for any type of regime, as well as any question regarding engine testing procedures, must be addressed to:

Centro de Gestión Aeroportuaria (GCA)
 TEL: +34-913 936 524
 (OPERACIONES option on the GCA voice portal)
 FAX: +34-917 438 621

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

- Hasta 450 m (1500 ft) sobre la elevación del aeródromo:
 - Potencia de despegue
 - Flaps para despegue
 Ascenso a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt) (o según se limite el ángulo de fuselaje).
- A 450 m (1500 ft):
 - Reducir potencia a no menos de la potencia ascensional.
- De 450 m (1500 ft) a 900 m (3000 ft):
 - Ascender a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt).
- A 900 m (3000 ft):
 - Acelerar suavemente hasta la velocidad de ascenso en ruta con replegamiento de flaps a su debido tiempo.

NOTA: Se exceptuarán aquellas aeronaves que demuestren que utilizando otros procedimientos producen un menor impacto acústico, los cuales deberán ser comunicados a la Dirección del Aeropuerto con la suficiente antelación, o por razones justificadas de seguridad.

ATERRIZAJES

- Queda prohibido utilizar el empuje de reversa a partir del ralenti durante el periodo nocturno (2300-0700 LT) salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a TWR y al Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto.
- 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.
- En las aproximaciones a la RWY 18R se recomienda el siguiente procedimiento de aterrizaje con configuración de flaps reducidos. La utilización del mismo está sujeta a la decisión del piloto y la seguridad debe prevalecer en todo momento:
 - Interceptar el ILS con una configuración mínima de flaps y el tren de aterrizaje recogido.
 - No desplegar el tren de aterrizaje y mantener la configuración de flaps mínima posible hasta 5.0 DME ILS.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF

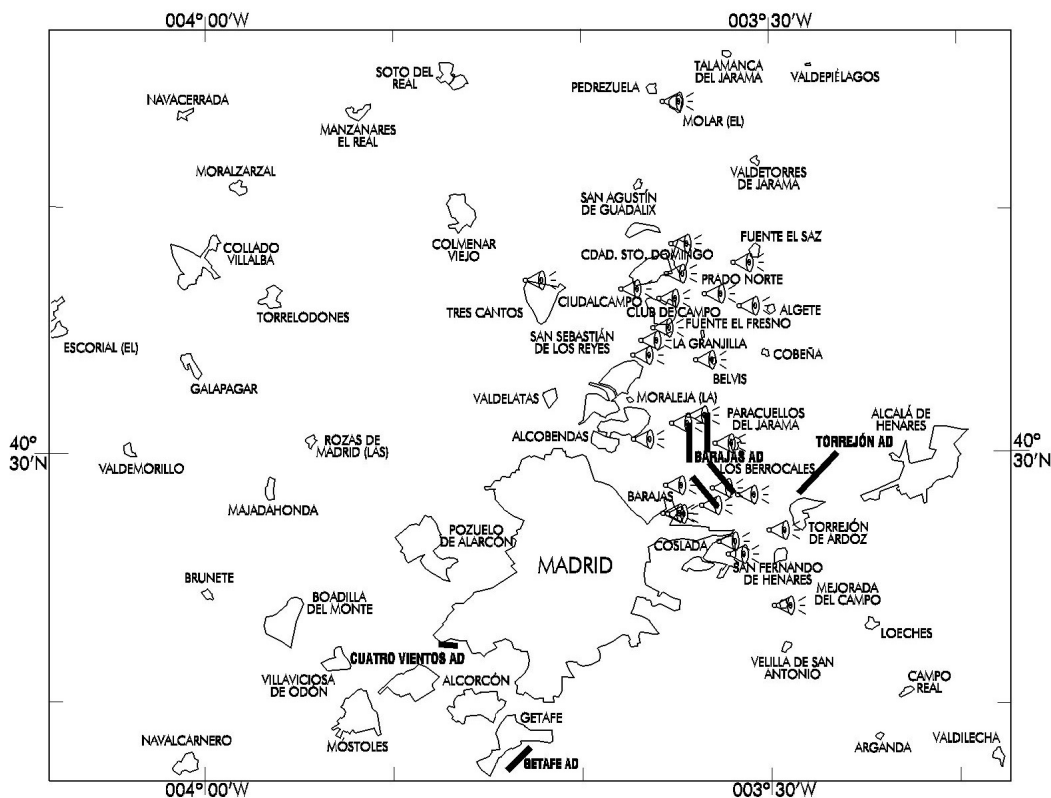
- Up to 450 m (1500 ft) above aerodrome elevation:
 - Take-off power
 - Take-off flaps
 Climb maintaining V2 + 20 to 40 km/h (V2 + 10 to 20 kt) (or limited by fuselage angle).
- At 450 m (1500 ft):
 - Reduce power to no less than ascent power.
- From 450 m (1500 ft) to 900 m (3000 ft):
 - Climb maintaining V2 + 20 to 40 km/h (V2 + 10 to 20 kt).
- At 900 m (3000 ft):
 - Accelerate gradually to reach climbing cruising speed with flap retraction at the proper time.

NOTE: Aircraft that show that a decreased acoustic impact may be obtained by using other types of procedure shall be exempted. These should be duly reported to Airport Management in advance.

LANDING

- The use of reverse thrust above from idle regime is prohibited at nighttime (2300-0700 LT) except if necessary for safety reasons, in this case, it must be notified to TWR and the Departamento de Medio Ambiente of the airport.
- Landing and approach procedures on visual meteorological conditions will be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.
- In approaches to RWY 18R the following landing procedure with reduced flap configuration is recommended. Its use is subject to the decision of the pilot and safety must prevail at all times:
 - Intercept the ILS with a minimum flap configuration and with the landing gear retracted.
 - Do not extend the landing gear and maintain the minimum possible flap configuration up to 5.0 DME ILS.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDOS // LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEMS



ARR 18R/DEP 36L	118.080
ARR 32L/DEP 14R	118.155
ARR 18L/DEP 36R	118.680
ARR 32R/DEP 14L	118.980

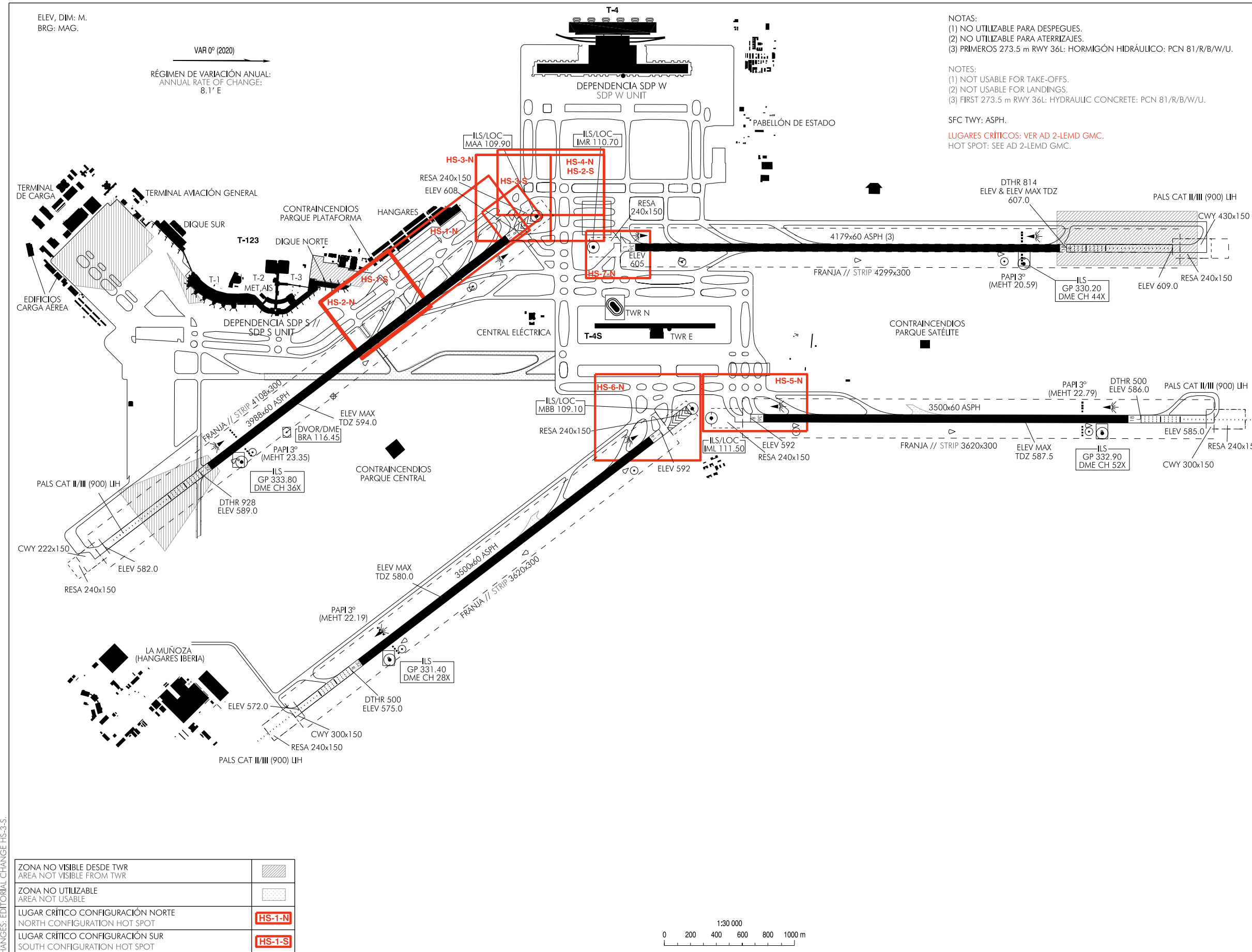
CLR EAST	130.080
CLR WEST	130.355

ATIS ARR	118.255
ATIS DEP	130.855

GMC E-SOUTH	121.630
GMC E-NORTH	121.755
GMC CENTRAL-SOUTH	121.980
GMC CENTRAL-NORTH	123.155

APRON S-SOUTH	121.705
APRON S-NORTH	121.855
APRON W-SOUTH	123.005
APRON W-NORTH	123.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas



RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR
14R (2)	143°	40°29'05.50''N 003°34'33.64''W
32L (1)	323°	40°27'47.10''N 003°33'14.02''W
14L (2)	143°	40°29'41.71''N 003°33'28.33''W
32R (1)	323°	40°28'24.85''N 003°32'10.30''W
18L (1)	180°	40°31'41.22''N 003°33'33.68''W
36R (2)	360°	40°30'03.97''N 003°33'33.15''W
18R (1)	180°	40°31'22.40''N 003°34'29.27''W
36L (2)	360°	40°29'33.32''N 003°34'28.64''W

RESISTENCIA STRENGTH

RWY 14L/32R: PCN 133/F/A/W/T.
RWY 14R/32L: PCN 83/F/A/W/T.
RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T.
RWY 18R/36L: PCN 111/F/A/W/T.

TWY RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC:
K1 a // to K5, KA2 a // to KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T.

TWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
 L1, L3 α // to L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T;
 L2: PCN 98/F/A/W/T;
 LC, LD, LE, ME2: PCN 71/R/B/W/T.

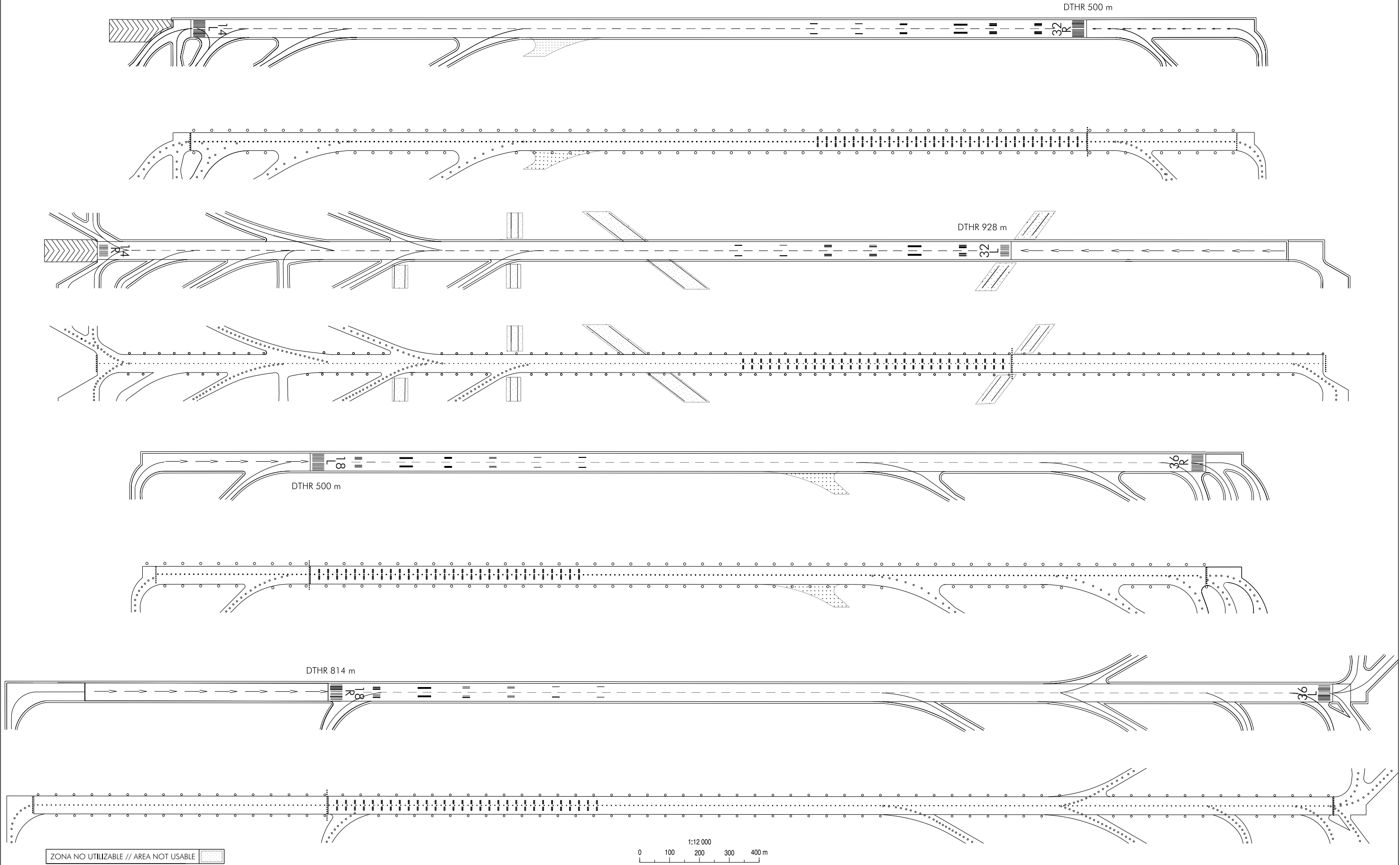
TWY RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T, EXC:
Y1 a // to Y7: PCN 101/F/A/W/T.

TWY RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
Z2: PCN 79/R/B/W/T;
Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T;
ZW1, ZW2: PCN 137/F/A/W/T;
ZW3 a // to ZW5: PCN 91/F/D/W/T.

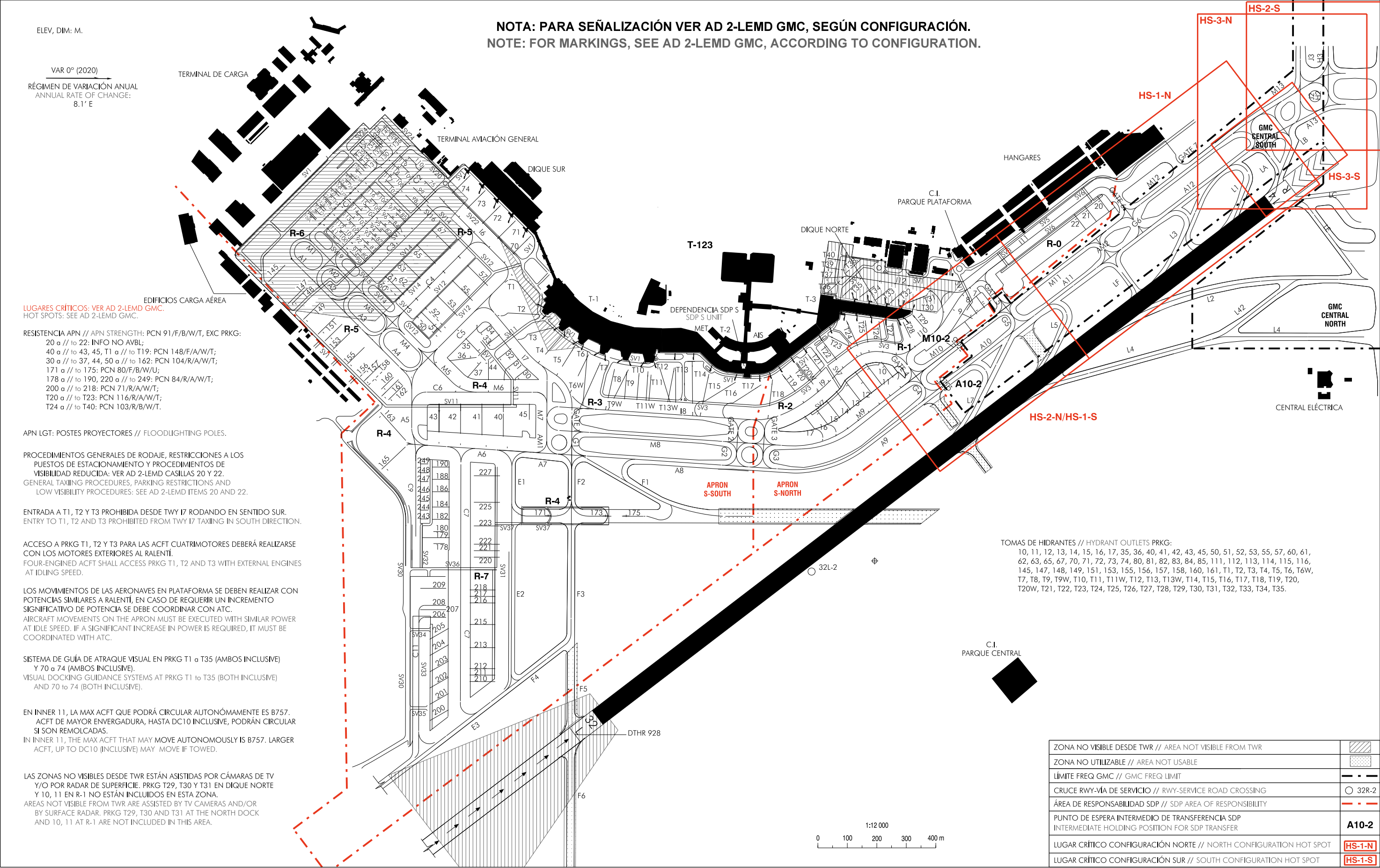
A1 a // to A4: PCN 104/R/A/W/T;
A5, D14: PCN 103/F/A/W/T;
A6 a // to A14: PCN 141/F/A/W/T;
A17 a // to A20, M17, R5 a // to R7: PCN 101/F/C/W/T;
A30 a // to A34, B11 a // to B13, BY12, BY13, D5, D12, J5, J6,
J5, J16, M30 a // to M34, N11 a // to N13, NY12, NY13, U3, U4,
W3 a // to W6, WA, W16, WN1 a // to WN3, X5:
PCN 101/F/A/W/T;
C1 a // to C5, CA, C8, M1 a // to M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T;
C6: PCN 80/R/D/W/T;
C7, C8: PCN 87/R/A/W/T;
C11: PCN 69/R/A/W/T;
I6 a // to I8: PCN 150/F/A/W/T;
I9 a // to I11: PCN 135/F/A/W/T;
I12: PCN 111/F/A/W/T;
M10, M12: PCN 122/F/A/W/T;
M14 a // to M16, J2, H2, S2, MZ3 a // to MZ6, AZ2 a // to AZ6, V1,
V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T;
R1, R8: PCN 79/R/B/W/T;
D13: PCN 117/F/A/W/T.

APN: PCN 91/F/B/W/T, EXC PRGK:
 20 a//to 22: INFO NO AVL;
 40 a//to 43, 45, T1 a//to T19: PCN 148/F/A/W/T;
 30 a//to 37, 44, 50 a//to 162: PCN 104/R/A/W/T;
 171 a//to 175: PCN 80/F/B/W/U;
 T20 a//to T23: PCN 116/R/A/W/T;
 T24 a//to T40: PCN 103/R/B/W/T;
 200 a//to 218: PCN 69/R/A/W/T;
 220 a//to 249: PCN 87/R/A/W/T.

APN T-4 & T-4S: PCN 90/R/A/W/U, EXC PRKG:
300 α // to 394: PCN 81/R/A/W/T;
400 α // to 419: PCN 101/F/A/W/T;
ZONA DE DESHIELO // DE-ICING AREA RWY 36R: PCN 65/F/B/W/U.



CAMBIOS: RETIRADA DE ILUMINACIÓN DE BORDE DE TWY.
CHANGES: REMOVAL OF TWY EDGE LIGHTING.



CAMBIO: CAMBIO EDITORIAL HS-3-S.
CHANGES: EDITORIAL CHANGE HS-3-S.

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
7	R-1	40°28'31.61"N 003°34'16.28"W	A	—	—	—
8	R-1	40°28'30.81"N 003°34'15.34"W	A	—	—	—
9	R-1	40°28'30.09"N 003°34'14.57"W	A	—	—	—
10	R-1	40°28'20.89"N 003°34'07.34"W	A	—	—	—
11	R-1	40°28'19.28"N 003°34'06.89"W	A	—	—	—
12	R-1	40°28'18.56"N 003°34'04.97"W	A	—	—	—
13	R-1	40°28'16.94"N 003°34'04.55"W	A	—	—	—
14	R-2	40°28'16.23"N 003°34'02.60"W	A	—	—	—
15	R-2	40°28'14.60"N 003°34'02.18"W	A	—	—	—
16	R-2	40°28'13.71"N 003°34'00.54"W	A	—	—	—
17	R-2	40°28'12.47"N 003°33'59.81"W	A	—	—	—
20	R-0	40°28'44.67"N 003°34'31.43"W	A	—	—	—
21	R-0	40°28'43.27"N 003°34'30.02"W	A	—	—	—
22	R-0	40°28'42.12"N 003°34'28.85"W	A	—	—	—
30	R-4	40°27'40.39"N 003°34'05.60"W	A	—	—	—
31	R-4	40°27'39.47"N 003°34'06.94"W	R	—	SW	—
32	R-4	40°27'38.54"N 003°34'08.35"W	R	—	SW	—
33	R-4	40°27'37.28"N 003°34'10.34"W	R	—	SW	—
34	R-4	40°27'36.27"N 003°34'11.77"W	A-R	—	SW	—
35	R-4	40°27'36.05"N 003°34'09.29"W	R	—	SE	—
36	R-4	40°27'35.38"N 003°34'08.21"W	R	—	NE	—
37	R-4	40°27'36.23"N 003°34'07.34"W	R	—	N	—
40	R-4	40°27'38.99"N 003°34'00.45"W	A-R	—	—	(1)
41	R-4	40°27'36.56"N 003°34'00.45"W	A	—	—	—
42	R-4	40°27'34.21"N 003°34'00.40"W	A	—	—	—
43	R-4	40°27'31.84"N 003°34'00.56"W	A	—	—	—
44	R-4	40°27'37.29"N 003°34'07.39"W	R	—	N	—
45	R-4	40°27'41.78"N 003°33'59.65"W	R	—	N	—
50	R-5	40°27'30.58"N 003°34'12.81"W	A	-	-	INCOMP. 51
51	R-5	40°27'31.46"N 003°34'12.89"W	A	-	-	INCOMP. 50-52
52	R-5	40°27'31.50"N 003°34'14.04"W	A	-	-	INCOMP. 51
53	R-5	40°27'33.23"N 003°34'15.26"W	A	-	-	—
55	R-5	40°27'34.88"N 003°34'17.45"W	A	-	-	—
57	R-5	40°27'36.53"N 003°34'19.64"W	A	-	-	—
60	R-5	40°27'26.39"N 003°34'18.24"W	A	-	-	INCOMP. 61
61	R-5	40°27'26.43"N 003°34'19.38"W	A	-	-	INCOMP. 60-62
62	R-5	40°27'27.31"N 003°34'19.46"W	A	-	-	INCOMP. 61
63	R-5	40°27'28.22"N 003°34'21.74"W	A	-	-	—
65	R-5	40°27'29.87"N 003°34'23.93"W	A	-	-	—
67	R-5	40°27'31.52"N 003°34'26.12"W	A	-	-	—
70	R-5	40°27'41.59"N 003°34'25.39"W	R	—	NE	400 Hz-A/C (2)
71	R-5	40°27'40.05"N 003°34'27.72"W	R	—	NE	400 Hz-A/C (2)
72	R-5	40°27'38.38"N 003°34'29.89"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
73	R-5	40°27'36.71"N 003°34'32.06"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
74	R-5	40°27'35.04"N 003°34'34.23"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
75	R-6	40°27'30.26"N 003°34'33.46"W	A	—	—	—
80	R-6	40°27'22.82"N 003°34'23.14"W	R	—	SE	—
81	R-6	40°27'23.64"N 003°34'24.23"W	R	—	SE	—
82	R-6	40°27'24.47"N 003°34'25.33"W	R	—	SE	—
83	R-6	40°27'25.50"N 003°34'26.69"W	R	—	SE	—
84	R-6	40°27'26.32"N 003°34'27.79"W	R	—	SE	—

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
85	R-6	40°27'27.15"N 003°34'28.89"W	R	—	SE	—
90	R-6	40°27'22.51"N 003°34'22.76"W	R	—	SE	—
91	R-6	40°27'23.04"N 003°34'23.54"W	R	—	SE	—
92	R-6	40°27'23.83"N 003°34'24.59"W	R	—	SE	—
93	R-6	40°27'24.66"N 003°34'25.69"W	R	—	SE	—
94	R-6	40°27'25.25"N 003°34'26.39"W	R	—	SE	—
95	R-6	40°27'25.76"N 003°34'27.18"W	R	—	SE	—
96	R-6	40°27'26.59"N 003°34'28.27"W	R	—	SE	—
97	R-6	40°27'27.33"N 003°34'29.26"W	R	—	SE	—
98	R-6	40°27'29.15"N 003°34'30.18"W	A	—	—	—
99	R-6	40°27'29.98"N 003°34'31.28"W	A	—	—	—
100	R-6	40°27'20.24"N 003°34'25.73"W	R	—	SE	—
101	R-6	40°27'20.94"N 003°34'26.46"W	R	—	SE	—
102	R-6	40°27'21.97"N 003°34'27.79"W	R	—	SE	—
103	R-6	40°27'22.80"N 003°34'28.96"W	R	—	SE	—
104	R-6	40°27'23.68"N 003°34'30.11"W	R	—	SE	—
105	R-6	40°27'24.32"N 003°34'31.04"W	R	—	SE	—
106	R-6	40°27'25.11"N 003°34'32.08"W	R	—	SE	—
107	R-6	40°27'25.92"N 003°34'33.72"W	R	—	SE	—
108	R-6	40°27'26.75"N 003°34'34.82"W	R	—	SE	—
109	R-6	40°27'27.58"N 003°34'35.93"W	R	—	SE	—
110	R-6	40°27'28.41"N 003°34'37.03"W	R	—	SE	(3)
111	R-6	40°27'19.95"N 003°34'26.11"W	R	—	SE	—
112	R-6	40°27'21.37"N 003°34'27.16"W	R	—	SE	—
113	R-6	40°27'22.26"N 003°34'28.27"W	R	—	SE	—
114	R-6	40°27'23.10"N 003°34'29.45"W	R	—	SE	—
115	R-6	40°27'23.97"N 003°34'30.60"W	R	—	SE	—
116	R-6	40°27'24.84"N 003°34'31.74"W	R	—	SE	—
117	R-6	40°27'26.32"N 003°34'34.30"W	R	—	SE	—
118	R-6	40°27'27.15"N 003°34'35.43"W	R	—	SE	—
119	R-6	40°27'27.99"N 003°34'36.47"W	R	—	SE	—
120	R-6	40°27'17.67"N 003°34'28.58"W	R	—	SE	INCOMP. 120A, 121A
120A	R-6	40°27'17.48"N 003°34'29.11"W	R	—	SE	INCOMP. 120
121	R-6	40°27'18.31"N 003°34'30.20"W	R	—	SE	INCOMP. 121A, 121B
121A	R-6	40°27'18.23"N 003°34'29.32"W	R	—	SE	INCOMP. 120, 121
121B	R-6	40°27'18.78"N 003°34'30.06"W	R	—	SE	INCOMP. 121, 122
122	R-6	40°27'19.34"N 003°34'30.79"W	R	—	SE	INCOMP. 121B, 122A, 123A
122A	R-6	40°27'19.14"N 003°34'31.30"W	R	—	SE	INCOMP. 122
123	R-6	40°27'19.89"N 003°34'31.53"W	R	—	SE	INCOMP. 123A, 123B
123A	R-6	40°27'19.96"N 003°34'32.40"W	R	—	SE	INCOMP. 122, 123
123B	R-6	40°27'20.45"N 003°34'32.27"W	R	—	SE	INCOMP. 123, 124
124	R-6	40°27'21.00"N 003°34'33.01"W	R	—	SE	INCOMP. 123B, 124A, 125A
124A	R-6	40°27'20.77"N 003°34'33.52"W	R	—	SE	INCOMP. 124
125	R-6	40°27'21.61"N 003°34'34.60"W	R	—	SE	INCOMP. 125A, 125B
125A	R-6	40°27'21.56"N 003°34'33.74"W	R	—	SE	INCOMP. 124, 125
125B	R-6	40°27'22.11"N 003°34'34.48"W	R	—	SE	INCOMP. 125
126	R-6	40°27'22.67"N 003°34'35.22"W	R	—	SE	—
130	R-6	40°27'25.51"N 003°34'37.71"W	A	—	NE	—
131	R-6	40°27'23.53"N 003°34'36.04"W	R	—	NE	—
132	R-6	40°27'24.75"N 003°34'38.68"W	A	—	NE	—
133	R-6	40°27'22.96"N 003°34'36.77"W	R	—	NE	—

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
134	R-6	40°27'23.99"N 003°34'39.66"W	A	—	SE	—
135	R-6	40°27'22.40"N 003°34'37.50"W	R	—	SE	(4)
136	R-6	40°27'27.03"N 003°34'39.72"W	R	—	NE	—
138	R-6	40°27'26.40"N 003°34'40.54"W	R	—	NE	—
140	R-6	40°27'25.77"N 003°34'41.35"W	R	—	NE	(5)
145	R-6	40°27'13.14"N 003°34'19.22"W	R	—	NE/SW	—
147	R-6	40°27'15.54"N 003°34'16.27"W	R	—	NE/SW	INCOMP. 148
148	R-6	40°27'15.69"N 003°34'15.93"W	R	—	NE/SW	INCOMP. 147
149	R-5	40°27'17.29"N 003°34'13.94"W	R	-	NE/SW	
151	R-5	40°27'18.91"N 003°34'11.85"W	R	-	NE/SW	
153	R-5	40°27'20.58"N 003°34'09.70"W	R	-	NE/SW	
155	R-5	40°27'22.25"N 003°34'07.54"W	R	-	NE/SW	
156	R-5	40°27'24.06"N 003°34'06.42"W	R	-	NE/SW	INCOMP. 157
157	R-5	40°27'24.06"N 003°34'05.21"W	R	-	NE/SW	INCOMP. 156-158
158	R-5	40°27'24.99"N 003°34'05.22"W	R	-	NE/SW	INCOMP. 157
160	R-5	40°27'25.92"N 003°34'04.01"W	R	-	NE/SW	INCOMP. 161
161	R-5	40°27'25.83"N 003°34'02.83"W	R	-	NE/SW	INCOMP. 160-162
162	R-5	40°27'26.51"N 003°34'02.34"W	R	-	NE/SW	INCOMP. 161
→ 163	R-4	40°27'25.70"N 003°33'59.93"W	R	—	S/E	(6)
→ 165	R-4	40°27'25.95"N 003°33'52.60"W	R	—	S/E	(7)
171	R-4	40°27'44.08"N 003°33'45.56"W	A	—	—	—
173	R-4	40°27'50.40"N 003°33'45.59"W	R	—	W	—
175	R-4	40°27'52.67"N 003°33'45.60"W	R	—	S	—
178	R-7	40°27'31.79"N 003°33'41.50"W	R	—	E	INCOMP. 179
179	R-7	40°27'30.84"N 003°33'42.33"W	R	—	E	INCOMP. 178, 180
180	R-7	40°27'31.78"N 003°33'43.22"W	R	—	E	INCOMP. 179
182	R-7	40°27'31.77"N 003°33'44.98"W	R	—	E	
184	R-7	40°27'31.76"N 003°33'46.76"W	R	—	E	
186	R-7	40°27'31.75"N 003°33'48.96"W	R	—	E	
188	R-7	40°27'31.74"N 003°33'50.74"W	R	—	W	
190	R-7	40°27'31.73"N 003°33'52.51"W	R	—	W	
200	R-7	40°27'31.83"N 003°33'16.50"W	A	—	—	—
201	R-7	40°27'31.83"N 003°33'18.85"W	A	—	—	—
202	R-7	40°27'31.83"N 003°33'21.20"W	A	—	—	—
203	R-7	40°27'31.82"N 003°33'23.55"W	A	—	—	—
204	R-7	40°27'31.82"N 003°33'25.89"W	A	—	—	—
205	R-7	40°27'31.82"N 003°33'28.24"W	A/R	—	E	(8)
206	R-7	40°27'31.71"N 003°33'30.85"W	A/R	—	E	INCOMP. 207 (8)
207	R-7	40°27'30.84"N 003°33'31.94"W	R	—	E	INCOMP. 206-208
208	R-7	40°27'31.70"N 003°33'32.56"W	A/R	—	E	INCOMP. 207 (8)
209	R-7	40°27'30.83"N 003°33'35.01"W	R	—	E	—
210	R-7	40°27'37.58"N 003°33'21.65"W	A	—	—	INCOMP. 211
211	R-7	40°27'38.04"N 003°33'22.49"W	A	—	—	INCOMP. 210-212
212	R-7	40°27'37.74"N 003°33'23.36"W	A	—	—	INCOMP. 211
213	R-7	40°27'38.01"N 003°33'26.78"W	A	—	—	—
215	R-7	40°27'37.99"N 003°33'29.86"W	A	—	—	—
216	R-7	40°27'37.72"N 003°33'33.06"W	A	—	—	INCOMP. 217
217	R-7	40°27'37.98"N 003°33'33.91"W	A	—	—	INCOMP. 216-218
218	R-7	40°27'37.71"N 003°33'34.77"W	A	—	—	INCOMP. 217
220	R-7	40°27'37.70"N 003°33'40.05"W	A	—	—	INCOMP. 221
221	R-7	40°27'37.95"N 003°33'40.92"W	A	—	—	INCOMP. 220-222

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
222	R-7	40°27'37.70"N 003°33'41.76"W	A	—	—	INCOMP. 221
223	R-7	40°27'37.93"N 003°33'44.42"W	A	—	—	—
225	R-7	40°27'37.91"N 003°33'47.49"W	A	—	—	—
227	R-7	40°27'37.90"N 003°33'51.31"W	A	—	—	—
243	R-7	40°27'30.77"N 003°33'45.04"W	R	—	W	—
244	R-7	40°27'30.76"N 003°33'46.31"W	R	—	W	—
245	R-7	40°27'30.75"N 003°33'47.58"W	R	—	W	—
246	R-7	40°27'30.75"N 003°33'48.86"W	R	—	W	—
247	R-7	40°27'30.74"N 003°33'50.41"W	R	—	W	—
248	R-7	40°27'30.73"N 003°33'51.68"W	R	—	W	—
249	R-7	40°27'30.73"N 003°33'52.96"W	R	—	W	—
T1	R-3	40°27'42.10"N 003°34'16.42"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
T2	R-3	40°27'42.41"N 003°34'14.59"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
T3	R-3	40°27'44.10"N 003°34'12.43"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
T4	R-3	40°27'45.14"N 003°34'11.27"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
T5	R-3	40°27'46.72"N 003°34'09.75"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2)
T6	R-3	40°27'48.13"N 003°34'08.06"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T6W
T6W	R-3	40°27'48.25"N 003°34'08.59"W	R	—	SW	400 Hz-A/C INCOMP T6 y T7 (2)
T7	R-3	40°27'49.54"N 003°34'07.17"W	R	—	SW	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T6W
T8	R-3	40°27'51.22"N 003° 34'06.41"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T9W
T9	R-3	40°27'52.61"N 003° 34'06.04"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T9W
T9W	R-3	40°27'52.65"N 003° 34'06.31"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T8-T9
T10	R-3	40°27'53.96"N 003° 34'05.81"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T11W
T11	R-3	40°27'55.28"N 003° 34'05.57"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T11W
T11W	R-3	40°27'54.93"N 003° 34'05.79"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T10-T11
T12	R-3	40°27'56.32"N 003° 34'06.68"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T13W
T13	R-3	40°27'57.99"N 003° 34'06.63"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T13W
T13W	R-3	40°27'57.78"N 003° 34'06.52"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T12-T13
T14	R-2	40°27'59.83"N 003°34'07.33"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T15	R-2	40°28'01.60"N 003°34'05.72"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T16	R-2	40°28'04.01"N 003°34'04.51"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T17	R-2	40°28'07.00"N 003°34'04.29"W	R	—	S	400 Hz-A/C (2)
T18	R-2	40°28'08.62"N 003°34'04.79"W	R	—	SE	400 Hz-A/C (2)
T19	R-2	40°28'09.90"N 003°34'05.88"W	R	—	SE	400 Hz-A/C (2)
T20	R-2	40°28'11.47"N 003°34'07.34"W	R	—	SE	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T20W
T20W	R-2	40°28'11.47"N 003°34'07.61"W	R	—	SE	400 Hz-A/C INCOMP T20, T21
T21	R-2	40°28'12.79"N 003°34'08.65"W	R	—	SE	400 Hz-A/C (2) INCOMP. T20W
T22	R-1	40°28'14.33"N 003°34'10.35"W	R	—	NW	400 Hz-A/C (2)
T23	R-1	40°28'15.10"N 003°34'11.48"W	R	—	NW	400 Hz-A/C (2)
T24	R-1	40°28'16.69"N 003°34'13.72"W	R	—	NW	400 Hz-A/C (2)

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
T25	R-1	40°28'18.72"N 003°34'13.56"W	R	—	NW	400 Hz-A/C (2)
T26	R-1	40°28'20.25"N 003°34'13.31"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T27	R-1	40°28'21.78"N 003°34'12.90"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T28	R-1	40°28'23.05"N 003°34'13.22"W	R	—	SE	400 Hz-A/C (2)
T29	R-1	40°28'24.14"N 003°34'14.45"W	R	—	SE	400 Hz-A/C (2)
T30	R-1	40°28'24.77"N 003°34'15.45"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T31	R-1	40°28'23.47"N 003°34'16.63"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T32	R-1	40°28'21.71"N 003°34'16.88"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T33	R-1	40°28'20.00"N 003°34'17.22"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T34	R-1	40°28'18.24"N 003°34'17.55"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2)
T35	R-1	40°28'16.48"N 003°34'17.83"W	R	—	N	400 Hz-A/C (2) (9)
T36	R-1	40°28'14.77"N 003°34'18.26"W	R	—	E	—
T37	R-1	40°28'14.46"N 003°34'20.07"W	R	—	E	—
T38	R-1	40°28'17.91"N 003°34'22.42"W	R	—	E	—
T39	R-1	40°28'14.66"N 003°34'21.51"W	R	—	E	—
T40	R-1	40°28'14.79"N 003°34'22.84"W	R	—	E	—

Observaciones // Remarks:

(1)	La salida del PRKG 40 será autónoma, excepto para las aeronaves B747-8F, que será remolcada aproando al norte en A6. // Exit from PRKG 40 will be autonomous, except for aircraft B747-8F, which shall be towed nosing to North on A6.
(2)	La maniobra de estacionamiento en posiciones de contacto con el edificio terminal (T-1 a T-35 y 70 a 74), solo se realizará si está operativo el sistema de guía de atraque o se cuenta con la asistencia de un señalero. // Parking manoeuvre on stand positions in contact with the terminal building (T-1 to T-35 and 70 to 74) shall be carried out only if the docking guidance system is in service or if the operation is assisted by a marshaller.
(3)	Remolcar por C2 hasta la altura de 109 y desenganchar. // Tow by C2 up to stand 109 level and uncouple.
(4)	Remolcar por CA hasta 118 en C1 aproando hacia SE. // Tow by CA up to 118 on C1 nosing to SE.
(5)	Remolcar por CB hasta 138 y desenganchar. // Tow by CB up to 138 and uncouple.
(6)	En Configuración Norte, aproar al S sobre A6 y en Configuración Sur aproar al E sobre A5. // In North Configuration, nose to S on A6 and in South Configuration nose to E on A5.
(7)	Aeronaves de letra de clave F aproar al E sobre A5. Resto de aeronaves en Configuración Norte aproar al S sobre A6 y en Configuración Sur aproar al E sobre A5. // Code letter F aircraft, nose to E on A5. Other aircraft in North Configuration nose to S on A6 and in South Configuration nose to E on A5.
(8)	Salida remolcada en caso de activación de procedimientos LVP en plataforma. // Towed exit in case of activation of LVP procedures on apron.
(9)	Remolcar por I12 hasta la altura de T-34 y desenganchar. // Tow by I12 up to T-34 level and uncouple.

SISTEMAS DE GUÍA DE ATRAQUE DOCKING GUIDANCE SYSTEMS

1. SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL

GENERALIDADES

- El sistema SAFEDOCK contiene información de guía azimut (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:

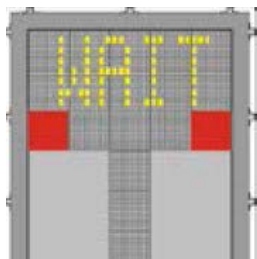
- Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres compuesta de LED amarillos, en la que se puede dar diversa información: TIPO DE AERONAVE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW, WAIT TEST, ID FAIL y DOWNGRADE.
- Una línea con un módulo de LED amarillo y 2 módulos de LED rojo/amarillo para indicación de azimut de la aeronave e indicación de parada.
- Una columna de 3 módulos de LED amarillos en el centro para indicar la distancia al punto de parada.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

ADVERTENCIA GENERAL:

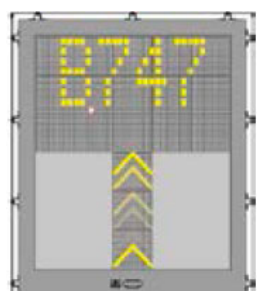
Cuando el piloto no esté seguro de la información mostrada en la unidad de presentación, debe detener inmediatamente la aeronave y obtener más información para proceder.

- 1) INICIO DE ATRAQUE: al arrancarse el sistema aparecerá de forma intermitente el mensaje WAIT TEST.



- 2) CAPTURA: cuando el sistema está trabajando en modo captura buscando la aeronave que se aproxima, en el sistema aparecen unas flechas flotantes verticales. En la primera fila de la unidad de presentación aparecerá el TIPO DE AERONAVE.

Advertencia: el piloto no deberá entrar en la zona del punto de estacionamiento a no ser que primero el sistema de atraque esté mostrando flechas verticales moviéndose y que el tipo de aeronave presentada sea igual al de la aeronave en aproximación.



1. VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

GENERAL

The SAFEDOCK 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 (based on a laser radar measurement), which is provided by a display unit, in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

Consist of:

- One alphanumeric display line of 4 characters made up of yellow LEDs, which may show a variety of information: TYPE OF AIRCRAFT, STOP, OK, TOO FAR, SLOW, WAIT TEST, ID FAIL and DOWNGRADE.
- One line with one yellow LED module and 2 red/yellow LED modules to indicate the azimuth of the aircraft and when to stop.
- One central column of 3 yellow LED modules to indicate the distance to the stop point.

INSTRUCTIONS TO THE PILOT

GENERAL ADVICE:

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

- 1) START OF DOCKING: when the system is started, the message WAIT TEST appears intermittently.

- 2) CAPTURE: when the system is working in capture mode, seeking the approaching aircraft, floating vertical arrows appear on the system. The TYPE OF AIRCRAFT will appear in the first row of the display unit.

Warning: the pilot should not enter the stand area unless moving vertical arrows are already visible on the docking system and the type of aircraft shown is correct.

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
616

ARR 18R/DEP 36L	118.080
ARR 32L/DEP 14R	118.155
ARR 18L/DEP 36R	118.680
ARR 32R/DEP 14L	118.980

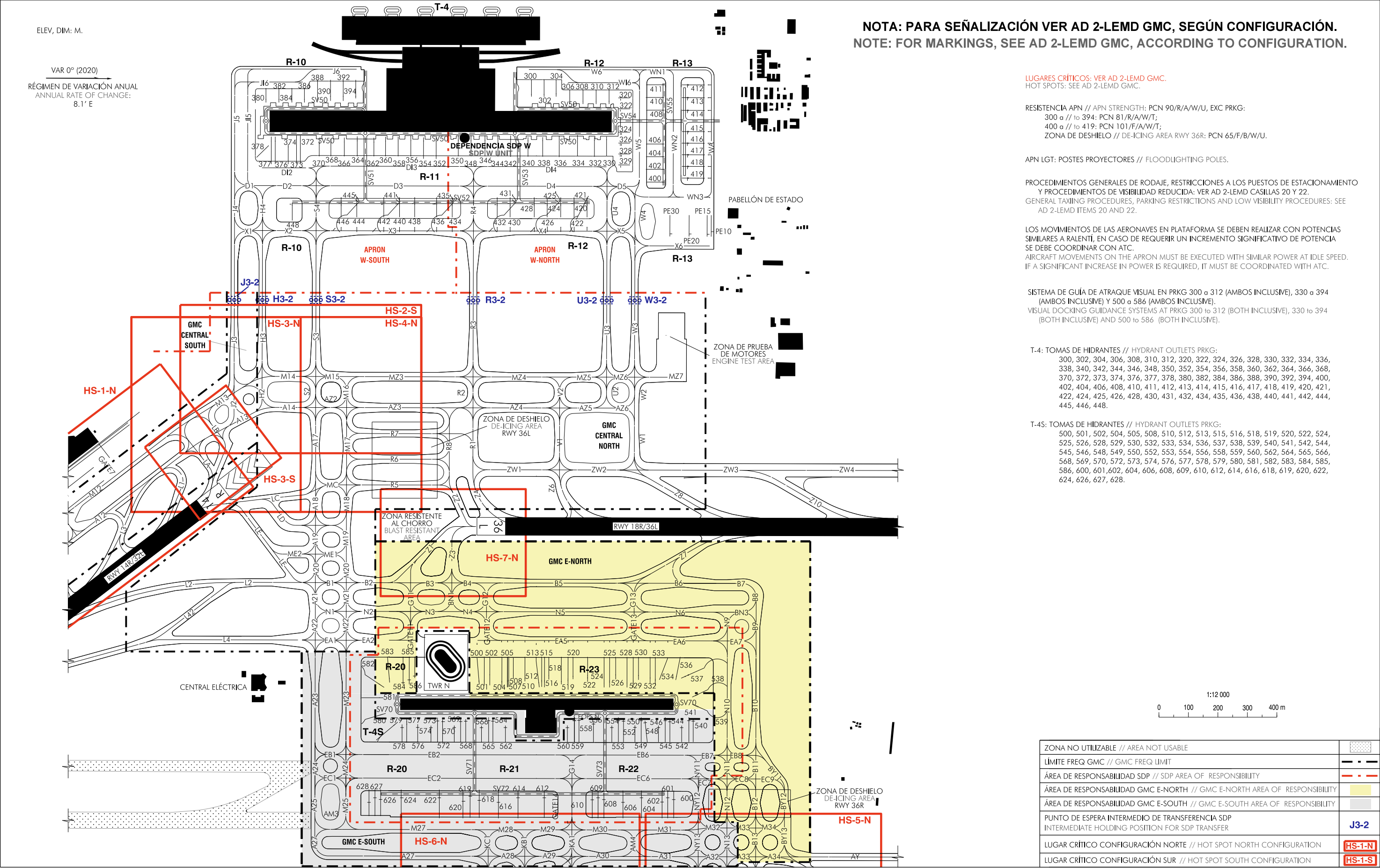
CLR EAST	130.080
CLR WEST	130.355

ATIS ARR	118.255
ATIS DEP	130.855

GMC E-SOUTH	121.630
GMC E-NORTH	121.755
GMC CENTRAL-SOUTH	121.980
GMC CENTRAL-NORTH	123.155

APRON S-SOUTH	121.705
APRON S-NORTH	121.855
APRON W-SOUTH	123.005
APRON W-NORTH	123.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas



CAMBIO EDITORIAL HS-3-S.
CHANGES: EDITORIAL CHANGE HS-3-S.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

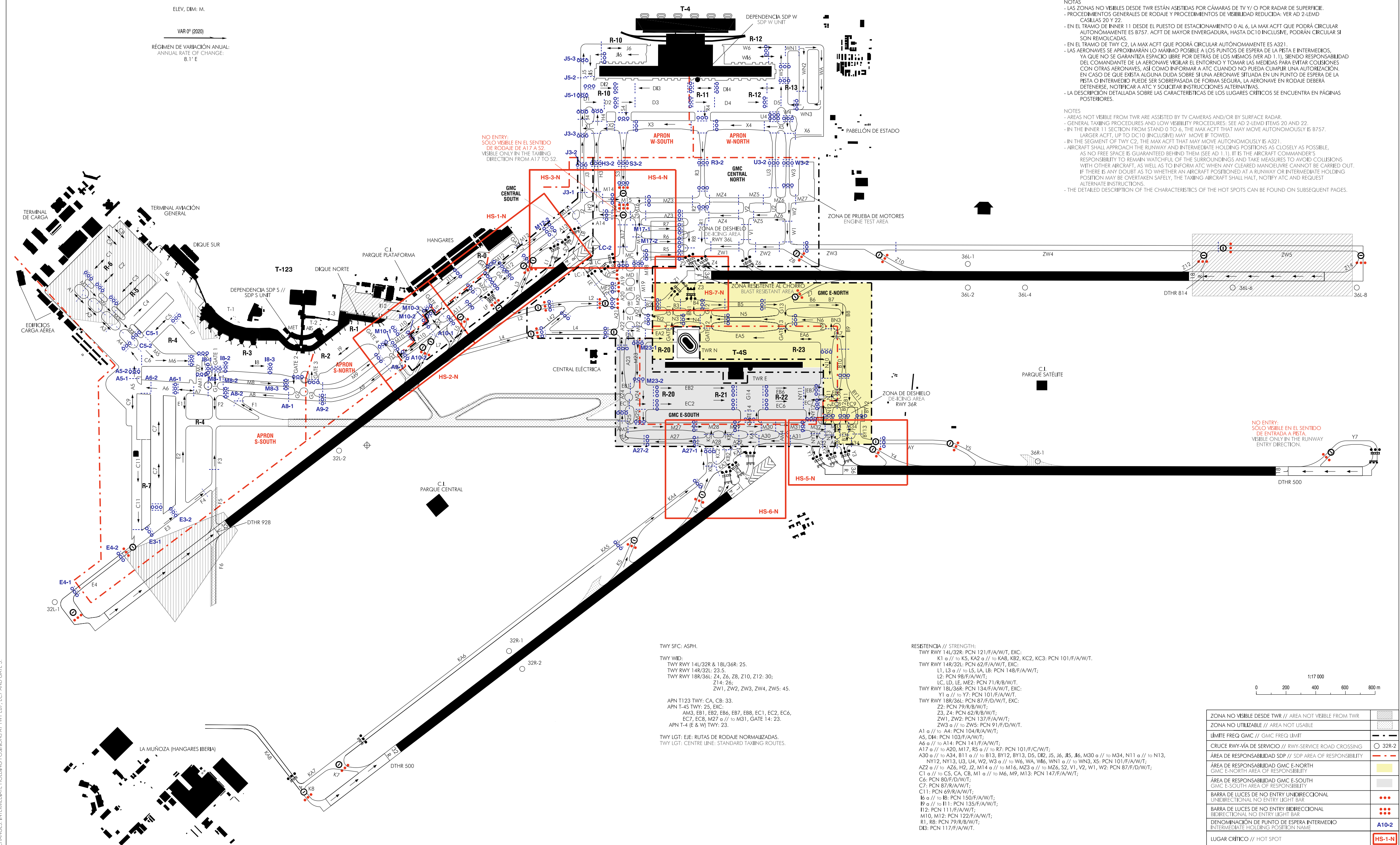
ARR 18R/DEP 36L	118.080
ARR 32L/DEP 14R	118.155
ARR 18L/DEP 36R	118.680
ARR 32R/DEP 14L	118.980

CLR EAST	130.080
CLR WEST	130.355

ATIS ARR	118.255
ATIS DEP	130.855

GMC E-SOUTH	121.630
GMC E-NORTH	121.755
GMC CENTRAL-SOUTH	121.980
GMC CENTRAL-NORTH	123.155

APRON S-SOUTH	121.705
APRON S-NORTH	121.855
APRON W-SOUTH	123.005
APRON W-NORTH	123.255



CAMBIOS: PUNTOS DE ESPERA INTERMEDIOS EN TWY EB7, EC7 Y GATE 5.
CHANGES: INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AT TWY EB7, EC7 AND GATE 5.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

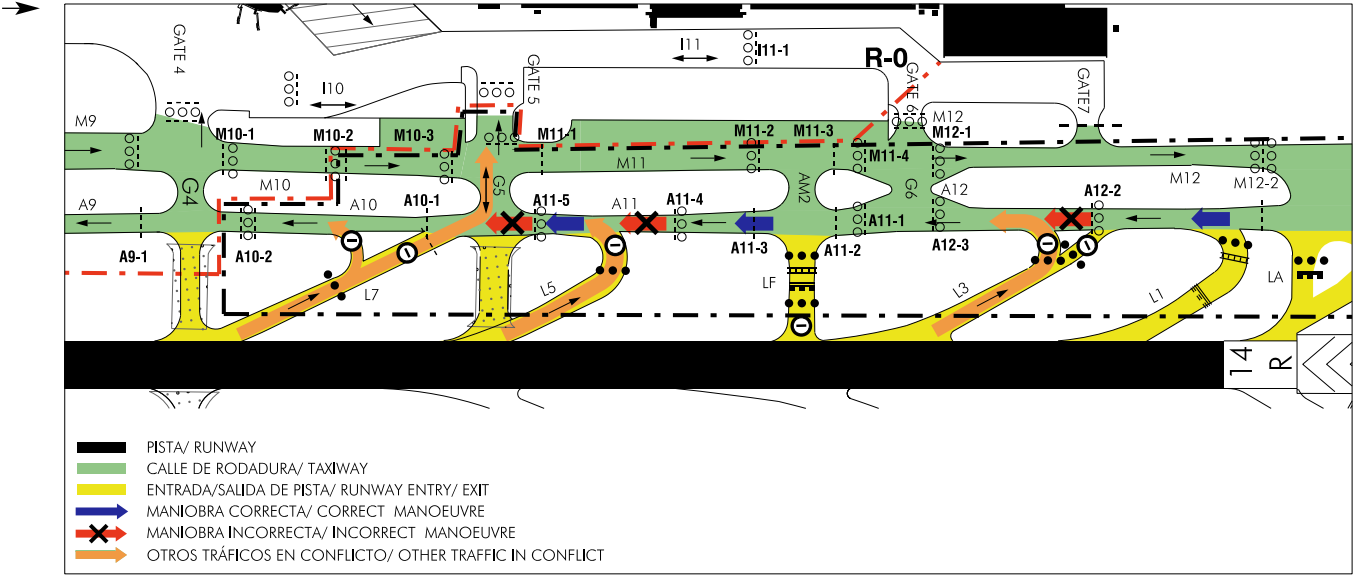
LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

LUGARES CRÍTICOS EN CONFIGURACIÓN NORTE

HOT SPOTS ON NORTH CONFIGURATION

1. HS-1-NORTE: Zona Oeste RWY 14R/32L. TWY M10-M11 y TWY A10, A11 y A12.

1. HS-1-NORTH: West area RWY 14R/32L. TWY M10-M11 and TWY A10, A11 and A12.

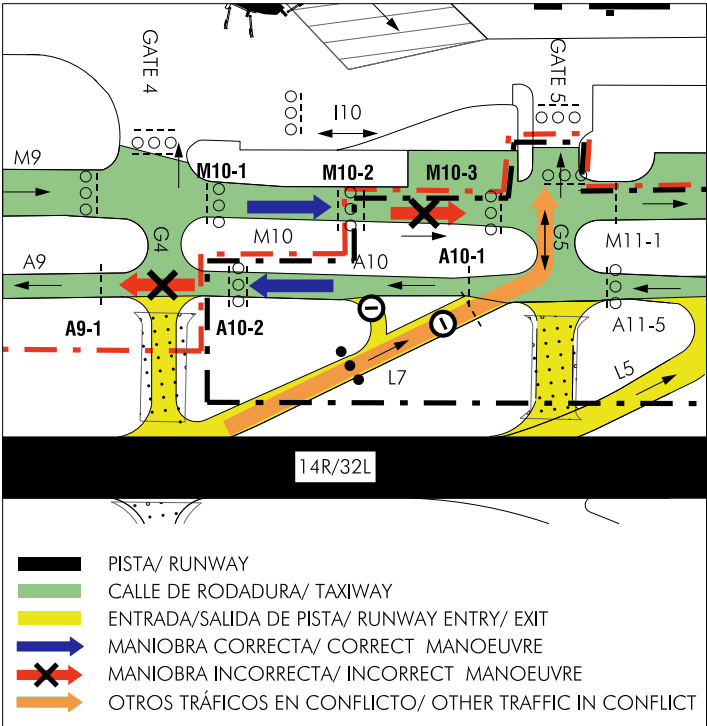


Aeronaves siguiendo la calle de rodaje “A” **DEBEN CEDER EL PASO** a las aeronaves que abandonan pista por las salidas rápidas L3, L5 y L7.

Aircraft along taxiway “A” **MUST GIVE WAY** to aircraft vacating runway by rapid exits L3, L5 and L7.

2. HS-2-NORTE: Zona Oeste RWY 14R/32L. Puntos de transferencia SDP-ATC (A10-2 y M10-2).

2. HS-2-NORTH: West area RWY 14R/32L. SDP-ATC transfer points (A10-2 and M10-2).

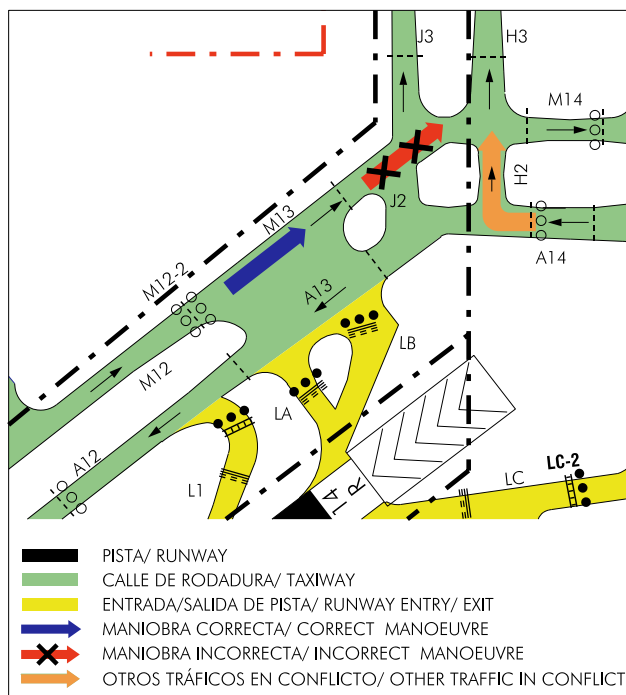


Aeronaves que circulan por M10 y A10, sin contacto con la siguiente dependencia, **DEBEN DETENERSE** en puntos de transferencia M10-2 y A10-2.

Aircraft taxiing by M10 and A10, without contact with the next unit, **MUST STOP** at transfer points M10-2 and A10-2.

3. HS-3-NORTE: Zona Oeste próxima al umbral RWY 14R/32L. TWY M13.

3. HS-3-NORTH: West area near threshold RWY 14R/32L. TWY M13.

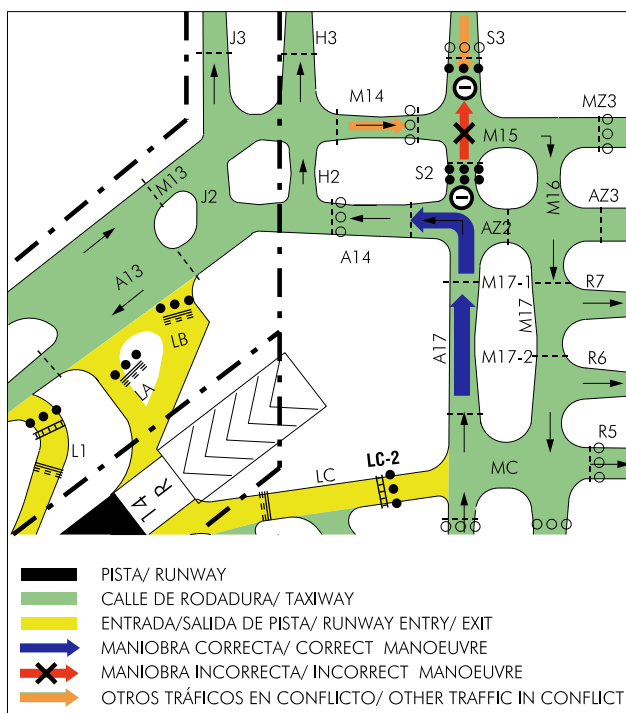


Aeronaves rodando por M13 instruidas a detenerse deben realizarlo **EN EL PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE M13**, para evitar conflictos con tráficos rodando por la calle de rodaje "H" hacia la terminal T4.

Aircraft taxiing by M13 instructed to stop must do so **AT THE INTERMEDIATE HOLDING POINT OF M13**, to avoid conflicts with traffic taxiing by taxiway "H" towards terminal T4.

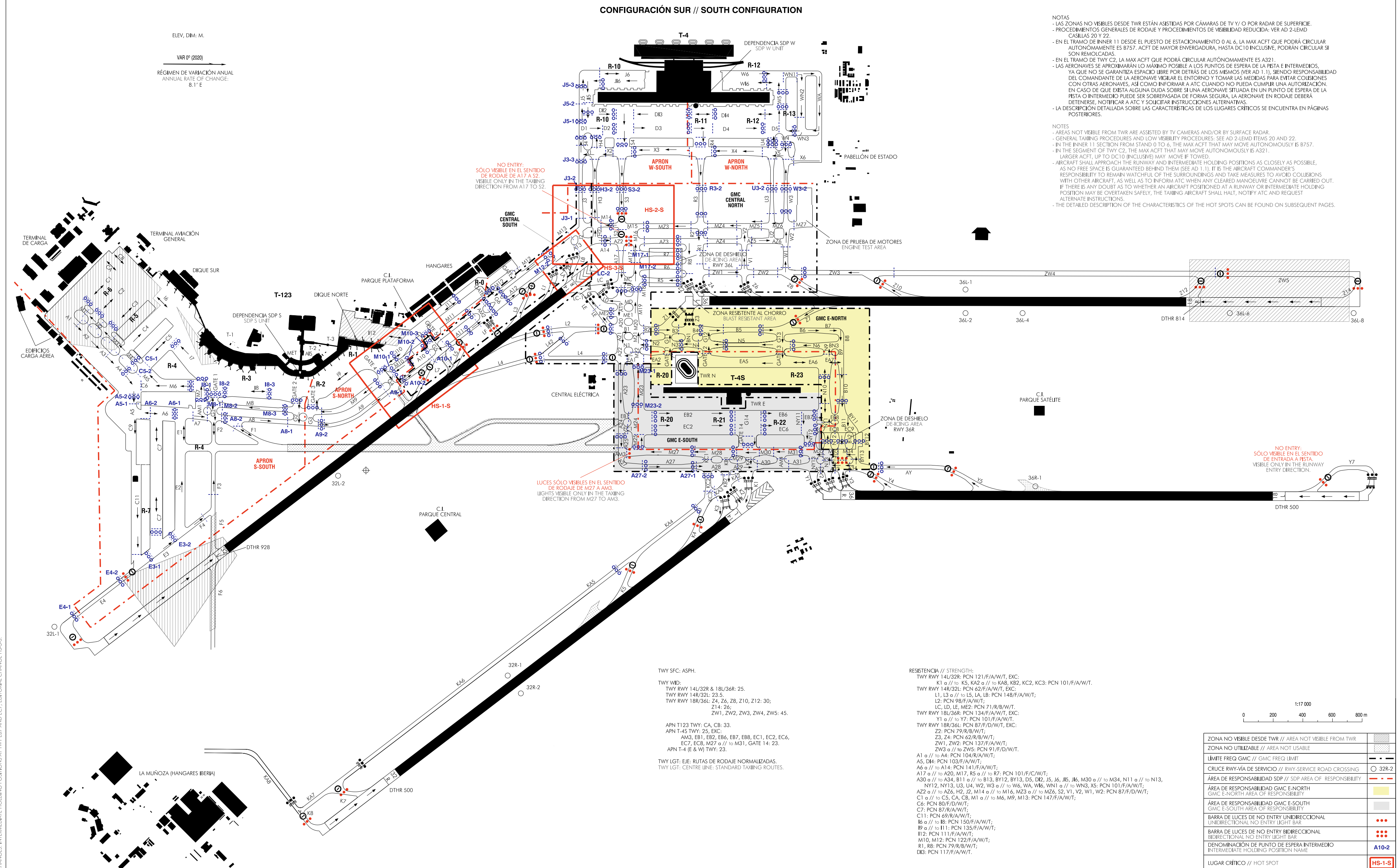
4. HS-4-NORTE: Zona Noroeste próxima al umbral RWY 14R/32L. Cercana a TWY A17 y S2.

4. HS-4-NORTH: North-west area near threshold RWY 14R/32L. Close to TWY A17 and S2.



Aeronaves rodando por A17 **DEBEN GIRAR A LA IZQUIERDA EN A14** y no continuar de frente, para evitar conflicto con aeronaves en rodaje provenientes de S3 y "M".

Aircraft taxiing by A17 **MUST TURN LEFT ON A14** and not go straight ahead, to avoid conflict with aircraft taxiing from S3 and "M".



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

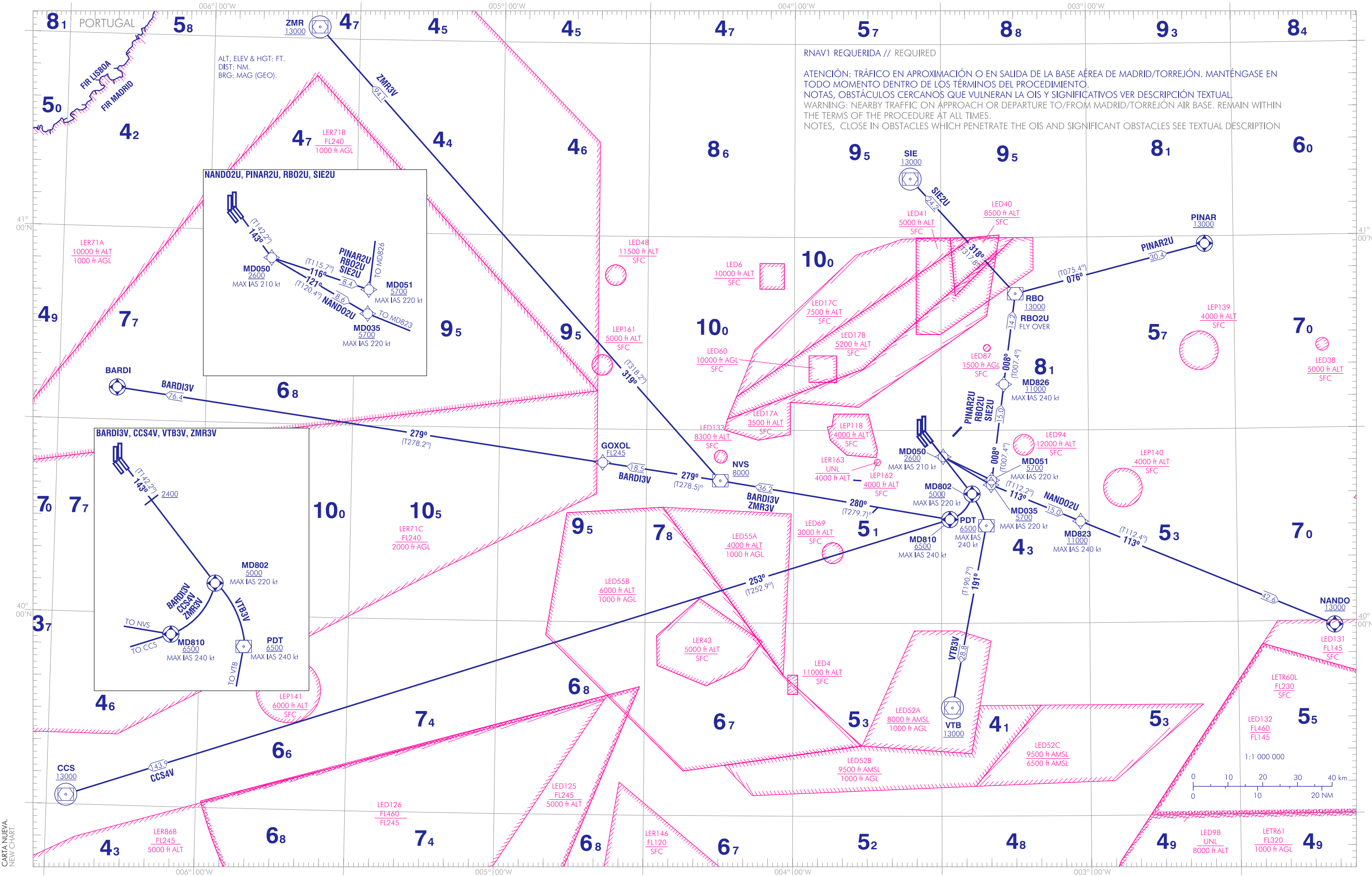
TA 13000

VAR 0° (2020)

DEP E 131.175
TWR 118.980

RNAV1 REQUERIDA // REQUIRED

ATENCIÓN: TRÁFICO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AÉREA DE MADRID/TORREJÓN. MANTÉNGASE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS TÉRMINOS DEL PROCEDIMIENTO.
NOTAS, OBSTÁCULOS CERCANOS QUE VULNERAN LA OIS Y SIGNIFICATIVOS VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
WARNING: NEARBY TRAFFIC ON APPROACH OR DEPARTURE TO/FROM MADRID/TORREJÓN AIR BASE. REMAIN WITHIN THE TERMS OF THE PROCEDURE AT ALL TIMES.
NOTES, CLOSE IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS AND SIGNIFICANT OBSTACLES SEE TEXTUAL DESCRIPTION



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
G0X0L	40°24'48.3"N 004°38'55.0"W
MD035	40°21'31.0"N 003°19'52.5"W
MD050	40°25'54.0"N 003°29'37.4"W
MD051	40°22'15.5"N 003°19'45.0"W
MD802	40°20'06.3"N 003°23'45.8"W
MD810	40°16'09.0"N 003°28'16.1"W
MD823	40°15'48.4"N 003°01'44.0"W
MD826	40°37'08.9"N 003°17'12.8"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
NVS	40°22'06.8"N 004°14'57.6"W
PDT	40°15'10.4"N 003°20'52.3"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 14L DIURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel de ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 14L DAY TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta GOXOL, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 5.5% up to GOXOL, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en GOXOL, notifiquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the GOXOL profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	NVS	—	280 (279.7)	+0.4	36.2	—	+8000	—	—	RNAV1
005	TF	GOXOL	—	279 (278.5)	+0.4	18.5	—	+ FL245	—	—	RNAV1
006	TF	BARDI	Y	279 (278.2)	+0.4	76.4	—	—	—	—	RNAV1
CCS4V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD810, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD810 due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	CCS	Y	253 (252.9)	+0.4	143.9	—	+13000	—	—	RNAV1
NANDO2U RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD050. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD050. Pendiente mínima de ascenso: 6.0% desde MD050 hasta MD823. // Minimum climb gradient of 6.0% from MD050 up to MD823. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	MD050	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2600	-210	—	RNAV1
002	TF	MD035	—	121 (120.4)	+0.4	8.6	—	+5700	-220	—	RNAV1
003	TF	MD823	—	113 (112.2)	+0.4	15.0	—	+11000	-240	—	RNAV1
004	TF	NANDO	Y	113 (112.4)	+0.4	42.6	—	+13000	—	—	RNAV1
PINAR2U RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD050. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD050. Pendiente mínima de ascenso: 6.0% desde MD050 hasta MD826. // Minimum climb gradient of 6.0% from MD050 up to MD826. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	MD050	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2600	-210	—	RNAV1
002	TF	MD051	—	116 (115.7)	+0.4	8.4	—	+5700	-220	—	RNAV1
003	TF	MD826	—	008 (007.4)	+0.4	15.0	—	+11000	-240	—	RNAV1
004	TF	RBO	—	008 (007.4)	+0.4	14.2	—	+13000	—	—	RNAV1
005	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
RBO2U RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD050. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD050. Pendiente mínima de ascenso: 6.0% desde MD050 hasta MD826. // Minimum climb gradient of 6.0% from MD050 up to MD826. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	MD050	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2600	-210	—	RNAV1
002	TF	MD051	—	116 (115.7)	+0.4	8.4	—	+5700	-220	—	RNAV1
003	TF	MD826	—	008 (007.4)	+0.4	15.0	—	+11000	-240	—	RNAV1
004	TF	RBO	Y	008 (007.4)	+0.4	14.2	—	+13000	—	—	RNAV1

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
SIE2U RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD050. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD050. Pendiente mínima de ascenso: 6.0% desde MD050 hasta MD826. // Minimum climb gradient of 6.0% from MD050 up to MD826. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	MD050	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2600	-210	—	RNAV1
002	TF	MD051	—	116 (115.7)	+0.4	8.4	—	+5700	-220	—	RNAV1
003	TF	MD826	—	008 (007.4)	+0.4	15.0	—	+11000	-240	—	RNAV1
004	TF	RBO	—	008 (007.4)	+0.4	14.2	—	+13000	—	—	RNAV1
005	TF	SIE	Y	318 (317.8)	+0.4	24.2	—	+13000	—	—	RNAV1
VTB3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta VTB, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to VTB, due to operational reasons											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	PDT	—	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	VTB	Y	191 (190.7)	+0.4	28.8	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD810, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD810, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	NVS	—	280 (279.7)	+0.4	36.2	—	+8000	—	—	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	319 (318.2)	+0.4	94.1	—	+13000	—	—	RNAV1

SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO VICTOR (LEMD1V). SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 6000 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.3% hasta 6000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-España.

CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE VICTOR (LEMD1V). TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on runway heading up to reach 6000 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 6.3% up to 6000 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	14L	40°27'49.1"N	003°31'13.7"W	0	1992
Cota // Spot	14L	40°27'48.0"N	003°31'11.3"W	0	1998
Terreno // Ground	14L	40°27'48.3"N	003°31'12.6"W	0	1995
Terreno // Ground	14L	40°27'45.9"N	003°31'13.7"W	0	1998
Terreno // Ground	14L	40°27'48.3"N	003°31'13.7"W	0	1992
Terreno // Ground	14L	40°27'44.5"N	003°31'13.0"W	0	2003
Cota // Spot	14L	40°27'45.6"N	003°31'14.4"W	0	1997
Terreno // Ground	14L	40°27'46.7"N	003°31'09.4"W	0	2001
Cota // Spot	14L	40°27'44.6"N	003°31'14.0"W	0	1999
Terreno // Ground	14L	40°27'46.7"N	003°31'15.8"W	0	1988
Terreno // Ground	14L	40°27'48.3"N	003°31'14.7"W	0	1985
Terreno // Ground	14L	40°27'45.1"N	003°31'14.7"W	0	1992
Terreno // Ground	14L	40°27'45.9"N	003°31'15.8"W	0	1982
Terreno // Ground	14L	41°27'41.8"N	003°31'00.6"W	0	2005
Terreno // Ground	14L	40°27'47.5"N	003°31'15.8"W	0	1972
Terreno // Ground	14L	40°27'41.9"N	003°31'00.9"W	0	2001
Cota // Spot	14L	40°27'41.1"N	003°31'02.6"W	0	2000
Terreno // Ground	14L	40°27'49.9"N	003°31'14.7"W	0	1965

TA 13000

DEP E	131.175
TWR	118.980



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
GOXOL	40°24'48.3"N 004°38'55.0"W
MD802	40°20'06.3"N 003°23'45.8"W
MD810	40°16'09.0"N 003°28'16.1"W
MD821	40°14'06.7"N 003°16'02.3"W
MD822	40°11'01.2"N 003°02'03.3"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD825	40°33'51.5"N 003°09'39.9"W
MD827	40°18'15.0"N 003°22'58.5"W
MD828	40°18'20.3"N 003°15'56.9"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
NVS	40°22'06.8"N 004°14'57.6"W
PDT	40°15'10.4"N 003°20'52.3"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 14L NOCTURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 14L NIGHT-TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta GOXOL, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to GOXOL, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en GOXOL, notifíquese al ATC lo antes posible // NOTE: If compliance with the GOXOL profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CA	–	–	143 (142.2)	+0.4	–	–	+2400	–	–	RNAV1
002	DF	MD802	Y	–	+0.4	–	–	+5000	-220	–	RNAV1
003	DF	MD810	Y	–	+0.4	–	–	+6500	-240	–	RNAV1
004	TF	NVS	–	280 (279.7)	+0.4	36.2	–	+8000	–	–	RNAV1
005	TF	GOXOL	–	279 (278.5)	+0.4	18.5	–	+ FL245	–	–	RNAV1
006	TF	BARDI	Y	279 (278.2)	+0.4	76.4	–	–	–	–	RNAV1

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
CCS4V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD810, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD810 due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	CCS	Y	253 (252.9)	+0.4	143.9	—	+13000	—	—	RNAV1
NANDO3V RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD822, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD822, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4500	-	-	RNAV1
003	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	MD821	-	128 (127.9)	+0.4	6.7	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD822	-	106 (106.0)	+0.4	11.2	-	+11000	-	-	RNAV1
006	TF	NANDO	Y	107 (106.2)	+0.4	41.3	-	+13000	-	-	RNAV1
PINAR3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD825, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD825, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4500	-	-	RNAV1
003	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-	-	RNAV1
007	TF	RBO	-	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	-	-	-	-	RNAV1
RBO3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD825, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD825, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4500	-	-	RNAV1
003	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-	-	RNAV1
007	TF	RBO	Y	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1
SIE5V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD825, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD825, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4500	-	-	RNAV1
003	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
004	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
006	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-	-	RNAV1
007	TF	RBO	-	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1
008	TF	SIE	Y	318 (317.8)	+0.4	24.2	-	-	-	-	RNAV1
VTB3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta VTB, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to VTB, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	PDT	—	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	VTB	Y	191 (190.7)	+0.4	28.8	—	+13000	—	—	RNAV1

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
ZMR3V RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD810, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD810, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD802	Y	—	+0.4	—	—	+5000	-220	—	RNAV1
003	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	+6500	-240	—	RNAV1
004	TF	NVS	—	280 (279.7)	+0.4	36.2	—	+8000	—	—	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	319 (318.2)	+0.4	94.1	—	+13000	—	—	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO VICTOR (LEMD1V).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 6000 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.3% hasta 6000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-España.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE VICTOR (LEMD1V).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.**

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on runway heading up to reach 6000 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 6.3% up to 6000 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	14L	40°27'49.1"N	003°31'13.7 W	0	1992
Cota // Spot	14L	40°27'48.0"N	003°31'11.3"W	0	1998
Terreno // Ground	14L	40°27'48.3"N	003°31'12.6"W	0	1995
Terreno // Ground	14L	40°27'45.9"N	003°31'13.7"W	0	1998
Terreno // Ground	14L	40°27'48.3"N	003°31'13.7"W	0	1992
Terreno // Ground	14L	40°27'44.5"N	003°31'13.0"W	0	2003
Cota // Spot	14L	40°27'45.6"N	003°31'14.4"W	0	1997
Terreno // Ground	14L	40°27'46.7"N	003°31'09.4"W	0	2001
Cota // Spot	14L	40°27'44.6"N	003°31'14.0"W	0	1999
Terreno // Ground	14L	40°27'46.7"N	003°31'15.8"W	0	1988
Terreno // Ground	14L	40°27'48.3"N	003°31'14.7"W	0	1985
Terreno // Ground	14L	40°27'45.1"N	003°31'14.7"W	0	1992
Terreno // Ground	14L	40°27'45.9"N	003°31'15.8"W	0	1982
Terreno // Ground	14L	41°27'41.8"N	003°31'00.6"W	0	2005
Terreno // Ground	14L	40°27'47.5"N	003°31'15.8"W	0	1972
Terreno // Ground	14L	40°27'41.9"N	003°31'00.9"W	0	2001
Cota // Spot	14L	40°27'41.1"N	003°31'02.6"W	0	2000
Terreno // Ground	14L	40°27'49.9"N	003°31'14.7"W	0	1965

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

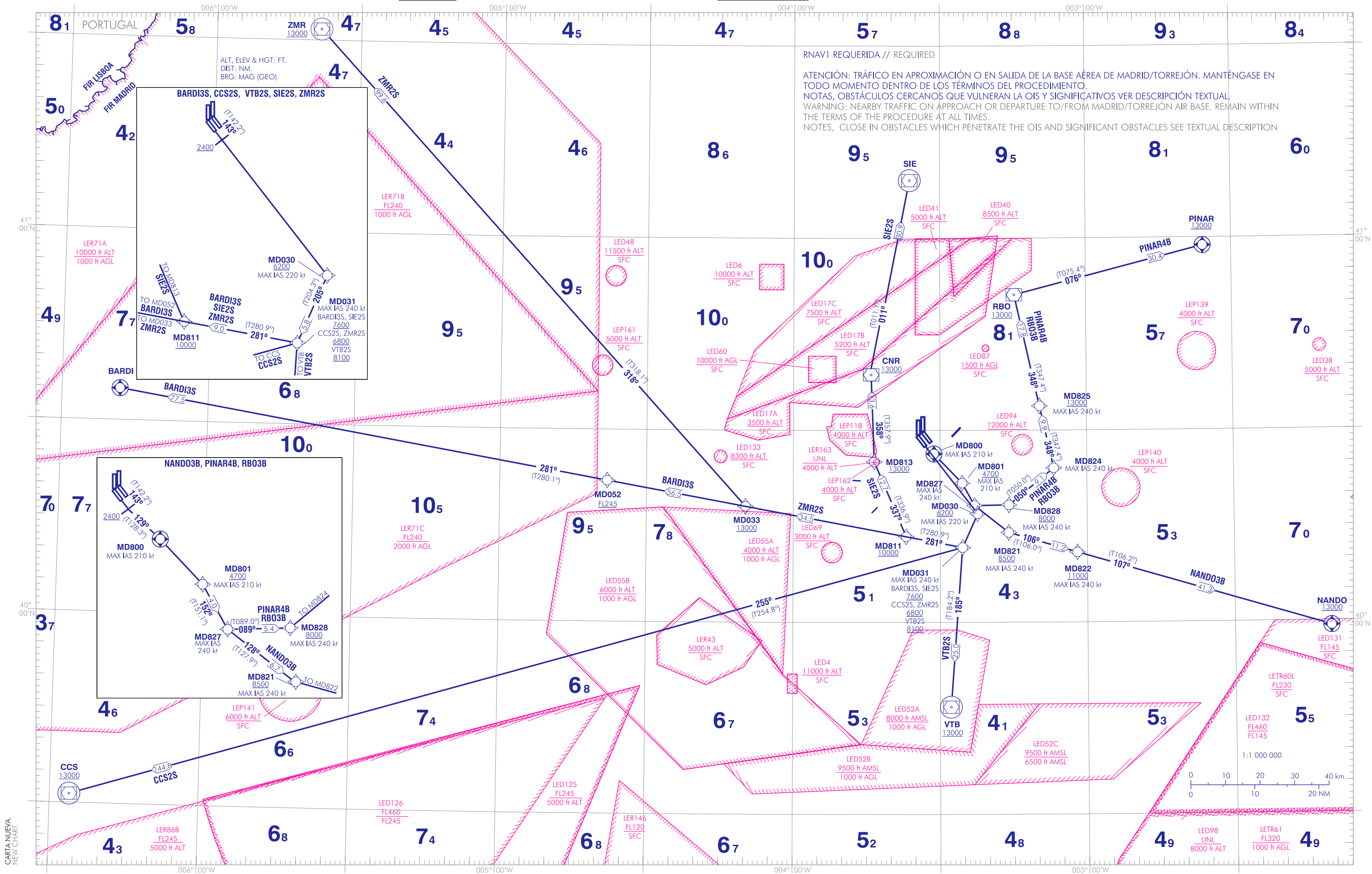
TA 13000

VAR 0° (2020)

DEP W 124.230
TWR 118.155

RNAV1 REQUERIDA // REQUIRED

ATENCIÓN: TRÁFICO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AÉREA DE MADRID/TORREJÓN. MANTÉNGASE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS TÉRMINOS DEL PROCEDIMIENTO.
NOTAS, OBSTÁCULOS CERCANOS QUE VULNERAN LA OIS Y SIGNIFICATIVOS VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
WARNING: NEARBY TRAFFIC ON APPROACH OR DEPARTURE TO/FROM MADRID/TORREJÓN AIR BASE. REMAIN WITHIN THE TERMS OF THE PROCEDURE AT ALL TIMES.
NOTES, CLOSE IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS AND SIGNIFICANT OBSTACLES SEE TEXTUAL DESCRIPTION



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
CNR	40°38'45.8"N 003°44'08.5"W
MD030	40°17'02.7"N 003°22'22.2"W
MD031	40°11'46.7"N 003°25'28.0"W
MD033	40°18'10.6"N 004°09'46.1"W
MD052	40°22'06.2"N 004°38'04.2"W
MD800	40°26'24.5"N 003°31'17.1"W
MD801	40°21'45.4"N 003°25'30.1"W
MD811	40°13'28.1"N 003°36'58.6"W
MD813	40°25'10.4"N 003°43'29.9"W
MD821	40°14'06.7"N 003°16'02.3"W
MD822	40°11'01.2"N 003°02'03.3"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD825	40°33'51.5"N 003°09'39.9"W
MD827	40°18'15.0"N 003°22'58.5"W
MD828	40°18'20.3"N 003°15'56.9"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 14R DIURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 14R DAY TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI3S RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD052, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD052, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en MD052, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the MD052 profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD030	—	—	+0.4	—	—	+6200	-220	—	RNAV1
003	TF	MD031	—	205 (204.3)	+0.4	5.8	—	+7600	-240	—	RNAV1
004	TF	MD052	—	281 (280.9)	+0.4	56.5	—	+ FL245	—	—	RNAV1
005	TF	BARDI	Y	281 (280.1)	+0.4	77.5	—	—	—	—	RNAV1
CCS2S RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD030, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD030, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	DF	MD030	—	—	+0.4	—	—	+6200	-220	—	RNAV1
003	TF	MD031	—	205 (204.3)	+0.4	5.8	—	+6800	-240	—	RNAV1
004	TF	CCS	Y	255 (254.8)	+0.4	144.8	—	+13000	—	—	RNAV1
NAND03B RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD822, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD822, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
003	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4700	-210	-	RNAV1
004	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD821	-	128 (127.9)	+0.4	6.7	-	+8.500	-	-	RNAV1
006	TF	MD822	-	106 (106.0)	+0.4	11.2	-	+11000	-240	-	RNAV1
007	TF	NANDO	Y	107 (106.2)	+0.4	41.3	-	+13000	-	-	RNAV1
PINAR4B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD824, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD824, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
003	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4700	-210	-	RNAV1
004	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	+8000	-	-	RNAV1
006	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-240	-	RNAV1
008	TF	RBO	-	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1
009	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	-	-	-	-	RNAV1
RB03B RNAV: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD824, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD824, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
003	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4700	-210	-	RNAV1
004	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	+8000	-	-	RNAV1
006	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-240	-	RNAV1
008	TF	RBO	Y	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1

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
SIE2S RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD811, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD811, due to operational reasons.											
001	CA	–	–	143 (142.2)	+0.4	–	–	+2400	–	–	RNAV1
002	DF	MD030	–	–	+0.4	–	–	+6200	-220	–	RNAV1
003	TF	MD031	–	205 (204.3)	+0.4	5.8	–	+7600	-240	–	RNAV1
004	TF	MD811	–	281 (280.9)	+0.4	9.0	–	+10000	–	–	RNAV1
005	TF	MD813	–	337 (336.9)	+0.4	12.7	–	+13000	–	–	RNAV1
006	TF	CNR	–	358 (357.9)	+0.4	13.6	–	+13000	–	–	RNAV1
007	TF	SIE	Y	011 (011.1)	+0.4	30.9	–	–	–	–	RNAV1
VTB2S RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD031, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD031, due to operational reasons.											
001	CA	–	–	143 (142.2)	+0.4	–	–	+2400	–	–	RNAV1
002	DF	MD030	–	–	+0.4	–	–	+6200	-220	–	RNAV1
003	TF	MD031	–	205 (204.3)	+0.4	5.8	–	+8100	-240	–	RNAV1
004	TF	VTB	Y	185 (184.2)	+0.4	25.0	–	+13000	–	–	RNAV1
ZMR2S RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD030, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD030, due to operational reasons.											
001	CA	–	–	143 (142.2)	+0.4	–	–	+2400	–	–	RNAV1
002	DF	MD030	–	–	+0.4	–	–	+6200	-220	–	RNAV1
003	TF	MD031	–	205 (204.3)	+0.4	5.8	–	+6800	-240	–	RNAV1
004	TF	MD033	–	281 (280.9)	+0.4	34.5	–	+13000	–	–	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	318 (318.1)	+0.4	99.6	–	+13000	–	–	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO BRAVO (LEMD1B).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo magnético 129° hasta alcanzar 6000 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.3% hasta 6000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-España.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE BRAVO (LEMD1B).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.**

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on magnetic heading 129° up to reach 6000 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 6.3% up to 6000 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Farola // Lampost	14R	40°27'20.3"N	003°32'39.0"W	33	1927
Árbol // Tree	14R	40°27'17.0"N	003°32'37.0"W	58	1935

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TA 13000

DEP W	124.230
TWR	118.155



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
CNR	40°38'45.8"N 003°44'08.5"W
GDXOL	40°24'48.3"N 004°38'55.0"W
MD800	40°26'24.5"N 003°31'17.1"W
MD801	40°21'45.4"N 003°25'30.1"W
MD810	40°16'09.0"N 003°28'16.1"W
MD812	40°17'35.1"N 003°39'15.9"W
MD813	40°25'10.4"N 003°43'29.9"W
MD821	40°14'06.7"N 003°16'02.3"W
MD822	40°11'01.2"N 003°02'03.3"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD825	40°33'51.5"N 003°09'39.9"W
MD827	40°18'15.0"N 003°22'58.5"W
MD828	40°18'20.3"N 003°15'56.9"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
NVS	40°22'06.8"N 004°14'57.6"W
PDT	40°15'10.4"N 003°20'52.3"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 14R NOCTURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 14R NIGHT-TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI3B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta GOXOL, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient 6.0% up to GOXOL, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en GOXOL, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the GOXOL profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
003	CF	MD801	Y	137 (136.4)	+0.4	—	—	+4500	-220	—	RNAV1
004	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	NVS	—	280 (279.7)	+0.4	36.2	—	+8000	—	—	RNAV1
006	TF	GOXOL	—	279 (278.5)	+0.4	18.5	—	+ FL245	—	—	RNAV1
007	TF	BARDI	Y	279 (278.2)	+0.4	76.4	—	+ FL245	—	—	RNAV1
CCS4B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD810, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD810 due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
003	CF	MD801	Y	137 (136.4)	+0.4	—	—	+4500	-220	—	RNAV1
004	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	CCS	Y	253 (252.9)	+0.4	143.9	—	+13000	—	—	RNAV1
NANDO3B RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD822, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD822, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
003	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4700	-210	-	RNAV1
004	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD821	-	128 (127.9)	+0.4	6.7	-	+8.500	-	-	RNAV1
006	TF	MD822	-	106 (106.0)	+0.4	11.2	-	+11000	-240	-	RNAV1
007	TF	NANDO	Y	107 (106.2)	+0.4	41.3	-	+13000	-	-	RNAV1
PINAR4B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD824, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD824, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
003	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4700	-210	-	RNAV1
004	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	+8000	-	-	RNAV1
006	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-240	-	RNAV1
008	TF	RBO	-	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1
009	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	-	-	-	-	RNAV1
RBO3B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD824, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD824, due to operational reasons.											
001	CA	-	-	143 (142.2)	+0.4	-	-	+2400	-	-	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
003	DF	MD801	-	-	+0.4	-	-	+4700	-210	-	RNAV1
004	TF	MD827	-	152 (151.1)	+0.4	4.0	-	-	-	-	RNAV1
005	TF	MD828	-	089 (089.0)	+0.4	5.4	-	+8000	-	-	RNAV1
006	TF	MD824	-	050 (050.0)	+0.4	9.1	-	-	-	-	RNAV1
007	TF	MD825	-	348 (347.4)	+0.4	9.9	-	+13000	-240	-	RNAV1
008	TF	RBO	Y	348 (347.4)	+0.4	17.8	-	-	-	-	RNAV1

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
SIE4B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.1% hasta MD813, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.1% up to MD813, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
003	CF	MD801	Y	137 (136.4)	+0.4	—	—	+4700	-220	—	RNAV1
004	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	+6800	—	—	RNAV1
005	TF	MD812	Y	280 (279.7)	+0.4	8.5	—	+10000	—	—	RNAV1
006	TF	MD813	—	337 (336.9)	+0.4	8.2	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	CNR	—	358 (357.9)	+0.4	13.6	—	+13000	—	—	RNAV1
008	TF	SIE	Y	011 (011.1)	+0.4	30.9	—	+13000	—	—	RNAV1
VTB3B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta PDT, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to PDT, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
003	TF	MD801	Y	137 (136.4)	+0.4	6.4	—	+4700	-220	—	RNAV1
004	TF	PDT	—	152 (151.7)	+0.4	7.5	—	+7400	—	—	RNAV1
005	TF	VTB	Y	191 (190.7)	+0.4	28.8	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR3B RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.0% hasta MD810, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.0% up to MD810, due to operational reasons.											
001	CA	—	—	143 (142.2)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	CF	MD800	Y	129 (128.3)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
003	CF	MD801	Y	137 (136.4)	+0.4	—	—	+4500	-220	—	RNAV1
004	DF	MD810	Y	—	+0.4	—	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	NVS	—	280 (279.7)	+0.4	36.2	—	+8000	—	—	RNAV1
006	TF	ZMR	Y	319 (318.2)	+0.4	94.1	—	+13000	—	—	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO BRAVO (LEMD1B).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo magnético 129° hasta alcanzar 6000 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.3% hasta 6000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-España.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE BRAVO (LEMD1B).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.**

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on magnetic heading 129° up to reach 6000 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 6.3% up to 6000 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item "Air ground Communication Failure" in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Farola // Lampost	14R	40°27'20.3"N	003°32'39.0"W	33	1927
Árbol // Tree	14R	40°27'17.0"N	003°32'37.0"W	58	1935

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

TA 13000

VAR 0° (2020)

DEP W 124.230
TWR 118.080

BARDI7L
SIE6L

BARDI3X
VTB6L

CCS6L
VTB2X

CCS2X
ZMR7L

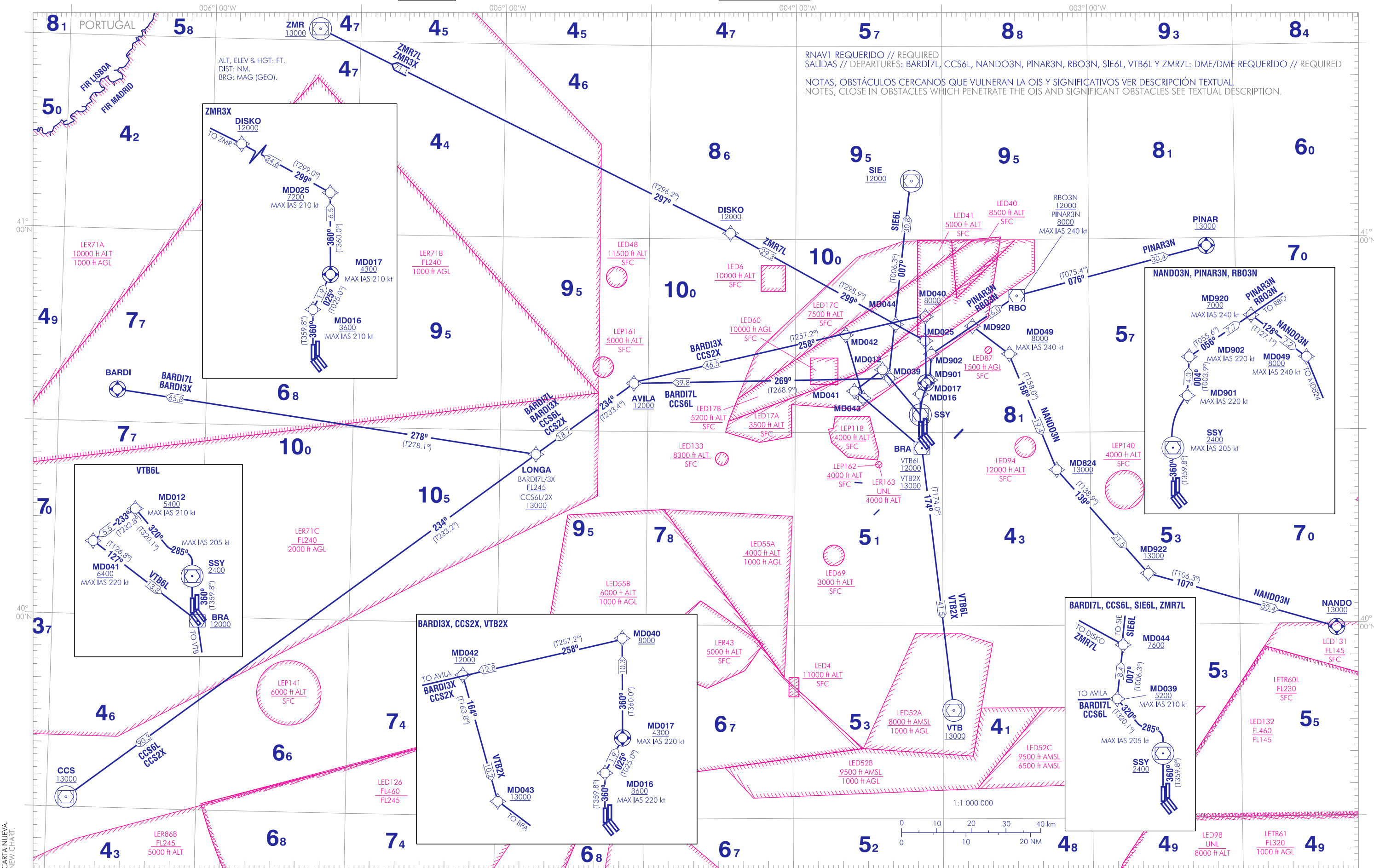
NANDO3N
ZMR3X

PINAR3N

RBO3N

RNAV1 REQUERIDO // REQUIRED
SALIDAS // DEPARTURES: BARDI7L, CCS6L, NANDO3N, PINAR3N, RBO3N, SIE6L, VTB6L Y ZMR7L: DME/DME REQUERIDO // REQUIRED

NOTAS, OBSTÁCULOS CERCANOS QUE VULNERAN LA OIS Y SIGNIFICATIVOS VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
NOTES, CLOSE IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS AND SIGNIFICANT OBSTACLES SEE TEXTUAL DESCRIPTION.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AVILA	40°37'28.6"N 004°32'59.6"W
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
BRA	40°28'08.9"N 003°33'27.1"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
DISKO	41°00'54.9"N 004°13'23.7"W
LONGA	40°26'18.1"N 004°52'37.6"W
MD012	40°39'47.1"N 003°42'13.9"W
MD016	40°36'00.5"N 003°34'30.8"W
MD017	40°37'44.6"N 003°33'27.1"W
MD025	40°44'16.5"N 003°33'27.4"W
MD039	40°38'25.6"N 003°40'43.6"W
MD040	40°48'02.5"N 003°33'27.5"W
MD041	40°36'27.7"N 003°47'58.2"W
MD042	40°45'11.6"N 003°49'49.8"W
MD043	40°35'22.9"N 003°46'04.9"W
MD044	40°46'49.4"N 003°39'31.0"W
MD049	40°42'12.4"N 003°16'19.9"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD901	40°38'11.1"N 003°32'33.5"W
MD902	40°42'12.6"N 003°32'12.0"W
MD920	40°46'32.7"N 003°23'51.5"W
MD922	40°07'58.5"N 002°48'25.3"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
SSY	40°32'47.1"N 003°34'31.3"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 36L DIURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 36L DAY TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to environmental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI7L RNAV1: DME/DME requerido // required. Solo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. // Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta AVILA. // Minimum climb gradient of 7.5% up to AVILA. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en LONGA, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the LONGA profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	VI	—	—	285	+0.4	—	—	—	-205	—	RNAV1
003	CF	MD039	—	320 (320.1)	+0.4	—	—	+5200	-210	—	RNAV1
004	TF	AVILA	—	269 (268.9)	+0.4	39.8	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+FL245	—	—	RNAV1
006	TF	BARDI	Y	278 (278.1)	+0.4	65.8	—	—	—	—	RNAV1
BARDI3X RNAV1: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. // Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 6.6% hasta AVILA, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.6% up to AVILA, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en LONGA, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the LONGA profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CF	MD016	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+3600	-220	—	RNAV1
002	TF	MD017	Y	025 (025.0)	+0.4	1.9	—	+4300	-220	—	RNAV1
003	TF	MD040	—	360 (360.0)	+0.4	10.3	—	+8000	—	—	RNAV1
004	TF	AVILA	—	258 (257.2)	+0.4	46.5	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+FL245	—	—	RNAV1
006	TF	BARDI	Y	278 (278.1)	+0.4	65.8	—	—	—	—	RNAV1
CCS6L RNAV1: DME/DME requerido // required. Solo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. // Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta MD039. // Minimum climb gradient of 7.5% up to MD039.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	VI	—	—	285	+0.4	—	—	—	-205	—	RNAV1
003	CF	MD039	—	320 (320.1)	+0.4	—	—	+5200	-210	—	RNAV1
004	TF	AVILA	—	269 (268.9)	+0.4	39.8	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+13000	—	—	RNAV1
006	TF	CCS	Y	234 (233.2)	+0.4	90.3	—	+13000	—	—	RNAV1
CCS2X RNAV1: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. // Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 6.6% hasta MD040, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.6% up to MD040, due to operational reasons.											
001	CF	MD016	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+3600	-220	—	RNAV1
002	TF	MD017	Y	025 (025.0)	+0.4	1.9	—	+4300	-220	—	RNAV1
003	TF	MD040	—	360 (360.0)	+0.4	10.3	—	+8000	—	—	RNAV1
004	TF	AVILA	—	258 (257.2)	+0.4	46.5	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+13000	—	—	RNAV1
006	TF	CCS	Y	234 (233.2)	+0.4	90.3	—	+13000	—	—	RNAV1

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
NANDO3N RNAV1: DME/DME requerido // required. Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% desde SSY hasta MD824. // Minimum climb gradient of 5.5% from SSY up to MD824. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	MD920	—	056 (055.6)	+0.4	7.7	—	+7000	-240	—	RNAV1
005	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	7.2	—	+8000	-240	—	RNAV1
006	TF	MD824	—	158 (158.0)	+0.4	19.4	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	MD922	—	139 (138.9)	+0.4	21.5	—	+13000	—	—	RNAV1
008	TF	NANDO	Y	107 (106.3)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
PINAR3N RNAV1: DME/DME requerido // required. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% desde SSY hasta RBO. // Minimum climb gradient of 5.5% from SSY up to RBO. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	RBO	—	056 (055.6)	+0.4	16.0	—	+8000	-240	—	RNAV1
005	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
RBO3N RNAV1: DME/DME requerido // required. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 6.4% desde SSY hasta RBO. // Minimum climb gradient of 6.4% from SSY up to RBO. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	RBO	—	056 (055.6)	+0.4	16.0	-	+12000	—	-	RNAV1
SIE6L RNAV1: DME/DME requerido // required. Solo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. // Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta MD039. // Minimum climb gradient of 7.5% up to MD039. Pendiente mínima de ascenso: 4.0% desde MD039 hasta SIE. // Minimum climb gradient of 4.0% from MD039 up to SIE.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	VI	—	—	285	+0.4	—	—	—	-205	—	RNAV1
003	CF	MD039	—	320 (320.1)	+0.4	—	—	+5200	-210	—	RNAV1
004	TF	SIE	Y	007 (006.3)	+0.4	30.8	—	+12000	—	—	RNAV1
VTB6L RNAV1: DME/DME requerido // required. Solo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. // Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta MD012. // Minimum climb gradient of 7.5% up to MD012. Pendiente mínima de ascenso: 5.0% desde MD012 hasta BRA. // Minimum climb gradient of 5.0% from MD012 up to BRA.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	VI	—	—	285	+0.4	—	—	—	-205	—	RNAV1
003	CF	MD012	—	320 (320.1)	+0.4	—	—	+5400	-210	—	RNAV1
004	TF	MD041	—	233 (232.8)	+0.4	5.5	—	+6400	-220	—	RNAV1
005	TF	BRA	—	127 (126.8)	+0.4	13.8	—	+12000	—	—	RNAV1
006	TF	VTB	Y	174 (174.0)	+0.4	41.5	—	+13000	—	—	RNAV1

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
VTB2X RNAV1: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. // Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 6.6% hasta MD042, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.6% up to MD042, due to operational reasons.											
001	CF	MD016	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+3600	-220	—	RNAV1
002	TF	MD017	Y	025 (025.0)	+0.4	1.9	—	+4300	-220	—	RNAV1
003	TF	MD040	—	360 (360.0)	+0.4	10.3	—	+8000	—	—	RNAV1
004	TF	MD042	—	258 (257.2)	+0.4	12.8	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	MD043	—	164 (163.8)	+0.4	10.2	—	+13000	—	—	RNAV1
006	TF	BRA	—	127 (126.8)	+0.4	12.0	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	VTB	Y	174 (174.0)	+0.4	41.5	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR7L RNAV1: DME/DME requerido // required. Solo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. // Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta MD039. // Minimum climb gradient of 7.5% up to MD039. Pendiente mínima de ascenso: 4.0% desde MD039 hasta MD044. // Minimum climb gradient of 4.0% from MD039 up to MD044.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	—	—	RNAV1
002	VI	—	—	285	+0.4	—	—	—	-205	—	RNAV1
003	CF	MD039	—	320 (320.1)	+0.4	—	—	+5200	-210	—	RNAV1
004	TF	MD044	—	007 (006.3)	+0.4	8.4	—	+7600	—	—	RNAV1
005	TF	DISK0	—	299 (298.9)	+0.4	29.3	—	+12000	—	—	RNAV1
006	TF	ZMR	Y	297 (296.2)	+0.4	71.1	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR3X RNAV1: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. // Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD025, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD025, due to operational reasons.											
001	CF	MD016	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+3600	-210	—	RNAV1
002	TF	MD017	Y	025 (025.0)	+0.4	1.9	—	+4300	-210	—	RNAV1
003	TF	MD025	—	360 (360.0)	+0.4	6.5	—	+7200	-210	—	RNAV1
004	TF	DISK0	—	299 (299.0)	+0.4	34.6	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	297 (296.2)	+0.4	71.1	—	+13000	—	—	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO NOVEMBER (LEMD1N).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 7000 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.7% hasta 7000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-España.

CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE NOVEMBER (LEMD1N). TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on runway heading up to reach 7000 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 7.7% up to 7000 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electrical tower	36L	40°32'16.2"N	003°34'38.5"W	40	2055

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot	36L	40°48'20.9"N	003°52'58.6"W	0	7343
Cota // Spot	36L	40°48'55.6"N	003°49'40.6"W	0	6946
Cota // Spot	36L	40°43'45.5"N	003°42'37.2"W	0	4661
Vértice Geodésico // Geodetic vertex	36L	40°52'50.3"N	003°41'44.9"W	–	6004
Vértice Geodésico // Geodetic vertex	36L	40°50'17.9"N	003°42'42.4"W	–	5064
Terreno // Ground	36L	40°50'40.0"N	003°47'13.5"W	0	6109
Antena // Antenna	36L	40°33'59.5"N	003°35'47.4"W	230	2337
Torre eléctrica // Electrical tower	36L	40°33'31.0"N	003°35'07.1"W	142	2181
Árbol // Tree	36L	40°32'31.0"N	003°35'10.3"W	10	2166
Torre eléctrica // Electrical tower	36L	40°32'17.0"N	003°34'46.0"W	–	2087
Torre eléctrica // Electrical tower	36L	40°33'10.6"N	003°36'16.2"W	180	2282
Terreno // Ground	36L	40°38'18.6"N	003°55'03.8"W	0	4603

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

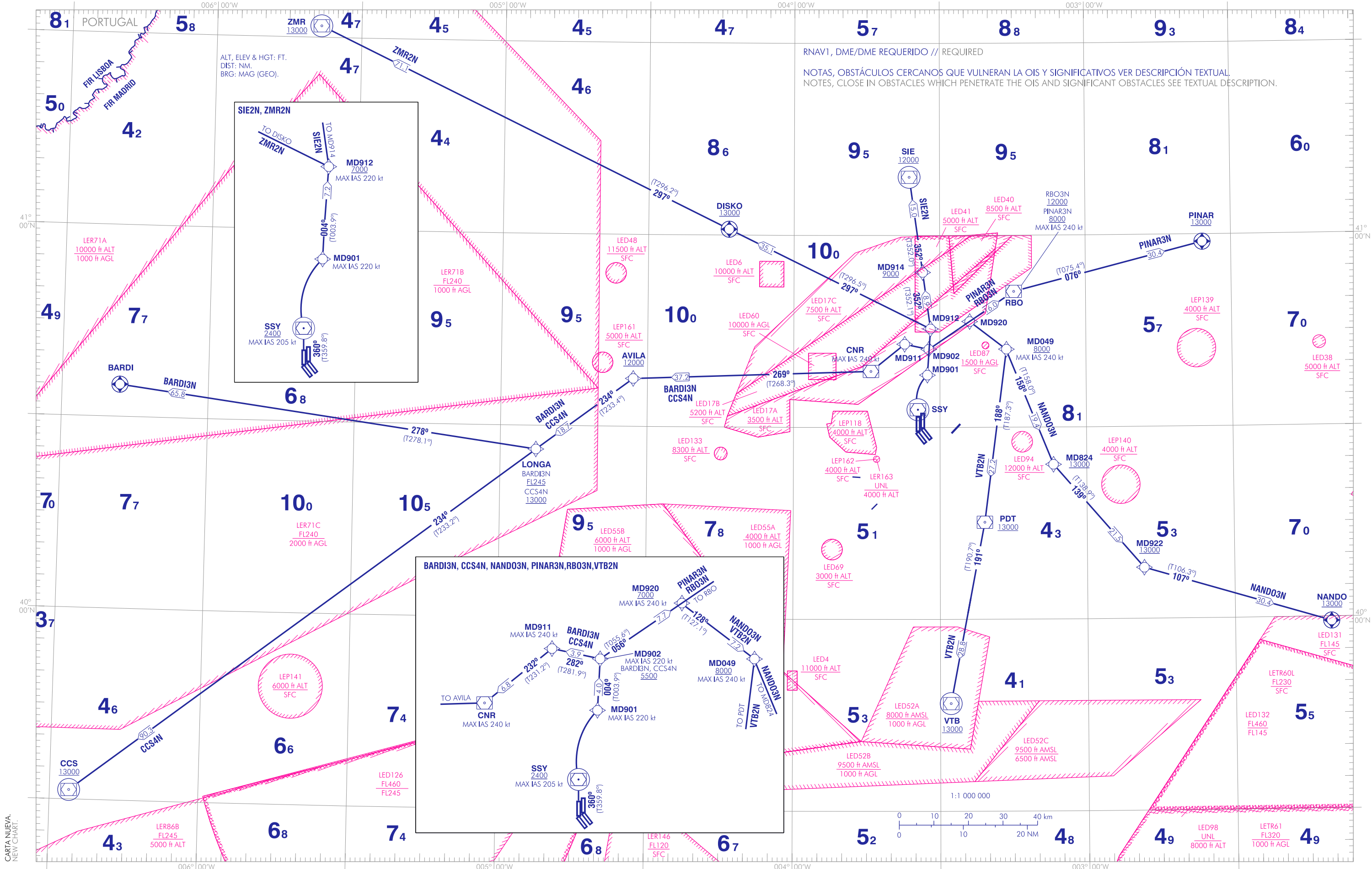
TA 13000

VAR 0° (2020)

DEP W 124.230
TWR 118.080

RNAV1, DME/DME REQUERIDO // REQUIRED

NOTAS, OBSTÁCULOS CERCANOS QUE VULNERAN LA OIS Y SIGNIFICATIVOS VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
NOTES, CLOSE IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS AND SIGNIFICANT OBSTACLES SEE TEXTUAL DESCRIPTION.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AVILA	40°37'28.6"N 004°32'59.6"W
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
CNR	40°38'45.8"N 003°44'08.5"W
DISKO	41°00'54.9"N 004°13'23.7"W
LONGA	40°26'18.1"N 004°52'37.6"W
MD049	40°42'12.4"N 003°16'19.9"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD901	40°38'11.1"N 003°32'33.5"W
MD902	40°42'12.6"N 003°32'12.0"W
MD911	40°43'00.8"N 003°37'13.2"W
MD912	40°45'24.3"N 003°31'54.8"W
MD914	40°54'13.9"N 003°33'32.0"W
MD920	40°46'32.7"N 003°23'51.5"W
MD922	40°07'58.5"N 002°48'25.3"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
PDT	40°15'10.4"N 003°20'52.3"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
SSY	40°32'47.1"N 003°34'31.3"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 36L NOCTURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- DME/DME requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 36L NIGHT-TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- DME/DME required
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI3N RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta AVILA, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to AVILA, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en LONGA, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the LONGA profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	+5500	-220	—	RNAV1
004	TF	MD911	—	282 (281.9)	+0.4	3.9	—	—	-240	—	RNAV1
005	TF	CNR	—	232 (231.2)	+0.4	6.8	—	—	-240	—	RNAV1
006	TF	AVILA	—	269 (268.3)	+0.4	37.2	—	+12000	—	—	RNAV1
007	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+FL245	—	—	RNAV1
008	TF	BARDI	Y	278 (278.1)	+0.4	65.8	—	—	—	—	RNAV1
CCS4N RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD902, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD902, due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	+5500	-220	—	RNAV1
004	TF	MD911	—	282 (281.9)	+0.4	3.9	—	—	-240	—	RNAV1
005	TF	CNR	—	232 (231.2)	+0.4	6.8	—	—	-240	—	RNAV1
006	TF	AVILA	—	269 (268.3)	+0.4	37.2	—	+12000	—	—	RNAV1
007	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+13000	—	—	RNAV1
008	TF	CCS	Y	234 (233.2)	+0.4	90.3	—	+13000	—	—	RNAV1
NANDO3N RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% desde SSY hasta MD824. // Minimum climb gradient of 5.5% from SSY up to MD824. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	MD920	—	056 (055.6)	+0.4	7.7	—	+7000	-240	—	RNAV1
005	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	7.2	—	+8000	-240	—	RNAV1
006	TF	MD824	—	158 (158.0)	+0.4	19.4	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	MD922	—	139 (138.9)	+0.4	21.5	—	+13000	—	—	RNAV1
008	TF	NANDO	Y	107 (106.3)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
PINAR3N RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% desde SSY hasta RBO. // Minimum climb gradient of 5.5% from SSY up to RBO. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	RBO	—	056 (055.6)	+0.4	16.0	—	+8000	-240	—	RNAV1
005	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1

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
RBO3N RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 6.4% desde SSY hasta RBO. // Minimum climb gradient of 6.4% from SSY up to RBO. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	RBO	Y	056 (055.6)	+0.4	16.0	-	+12000	—	—	RNAV1
SIE2N RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD912, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD912, due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD912	—	004 (003.9)	+0.4	7.2	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	MD914	—	352 (352.1)	+0.4	8.9	—	+9000	—	—	RNAV1
005	TF	SIE	Y	352 (352.0)	+0.4	15.0	—	+12000	—	—	RNAV1
VTB2N RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.5% hasta SSY. // Minimum climb gradient of 7.5% up to SSY. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% desde SSY hasta MD049. // Minimum climb gradient of 5.5% from SSY up to MD049. Pendientes debidas a motivos operacionales. // Gradients due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	-	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD902	—	004 (003.9)	+0.4	4.0	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	MD920	—	056 (055.6)	+0.4	7.7	—	+7000	-240	—	RNAV1
005	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	7.2	—	+8000	-240	—	RNAV1
006	TF	PDT	—	188 (187.3)	+0.4	27.2	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	VTB	Y	191 (190.7)	+0.4	28.8	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR2N RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD912, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD912, due to operational reasons.											
001	CF	SSY	Y	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2400	-205	—	RNAV1
002	DF	MD901	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
003	TF	MD912	—	004 (003.9)	+0.4	7.2	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	DISKO	Y	297 (296.5)	+0.4	35.1	—	+13000	—	—	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	297 (296.2)	+0.4	71.1	—	+13000	—	—	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO NOVEMBER (LEMD1N).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 7000 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.7% hasta 7000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-España.

CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE NOVEMBER (LEMD1N). TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on runway heading up to reach 7000 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 7.7% up to 7000 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electrical tower	36L	40°32'16.2"N	003°34'38.5"W	40	2055

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot	36L	40°50'39.3"N	003°47'13.6"W	0	6120
Cota // Spot	36L	40°43'45.5" N	003°42'37.2" W	0	4661
Vértice Geodésico // Geodexic vertex	36L	40°50'17.9" N	003°42'42.4" W	–	5064
Torre eléctrica // Electrical tower	36L	40°33'31.0"N	003°35'07.1"W	142	2181
Terreno // Ground	36L	40°48'55.6"N	003°49'40.6"W	0	6946

TA 13000

DEP E	131.175
TWR	118.680



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AVILA	40°37'28.6"N 004°32'59.6"W
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
CNR	40°38'45.8"N 003°44'08.5"W
DISKO	41°00'54.9"N 004°13'23.7"W
LONGA	40°26'18.1"N 004°52'37.6"W
MD025	40°44'16.5"N 003°33'27.4"W
MD047	40°35'37.1"N 003°32'17.6"W
MD048	40°45'13.2"N 003°21'33.3"W
MD049	40°42'12.4"N 003°16'19.9"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD900	40°35'21.6"N 003°33'34.9"W
MD901	40°38'11.1"N 003°32'33.5"W
MD910	40°41'11.2"N 003°38'49.4"W
MD913	40°54'08.6"N 003°34'34.5"W
MD922	40°07'58.5"N 002°48'25.3"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
PDT	40°15'10.4"N 003°20'52.3"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 36R DIURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 36R DAY TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI6W RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta AVILA, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to AVILA, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en LONGA, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the LONGA profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	DF	MD910	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	CNR	—	240 (239.1)	+0.4	4.7	—	—	-240	—	RNAV1
005	TF	AVILA	—	269 (268.3)	+0.4	37.2	—	+12000	—	—	RNAV1
006	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+FL245	—	—	RNAV1
007	TF	BARDI	Y	278 (278.1)	+0.4	65.8	—	—	—	—	RNAV1
CCS5W RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta CNR, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to CNR, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	DF	MD910	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	CNR	—	240 (239.1)	+0.4	4.7	—	—	-240	—	RNAV1
005	TF	AVILA	—	269 (268.3)	+0.4	37.2	—	+12000	—	—	RNAV1
006	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	CCS	Y	234 (233.2)	+0.4	90.3	—	+13000	—	—	RNAV1
NANDO2R RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD824, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD824, due to operational reasons. No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER. // Changes to the initial departure track are not permitted before DER.											
001	CA	—	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2500	—	—	RNAV1
002	CF	MD047	—	016 (015.3)	+0.4	—	—	+2900	-210	—	RNAV1
003	TF	MD048	—	041 (040.4)	+0.4	12.6	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	5.0	—	+8000	-240	—	RNAV1
005	TF	MD824	—	158 (158.0)	+0.4	19.4	—	+13000	-240	—	RNAV1
006	TF	MD922	—	139 (138.9)	+0.4	21.5	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	NANDO	Y	107 (106.3)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
PINAR3R RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.0% hasta RBO, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.0% up to RBO, due to operational reasons. No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER. // Changes to the initial departure track are not permitted before DER.											
001	CA	—	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2500	—	—	RNAV1
002	CF	MD047	—	016 (015.3)	+0.4	—	—	+2900	-210	—	RNAV1
003	TF	RBO	—	041 (040.4)	+0.4	20.5	—	+8000	-240	—	RNAV1
004	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
RBO3R RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 6.9% hasta RBO, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 6.9% up to RBO, due to operational reasons. No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER. // Changes to the initial departure track are not permitted before DER.											
001	CA	—	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2500	—	—	RNAV1
002	CF	MD047	—	016 (015.3)	+0.4	—	—	+2900	-210	—	RNAV1
003	TF	RBO	—	041 (040.4)	+0.4	20.5	—	+12000	—	—	RNAV1
SIE3W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD913, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD913, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	MD025	Y	354 (353.6)	+0.4	6.1	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	MD913	—	355 (355.1)	+0.4	9.9	—	+9000	-240	—	RNAV1
005	TF	SIE	Y	355 (355.1)	+0.4	15.0	—	+12000	—	—	RNAV1

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
VTB1R RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 5.5% hasta MD049, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 5.5% up to MD049, due to operational reasons. No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER. // Changes to the initial departure track are not permitted before DER.											
001	CA	—	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	+2500	—	—	RNAV1
002	CF	MD047	—	016 (015.3)	+0.4	—	—	+2900	-210	—	RNAV1
003	TF	MD048	—	041 (040.4)	+0.4	12.6	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	5.0	—	+8000	-240	—	RNAV1
005	TF	PDT	—	188 (187.3)	+0.4	27.2	—	+13000	-240	—	RNAV1
006	TF	VTB	Y	191 (190.7)	+0.4	28.8	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR3W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD025, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD025, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	MD025	Y	354 (353.6)	+0.4	6.1	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	DISKO	—	299 (299.0)	+0.4	34.6	—	+12000	-240	—	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	297 (296.2)	+0.4	71.1	—	+13000	—	—	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO WHISKY (LEMD1W).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 6500 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta 6500 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-España.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE WHISKY (LEMD1W).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.**

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on runway heading up to reach 6500 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 7.0% up to 6500 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item "Air ground Communication Failure" in AIP ESPAÑA.

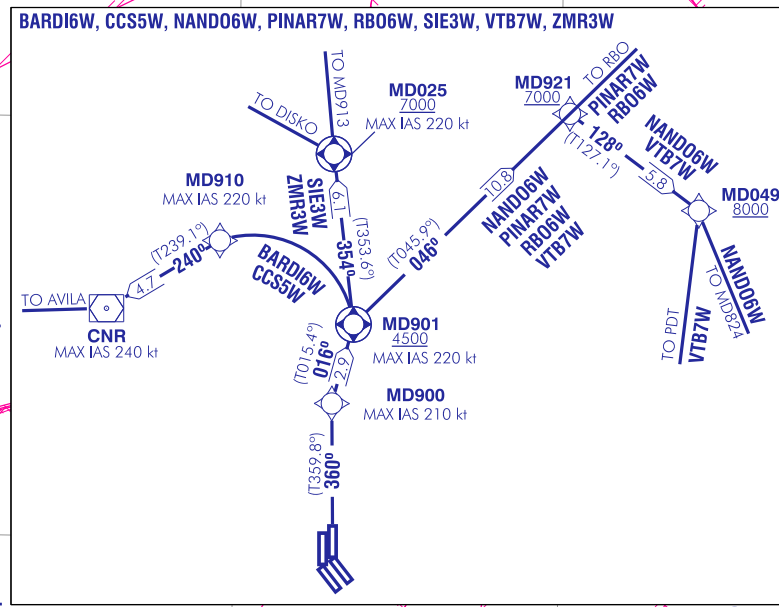
OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	36R	40°32'11.2"N	003°33'26.1"W	50	1960
Árbol // Tree	36R	40°32'10.8"N	003°33'26.4"W	44	1952
Árbol // Tree	36R	40°32'11.2"N	003°33'26.7"W	41	1949
Vegetación // Vegetation	36R	40°32'22.8"N	003°33'26.1"W	73	1981
Vegetación // Vegetation	36R	40°32'23.3"N	003°33'26.9"W	67	1980

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electrical tower	36R	40°33'13.6"N	003°32'43.9"W	130	2174
Terreno // Ground	36R	40°43'45.5"N	003°42'37.2"W	0	4661
Terreno // Ground	36R	40°48'55.6"N	003°49'40.6"W	0	6946
Vértice Geodésico // Geodetic vertex	36R	40°50'17.9"N	003°42'42.4"W	—	5064
Terreno // Ground	36R	40°50'40.0"N	003°47'13.5"W	0	6109
Terreno // Ground	36R	40°48'20.9"N	003°52'58.6"W	0	7343
Grúa // Crane	36R	40°34'36.4"N	003°32'37.4"W	159	2214
Torre // Tower	36R	40°33'11.5"N	003°33'02.6"W	171	2101

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TA 13000

DEP E	131.175
TWR	118.680



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AVILA	40°37'28.6"N 004°32'59.6"W
BARDI	40°35'00.6"N 006°18'08.8"W
CCS	39°31'27.7"N 006°26'04.8"W
CNR	40°38'45.8"N 003°44'08.5"W
DISKO	41°00'54.9"N 004°13'23.7"W
LONGA	40°26'18.1"N 004°52'37.6"W
MD025	40°44'16.5"N 003°33'27.4"W
MD049	40°42'12.4"N 003°16'19.9"W
MD824	40°24'10.7"N 003°06'49.4"W
MD900	40°35'21.6"N 003°33'34.9"W
MD901	40°38'11.1"N 003°32'33.5"W
MD910	40°41'11.2"N 003°38'49.4"W
MD913	40°54'08.6"N 003°34'34.5"W
MD921	40°45'41.3"N 003°22'22.0"W
MD922	40°07'58.5"N 002°48'25.3"W
NANDO	39°59'19.9"N 002°10'28.4"W
PDT	40°15'10.4"N 003°20'52.3"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
RBO	40°51'14.3"N 003°14'47.4"W
SIE	41°09'06.0"N 003°36'17.4"W
VTB	39°46'50.6"N 003°27'51.1"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 36R NOCTURNO

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.
- AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
- Por motivos medioambientales, es necesario ajustarse de forma estricta a lo indicado en la definición de los procedimientos de salida (ver AD 2-LEMD casilla 21).

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 36R NIGHT-TIME

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
MAX IAS 250 kt up to reach 10000 ft.
- INITIAL ATC CLEARANCE: maintain 13000 ft and request flight level change enroute.
- Due to enviromental reasons, it is mandatory to strictly adhere to what is stated in the definition of departure procedures (see AD 2-LEMD item 21).

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
BARDI6W RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta AVILA, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to AVILA, due to operational reasons. NOTA: Si no es posible cumplir con la restricción de perfil en LONGA, notifíquese al ATC lo antes posible. // NOTE: If compliance with the LONGA profile restrictions is not possible, notify ATC as soon as possible.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	DF	MD910	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	CNR	—	240 (239.1)	+0.4	4.7	—	—	-240	—	RNAV1
005	TF	AVILA	—	269 (268.3)	+0.4	37.2	—	+12000	—	—	RNAV1
006	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+FL245	—	—	RNAV1
007	TF	BARDI	Y	278 (278.1)	+0.4	65.8	—	—	—	—	RNAV1
CCS5W RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED60. // Subject to LED60 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta CNR, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to CNR, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	DF	MD910	—	—	+0.4	—	—	—	-220	—	RNAV1
004	TF	CNR	—	240 (239.1)	+0.4	4.7	—	—	-240	—	RNAV1
005	TF	AVILA	—	269 (268.3)	+0.4	37.2	—	+12000	—	—	RNAV1
006	TF	LONGA	—	234 (233.4)	+0.4	18.7	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	CCS	Y	234 (233.2)	+0.4	90.3	—	+13000	—	—	RNAV1
NAND06W RNAV1: Sujeta a la actividad de la LED131. // Subject to LED131 activity. Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD921, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD921, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	MD921	—	046 (045.9)	+0.4	10.8	—	+7000	—	—	RNAV1
004	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	5.8	—	+8000	—	—	RNAV1
005	TF	MD824	—	158 (158.0)	+0.4	19.4	—	+13000	—	—	RNAV1
006	TF	MD922	—	139 (138.9)	+0.4	21.5	—	+13000	—	—	RNAV1
007	TF	NANDO	Y	107 (106.3)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
PINAR7W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD901, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD901, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	RBO	—	046 (045.9)	+0.4	18.8	—	+8000	—	—	RNAV1
004	TF	PINAR	Y	076 (075.4)	+0.4	30.4	—	+13000	—	—	RNAV1
RB06W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta RBO, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to RBO, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	RBO	—	046 (045.9)	+0.4	18.8	—	+12000	—	—	RNAV1
SIE3W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD913, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD913, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	MD025	Y	354 (353.6)	+0.4	6.1	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	MD913	—	355 (355.1)	+0.4	9.9	—	+9000	-240	—	RNAV1
005	TF	SIE	Y	355 (355.1)	+0.4	15.0	—	+12000	—	—	RNAV1

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
VTB7W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD921, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD921, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	MD921	—	046 (045.9)	+0.4	10.8	—	+7000	—	—	RNAV1
004	TF	MD049	—	128 (127.1)	+0.4	5.8	—	+8000	—	—	RNAV1
005	TF	PDT	—	188 (187.3)	+0.4	27.2	—	+13000	—	—	RNAV1
006	TF	VTB	Y	191 (190.7)	+0.4	28.8	—	+13000	—	—	RNAV1
ZMR3W RNAV1: Pendiente mínima de ascenso: 7.0% hasta MD025, debida a motivos operacionales. // Minimum climb gradient of 7.0% up to MD025, due to operational reasons.											
001	CF	MD900	—	360 (359.8)	+0.4	—	—	—	-210	—	RNAV1
002	TF	MD901	Y	016 (015.4)	+0.4	2.9	—	+4500	-220	—	RNAV1
003	TF	MD025	Y	354 (353.6)	+0.4	6.1	—	+7000	-220	—	RNAV1
004	TF	DISKO	—	299 (299.0)	+0.4	34.6	—	+12000	-240	—	RNAV1
005	TF	ZMR	Y	297 (296.2)	+0.4	71.1	—	+13000	—	—	RNAV1

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEMD UNO WHISKY (LEMD1W).
SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE.**

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 deberán notificarlo a Madrid TWR lo antes posible (FRECUENCIA DE CLR) y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en esta salida de contingencia.

Antes de iniciar el despegue, comprobar la frecuencia del Sector DESPEGUES.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 6500 ft AMSL y esperar instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.0% hasta 6500 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AD 2-LEMD casilla 22 y en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-España.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEMD ONE WHISKY (LEMD1W).
TACTICAL USE ONLY. UNPLANNED.**

Departing aircraft without RNAV1 operational approval shall notify to Madrid TWR as soon as possible (CLR FREQUENCY) and will be instructed to proceed as provided in this contingency departure.

Before starting the take-off, frequency of Sector DESPEGUES must be verified.

Climb on runway heading up to reach 6500 ft AMSL and await for ATC instructions.

Minimum climb gradient of 7.0% up to 6500 ft AMSL.

In case of communication failure, proceed according to the established in AD 2-LEMD item 22 and in section ENR 1.8, item “Air ground Communication Failure” in AIP ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	36R	40°32'11.2"N	003°33'26.1"W	50	1960
Árbol // Tree	36R	40°32'10.8"N	003°33'26.4"W	44	1952
Árbol // Tree	36R	40°32'11.2"N	003°33'26.7"W	41	1949
Vegetación // Vegetation	36R	40°32'22.8"N	003°33'26.1"W	73	1981
Vegetación // Vegetation	36R	40°32'23.3"N	003°33'26.9"W	67	1980

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	36R	40°43'45.5"N	003°42'37.2"W	0	4661
Terreno // Ground	36R	40°48'55.6"N	003°49'40.6"W	0	6946
Vértice Geodésico // Geodetic vertex	36R	40°50'17.9"N	003°42'42.4"W	—	5064
Terreno // Ground	36R	40°50'40.0"N	003°47'13.5"W	0	6109
Terreno // Ground	36R	40°48'20.9"N	003°52'58.6"W	0	7343
Grúa // Crane	36R	40°34'36.4"N	003°32'37.4"W	159	2214
Torre // Tower	36R	40°33'11.5"N	003°33'02.6"W	171	2101

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-3, E-5 y E-6).
(1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-3, E-5 and E-6).
(1) The spacing for the precision approach system is not standard.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca del THR 12, 1 cerca del THR 13, 1 cerca del THR 30, 1 cerca del THR 31. LGTD. Iluminación de TWY: Eje en A, B, C, CD, D, E-1 a E-11, F, G-1, G-3 a G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 a HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C. Iluminación de Plataforma: Torres de iluminación en todas las plataformas. Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: grupos electrógenos de continuidad que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) inferior a un segundo. Observaciones: Ninguna.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 12, 1 near THR 13, 1 near THR 30, 1 near THR 31. LGTD. TWY lighting: Centre line on A, B, C, CD, D, E-1 to E-11, F, G-1, G-3 to G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C. Apron lighting: Floodlighting poles on all aprons. Secondary power supply: Visual aid systems. Engine generators of continuity that provide a maximum switch-over time (light) lower than 1 second. Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: – Ondulación del geode: Ver apartado 2. – FATO: RWY 13/31. Coordenadas THR 13 y THR 31, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Coordenadas 364030N 0042957W (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467. Elevación: – FATO: RWY 13/31. Elevación THR 13 y THR 31, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Elevación 12 m (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.	Position: – Geoid undulation: See item 2. – FATO: RWY 13/31. Coordinates THR 13 and THR 31, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Coordinates 364030N 0042957W (coincide with ARP). – Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467. Elevation: – FATO: RWY 13/31. Elevation THR 13 and THR 31, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Elevation 12 m (Coincides with ARP). – Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.

PRKG	ELEV (m)
02H	8
03H	8
05H	8
06H	8
465	7
466	7
467	7

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
– FATO: RWY 13/31.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31, ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.
– PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hormigón hidráulico PCN 65/R/A/W/T. Al coincidir con puestos de estacionamiento no precisa señalización TLOF.
– PRKG 465, 466 y 467: Hormigón asfáltico PCN 17/F/D/W/T.
Orientación: No.
Distancias declaradas:

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 13/31.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31, see item 12.
– Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.
– PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hydraulic Concrete PCN 65/R/A/W/T. At this coincides with a stands, it does not require TLOF marking.
– PRKG 465, 466 and 467: Asphalt Concrete PCN 17/F/D/W/T.
Direction: No.
Declared distances:

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13 (1)	3200	3450	3200	3200
13 INT HN-1L (1)	3030	3280	3030	NU
13 INT E-1 (2)	985	1235	985	NU
13 INT E-3 (2)	1085	1335	1085	NU
31 (1)	3200	3419	3200	3200
31 INT E-1	2114	2333	2114	NU
31 INT E-3 (2)	2014	2233	2014	NU
13 INT E-6	2108	2358	2108	NU
(1) Uso nocturno exclusivamente // Night use exclusively (2) Uso exclusivo helicópteros // Helicopters exclusive use				

Iluminación: No.
Observaciones: Rodaje aéreo:
Dimensiones máximas de helicópteros: 22.20 m.
PRKG 02H incompatible con PRKG 02 y 04.
PRKG 03H incompatible con PRKG 03 y 09.
PRKG 05H incompatible con PRKG 05 y 09.
PRKG 06H incompatible con PRKG 04, 06, 08 y 12.
Iluminación de plataforma.

Lighting: No.
Remarks: Air Taxiing:
Maximum dimensions of helicopters: 22.20 m.
PRKG 02H incompatible with PRKG 02 and 04.
PRKG 03H incompatible with PRKG 03 and 09.
PRKG 05H incompatible with PRKG 05 and 09.
PRKG 06H incompatible with PRKG 04, 06, 08 and 12.
Apron lighting.

17. ESPACIO AÉREO ATS				ATS AIRSPACE	
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude	
CTR MÁLAGA (1) 365152N, 0045957W; 370345N, 0044625W; 363439N, 0040710W; 362313N, 0041949W; 365152N, 0045957W.	FL075 SFC	D	MÁLAGA APP ES/EN	1850 m / 6000 ft	
ATZ MÁLAGA (1) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) // Circle 8 km radius centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	MÁLAGA TWR ES/EN		
Observaciones: (1) No se permite tráfico VFR, excepto de aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento (ver limitaciones relacionadas en ENR 2.1 TMA Sevilla): - Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo: 0900-1400 (LT). - Desde el último domingo de marzo hasta el sábado anterior al último domingo de octubre: 0900-1600 y 1800-2100 (LT). (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) VFR traffic is not permitted, except for State aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights (see related restrictions in ENR 2.1 TMA Sevilla): - From the last Sunday in October until the Saturday before the last Sunday in March: 0900-1400 (LT). - From the last Sunday in March until the Saturday before the last Sunday in October: 0900-1600 and 1800-2100 (LT). (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.			

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES	
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks	
APP	Málaga APP	118.455 C 121.025 MHz 123.855 C 245.600 MHz	H24 H24 H24 H24	DEP BACK UP ARR MIL	
TWR	Málaga TWR	118.150 MHz 118.780 C 121.500 MHz 122.100 MHz 124.780 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	TWR-W (RWY 13/31) TWR-E (RWY 12/30) EMERG MIL BACK UP EMERG MIL	
	Málaga GMC	121.705 C 121.955 C	H24 H24	GMC-W GMC-E	
	Málaga Clearance	121.880 C	H24	CLR. También disponible mediante enlace de datos // Also available via data link.	
ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	120.380 C 124.480 C	H24 H24		
D-ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°W) DME	AGP AGP	117.150 MHz CH 118Y	H24 H24	364103.6N 0042914.4W 364104.0N 0042914.1W	0 m	A // At 25 NM BTN R-219/R-234 & BLW FL090, posibles fluctuaciones de señal // possible signal fluctuation.
DVOR (1°W)	MGA	112.000 MHz	H24	364851.5N 0042210.5W		COV 40 NM U/S BTN: - R-349/R-059 BLW FL100, - R-059/R-079 BLW FL120, - R-079/R-349 BLW FL080. R-046 BLW FL095 BTN 09-14 NM, oscilaciones de señal de más de ± 5° // signal oscillations greater than ± 5°. R-090 BLW FL120 BTN 20-30 NM, oscilaciones de señal de más de ± 5° // signal oscillations greater than ± 5°. R-298 BLW FL120 BTN 10-20 NM, posible pérdida de guiado // possible guidance lost.
DME	MGA	CH 57X	H24	364851.0N 0042210.6W	1020 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-349/R-059 BLW FL100, - R-059/R-079 BLW FL120, - R-079/R-349 BLW FL080.
DVOR (1°W)	MAR	112.600 MHz	H24	370319.1N 0045623.6W		R-118 BTN 10 NM & 20 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations.

						R-044 BTN 30 NM & 50 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations.
DME DVOR (1°W)	MAR MLG	CH 73X 113.550 MHz	H24 H24	370318.8N 0045623.2W 364043.5N 0043023.9W	690 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL. - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
DME	MLG	CH 82Y	H24	364043.1N 0043024.4W	30 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL. - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
NDB (1°W)	RMA	330.000 kHz	H24	363932.1N 0042836.3W		132° MAG/1085 m FM THR 31; COV 60 NM BTN 039°/049° oscilaciones de señal de más de ± 15° // signal oscillations greater than ± 15°.
LOC 12 (1°W) ILS CAT I GP 12	IMG	110.550 MHz 329.450 MHz	H24 H24	364038.9N 0042831.8W 364126.5N 0043014.6W		118° MAG/506 m FM THR 30 3°; RDH 16.50 m; a // at 315 m FM THR 12 & 120 FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 12 LOC 13 (1°W) ILS CAT I GP 13	IMG GMM	CH 42Y 109.500 MHz 332.600 MHz	H24 H24 H24	364126.5N 0043014.6W 363949.7N 0042900.9W 364054.7N 0043039.3W	21 m	REF DME THR 12 132° MAG/268 m FM THR 31 3.2°; RDH 16.75 m; a // at 309 m FM THR 13 & 123 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in direction APCH; COV 12NM AVBL BTN 8° a la derecha y 6° a la izquierda // 8° to the right and 6° to the left FM RCL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 13 LOC 31 (1°W) ILS CAT I GP 31	GMM GAA	CH 32X 109.900 MHz 333.800 MHz	H24 H24 H24	364054.7N 0043039.3W 364109.2N 0043052.2W 363958.8N 0042920.6W	21 m	REF DME THR 13 312° MAG/226 m FM THR 13; 3°; RDH 16.00 m; a // at 285 m FM THR 31 & 114 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 31 L (1°W) GBAS	GAA GM LEMG	CH 36X 350 kHz 115.150 MHz CH 20697 & 21108	H24 H24 H24	363958.8N 0042920.6W 364335.4N 0043417.2W 364113.5N 0043044.9W	15 m	REF DME THR 31 312° MAG/7025 m FM THR 13 RWY 13: VDB COV 18 NM a // at FL100.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS****RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES**

- AD cerrado a operaciones de entrenamiento.
- AD cerrado para aviones sin radiocomunicación.
- Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer de las frecuencias indicadas en la casilla 18 como Málaga TWR/APP.
- Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operación de aeronaves de letra de clave F, ver casilla 3.
- Operación de helicópteros, ver casilla 4.

RESTRICTIONS TO OPERATIONS

- AD closed to training operations.
- AD closed to aircraft without radiocommunication.
- Availability of frequencies named Málaga TWR/APP in item 18 is mandatory for aircraft using this AD.
- Contact phone numbers to be used with TWR in case of communications failure:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operation of code letter F aircraft, see item 3.
- Operation of helicopters, see item 4.

**PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA
PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES**

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en la parte A del Anexo I del citado Reglamento (perros, gatos y hurones) debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo.

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To ensure compliance with the Regulation (EU) no. 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) no. 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport animals (pets) in the cabin as part of passenger hand luggage, of the types set out in part A of Annex I to the cited Regulation (dogs, cats and ferrets), must have engaged a handling agent which shall be responsible for managing the animals in those cases where, during inspections by the Guardia Civil Fiscal Patrol and Customs Personnel at the Passenger Terminals of MÁLAGA/Costa del Sol.

Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones del Servicio de Inspección Fronteriza en el terminal de carga correspondiente, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

PLANES DE VUELO

Todos los vuelos que deseen operar en MÁLAGA/Costa del Sol deberán disponer del correspondiente slot aeroportuario. La oficina ARO del Aeropuerto MÁLAGA/Costa del Sol tiene la facultad de no aceptar Planes de Vuelo cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado al vuelo (ver GEN 1.2 apartado 3).

AVIACIÓN GENERAL

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en la sección del AD 1.1 del AIP España.

Para vuelos de Aviación General y de negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberán incluir en la petición del slot aeroportuario y en la casilla 18 "otros datos", del plan de vuelo la siguiente información:

- Agente handling del vuelo
- Gestor de aviación general y de negocios contratados (si procede).

Para datos de contacto de FBO o de Agentes Handling Aviación General consultar casilla 4.

UTILIZACIÓN DE RWY 12/30

La RWY 12/30 se encuentra disponible para su uso a instancias ATC diariamente en horario estimado de 0900 a 2100 LT. No obstante, atendiendo a necesidades operativas o de demanda de tráfico, el gestor aeroportuario puede modificar este horario, publicándolo mediante NOTAM y/o ATIS.

CONFIGURACIÓN DE PISTAS

En el aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol existen las siguientes configuraciones de pistas posibles:

Configuración Norte:

Dos RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 30.

Una RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 31.

Configuración Sur (preferente):

Dos RWY:

- Llegadas RWY 12.
- Salidas RWY 13.

Una RWY:

- Llegadas RWY 13.
- Salidas RWY 13.

➔ ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado pudiendo considerar el cambio a partir de 7 kt en cola.

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR LA PISTA

- Aterrizaje por RWY 12: sólo se utilizarán las TWY E-8, E-9, E-10, E-11 y HE-1.
- Aterrizaje por RWY 13: sólo se utilizarán las TWY E-4, E-2 y E-1 o la TWY HS-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.
- Aterrizaje por RWY 31: sólo se utilizarán las TWY E-3, E-5 y E-6 o la TWY HN-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes RET o anteriores, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR:

Airport, some breach of the animal health requirements set out in the cited Regulation which would prompt their rejection at the border is detected.

The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the facilities of the Border Inspection Service at the appropriate freight terminal, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

FLIGHT PLANS

All flights wishing to operate at MÁLAGA/Costa del Sol must hold the appropriate airport slot. The ARO of MÁLAGA/Costa del Sol Airport has authority to reject Flight Plans whose EOBT or ETA do not match the airport slot previously assigned to the flight (see GEN 1.2 section 3).

GENERAL AVIATION

All General and Business Aviation aircraft must engage ground handling services, by virtue of the provisions of section AD 1.1 in the AIP-España.

For General and business Aviation and business flights wishing to operate at the airport, the following information must be included in the airport slot request and in the item 18 "Other information" of the flight plan:

- Flight Handling agent,
- General and business aviation manager engaged (if applicable).

For contact data for FBO or General Aviation Handling Agents, see item 4.

RWY 12/30 UTILIZATION

RWY 12/30 is available for use at the request of ATC each day during estimated hours of 0900 to 2100 LT. However, depending on operational needs or traffic demand, the airport manager can modify this schedule, publishing it through NOTAM and/or ATIS.

RUNWAY CONFIGURATION

At MÁLAGA/Costa del Sol airport there are the following possible runway configurations:

North configuration:

Two RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 30.

One RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 31.

South configuration (preferent):

Two RWY:

- Arrivals RWY 12.
- Departures RWY 13.

One RWY:

- Arrivals RWY 13.
- Departures RWY 13.

ATC will maintain the preferential configuration described for wind components, including gusts, of up to 10 kt tailwind and/or 20 kt crosswind, and changing may be considered from a tailwind of 7 kt.

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

- Landing on RWY 12: only TWY E-8, E-9, E-10, E-11 and HE-1 are available.
- Landing on RWY 13: only TWY E-4, E-2 and E-1 or TWY HS-3 are available for aircraft vacating by runway end.
- Landing on RWY 31: only TWY E-3, E-5 and E-6 or TWY HN-3 are available for aircraft vacating by runway end.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

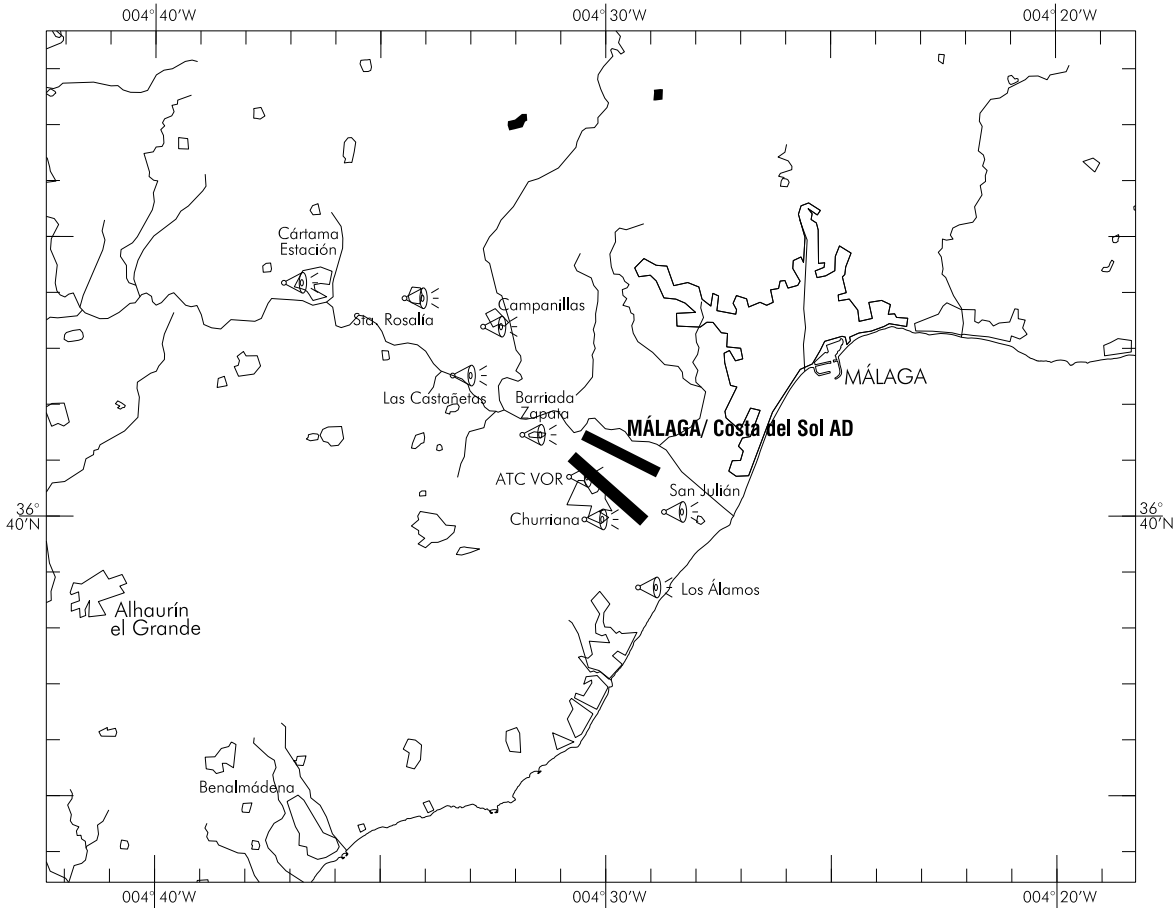
ARRIVALS

To minimize the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following or earlier RET, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR:

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM



Nombre // Name	Localización // Location	Latitud // Latitude	Longitud // Longitude
TMR1	Churriana	363957N	0043005W
TMR2	Barriada Zapata	364128N	0043127W
TMR3	Las Castañetas	364231N	0043300W
TMR4	Campanillas	364324N	0043220W
TMR5	Sta. Rosalía	364354N	0043404W
TMR6	San Julián	364005N	0042819W
TMR7	Cártama Estación	364411N	0043645W
TMR8	ATC VOR	364043N	0043025W
TMR9	Los Álamos	363844N	0042917W

POTENCIA DE REVERSA

Durante el siguiente horario, excepto por motivos de seguridad, la reversa solo podrá utilizarse al ralenti:

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

REVERSE THRUST

During the following hours, except for safety reasons, the reverse thrust may only be used when idling:

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralenti en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para pruebas de motores en cualquier régimen, se solicitará autorización al Ejecutivo de Servicio (TEL: +34-952 048 808), quien la denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir.

GROUND ENGINE TESTING

Engine performance testing above idling is forbidden at any stand in the apron. Clearance for engine performance testing at any power shall be requested from the executive on duty (TEL: +34-952 048 808), who shall deny or approve clearance, indicating the procedure to be followed.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Podrán utilizarse 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;

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

These systems may be used in the aerodrome control service to perform the following functions:

- a) Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- b) Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;

- c) establecimiento de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- d) suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 800 ft AMSL, ni tampoco para aquellas operaciones especiales que vuelen próximas a la zona montañosa entre Torremolinos y Alhaurín de la Torre, por debajo de 2000 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) puede verse afectada, o incluso suspenderse, en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES.

- 1.1. Tanto la RWY 13/31 como la RWY 30 están autorizadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.
- 1.2. Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP). Cuando así sea, los pilotos serán informados vía ATIS o vía RTF. En cualquier caso, los LVP estarán activos cuando el RVR sea igual o inferior a 550 m en cualquier medidor RVR (o visibilidad igual o inferior a 800 m en caso de fallo de todos los medidores).
Con LVP activos, para la cancelación de las restricciones operativas será necesario que el valor RVR de todos los transmisómetros sea igual o superior a 750 m durante 5 minutos consecutivos o, en caso de que los transmisómetros estuviesen fuera de servicio, la VIS sea igual o superior a 800 m y, además, el TREND METAR (2 horas) indique una previsión de visibilidad igual o superior a 1000 m.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

- 2.1. Normalmente, mientras se están aplicando los LVP, se limitará el número de aeronaves en el área de maniobras.
- 2.2. Se tomarán las siguientes medidas:
 - Calles de rodaje: el tramo de TWY B entre L y Q no es utilizable como calle de rodaje en plataforma, sino como calle de acceso al puesto de estacionamiento.
 - Puestos de estacionamiento: todas las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento se realizarán con guiado del vehículo "SÍGAME".
 - Los rodajes de salida desde plataforma hasta los puntos indicados en el epígrafe "Salidas" y los rodajes de llegada desde el punto indicado en el epígrafe "Llegadas" hasta el estacionamiento, se realizan guiados por el vehículo "SÍGAME". Dentro de estos tramos, sólo se podrá iniciar o continuar el rodaje una vez se tenga el vehículo "SÍGAME" a la vista y se haya recibido la correspondiente autorización.
- 2.3. Salidas:
 - Con el fin de optimizar la secuencia del tránsito, las tripulaciones no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando las condiciones meteorológicas estén por debajo de sus mínimos operacionales.
 - Al solicitar autorización para la puesta en marcha, se informará a ATC del puesto de estacionamiento donde se encuentran.
 - Todos los rodajes se realizarán guiados por un vehículo "SÍGAME", hasta:
 - RWY 13 en uso: TWY A intersección con TWY Q, donde apagará las luces del vehículo "SÍGAME" y abandonará TWY A vía TWY Q/B/plataforma. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HN-3.
 - RWY 31 en uso: TWY A intersección con TWY HS-1, donde apagará las luces del vehículo "SÍGAME" y abandonará el apartadero por la derecha vía TWY HS-1/A/plataforma. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HS-3.
 - RWY 30 en uso: TWY D2, donde apagará las luces del vehículo "SÍGAME" y abandonará por la derecha vía TWY F/C/plataforma. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HE-3.
 - Si la aeronave tuviera que regresar a plataforma, la tripulación informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje guiado por el vehículo "SÍGAME".

- c) Establishment of the separation required by RCA-4.6.7.3 between successive departing aircraft; and
- d) Provision of navigation assistance to VFR flights.

The provision of functions b) and d) is not guaranteed in the ATZ below 800 ft AMSL, nor for those special operations which fly close to the mountainous area between Torremolinos and Alhaurín de la Torre, below 2000 ft AMSL.

Depending on the availability of the ATS surveillance systems, the altitude from which the foregoing functions (namely a), b), c) and d)) can be provided may be affected, or they may even be suspended, in which case aircraft will be notified using the means of aeronautical communication available.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL.

- 1.1. Both RWY 13/31 and RWY 30 are authorized for take-off in low visibility conditions.
- 1.2. Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied while these operations are carried out. In such circumstances, pilots shall be informed by ATIS or by RTF. The LVP shall be activated in any case whenever the RVR measurement at any transmissometer is 550 m or below (or visibility equal to or less than 800 m when all the transmissometers are out of service).
When LVP are in force, the RVR value of all transmissometers must be equal to or greater than 750 m for 5 consecutive minutes in order to cancel operational restrictions. In the event that the transmissometers are out of service, the VIS must be equal to or greater than 800 m and METAR TREND (2 hours) must indicate a visibility forecast equal to or greater than 1000 m.

2. GROUND MOVEMENT.

- 2.1. Normally, while low visibility procedures are in force, the number of aircraft in the manoeuvring area shall be limited.
- 2.2. The following measures shall be taken:
 - Taxiways: the segment of TWY B between L and Q is not usable as an apron taxiway, but it is usable as an access taxiway to the stand.
 - Stands: All entries and exits to/from all stands shall be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.
 - Taxiing by departing traffic from the apron to the points indicated in the section "Departures", and by arriving traffic taxiing from the points indicated in the section "Arrivals" up to the stand, shall be carried out with the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle. Within these segments, taxiing may only commence or continue once the "FOLLOW ME" vehicle is in sight and the corresponding clearance has been received.
- 2.3 Departures:
 - In order to optimise the traffic sequence, crews shall avoid requesting clearance for start-up, push-back or taxiing when the meteorological conditions are below their operational minimum.
 - ATC shall be notified of the stand the aircraft is occupying the moment of requesting clearance for start-up.
 - All taxiing shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle up to:
 - RWY 13 in use: TWY A intersection with TWY Q, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off and it will leave TWY A, via TWY Q/B/apron. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HN-3.
 - RWY 31 in use: TWY A intersection with TWY HS-1, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off and it will leave the holding bay to the right via TWY HS-1/A/apron. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HS-3.
 - RWY 30 in use: TWY D2, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off and it will leave to the right via TWY F/C/apron. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HE-3.
 - In the event that a departing aircraft has to return to the apron, crew shall inform ATC and wait for new taxiing instructions guided by a "FOLLOW ME" vehicle.

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
11 (1)

TWR-W (RWY 13/31)	118.150
TWR-E (RWY 12/30)	118.780

GMC-W	121.705
GMC-E	121.955
CLR	121.880

MÁLAGA/Costa del Sol

WID TWY: 23.
TWY AÉREO // AIR TWY: 7.
SFC TWY: ASPH, EXC: G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: CONC.
RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH:
CIV: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 87/F/A/W/T;
HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 128/F/A/W/T;
E-2, E-4, E-5: PCN 47/F/C/W/T;
G-4: PCN 78/F/C/W/T;
R4, R5, R6A, G-5, G-6, G-7: PCN 50/R/A/W/T;
G-8, G-9, G-10: PCN 67/F/A/W/T;
B TRAMO // SEGMENT BTN R7D & L, G-12, G-13: PCN 91/F/A/W/T;
G-1, G-2, R1A, R1B, R1C, R1D, R1E, R1F: PCN 19/F/D/W/T;
G-3, R3: PCN 68/R/A/W/T;
B TRAMO // SEGMENT BTN R6A & L, R6B, R6C: PCN 114/F/A/W/T;
R7A, R7B, R7C, R7D: PCN 63/R/A/W/T;
R8: PCN 148/F/A/W/T;
B TRAMO // SEGMENT BTN R7D & Q, HW-1, E-7, E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1;
HE-2, HE-3, C, CD, F, D, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T.
MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T;
HM: PCN 66/R/A/W/T.
TWY AÉREO // AIR TWY: EH: RESISTENTE A CARGAS ESTÁTICAS // STATIC LOAD BEARING.

LGT TWY:
EJE // CENTRE LINE: A, B, C, CD, D, E-1 a // to E-11, F, G-1, G-3 a // to G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 a // to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C.

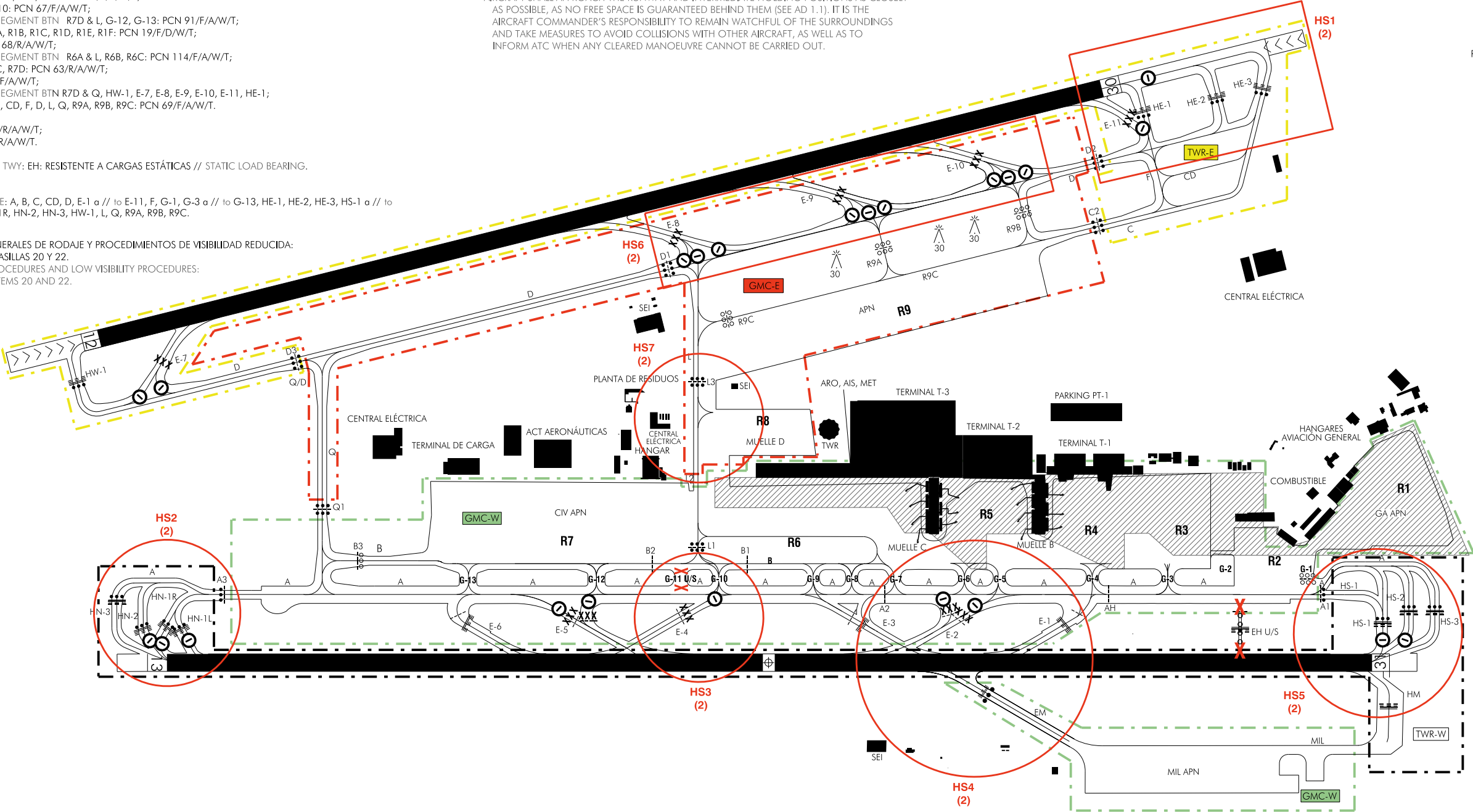
PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEMG CASILLAS 20 Y 22.
STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEMG ITEMS 20 AND 22.

(1) EXC RAMPAS 1, 2 Y 3: ELEV 7.
EXC RAMPAS 1, 2 AND 3: ELEV 7.

LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS, YA QUE NO SE GARANTIZA ESPACIO LIBRE POR DETRÁS DE LAS MISMAS (VER AD 1.1) SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES CON OTRAS AERONAVES, ASÍ COMO INFORMAR AL ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR CON UNA AUTORIZACIÓN.

AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, AS NO FREE SPACE IS GUARANTEED BEHIND THEM (SEE AD 1.1). IT IS THE AIRCRAFT COMMANDER'S RESPONSIBILITY TO REMAIN WATCHFUL OF THE SURROUNDINGS AND TAKE MEASURES TO AVOID COLLISIONS WITH OTHER AIRCRAFT, AS WELL AS TO INFORM ATC WHEN ANY CLEARED MANOEUVRE CANNOT BE CARRIED OUT.

ELEV, DIM: M.

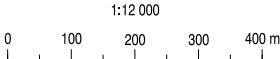


RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5° E

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRAS DE NO INTRUSIÓN // NO-ENTRY BARS	XXX
LÍMITE // LIMIT FREQ TWR-W	---
LÍMITE // LIMIT FREQ TWR-E	---
LÍMITE // LIMIT FREQ GMC-W	---
LÍMITE // LIMIT FREQ GMC-E	---
TWY CERRADA // TWY CLOSED	X
TWY AÉREO // AIR TWY	o o o o

PRECAUCIÓN:
SI ATC INDICA A UNA AERONAVE QUE ESTÁ SALIENDO DE PISTA QUE MANTENGA LA POSICIÓN EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LAS TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5, E-6, LA RWY SE CONSIDERARÁ QUE ESTÁ OCUPADA.
CAUTION:
IF ATC INDICATES TO AN AIRCRAFT VACATING THE RUNWAY TO HOLD AT THE HOLDING POSITIONS OF TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 OR E-6, RUNWAY SHALL BE CONSIDERED TO BE OCCUPIED.

(2) LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN LAS PÁGINAS POSTERIORES.
(2) THE DETAILED DESCRIPTION OF THE CHARACTERISTICS OF THE HOT SPOTS CAN BE FOUND ON SUBSEQUENT PAGES.



CAMBIO: ELIMINACIÓN DE PUNTO DE ESPERA EN TWY MIL
CHANGES: REMOVAL OF HOLDING POSITION ON TWY MIL

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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 MENORCA (RMZ (1)) Círculo de 5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 5 NM centred on ARP.	1000 ft AGL SFC	D	MENORCA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ MENORCA (RMZ (1)) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (2). // Circle radius 8 km centred on ARP (2).	1000 ft HGT (3) SFC 3000 ft HGT (3) 1000 ft HGT	D A	MENORCA TWR ES/EN	
MENORCA RMZ Porción del círculo de 20 NM centrado en DVOR/DME MHN incluida en TMA PALMA. // Portion of the circle of radius 20 NM centred in DVOR/DME MHN inside TMA PALMA.	6000 ft AMSL 1000 ft AGL	G (4)	Ninguno // None ES	
Observaciones: (1) En los períodos de tiempo fuera del horario ATS publicado, el espacio aéreo pasará a ser de clase G (RMZ), no habrá unidad responsable y el idioma empleado será el español. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo. (4) Sólo disponible fuera del horario ATS publicado para el Aeropuerto de Menorca (RMZ).		Remarks: (1) During periods outside the published ATS schedule, the airspace will become class G (RMZ), there will be no responsible unit and Spanish language shall be used. (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower. (4) Available only outside the ATS hours published for Menorca Airport (RMZ).		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Menorca APP	119.650 MHz	HR ATS	APP/L
TWR	Menorca TWR	118.200 MHz 121.500 MHz 121.750 MHz 257.800 MHz 243.000 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG GMC MIL EMERG
ATIS	Menorca Information	129.150 MHz	HR ATS	
D-ATIS	Menorca Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.
→ Información // Information	Palma CONTROL	128.350 MHz	Fuera // Out HR ATS	Información de vuelo a solicitud. // Flight information on request.
No	No	119.650 MHz	Fuera // Out HR ATS (1)	Sólo comunicaciones aire-aire. // Only air-air communications.

(1) Fuera del horario ATS las tripulaciones operarán de acuerdo a lo establecido en ENR 1.4 RMZ, en la frecuencia aire-aire 119.650 MHz y en idioma Español. //
Outside ATS hours, aircrews shall operate in accordance with the provisions of ENR-1.4 RMZ, on the air-air frequency 119.650 MHz and in Spanish.

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 (2°E)	MHN	112.600 MHz	H24	395149.0N 0041258.7E	90 m	
DME	MHN	CH 73X	H24	395149.1N 0041258.1E		
NDB (2°E)	MN	344.000 kHz	H24	395011.3N 0041247.8E		COV 60 NM.
LOC 01 (2°E)	IMH	110.300 MHz	H24	395240.2N 0041318.4E		007° MAG/ 638 m FM THR 19.
ILS CAT I						
GP 01		335.000 MHz	H24	395115.2N 0041255.8E		3°; RDH 15.85 m; a // at 314 m FM THR 01 & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction. FM 10 NM pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 4° a la izquierda del RCL // FM 10 NM full FLY-UP indications may not be received BLW GP beyond 4° left of RCL.
ILS/DME 01	IMH	CH 40X	H24	395115.2N 0041255.8E	87 m	REF DME THR 01.
LOC 19 (2°E)	MAO	111.500 MHz	H24	395059.1N 0041257.6E		187° MAG / 171 m FM THR 01. COV 25 NM.
ILS CAT I						
GP 19		332.900 MHz	H24	395209.3N 0041307.6E		3°; RDH 15.1 m; a // at 343 m FM THR 19 & 106 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
ILS/DME 19	MAO	CH 52X	H24	395209.3N 0041307.6E	93 m	REF DME THR 19.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
<p>La torre podrá autorizar, en las condiciones que fija el “Reglamento de Circulación Aérea”, vuelos locales, de pruebas o instrucción con planes de vuelo VFR siempre que cuenten con el permiso de la autoridad del aeródromo.</p> <p>La torre puede autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR y dotadas con transceptor, a entrar y salir del TMA y CTR siempre que lo hagan por los pasillos y sectores VFR especialmente autorizados para ello (ver AD 2-LEMH VAC 1.1).</p> <p>La RWY 19 dispone de un único punto de espera de la pista, denominado T1 y ubicado en la TWY T.</p> <p>Las aeronaves que realicen operaciones bajo reglas de vuelo IFR de asistencia médica urgente, fuera del horario ATS publicado, tienen prioridad sobre la operación de cualquier otra aeronave, salvo que por motivos de seguridad sea necesario operar de otro modo.</p>	<p>The tower may clear, in accordance with the "Reglamento de Circulación Aérea" (Air Traffic Regulations), local, test or instruction flights with a VFR flight plan provided they have an appropriate authorisation from the aerodrome authority.</p> <p>Tower may clear aircraft with a VFR flight plan and having two way radio, to depart or enter the TMA and CTR via the VFR corridors and sectors specially established for this purpose (see AD 2-LEMH VAC 1.1).</p> <p>RWY 19 has a single runway-holding position designated as T1 and located on the TWY T.</p> <p>Aircraft that carry out operations under IFR flight rules for urgent medical assistance outside the published ATS schedule have priority over the operation of any other aircraft, unless safety reasons dictate otherwise.</p>
<p>OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E</p> <p>1. GENERALIDADES</p> <p>Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Menorca garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación de aeronaves de letra de clave E.</p> <p>2. PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN</p> <p>A) Llegadas:</p> <p>Abandono de pista por la TWY F o NL (RWY 01 en uso), o por la TWY C o A1 (RWY 19 en uso). Rodaje por la TWY T para acceder a plataforma por la puerta D.</p> <p>B) Salidas:</p> <p>Una vez realizado el retroceso aproando hacia el Sur, se saldrá de plataforma por la puerta D y se rodará por la TWY T hasta el punto de espera correspondiente, A1 (RWY 01 en uso) o T1 (RWY 19 en uso). Posteriormente y una vez autorizados por ATC, se accederá a pista por A1 (RWY 01 en uso) o por NL (RWY 19 en uso).</p> <p>C) Estacionamiento:</p> <p>Este tipo de aeronaves empleará el PRKG 23.</p> <p>3. RESTRICCIONES</p> <ul style="list-style-type: none">– Estas aeronaves rodarán a velocidad reducida, con los motores al ralentí, y siempre que sea posible y cuando se trate de un cuatrimotor, con los motores externos apagados.– En plataforma siempre se proporcionará guiado a estas aeronaves.– Cuando una aeronave de letra de clave E, de envergadura superior a 60.3 m emplee o vaya a emplear el PRKG 23, quedarán fuera de servicio los PRKG 14, 16 y 21. <p>4. PRESENCIA SIMULTÁNEA DE DOS AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E</p> <ul style="list-style-type: none">– Se dejarán fuera de servicio los PRKG 14, 16 y 19, y se limitará la aeronave máxima permitida en el PRKG 12 a un B738.– Se asignará el PRKG 21 al avión de menor envergadura.– El vehículo “SÍGAME” proporcionará guiado a las aeronaves que se estacionen los PRKG 23, 21 y 12.	<p>OPERATION OF CODE LETTER E AIRCRAFT</p> <p>1. GENERAL</p> <p>The risk analyses carried out have accredited that Menorca Airport can offer sufficient guarantees of the level of operational safety required for the operation of code letter E aircraft.</p> <p>2. OPERATIONAL PROCEDURES</p> <p>A) Arrivals:</p> <p>Vacate the runway via TWY F or NL (RWY 01 in use), or via TWY C or A1 (RWY 19 in use). Taxi via TWY T to access the apron by gate D.</p> <p>B) Departures:</p> <p>After push-back nosing towards the South, the aircraft shall exit the apron by gate D and taxi via TWY T up to the corresponding holding position, A1 (RWY 01 in use) or T1 (RWY 19 in use). Subsequently, and once cleared by ATC, it will access the runway via A1 (RWY 01 in use) or via NL (RWY 19 in use).</p> <p>C) Parking:</p> <p>This type of aircraft will use PRKG 23.</p> <p>3. RESTRICTIONS</p> <ul style="list-style-type: none">– These aircraft shall taxi at low speed, with engines idling, and whenever possible and in the case of four-engine aircraft, with the external engines turned off.– On the apron, guidance will always be provided to these aircraft.– When a code letter E aircraft, of wingspan greater than 60.3 m, is using or is going to use PRKG 23, PRKG 14, 16 and 21 shall be unavailable. <p>4. SIMULTANEOUS PRESENCE OF TWO CODE LETTER E AIRCRAFT</p> <ul style="list-style-type: none">– PRKG 14, 16 and 19 shall be out of service and the largest aircraft permitted at the PRKG 12 shall be limited to a B738.– PRKG 21 shall be assigned to the aircraft of lower wingspan.– The “FOLLOW ME” vehicle will provide guidance to aircraft to be parked at PRKG 23, 21 and 12.
<p>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE</p> <p>PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA</p> <p>1. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan.</p> <p>2. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:</p> <ul style="list-style-type: none">- los pilotos en rodaje en plataforma;- las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso. <p>3. A menos que el ATC indique lo contrario:</p> <ul style="list-style-type: none">• Con la RWY 01 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma por las puertas E o J y la salida por la puerta D.• Con la RWY 19 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma por las puertas D o E y la salida por la puerta J. <p>4. Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha, en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.</p> <p>5. A menos que ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al:</p> <ul style="list-style-type: none">- norte con la RWY 19 en servicio,- sur con la RWY 01 en servicio. <p>A excepción de los PRKG 21 y 23, donde se deberá aproar siempre al sur y en el PRKG 01, donde se deberá aproar siempre al norte.</p> <p>6. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.</p>	<p>STANDARD TAXIING PROCEDURES</p> <p>TAXIING PROCEDURE ON APRON</p> <p>1. Pilots shall report the stand number when they request start-up.</p> <p>2. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:</p> <ul style="list-style-type: none">- pilots when taxiing on the apron;- the ground handling companies during push-back manoeuvres. <p>3. Unless ATC advises otherwise:</p> <ul style="list-style-type: none">• With RWY 01 in use, aircraft shall enter the apron by gates E or J and vacate by gate D.• With RWY 19 in use, aircraft shall enter the apron by gates D or E and vacate by gate J. <p>4. Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the next 5 minutes from the approved start-up time; pilots shall contact ATC if otherwise.</p> <p>5. Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres shall be carried out nosing to:</p> <ul style="list-style-type: none">- the North with RWY 19 in use,- the South with RWY 01 in use. <p>With the exception of PRKG 21 and 23, where nosing should always be towards the South and in PRKG 01, where nosing should always be towards the North.</p> <p>6. ATC clearances and instructions must be read back.</p>

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEMI - MURCIA/Aeropuerto**
de la Región de Murcia**2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 374811N 0010729W. Ver AD 2-LEMI ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 24 Km S.**Elevación:** 196 m / 644 ft.**Ondulación geode:** 50.24 m ± 0.02 m .(1)**Temperatura de referencia:** 33° C.**Temperatura baja media:** 11° C.**Declinación magnética:** 0° (2020).**Cambio anual:** 7.2'E.**Administración AD:** AENA SOCIEDAD CONCESIONARIA DEL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA, S.M.E., S.A.**Dirección:** Aeropuerto de la Región de Murcia – Avda. de España, 101, 30154 Valladolides, MURCIA.**TEL:** +34-968 855 900**FAX:** No.**AFTN:** LEMI**E-mail:** ceopsmurcia@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR.**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.**ARP:** 374811N 0010729W. See AD 2-LEMI ADC.**Distance and direction from the city:** 24 Km S.**Elevation:** 196 m / 644 ft.**Geoid undulation:** 50.24 m ± 0.02 m .(1)**Reference temperature:** 33° C.**Low average temperature:** 11° C.**Magnetic variation:** 0° (2020).**Annual change:** 7.2'E.**AD administration:** AENA SOCIEDAD CONCESIONARIA DEL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA, S.M.E., S.A.**Address:** Aeropuerto de la Región de Murcia – Avda. de España, 101, 30154 Valladolides, MURCIA.**TEL:** +34-968 855 900**FAX:** No.**AFTN:** LEMI**E-mail:** ceopsmurcia@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:**V: 0530-2030 (MON, TUE, WED, THU, FRI y festivos no Dominicales);
0630-2030 (SAT y SUN); PS 1 HR PPR. (1)I: 0630-2130 (MON, TUE, WED, THU, FRI y festivos no Dominicales);
0730-2130 (SAT y SUN); PS 1 HR PPR. (1).**Aduanas e Inmigración:** PPR.→ **Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Abastecimiento de combustible:** HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** (1) Ver casilla 20.**Airport:**V: 0530-2030 (MON, TUE, WED, THU, FRI and public holidays no
Sundays); 0630-2030 (SAT and SUN); PS 1 HR PPR. (1)I: 0630-2130 (MON, TUE, WED, THU, FRI and public holidays no
Sundays); 0730-2130 (SAT and SUN); PS 1 HR PPR. (1).**Custom and Immigration:** PPR.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Fuelling:** HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** H24**De-icing:** No.**Remarks:** (1) See item 20.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Horquilla, cinta transportadora,
portapalets, portacontenedores y
plataformas.← **Tipos de combustible:** JET A-1.**Tipos de lubricante:** No.**Capacidad de reabastecimiento:** Información no disponible.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** La contratación de los servicios de asistencia en tierra
(Agente Handling) es obligatoria para las operaciones de
Aviación General y Comercial.→ En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes
deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en
tierra.Agentes de rampa:
AIRCITY CLASSIC (Aviación General y Ejecutiva)
Móvil: +34 650 981 547
E-mail: info@aircitygrupo.com.
SWISSPORT HANDLING, S.A.
TEL: +34-650 680 813
E-mail: rmu.ops@swissport.com.**Cargo facilities:** Forklift, baggage conveyor belt, pallet-lifter, container trailer
and platforms.**Fuel types:** JET A-1.**Oil types:** No.**Refuelling capacity:** Information not available.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** Agreement with handling agent (Handling Agent) is mandatory for
General and Commercial Aviation operations.For arrival operations, passengers and crews members must wait
for the arrival of your handling agent.Ramp agents:
AIRCITY CLASSIC (General and Executive Aviation)
Mobile phone: +34 650 981 547
E-mail: info@aircitygrupo.com.
SWISSPORT HANDLING, S.A.
TEL: +34-650 680 813
E-mail: rmu.ops@swissport.com.**5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS****PASSENGER FACILITIES****Hoteles:** No.**Restaurante:** Si.**Transporte:** Autobuses, taxis y coches de alquiler.**Instalaciones médicas:** No disponible.**Banco/Oficina Postal:** Cajero automático / No.**Información turística:** Si.**Observaciones:** Ninguna.**Hotels:** No.**Restaurant:** Yes.**Transportation:** Buses, taxis and hire cars.**Medical facilities:** Not available.**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: 7.**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.**Retirada de aeronaves inutilizadas:** No disponible, servicio externo.→ **Observaciones:**

La capacidad para la retirada de aeronaves inutilizadas, expresando en términos del tipo de aeronave más grande que el aeródromo está capacitado para trasladar: Servicio proporcionado por compañías externas con un tiempo mínimo de respuesta de 45 MIN. No disponible, servicio externo con un tiempo máximo de respuesta de 2 horas y aeronave máxima de referencia A321NEO.

E-mail y números de teléfono, télex, facsimile del coordinador de aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías:

E-mail: ceopsmurcia@aena.es

TEL: +34-968 855 900

FAX: No.

Fire category: 7.**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.**Removal of disabled aircraft:** Not available; external service.**Remarks:**

The capacity to removed unused aircraft, expressed in terms of the largest aircraft type that the aerodrome is equipped to transfer: Service provided by external companies with a minimum response time of 45 MIN. Unavailable, external service with a maximum response time of 2 hours and maximum benchmark aircraft A321NEO.

E-mail and telephone, telex, fax numbers of the aerodrome coordinator for transferring unused aircraft in the manoeuvring area or in its vicinity:

E-mail: ceopsmurcia@aena.es

TEL: +34-968 855 900

FAX: No.

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: Hormigón.

Resistencia: PCN 58/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.

EXC F, G: 34 m;

D1: 29 m.

Superficie: Asfalto. (1)

Resistencia: PCN 89/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 198 m / 650 ft.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEMI PDC.

Observaciones: (1) A1, A2, C1, C2, F, G: tratamiento anti-carburante.**Apron:** Surface: Concrete.

Strength: PCN 58/R/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.

EXC F, G: 34 m;

D1: 29 m.

Surface: Asphalt. (1)

Strength: PCN 89/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 198 m / 650 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEMI PDC.

Remarks: (1) A1, A2, C1, C2, F, G: anti-fuel treatment.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros, puntos de espera en pista, barras de parada, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento**Taxiing guidance system:** Boards, runway-holding positions, stop bars, runway guard lights and stands.**Señalización de RWY:** Designadores, umbral, eje, punto de visada, zona de toma de contacto, faja lateral y señales indicadoras de calle de salida rápida de pista.**RWY markings:** Designators, threshold, centre line, aiming point, touchdown zone, side stripe and rapid exit taxiway indicator markings on RWY.**Señalización de TWY:** Borde y eje.**TWY markings:** Edge and centre line.**Observaciones:** Ninguna.**Remarks:** None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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

Obstacles which penetrate approach, take-off climb, conical, inner horizontal, transitional, inner transitional and balked landing surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LEMI AOC.**Remarks:** See AD 2-LEMI AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Murcia EMAe.**MET office:** Murcia EMAe.**HR:** HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.**HR:** HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.**METAR:** Semihorario.**METAR:** Half-hourly.**TAF:** 24 HR.**TAF:** 24 HR.**TREND:** No.**TREND:** No.**Información:** En persona y telefónica.**Briefing:** In person and by telephone.**Documentación de vuelo/Idioma:** Cartas y lenguaje claro / Español.**Flight documentation/Language:** Charts and plain language / Spanish.**Cartas:** Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.**Charts:** Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar, Autoservicio Meteorológico Aeronáutico (AMA).

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Murcia EMAe: HR AD; TEL: +34-968 855 995.

Observaciones: Se hacen avisos de aeródromo.

Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display, Aeronautical meteorological self-service (AMA).

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Murcia EMAe: HR AD; TEL: +34-968 855 995.

Remarks: Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

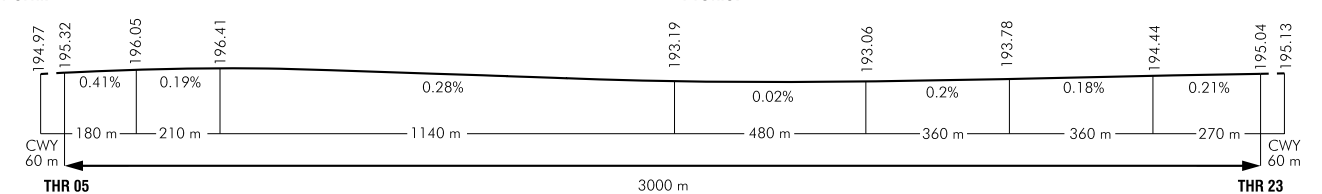
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
05	045.59° GEO 045° MAG	3000 x 45	374737.43N 0010812.57W	THR: 195 m / 641 ft TDZ: No	No	60 x 150	3120 x 280	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 89/F/A/W/T. SWY: No
23	225.60° GEO 225° MAG	3000 x 45	374845.53N 0010644.95W	THR: 195.0 m / 640 ft TDZ: 195.0 m / 640 ft	No	60 x 150	3120 x 280	Sí // Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 89/F/A/W/T. SWY: No

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
05	3000	3060	3000	3000
23	3000	3060	3000	3000

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 05.

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (22.76 m/75 ft). (1)

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH.

Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) Doble sistema de PAPI.

Runway: 05.

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (22.76 m/75 ft). (1)

Threshold: Green, with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 white and red+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3000 m: 2400 m white + 600 m yellow. LIH.

Distance between lights: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) Double PAPI system.

Pista: 23.

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (17.61 m/58 ft). (1) (2)

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas.
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH.

Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: El aeropuerto dispone de luces indicadoras de calle de salida rápida (B)
(1) Doble sistema de PAPI.
(2) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.

Runway: 23.

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (17.61 m/58 ft). (1) (2)

Threshold: Green, with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m white and red+300 m red.
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3000 m: 2400 m white + 600 m yellow. LIH.

Distance between lights: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: The airport has rapid exit taxiway indicator lights (B).

(1) Double PAPI system.

(2) PAPI not usable for code letter E aircraft.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 05, 1 cerca THR 23. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Eje y borde. (1)</p> <p>Iluminación de plataforma: Postes proyectores.</p> <p>Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos y sistemas de alimentación ininterrumpido estática que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para todos los sistemas de ayudas visuales del aeropuerto.</p> <p>Observaciones: (1) La señalización de borde de calle de rodaje se lleva a cabo mediante balizas elevadas omnidireccionales retro-reflectantes, no eléctricas, de color azul.</p>	<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 05, 1 near THR 23. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Centre line and edge. (1)</p> <p>Apron lighting: Floodlighting poles.</p> <p>Secondary power supply: Engine generators and static uninterruptible power supplies which provide a maximum switch-over time (light) of 1 second for all the visual aid systems of the airport.</p> <p>Remarks: (1) The taxiway edge is marked by elevated, omnidirectional retro-reflective, non-electric beacons, blue in colour.</p>

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<p>Situación:</p> <ul style="list-style-type: none">– Ondulación del geoide: Ver casilla 2.– FATO: RWY 05/23. Coordenadas THR 05 y THR 23, ver casilla 12.– Rodaje terrestre: TLOF coincide con RWY 05/23. Coordenadas THR 05 y THR 23, ver casilla 12.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1H y 31H. <p>Elevación:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 05/23. Elevación THR 05 y THR 23, ver casilla 12.– Rodaje terrestre: TLOF coincide con RWY 05/23. Elevación coincide con THR 05 y THR 23, ver casilla 12.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1H y 31H, ver AD 2-LEMI PDC. <p>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 05/23, ver casilla 12.– Rodaje terrestre: TLOF coincide con RWY 05/23, ver casilla 12.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1H y 31H, ver AD 2-LEMI PDC. <p>Orientación: No.</p> <p>Distancias declaradas: No.</p> <p>Iluminación: Ver casilla 14.</p> <p>Observaciones: En misiones operacionales, los helicópteros podrán operar conforme a procedimiento local.</p>	<p>Position:</p> <ul style="list-style-type: none">– Geoid undulation: See item 2.– FATO: RWY 05/23. Coordinates THR 05 and THR 23, see item 12.– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 05/23. Coordinates THR 05 and THR 23, see item 12.– Air taxiing: TLOF coincides with the PRKG 1H and 31H. <p>Elevation:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 05/23. Elevation THR 05 and THR 23, see item 12.– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 05/23. Elevation coincides with THR 05 and THR 23, see item 12.– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H and 31H, see AD 2-LEMI PDC. <p>Dimensions, surface, maximum weight, marking:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO RWY 05/23, see item 12.– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 05/23, see item 12.– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H and 31H, see AD 2-LEMI PDC. <p>Direction: No.</p> <p>Declared distances: No.</p> <p>Lighting: See item 14.</p> <p>Remarks: On operational missions, helicopters can operate in accordance with local procedures.</p>

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 MURCIA/REGIÓN DE MURCIA				
375409N 0010830W; arco de 6 NM de radio centrado en // radius arc centred on on ARP hasta // to 374639N 0010010W; 374154N 0010522W; arco de 6.5 NM de radio centrado en // radius arc centred on ARP hasta // to 374737N 0011539W; 375409N 0010830W.	<u>2800 ft AMSL</u> SFC	D	MURCIA TWR (1) ES/EN	1850 m / 6000 ft
Observaciones: (1) Distintivo de llamada: Murcia TWR. HR ATS: ver casilla 3.		Remarks: (1) Call sign: Murcia 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	San Javier APP	130.300 MHz	HR AD	CIV/MIL
		125.025 MHz	HR AD	BACK-UP
TWR	Murcia TWR	121.325 MHz	HR AD	TWR
		121.750 MHz	HR AD	GMC
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		243.000 MHz	HR AD	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
DVOR (0°)	MUR	114.850 MHz	H24	374806.5N 0010715.4W		COV a // at 25 NM AVB BTN: R-300/004 CW a // at 6300 ft AMSL o // or ABV. R-004/040 CW a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. R-040/200 CW a // at 3100 ft AMSL o // or ABV.

						R-200/265 CW a // at 4600 ft AMSL o // or ABV. R-265/285 CW a // at 6300 ft AMSL o // or ABV. R-285/300 CW a // at 9000 ft AMSL o // or ABV.
DME	MUR	CH 95Y	H24	374806.5N 0010715.4W	210 m	COV a // at 25 NM AVB BTN: R-300/004 CW a // at 6300 ft AMSL o // or ABV. R-004/040 CW a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. R-040/200 CW a // at 3100 ft AMSL o // or ABV. R-200/265 CW a // at 4600 ft AMSL o // or ABV. R-265/285 CW a // at 6300 ft AMSL o // or ABV. R-285/300 CW a // at 9000 ft AMSL o // or ABV.
LOC 23 (0°) ILS CAT I	IRM	111.750 MHz	H24	374730.2N 0010821.9W		225° MAG / 319 m FM THR 05.
GP 23		333.350 MHz	H24	374835.3N 0010651.2W		3° RDH 15 m; a // at 330 m FM THR 23 & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 23	IRM	CH 54Y	H24	374835.3N 0010651.2W	198 m	REF DME THR 23.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

Prohibidos los vuelos de arrastre de pancartas.

Banner towing flights are prohibited.

PLANES DE VUELO

Debido a la capacidad civil de estacionamiento, los vuelos de aviación general, vuelos de escuela, aerotaxis y vuelos fotográficos que no tengan base en LEMI, deberán solicitar SLOT aeroportuario antes de presentar el plan de vuelo. La petición deberá incluir la siguiente información:

- Fecha y hora estimada de llegada y AD origen;
- Fecha y hora de salida y AD destino;
- Tipo de aeronave.

La solicitud se presentará a la Oficina de ARO LEMI, a través de CEOPS, vía E-mail: ceopsmurcia@aena.es.

La oficina ARO LEMI no aceptará planes de vuelo con origen o destino LEMI, cuya EOBT o ETA no coincida con el slot PPR previamente asignado.

ARO LEMI asignará localizador de slot aeroportuario a las operaciones solicitadas aprobadas.

FLIGHT PLANS

Due to the civil aviation parking capacity, all general aviation, school, air taxi and photographic flights, without base at LEMI, must request an airport slot before submitting their flight plans. The request must include the following information:

- Estimated date and time of arrival and origin AD;
- Date and time of departure and destination AD;
- Type of aircraft.

The request shall be submitted to the ARO LEMI office via the CEOPS E-mail: ceopsmurcia@aena.es.

The ARO LEMI office will not accept flight plans with origin or destination LEMI whose EOBT or ETA does not match the PPR slot previously assigned.

ARO LEMI will assign an airport slot locator to approved operations requested.

AMPLIACIÓN DEL HORARIO OPERATIVO

Las aeronaves que soliciten ampliar el horario hasta 1 hora después del cierre del aeropuerto, lo harán a través de CEOPS del aeropuerto MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia vía E-mail: ceopsmurcia@aena.es, esperando confirmación o denegación de autorización por la misma vía.

EXTENSION OF OPERATIONAL HOURS

Aircraft requesting extension of the hours up to 1 hour after the closure of the airport shall do so via the CEOPS of MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia airport by E-mail: ceopsmurcia@aena.es, and await confirmation or denial of clearance by the same channel.

DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN

No se permiten despegues desde intersección.

TAKE-OFFS FROM INTERSECTION

Take-offs from intersection are not permitted.

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

Antes de que una aeronave ponga en marcha los motores, la compañía handling o compañía aérea debe comprobar que tanto peatones como vehículos cumplan las distancias a los motores especificadas en la normativa de seguridad en plataforma.

- 1.1 Los pilotos solicitarán a TWR inicio de la puesta en marcha de motores. Los solicitarán a la frecuencia a Murcia TWR indicando el indicativo de la aeronave y puesto de estacionamiento que ocupan. La maniobra de puesta en marcha no podrá superar los 10 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.
- 1.2 El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso TWR le indicará a la aeronave que mantenga posición y la hora en la que se puede efectuar la maniobra.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE**2.1 RODAJE EN EL ÁREA DE MANIOBRAS**

- Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
- Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán pista libre y calle de salida utilizada.
- El ATC transmitirá a la aeronave la ruta de rodaje, puerta de acceso a plataforma y puesto de estacionamiento.

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

Before an aircraft starts up its engines, the handling agent or airline must check that both pedestrians and vehicles comply with the distances to the engines specified in the apron safety regulations.

- 1.1 Pilots shall request the beginning of the engine start-up to TWR. They shall request this on the Murcia TWR frequency, stating the aircraft designator and the stand occupied. The start-up manoeuvre shall not exceed 10 minutes of the moment at which clearance is received from TWR.
- 1.2 Clearance will be issued immediately unless delays of more than 15 minutes are expected, in which case TWR will indicate that the aircraft should remain in its position and at what time the manoeuvre may be performed.

2. GROUND MOVEMENT**2.1 TAXIING IN THE MANOEUVRING AREA**

- ATC clearances and instructions must be read back.
- Aircraft that have landed shall report runway vacated and the exit taxiway used.
- ATC will notify the taxiing route, apron access gate and stand to the aircraft.

El acceso a la plataforma de estacionamiento, salvo que ATC indique lo contrario, se realizará preferentemente por:

- Con RWY 05 en servicio, se entrará por TWY G.
- Con RWY 23 en servicio, se entrará por TWY F.

Son excepciones los siguientes casos:

- Aeronaves de letra de clave E accederán a la plataforma exclusivamente por TWY F.

Para las aeronaves en salida, el ATC transmitirá a la aeronave la ruta de rodaje hasta un punto de espera de la pista, que será:

- Con RWY 05 en servicio: Punto de espera de la pista A1 o A2.
- Con RWY 23 en servicio: Punto de espera de la pista C1 o C2.

Las aeronaves de letra de clave E únicamente podrán salir/entrar en pista:

- Con RWY 05 en servicio: Entrada por TWY A1 y salida por TWY C2.
- Con RWY 23 en servicio: Entrada por TWY C2 y salida por TWY A1.

2.2 RODAJE EN PLATAFORMA

Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad del operador aéreo durante el rodaje en plataforma y del agente de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso remolcado o salida del puesto de estacionamiento.

En caso de que por alguna circunstancia se requiera incrementar significativamente la potencia/ empuje, los pilotos deberán coordinarse con ATC al objeto de que la maniobra pueda ser supervisada desde tierra.

Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.

El puesto de estacionamiento será notificado por ATC a la tripulación.

Para las operaciones de entrada en la plataforma de estacionamiento, las aeronaves esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME".

No se dispone de sistema visual de guía de atraque.

Se permiten maniobras autónomas exclusivamente en los PRKG: 8B, 9B, 10B, 11B, 12B, 13B, 30B, 31B, 32B. El acceso y la salida de dichos puestos de estacionamientos se realizarán preferentemente por calle de rodaje más cercana al puesto de estacionamiento (F o G).

2.3 MANIOBRAS DE RETROCESO

Los pilotos solicitarán, a TWR, inicio de la maniobra de retroceso. Lo solicitarán a la frecuencia a Murcia TWR indicando el indicativo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan. La maniobra de retroceso no podrá superar los 10 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.

El tiempo transcurrido entre la terminación del retroceso y el inicio de rodaje debe ser como máximo de 2 minutos.

Por motivos de seguridad, no se autorizarán retrocesos al mismo tiempo desde los puestos de estacionamiento contiguos.

2.4 LIMITACIONES

La salida, de los PRKG 1 al 7, 12, 23, 45 y 56, salvo que se indique lo contrario desde TWR, se realizarán siempre aproando a la cabecera en uso.

Las aeronaves estacionadas en los PRKG 30, 31 y 32, con independencia de la pista en servicio, siempre realizarán la maniobra de retroceso aproando la aeronave hacia la RWY 05.

Las aeronaves estacionadas en los PRKG 8, 9, 78 y 89, con independencia de la pista en servicio, siempre realizarán la maniobra de retroceso aproando la aeronave hacia la RWY 23.

2.5 UBICACIÓN Y DESIGNACIÓN DE LAS RUTAS DE RODAJE ESTÁNDAR

En el Aeropuerto de la Región de Murcia, no hay definidas rutas de rodaje estándar.

OPERACIONES DE AERONAVES LETRA DE CLAVE F

No está permitida la operación de aeronaves de características superiores a letra de clave E.

OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

En el aeropuerto de MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia, al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, éstos tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizadas por ATC a despegar y aterrizar, en/desde RWY 05/23.

Los helicópteros serán autorizados a entrar o salir de RWY 05/23 por las TWY C1 o TWY C2 si utilizan la RWY 05 y por la TWY B, A2 o A1 si utilizan la RWY 23. La entrada en plataforma se realizará por estas TWY normalizadas (D1 y D3) hasta el puesto de estacionamiento asignado.

Los rodajes se realizarán en todo caso 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.

Las operaciones de helicópteros que dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4, apartados 1 y 3, y RD 552/14 Capítulo VIII, y en coordinación y previa autorización de ATC, deben cumplir y operar de acuerdo al procedimiento local del gestor aeroportuario.

Podrán operar (aproximaciones/despagues) desde la FATO definida en TWY E3, "FATO E3" desde la barra de parada de E4 y la barra de parada E2, para evitar riesgos o demoras.

- En caso de helicópteros con tren de ruedas, toman tierra en la misma FATO. Una vez en tierra, ruedan en la misma hasta el puesto de estacionamiento.

Access to the parking apron, unless ATC should indicate otherwise, shall preferably be accomplished as follows:

- With RWY 05 in service, entry via TWY G.
- With RWY 23 in service, entry via TWY F.

The following cases are exceptions:

- Code letter E aircraft shall access to apron solely via TWY F.

For departing aircraft, ATC shall notify the aircraft of the taxiing route up to the runway-holding position, which will be:

- With RWY 05 in service: Runway-holding position A1 or A2.
- With RWY 23 in service: Runway-holding position C1 or C2.

Code letter E aircraft may only exit/enter on runway:

- With RWY 05 in service: Entry via TWY A1 and exit via TWY C2.
- With RWY 23 in service: Entry via TWY C2 and exit via TWY A1.

2.2 TAXIING ON APRON

Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of the air operator during taxiing on the apron, and of the ground handling agent during the towing push-back, or stand exit manoeuvre.

In the event that for some reason, the power/thrust must be increased significantly, pilots must coordinate with ATC so that the manoeuvre can be supervised from the ground.

ATC clearances and instructions must be read back.

The stand will be notified to the crew by ATC.

For operations of entry into the parking apron, aircraft shall await the presence of the "FOLLOW ME" vehicle.

There is no visual docking guidance system.

Autonomous manoeuvres are permitted solely for PRKG: 8B, 9B, 10B, 11B, 12B, 13B, 30B, 31B, 32B. Access and exit for those stands shall preferably be accomplished via the taxiway closest to the stand (F or G).

2.3 PUSH-BACK MANOEUVRES

Pilots shall request permission to start push-back manoeuvre to TWR. They shall request this on the Murcia TWR frequency, stating the aircraft designator and the stand occupied. The push-back manoeuvre shall not exceed 10 minutes of the moment at which clearance is received from TWR.

The time between the end of push-back and the start of taxiing shall be 2 minutes at the most.

For safety reasons, simultaneous push-backs from adjoining stands will not be cleared.

2.4 LIMITATIONS

Exit from PRKG 1 to 7, 12, 23, 45 and 56, unless otherwise indicated by TWR, shall always be accomplished by nosing towards the threshold in use.

Aircraft parked at PRKG 30, 31 and 32, and irrespective of the runway in service, shall always perform the push-back manoeuvre, nosing the aircraft towards RWY 05.

Aircraft parked at PRKG 8, 9, 78 and 89, and irrespective of the runway in service, shall always perform the push-back manoeuvre, nosing the aircraft towards RWY 23.

2.5 LOCATION AND DESIGNATION OF STANDARD TAXIING ROUTES

There are no defined standard taxiing routes at Región de Murcia Airport.

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

Operations by aircraft of code letter higher than E are not permitted.

OPERATION OF HELICOPTERS

At MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia airport, 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 from/on RWY 05/23.

Helicopters will be cleared to enter or leave RWY 05/23 via TWY C1 or TWY C2 if using RWY 05, and via TWY B, A2 or A1 if using RWY 23. Entry to the apron will take place via these standard taxiways (D1 and D3) up to the assigned stand.

Taxiing shall be carried out in any case via the taxiways which are also allocated for use by fixed-wing aircraft, and this may be air or ground taxiing, depending on the type of helicopter.

The operation of helicopters which hold a letter of exemption as provided for in the SERA article 4, sections 1 and 3, and RD 552/14 Chapter VIII, and in coordination with and subject to clearance by ATC, must satisfy and operate in accordance with the local procedure of the airport manager.

They may operate (approaches/take-offs) from the FATO defined on TWY E3, "FATO E3", from the E4 stop bar and the E2 stop bar, to avert risks or delays.

- In the case of helicopters with wheel landing gear, these shall touch down on the FATO itself. Once they have landed, they shall ground taxi up to stand.

- En caso tren de patín, las aeronaves de ala rotatoria se aproximan a la FATO y una vez alcanzado el vuelo estacionario, realizan rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento.

Para las operaciones de salida, se debe operar de igual manera.

El emplazamiento de la TLOF, coincide con la superficie de la FATO E3, cumpliendo las dimensiones requeridas para el helicóptero más restrictivo, así como los requisitos en materia de limitación de obstáculos, pendientes, resistencia de los pavimentos a cargas estáticas/dinámicas y resistencia a la corriente descendente.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA I

La RWY 23, sujeta a la disponibilidad del servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de aproximación de CAT I por aquellos operadores aéreos cuyo mínimo de operación haya sido aprobado por la autoridad civil aeronáutica.

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, estado del pavimento...).

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

Seguridad_Operacional_RMU@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).

RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES

Solo se autorizará a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues (IFR/VFR) únicamente a las aeronaves de un MTWN superior a 10 TM., que tengan aprobado un plan de vuelo especificando esta operación en LEMI AD y esté coordinado con TWR-LEMI.

- In the case of skids, rotary-wing aircraft shall approach the FATO and, once hovering, shall carry out air taxiing up to stand.

For departure operations, they must operate the same way.

The location of the TLOF coincides with the surface of FATO E3, fulfilling the dimensions required for the most restrictive helicopter, as well as the requirements in relation to obstacle limitations, slopes, pavement strengths against static/dynamic loads and resistance to downdraught.

ILS OPERATIONS OF CATEGORY I

RWY 23, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, is suitable for carrying out CAT I approach operations by those air operators whose operational minima have been approved by the civil aeronautical authority.

OPERATIONAL SAFETY REPORTING

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.
- Place.
- Parties (data identifying the vehicles, aircraft... involved)
- Companies involved.
- Description of what happened.
- Any other information considered relevant (for instance: lighting, weather, phase of operation, pavement conditions...).

The email address of the airport for the reception of safety reports is the following:

Seguridad_Operacional_RMU@aena.es

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

OPERATIONAL RESTRICTIONS

Clearance to perform practice approaches or touch-and-goes (IFR/VFR) will only be issued to aircraft of MTWN greater than 10 TM, which have an approved flight plan specifying this operation at LEMI AD and which has been coordinated with TWR-LEMI.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores podrán realizarse previa autorización de Centro de Operaciones (CEOPS) quien comunicará el procedimiento y la zona habilitada para las pruebas, siempre conforme a las instrucciones del ATC. Las solicitudes de autorizaciones de pruebas de motores deberán formalizarse por escrito a CEOPS, e-mail: ceopsmurcia@aena.es, incluyendo la siguiente información:

- Hora de realización de las pruebas.
- Duración estimada.
- Tipo de aeronave.
- Régimen de potencia a aplicar.

ENGINE TESTING ON THE GROUND

Engine tests may be performed subject to clearance from the Operations Centre (CEOPS), which will notify the procedure and the zone approved for the tests, always in accordance with ATC instructions. Requests for engine testing clearance should be formalised in writing to CEOPS, e-mail: ceopsmurcia@aena.es, including the following information:

- Time of the tests.
- Estimated duration.
- Type of aircraft.
- Power regime to be applied.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Los controladores de tránsito aéreo de AD mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones ejecutadas en el AD 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.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

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 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 MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia no dispone de procedimientos de baja visibilidad (LVP).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia airport does not have Low Visibility Procedures (LVP).

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (PPOAM)

El aeropuerto MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 550 m (PPOAM 550)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

- FASE I. Aviso: $800\text{ m} \geq \text{RVR} \geq 550\text{ m}$
- FASE II. Paralización de los aterrizajes: $550\text{ m} > \text{RVR} \geq 400\text{ m}$
- FASE III. Paralización total de las operaciones: $400\text{ m} > \text{RVR}$
- FASE IV. Reanudación de los despegues: $400\text{ m} \leq \text{RVR} < 550\text{ m}$
- FASE V. Cancelación: $550\text{ m} \leq \text{RVR}$.

1. INFORMACIÓN PARA PILOTOS

Incertidumbre 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.
- En estas situaciones de incertidumbre ATC contactará con el vehículo "SIGAME" para que guíe a 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.

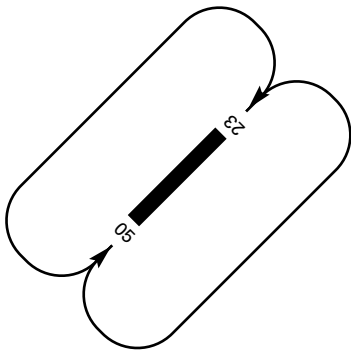
Pérdida de contacto visual entre tránsitos

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 "SIGAME".
- Aeronave en llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME".
- Si la aeronave tuviera ya 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 "SIGAME".

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



AD TRAFFIC CIRCUIT

STANDSTILL OF OPERATIONS IN THE MOVEMENT AREA PROCEDURE (PPOAM)

MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia airport has a "Standstill of Operations in the Movement Area Procedure for RVR less than 550 m (PPOAM 550)" to maintain safety in the movement area in situations of low visibility, which consists of the following phases:

- PHASE I. Warning: $800\text{ m} \geq \text{RVR} \geq 550\text{ m}$
- PHASE II. Standstill of landings: $550\text{ m} > \text{RVR} \geq 400\text{ m}$
- PHASE III. Total standstill of operations: $400\text{ m} > \text{RVR}$
- PHASE IV. Resumption of take-offs: $400\text{ m} \leq \text{RVR} < 550\text{ m}$
- PHASE V. Cancellation: $550\text{ m} \leq \text{RVR}$

1. INFORMATION FOR PILOTS

Uncertainty about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area:

- If the pilot recognises that they are not on a runway, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).
- If they recognise that the aircraft is on a runway, they must notify ATC (including the last known position), vacate the runway as soon as possible if they can locate an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then halt the aircraft.
- In these situations of uncertainty, ATC will contact the "FOLLOW ME" vehicle for it to guide the aircraft.

Breakdown of aircraft

It shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.

Loss of visual contact between traffic

In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted.

Communications failure

- Departing aircraft: The aircraft shall continue by the designated route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.
- Arriving aircraft: If the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the runway and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.
- If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of that clearance, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA.

Ninguna.

23. ADDITIONAL INFORMATION

None.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

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

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

**MURCIA/Aeropuerto
de la Región de Murcia**



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

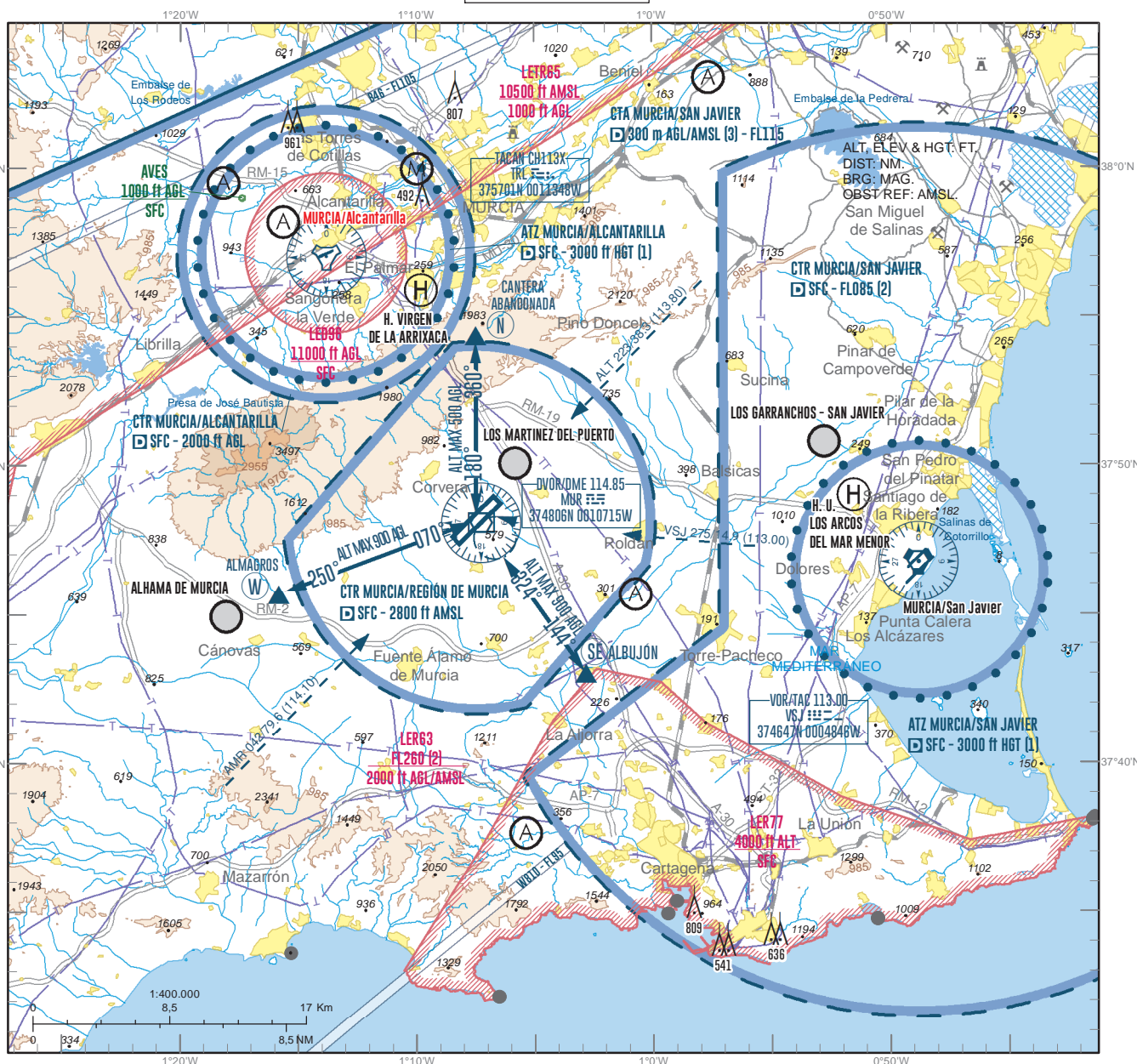
PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	–	37°48'10.84"N 001°07'55.15"W	R	A21N	–	INCOMP. 12
1H	–	37°48'17.89"N 001°07'39.95"W	A	B412	–	–
2	–	37°48'11.83"N 001°07'53.87"W	R	A21N	–	INCOMP. 12, 23
3	–	37°48'12.83"N 001°07'52.58"W	R	A21N	–	INCOMP. 23
4	–	37°48'13.83"N 001°07'51.30"W	R	A21N	–	INCOMP. 45
5	–	37°48'14.82"N 001°07'50.03"W	R	A21N	–	INCOMP. 45, 56
6	–	37°48'15.81"N 001°07'48.75"W	R	A21N	–	INCOMP. 56
7	–	37°48'16.81"N 001°07'47.47"W	R	A21N	–	INCOMP. 8B, 78
8	–	37°48'17.80"N 001°07'46.19"W	R	A21N	–	INCOMP. 8B, 9B, 78, 89
8B	–	37°48'17.43"N 001°07'45.91"W	A	GLF5	–	INCOMP. 7, 8, 9, 78, 89
9	–	37°48'18.80"N 001°07'44.90"W	R	A21N	–	INCOMP. 8B, 9B, 89
9B	–	37°48'18.57"N 001°07'44.40"W	A	GLF5	–	INCOMP. 8, 9, 89
10B	–	37°48'20.60"N 001°07'43.17"W	A	LJ45	–	–
11B	–	37°48'19.94"N 001°07'42.35"W	A	LJ45	–	–
12	–	37°48'11.29"N 001°07'55.12"W	R	B763	–	INCOMP. 1, 2
12B	–	37°48'19.29"N 001°07'41.54"W	A	LJ45	–	–
13B	–	37°48'18.52"N 001°07'40.85"W	A	PA31	–	–
23	–	37°48'12.79"N 001°07'53.19"W	R	B763	–	INCOMP. 2, 3
30	–	37°48'08.88"N 001°07'58.10"W	R	B744	–	INCOMP. 30B, 31, 31B, 31H, 32, 32B
30B	–	37°48'08.99"N 001°07'57.57"W	A	F2TH	–	INCOMP. 30, 31, 31H, 32
31	–	37°48'08.74"N 001°07'58.41"W	R	B763	–	INCOMP. 30, 30B, 31B, 31H
31B	–	37°48'07.77"N 001°07'58.24"W	A	F2TH	–	INCOMP. 30, 31, 31H
31H	–	37°48'08.08"N 001°07'57.59"W	A	EH10	–	INCOMP. 30, 30B, 31, 31B
32	–	37°48'09.64"N 001°07'56.69"W	R	A21N	–	INCOMP. 30, 30B, 32B
32B	–	37°48'09.57"N 001°07'56.10"W	A	F2TH	–	INCOMP. 30, 32
45	–	37°48'14.29"N 001°07'51.26"W	R	B763	–	INCOMP. 4, 5
56	–	37°48'15.79"N 001°07'49.34"W	R	B763	–	INCOMP. 5, 6
78	–	37°48'17.28"N 001°07'47.41"W	R	B763	–	INCOMP. 7, 8, 8B
89	–	37°48'18.78"N 001°07'45.48"W	R	B763	–	INCOMP. 8, 8B, 9, 9B

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
644
VAR 0° (2015)

APP 130.300
TWR 121.325
GMC 121.750

MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia
LEMI



NOTAS

- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte mas bajo.
- (2) Límite superior ampliable hasta FL340 por NOTAM.
- (3) O hasta el límite superior del CTR de LEMI cuando ambos puedan solaparse.

- Carta incluida en la zona LER63.

LLEGADAS

Aeronaves con destino Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia AD contactarán con TWR y solicitarán permiso para entrar en la CTR manteniendo 900 ft MAX AGL (desde W y SE), o 500 ft MAX AGL (desde N). Antes de entrar en la CTR, el piloto contactará con TWR dando su posición y altitud, y solicitará instrucciones de aterrizaje. En algunos casos, las aeronaves deberán realizar esperas antes de obtener el permiso definitivo para entrar en la CTR. Referencias visuales de los puntos de notificación VFR:
N: Cantera abandonada.
SE: Albuñón.
W: Almagros.

SALIDAS

Se contactará con TWR indicando la ruta de salida que se desea utilizar.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán a la CTR por la ruta SE manteniendo 500 ft MAX AGL, incorporándose al circuito de fallo de comunicaciones. Se situarán a la vista de TWR en espera de señales luminosas y separándose del posible tránsito en el circuito de aeródromo.

NOTES

- (1) Or to the cloud ceiling elevation, whichever is lower.
- (2) Upper limit extendible to FL340 by NOTAM.
- (3) Or to the upper limit of CTR LEMI when both could overlap.

- Chart included in Area LER63.

ARRIVALS

Aircraft bound for Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia AD shall contact TWR and request clearance to enter the CTR, maintaining 900 ft MAX AGL (from W and SE), or 500 ft MAX AGL (from N). Before entering the CTR, the pilot will contact TWR to report position and altitude, and request landing instructions. In some cases, aircraft will be instructed to hold before definitive clearance to enter the CTR is granted. Visual references of VFR reporting points:
N: Cantera abandonada.
SE: Albuñón.
W: Almagros.

DEPARTURES

Pilot shall establish contact with TWR indicating the route they wish to follow.

COMMUNICATION FAILURE

Aircraft with communications failure shall enter the CTR via the SE route specified on the chart maintaining 500 ft MAX AGL, and enter the communications failure circuit. They shall remain in sight of TWR, waiting for light signals and avoiding any possible traffic in the aerodrome circuit.

CAMBIOS: NOMBRE ZONA LETR65, HELIPUERTOS H. VIRGEN DE LA ARRIXACA Y H.U. LOS ARCOS DEL MAR MENOR, NUEVO CAMPO DE AEROMODELISMO, OBST. ESCALA.
CHANGES: NAME OF LETR65 AREA, HELIPORTS H. VIRGEN DE LA ARRIXACA AND H.U. LOS ARCOS DEL MAR MENOR, NEW MODEL FLYING FIELD, OBST. SCALE.

MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia AD

OBSERVACIONES - PAPI (MEHT): RWY 05: 3° (75 ft). RWY 23: 3° (58 ft). - Se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos: N: 375423N 0010731W (R-359 MUR/6.3 DME MUR) SE: 374303N 0010251W (R-146 MUR/6.1 DME MUR) W: 374542N 0011551W (R-251 MUR/7.2 DME MUR)	REMARKS - PAPI (MEHT): RWY 05: 3° (75 ft). RWY 23: 3° (58 ft). - The geographic coordinates of the points are included: N: 375423N 0010731W (R-359 MUR/6.3 DME MUR) SE: 374303N 0010251W (R-146 MUR/6.1 DME MUR) W: 374542N 0011551W (R-251 MUR/7.2 DME MUR)
---	---

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:

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 de 30 TM y 2 plataformas de 100 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)

Removal of disabled aircraft:

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 and 2 100 TM load 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:

- (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.

Remarks:

- (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:

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.

Remarks:

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:

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.

Plataforma MIL Este: PCN 85/R/A/W/T.

Plataforma MIL Oeste: PCN 71/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 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.

Superficie: Asfalto y hormigón.

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:

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.

East MIL apron: PCN 85/R/A/W/T.

West MIL apron: PCN 71/R/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m, EXC:

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.

Surface: Asphalt and concrete.

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: Altímetro: Plataforma: 4 m/14 ft EXC PRKG 58, 60 y 62: 7 m/24 ft.	Check locations: Altímetro: 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
Sistema de guía de rodaje: 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.	Taxiing guidance system: 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.
Señalización de RWY: 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).	RWY markings: 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).
Señalización de TWY: Eje y faja lateral, EXC N7: eje.	TWY markings: Centre line and side stripe, EXC N7: centre line.
Observaciones: (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.	Remarks: (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.

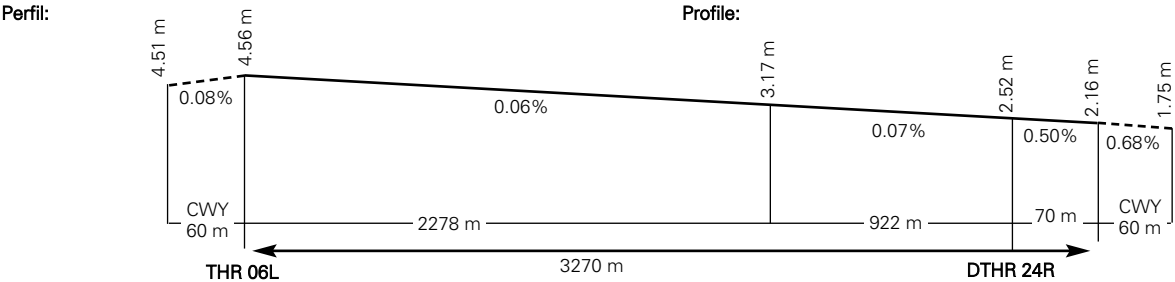
10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
Obstáculos que perforan las Superficies de Cónica, Horizontal interna, Aproximación, Aproximación interna, Transición, Transición interna, Aterrizaje interrumpido y Ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI: Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales. Observaciones: Ver AD 2-LEPA/LESJ AOC.	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: See Item 10 and Digital Data section. Remarks: See AD 2-LEPA/LESJ AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Palma de Mallorca EMAe. HR: H24. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Sí. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español. Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud. Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR, APP. Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Palma de Mallorca EMAe: H24; TEL: +34-971 789 319. E-mail: omalepa@aemet.es	MET office: Palma de Mallorca EMAe. HR: H24. 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 in altitude maps. Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display. ATS unit served: TWR, APP. Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Palma de Mallorca EMAe: H24; TEL: +34-971 789 319. E-mail: omalepa@aemet.es
Observaciones: 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.	Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. There is, within the aerodrome vicinity, a meteorological station sited at 3936N 00242E. See ENR 5.3.

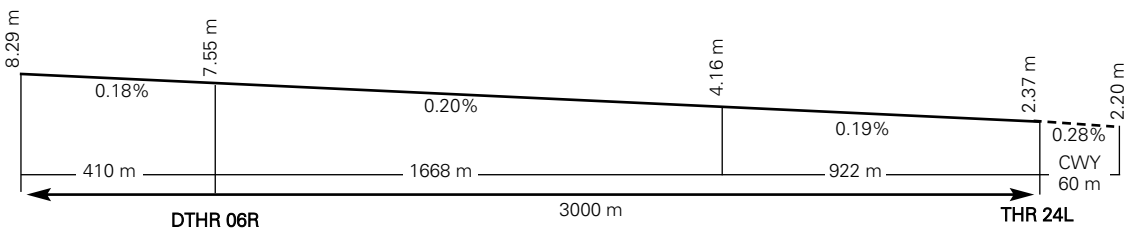
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA					RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06L (1)	058.56°GEO 057°MAG	3270 x 45	393249.7315N 0024238.6190E	THR: 4.6 m / 15 ft TDZ: 4.6 m / 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

Observaciones: (1) Coordenadas extremo RWY 06L: 393345.02N 0024435.52E.
(2) THR RWY 24R desplazado 70 m.
(3) THR RWY 06R desplazado 410 m.
(4) Coordenadas extremo RWY 24L: 393228.51N 0024354.25E.
(5) RWY 24L: Últimos 410 m de pista pavimentados y adecuados para que puedan detenerse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.
(6) Terreno vegetal.

Remarks: (1) RWY 06L end coordinates: 393345.02N 0024435.52E.
(2) THR RWY 24R displaced 70 m.
(3) THR RWY 06R displaced 410 m.
(4) RWY 24L end coordinates: 393228.51N 0024354.25E.
(5) RWY 24L: Last 410 m of runway paved and suitable for aircraft to stop in case of an abandoned take-off.
(6) Grass soil.



NO A ESCALA // NOT TO SCALE



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06L	3270	3330	3270	3270
24R	3270	3330	3270	3200
06R	3000	3060	3000	2590
24L	2590 (1)	2590 (1)	3000 (1)	3000
06L INT N6	2460	2520	2460	–
24R INT N1	2750	2810	2750	–
06R INT H7	2812	2872	2812	–
06R INT H8	2680	2740	2680	–
06R INT S3	2390	2450	2390	–

Observaciones: (1) Últimos 410 m de pista pavimentados y adecuados para que puedan detenerse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Remarks: (1) Last 410 m of runway paved and suitable for aircraft to stop in case of an abandoned take-off.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 06L Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.10 m / 53 ft). Umbral: Verdes con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas+600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3270 m: 2670 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.	Runway: 06L Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.10 m / 53 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3270 m: 2670 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.
Pista: 24R Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (18.52 m / 61 ft). Umbral: Verdes con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.	Runway: 24R Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (18.52 m / 61 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.

Borde de pista: 3270 m : 70 m rojas + 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.	Runway edge: 3270 m: 70 m red + 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.	Runway end: Red.
Zona de parada: No.	Stopway: No.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.
Pista: 06R	Runway: 06R
Aproximación: Luces de identificación de umbral.	Approach: Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3.4° (16.52 m / 54 ft). (1)	PAPI (MEHT): 3.4° (16.52 m / 54 ft). (1)
Umbral: Verdes con barras de ala.	Threshold: Green with wing bars.
Zona de toma de contacto: No.	Touchdown zone: No.
Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.	Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Borde de pista: 3000 m: 410 m rojas + 1990 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.	Runway edge: 3000 m: 410 m red + 1990 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.	Runway end: Red.
Zona de parada: No.	Stopway: No.
Observaciones: (1) Barra de PAPI situada en el lado derecho de la pista.	Remarks: (1) PAPI bar situated on the right side of the runway.
Pista: 24L	Runway: 24L
Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m, LIH.	Approach: Precision CAT II/III, 900 m, LIH.
PAPI (MEHT): 3° (16.95 m / 56 ft).	PAPI (MEHT): 3° (16.95 m / 56 ft).
Umbral: Verdes con barras de ala.	Threshold: Green with wing bars.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.	Touchdown zone: 900 m white.
Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.	Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Borde de pista: 3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.	Runway edge: 3000 m: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.	Runway end: Red.
Zona de parada: No.	Stopway: No.
Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (S1 y S2).	Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S1 and S2).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--	--

ABN/IBN: No.	ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 06L, 1 cerca THR 06R, 1 cerca THR 24L, 1 cerca THR 24R. LGTD. 1 cerca plataforma militar oeste no LGTD.	WDI: 1 near THR 06L, 1 near THR 06R, 1 near THR 24L, 1 near THR 24R. LGTD. 1 near West military apron not LGTD.
← Iluminación de TWY: Eje. MU sin iluminación.	TWY lighting: Centre line. MU without lighting.
← Iluminación de Plataforma: CIV: Postes proyectores. MIL: Luces azules de límite de plataforma. Postes proyectores. Disponible a petición (PPR).	Apron lighting: CIV: Floodlighting poles. MIL: Blue lights of apron limit. Floodlighting poles. Available on request (PPR).
Fuente secundaria de energia: Grupos electrógenos 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, según Anexo 14.	Secondary power supply: Generators 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, according to Annex 14.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
--	-------------------------

Situación: <ul style="list-style-type: none">– Ondulación geoide: ver casilla 2.– FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Coordenadas THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12.– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06L/24R, RWY 06R/24L. Coordenadas THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12. Coordenadas puerta A: 393247.12N 0024253.16E.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 301, 308B, 309B & 310B: ver PDC.	Position: <ul style="list-style-type: none">– Geoid undulation: see item 2.– FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Coordinates THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12.– Ground taxiing: TLOF same as RWY 06L/24R, RWY 06R/24L. Coordinates THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12. Coordinates gate A: 393247.12N 0024253.16E.– Air taxiing: TLOF same as PRKG 301, 308B, 309B & 310B: see PDC.
Elevación: <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Elevación THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12.– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06L/24R, RWY 06R/24L. Elevación THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12. Elevación puerta A: 3.3 m.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 301, 308B, 309B & 310B.	Elevation: <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Elevation THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12.– Ground taxiing: TLOF same as RWY 06L/24R, RWY 06R/24L. Elevation THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12. Elevation gate A: 3.3 m.– Air taxiing: TLOF same as PRKG 301, 308B, 309B & 310B.

PRKG	ELEV (m)
301	3.7
308B	3.7
309B	3.7
310B	3.6

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

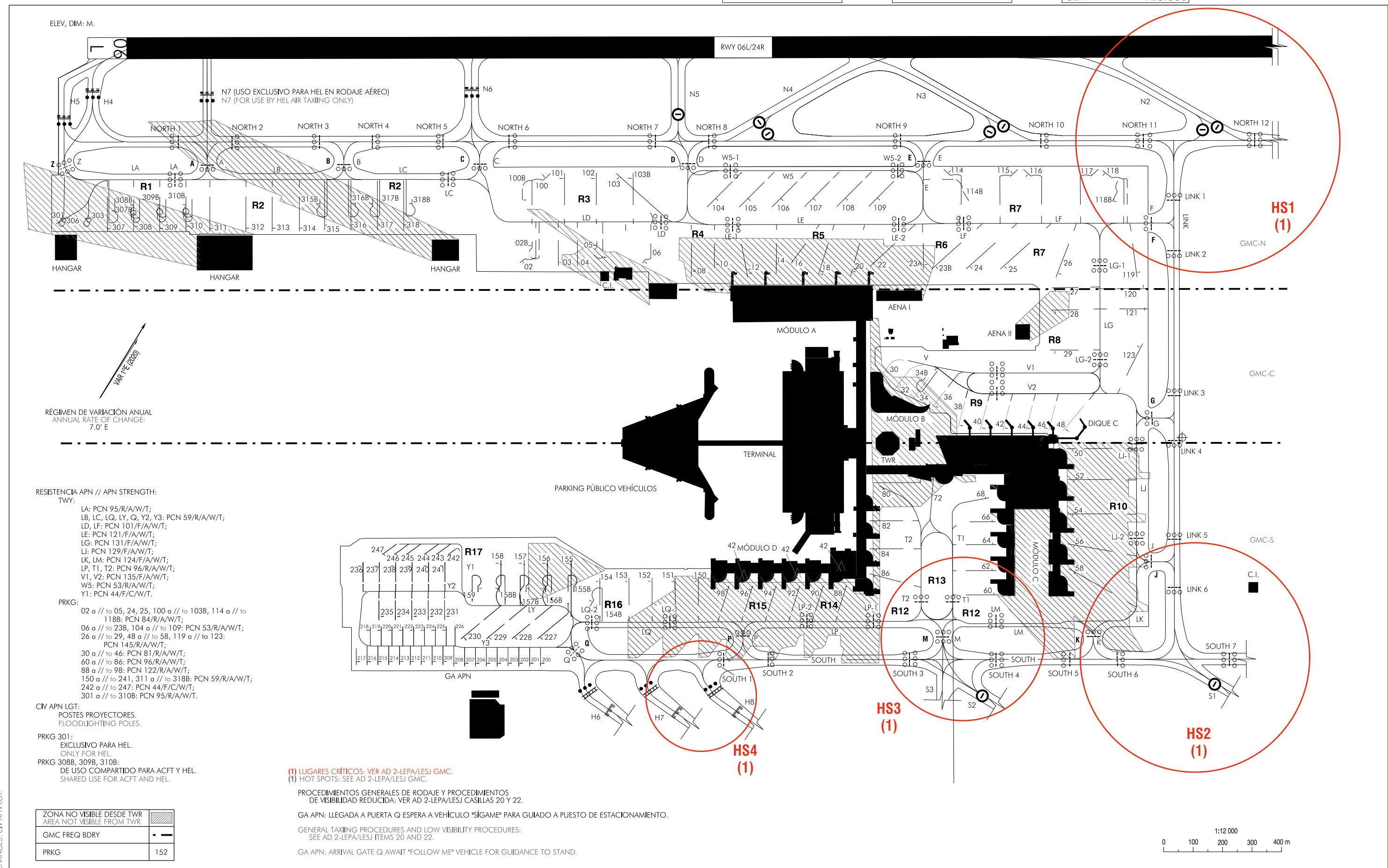
ELEV APN
4

TWR ARR	118.305
TWR DEP	118.455

ATIS ARR	119.255
ATIS DEP	121.780

GMC NORTH	121.905
GMC SOUTH	121.705
CLR	123.880

PALMA DE MALLORCA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

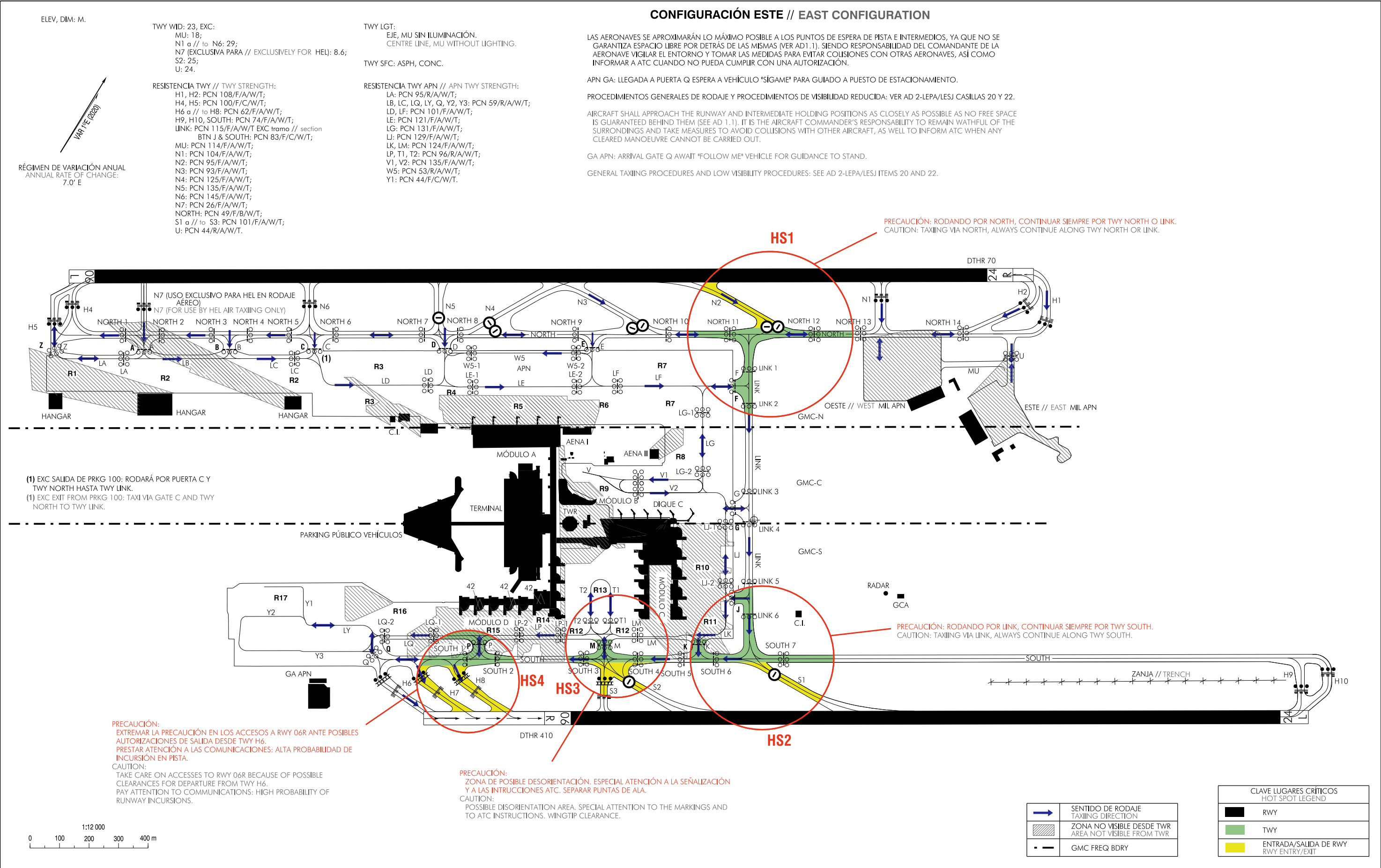
ELEV APN
4

TWR ARR	118.305
TWR DEP	118.455

ATIS ARR	119.255
ATIS DEP	121.780

GMC NORTH	121.905
GMC SOUTH	121.705
CLR	123.880

PALMA DE MALLORCA



PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

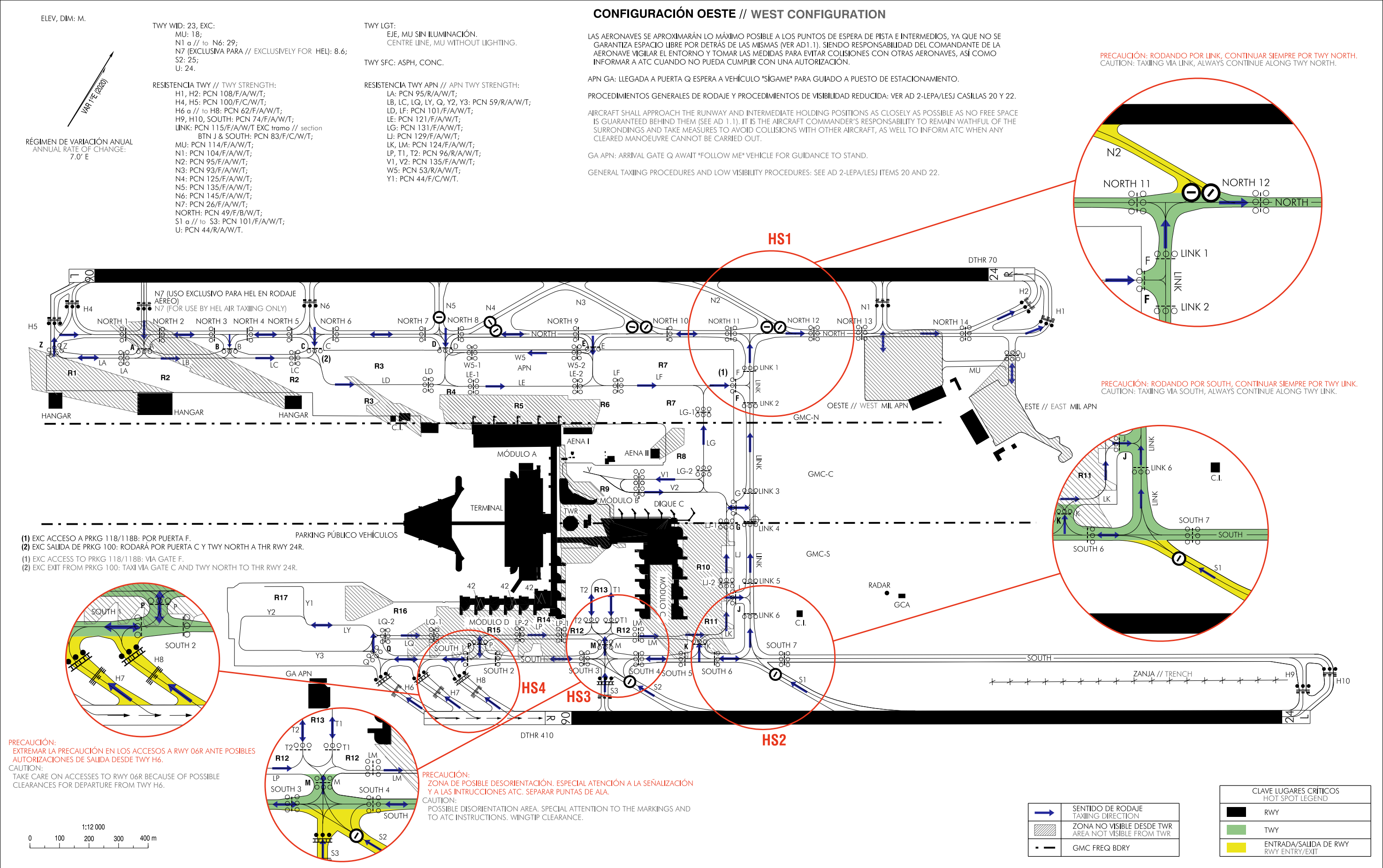
ELEV APN
4

TWR ARR	118.305
TWR DEP	118.455

ATIS ARR	119.255
ATIS DEP	121.780

GMC NORTH	121.905
GMC SOUTH	121.705
CLR	123.880

PALMA DE MALLORCA



CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

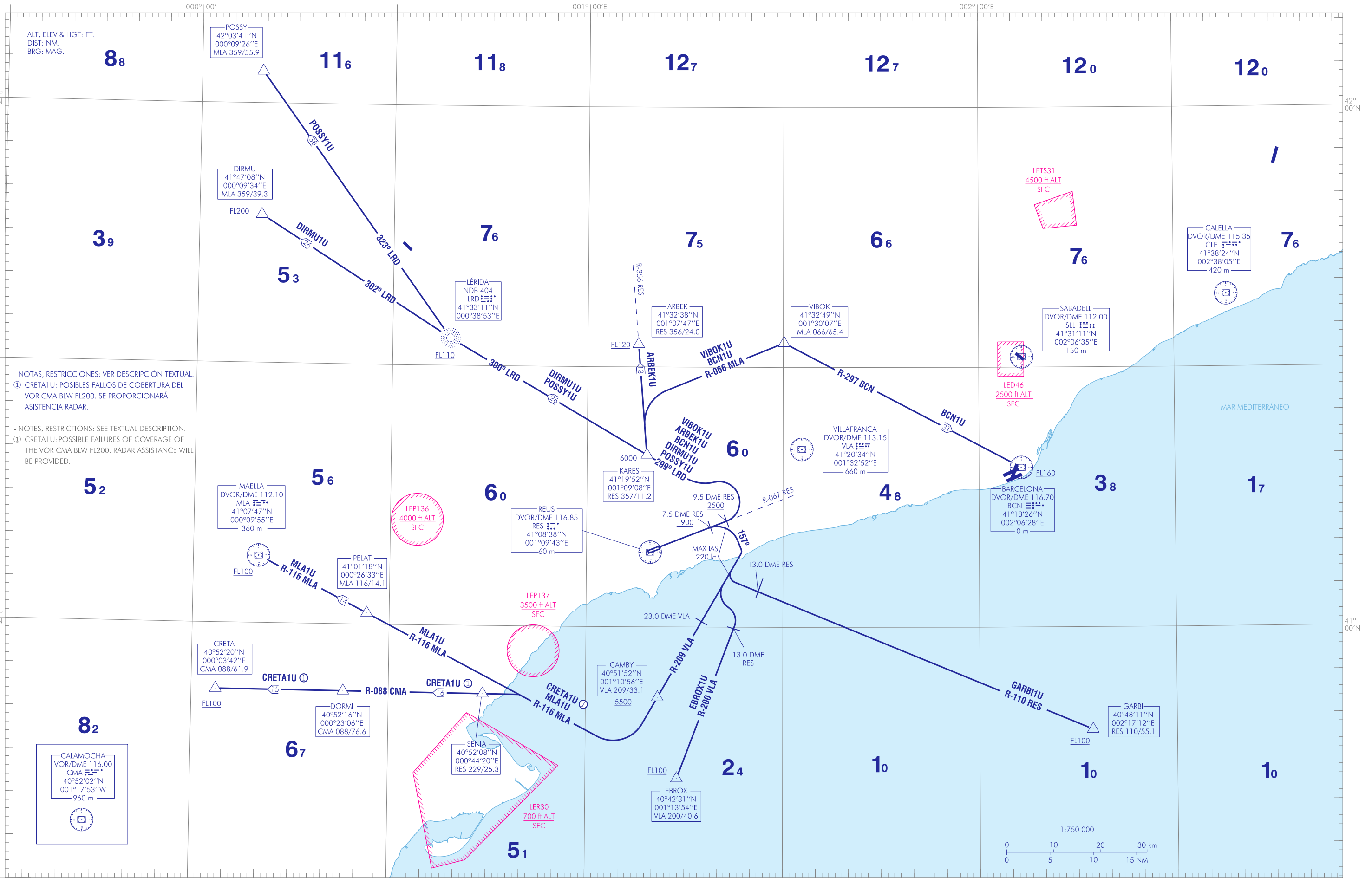
TA 6000

VAR 1°E (2020)

APP 128.875
TWR 128.875

REUS
RWY 07
DIRMU1U
POSSY1U
ARBEK1U
EBROX1U
VIBOK1U
BCN1U
GARBI1U
CRETA1U
MLA1U

CAMBIO: ELIMINACIÓN SALIDAS RUBOTIU Y RILOS1U, CORRECCIÓN RUMBO A KARES.
CHANGES: REMOVAL RUBOTIU AND RILOS1U DEPARTURES, HEADING CORRECTION TO KARES.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

REUS AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 07

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

– CONTROL DE VELOCIDAD

- IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.

SALIDA ARBEK UNO UNIFORM (ARBEK1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 9.5 DME RES a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 300° NDB LRD directo a cruzar KARES a 6000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-356 RES directo a cruzar ARBEK a FL120 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL120.

SALIDA BARCELONA UNO UNIFORM (BCN1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 9.5 DME RES a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 300° NDB LRD directo a cruzar KARES a 6000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-356 RES hasta interceptar y seguir R-066 MLA directo a VIBOK. Virar derecha para interceptar y seguir R-297 BCN directo a cruzar DVOR/DME BCN a FL160 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 6000 ft.

SALIDA CRETA UNO UNIFORM (CRETA1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 7.5 DME RES a 1900 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX 220 kt) a rumbo magnético 157° para interceptar y seguir R-209 VLA directo a cruzar CAMBY a 5500 ft o superior. Seguir R-209 VLA hasta interceptar y seguir R-116 MLA, para interceptar y seguir R-088 CMA directo a cruzar SENIA. Directo a cruzar DORMI. Directo a cruzar CRETA a FL100 o superior.

Mantener 4000 ft hasta 23.0 DME VLA excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 1900 ft.

NOTA: Posibles fallos de cobertura del VOR CMA BLW FL200. Se proporcionará asistencia radar.

SALIDA DIRMU UNO UNIFORM (DIRMU1U)

→ Subir en R-067 RES directo a cruzar 9.5 DME RES a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 299° NDB LRD directo a cruzar KARES a 6000 ft o superior. Directo a cruzar NDB LRD a FL110 o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 302° NDB LRD directo a cruzar DIRMU a FL200 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 6000 ft.

Pendiente mínima de ascenso 4.3% desde 6000 ft hasta FL200.

SALIDA EBROX UNO UNIFORM (EBROX1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 7.5 DME RES a 1900 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX 220 kt) a rumbo magnético 157° para interceptar y seguir R-209 VLA hasta interceptar y seguir R-128 RES hasta interceptar y seguir R-200 VLA directo EBROX a FL100 o superior.

Mantener 4000 ft hasta 13.0 DME RES excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 2000 ft.

Pendiente mínima de ascenso 5.2% desde 13.0 DME RES hasta FL100.

SALIDA GARBI UNO UNIFORM (GARBI1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 7.5 DME RES a 1900 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX 220 kt) a rumbo magnético 157° para interceptar y seguir R-209 VLA. Virar a la izquierda (IAS MAX 220 kt) para interceptar y seguir R-110 RES directo a GARBI a FL100 o superior.

Mantener 4000 ft hasta 13.0 DME RES excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 1900 ft.

SALIDA MAELLA UNO UNIFORM (MLA1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 7.5 DME RES a 1900 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX 220 kt) a rumbo magnético 157° para interceptar y seguir R-209 VLA directo a cruzar CAMBY a 5500 ft o superior. Seguir R-209 VLA hasta interceptar y seguir R-116 MLA directo a PELAT. Directo a DVOR/DME MLA a FL100 o superior.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 07

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

– SPEED CONTROL:

- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.

ARBEK ONE UNIFORM DEPARTURE (ARBEK1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 9.5 DME RES at 2500 ft or above. Turn left to follow magnetic track 300° NDB LRD direct to cross KARES at 6000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-356 RES direct to cross ARBEK at FL120 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL120.

BARCELONA ONE UNIFORM DEPARTURE (BCN1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 9.5 DME RES at 2500 ft or above. Turn left to follow magnetic track 300° NDB LRD direct to cross KARES at 6000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-356 RES to intercept and follow R-066 MLA direct to VIBOK. Turn right to intercept and follow R-297 BCN direct to cross DVOR/DME BCN at FL160 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

CRETA ONE UNIFORM DEPARTURE (CRETA1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 7.5 DME RES at 1900 ft or above. Turn right (MAX IAS 220 kt) to magnetic heading 157° to intercept and follow R-209 VLA direct to cross CAMBY at 5500 ft or above. Follow R-209 VLA to intercept and follow R-116 MLA, to intercept and follow R-088 CMA direct to cross SENIA. Direct to cross DORMI. Direct to cross CRETA at FL100 or above.

Maintain 4000 ft to 23.0 DME VLA except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1900 ft.

NOTE: Possible failures of coverage of the VOR CMA BLW FL200. Radar assistance will be provided.

DIRMU ONE UNIFORM DEPARTURE (DIRMU1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 9.5 DME RES at 2500 ft or above. Turn left to follow magnetic track 299° NDB LRD direct to cross KARES at 6000 ft or above. Direct to cross NDB LRD at FL110 or above. Turn right to follow magnetic track 302° NDB LRD direct to cross DIRMU at FL200 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

Minimum climb gradient of 4.3% from 6000 ft to FL200.

EBROX ONE UNIFORM DEPARTURE (EBROX1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 7.5 DME RES at 1900 ft or above. Turn right (MAX IAS 220 kt) to magnetic heading 157° to intercept and follow R-209 VLA to intercept and follow R-128 RES to intercept and follow R-200 VLA direct to EBROX at FL100 or above.

Maintain 4000 ft to 13.0 DME RES except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 2000 ft.

Minimum climb gradient of 5.2% from 13.0 DME RES up to FL100.

GARBI ONE UNIFORM DEPARTURE (GARBI1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 7.5 DME RES at 1900 ft or above. Turn right (MAX IAS 220 kt) to magnetic heading 157° to intercept and follow R-209 VLA. Turn left (MAX IAS 220 kt) to intercept and follow R-110 RES direct to GARBI at FL100 or above.

Maintain 4000 ft to 13.0 DME RES except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1900 ft.

MAELLA ONE UNIFORM DEPARTURE (MLA1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 7.5 DME RES at 1900 ft or above. Turn right (MAX IAS 220 kt) to magnetic heading 157° to intercept and follow R-209 VLA direct to cross CAMBY at 5500 ft or above. Follow R-209 VLA to intercept and follow R-116 MLA direct to PELAT. Direct to DVOR/DME MLA at FL100 or above.

Mantener 4000 ft hasta 23.0 DME VLA excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 1900 ft.

SALIDA POSSY UNO UNIFORM (POSSY1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 9.5 DME RES a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 300° NDB LRD directo a cruzar KARES a 6000 ft o superior. Directo a cruzar NDB LRD a FL110 o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 323° NDB LRD directo a POSSY.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 6000 ft.

SALIDA VIBOK UNO UNIFORM (VIBOK1U)

Subir en R-067 RES directo a cruzar 9.5 DME RES a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 300° NDB LRD directo a cruzar KARES a 6000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-356 RES hasta interceptar y seguir R-066 MLA directo a VIBOK.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 6000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 07, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 5100 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.5% hasta 5100 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

Maintain 4000 ft to 23.0 DME VLA except ATC clearance.
Minimum climb gradient of 4.5% up to 1900 ft.

POSSY ONE UNIFORM DEPARTURE (POSSY1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 9.5 DME RES at 2500 ft or above. Turn left to follow magnetic track 300° NDB LRD direct to cross KARES at 6000 ft or above. Direct to cross NDB LRD at FL110 or above. Turn right to follow magnetic track 323° NDB LRD direct to POSSY.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

VIBOK ONE UNIFORM DEPARTURE (VIBOK1U)

Climb on R-067 RES direct to cross 9.5 DME RES at 2500 ft or above. Turn left to follow magnetic track 300° NDB LRD direct to cross KARES at 6000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-356 RES to intercept and follow R-066 MLA direct to VIBOK.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 07, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 5100 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 7.5% up to 5100 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to the established in section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" in AIP-ESPAÑA.

ARBEK1V
EBROX1V
VIBOK1V

BCN1V
GARBI1V

CRETA1V
MLA1V

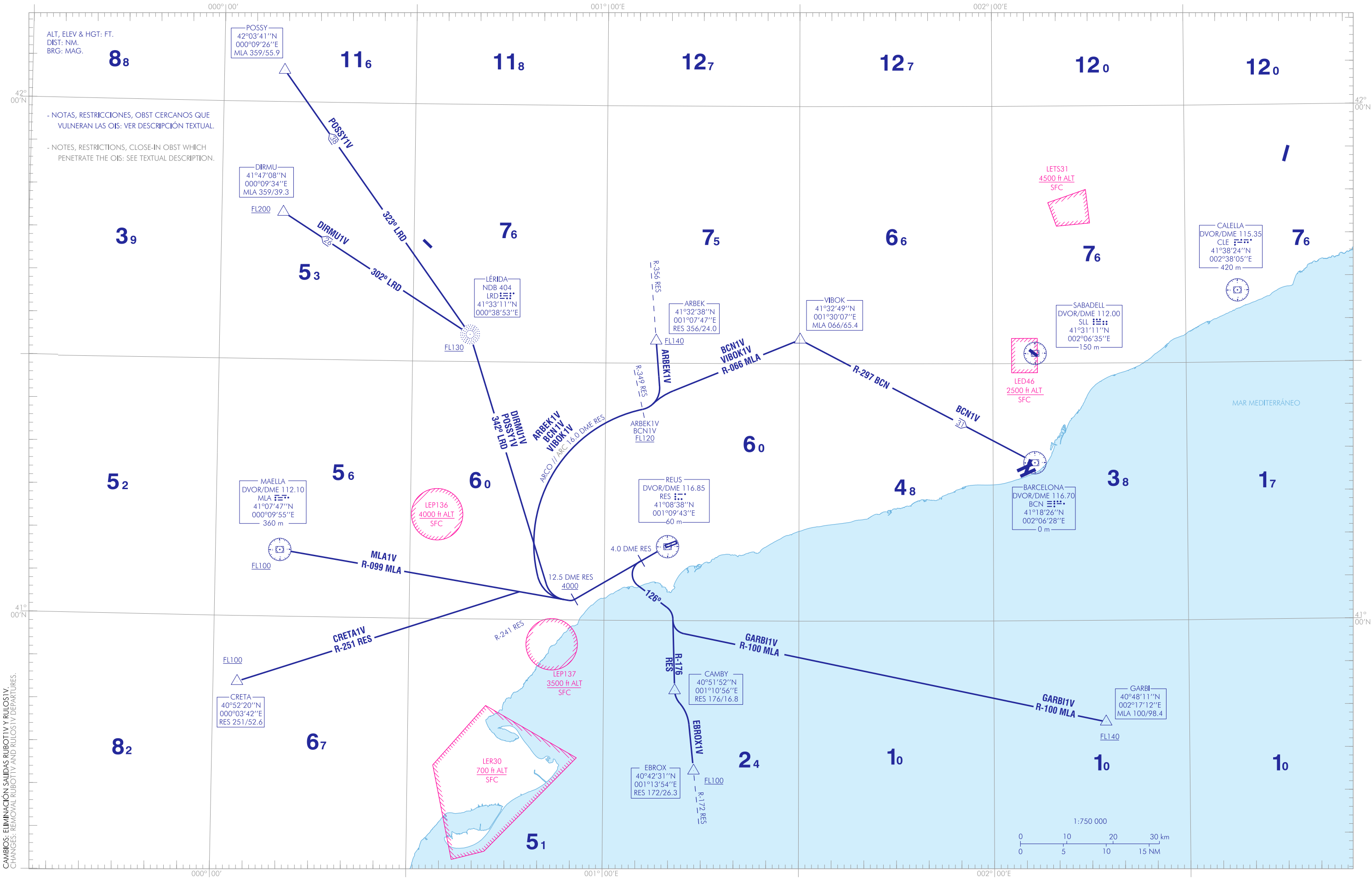
DIRMU1V
POSSY1V

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

APP 128.875
TWR 128.875



CAMBIO: ELIMINACIÓN SALIDAS RUBOTIV Y RUOSIV.
CHANGES: REMOVAL RUBOTIV AND RUOSIV DEPARTURES.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

REUS AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 25

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- CONTROL DE VELOCIDAD
- IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.

SALIDA ARBEK UNO VICTOR (ARBEK1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir arco 16.0 DME RES directo a cruzar R-349 RES a FL120 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-356 RES directo a cruzar ARBEK a FL140 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL140.

SALIDA BARCELONA UNO VICTOR (BCN1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir arco 16.0 DME RES directo a cruzar R-349 RES a FL120 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-066 MLA directo a VIBOK. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-297 BCN directo a DVOR/DME BCN.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL120.

SALIDA Creta UNO VICTOR (CRETA1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-099 MLA hasta interceptar y seguir R-251 RES directo a Creta a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta 4000 ft.

SALIDA DIRMU UNO VICTOR (DIRMU1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 342° NDB LRD directo a cruzar NDB LRD a FL130 o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 302° NDB LRD directo a cruzar DIRMU a FL200 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL130.

Pendiente mínima de ascenso 4.4% desde FL130 hasta FL200.

SALIDA EBROX UNO VICTOR (EBROX1V)

Subir en R-241 RES hasta 4.0 DME RES. Virar a la izquierda a rumbo magnético 126° para interceptar y seguir R-176 RES directo a CAMBY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-172 RES directo a EBROX a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.2% hasta FL100.

SALIDA GARBI UNO VICTOR (GARBI1V)

Subir en R-241 RES hasta 4.0 DME RES. Virar a la izquierda a rumbo magnético 126° para interceptar y seguir R-176 RES hasta interceptar y seguir R-100 MLA directo a cruzar GARBI a FL140 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 3.5% hasta FL140.

SALIDA MAELLA UNO VICTOR (MLA1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-099 MLA directo a DVOR/DME MLA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta 4000 ft.

SALIDA POSSY UNO VICTOR (POSSY1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 342° NDB LRD directo a cruzar NDB LRD a FL130 o superior. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 323° NDB LRD directo a POSSY.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL130.

SALIDA VIBOK UNO VICTOR (VIBOK1V)

Subir en R-241 RES directo a cruzar 12.5 DME RES a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir arco 16.0 DME RES directo a cruzar R-349 RES. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-066 MLA directo a VIBOK.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL120.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 25

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- SPEED CONTROL:
- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.

ARBEK ONE VICTOR DEPARTURE (ARBEK1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to follow arc 16.0 DME RES direct to cross R-349 RES at FL120 or above. Turn left to intercept and follow R-356 RES direct to cross ARBEK at FL140 or above.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL140.

BARCELONA ONE VICTOR DEPARTURE (BCN1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to follow arc 16.0 DME RES direct to cross R-349 RES at FL120 or above. Turn left to intercept and follow R-066 MLA direct to VIBOK. Turn right to intercept and follow R-297 BCN direct to DVOR/DME BCN.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL120.

CRETA ONE VICTOR DEPARTURE (CRETA1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-099 MLA to intercept and follow R-251 RES direct to Creta at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.1% up to 4000 ft.

DIRMU ONE VICTOR DEPARTURE (DIRMU1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to follow magnetic track 342° NDB LRD direct to cross NDB LRD at FL130 or above. Turn left to follow magnetic track 302° NDB LRD direct to cross DIRMU at FL200 or above.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL130.

Minimum climb gradient of 4.4% from FL130 to FL200.

EBROX ONE VICTOR DEPARTURE (EBROX1V)

Climb on R-241 RES up to 4.0 DME RES. Turn left to 126° magnetic heading to intercept and follow R-176 RES direct to CAMBY. Turn left to intercept and follow R-172 RES direct to EBROX at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.2% up to FL100.

GARBI ONE VICTOR DEPARTURE (GARBI1V)

Climb on R-241 RES up to 4.0 DME RES. Turn left to 126° magnetic heading to intercept and follow R-176 RES to intercept and follow R-100 MLA direct to cross GARBI at FL140 or above.

Minimum climb gradient of 3.5% up to FL140.

MAELLA ONE VICTOR DEPARTURE (MLA1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-099 MLA direct to DVOR/DME MLA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.1% up to 4000 ft.

POSSY ONE VICTOR DEPARTURE (POSSY1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to follow magnetic track 342° NDB LRD direct to cross NDB LRD at FL130 or above. Turn left to follow magnetic track 323° NDB LRD direct to POSSY.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL130.

VIBOK ONE VICTOR DEPARTURE (VIBOK1V)

Climb on R-241 RES direct to cross 12.5 DME RES at 4000 ft or above. Turn right to follow arc 16.0 DME RES direct to cross R-349 RES. Turn left to intercept and follow R-066 MLA direct to VIBOK.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL120.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 25, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 5100 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.5% hasta 5100 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 25, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading up to 5100 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

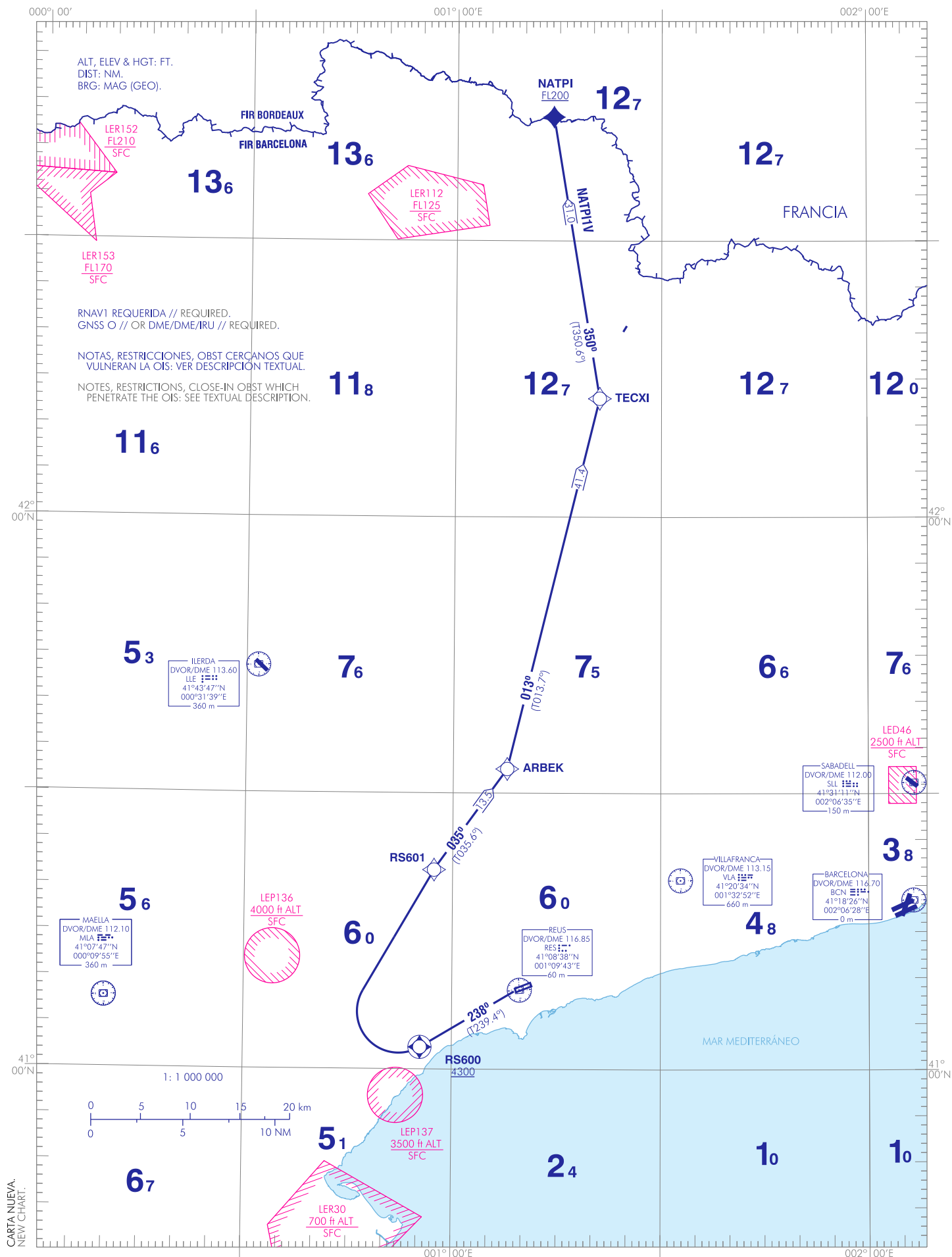
Minimum climb gradient of 7.5% up to 5100 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to the established in section ENR 1.8, item “Air-ground communication failure” in AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Anntena	25	41°08'23.6"N	001°09'03.7"E	79	295
Torre eléctrica // Electric tower	25	41°08'26.5"N	001°09'17.8"E	51	264
Árbol // Tree	25	41°08'22.8"N	001°09'04.7"E	73	290
Árbol // Tree	25	41°08'37.7"N	001°08'45.6"E	54	302
Árbol // Tree	25	41°08'29.0"N	001°09'17.6"E	35	251
Edificio // Building	25	41°08'23.6"N	001°09'03.7"E	65	281
Árbol // Tree	25	41°08'34.4"N	001°08'21.2"E	97	339

→

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	25	41°05'32.2"N	000°51'45.7"E	0	3008



REUS AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ARBEK	41°32'37.9"N 001°07'47.2"E
NATPI	42°43'26.0"N 001°14'08.9"E
RS600	41°02'23.0"N 000°55'26.0"E
RS601	41°21'39.0"N 000°57'19.0"E
TECXI	42°12'52.9"N 001°20'58.8"E

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

PISTA 25

RUNWAY 25

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:
– RNAV1 requerida.
– IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:
– RNAV1 required.
– MAX IAS 250 kt at FL100 or below.

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
NATPI1V Pendiente mínima de ascenso: 5.6% hasta RS600. // Minimum climb gradient 5.6% up to RS600.											
001	CF	RS600	Y	238 (239.4)	-1.0	–	–	+4300	–	–	RNAV1
002	DF	RS601	–	–	-1.0	–	R	–	–	–	RNAV1
003	TF	ARBEK	–	035 (035.6)	-1.0	13.5	–	–	–	–	RNAV1
004	TF	TECXI	–	013 (013.7)	-1.0	41.4	–	–	–	–	RNAV1
005	TF	NATPI	–	350 (350.6)	-1.0	31.0	–	+FL200	–	–	RNAV1

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	25	41°08'23.6"N	001°09'03.7"E	78.6	294.9
Árbol // Tree	25	41°08'22.8"N	001°09'04.7"E	73.2	289.9
Árbol // Tree	25	41°08'37.7"N	001°08'45.6"E	53.8	301.7
Árbol // Tree	25	41°08'34.4"N	001°08'21.2"E	97.5	338.8
Árbol // Tree	25	41°08'38.2"N	001°08'43.6"E	47.6	296.0
Edificio // Building	25	41°08'23.6"N	001°09'03.7"E	64.7	281.0

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	25	41°05'32.2"N	000°51'45.7"E	–	3008.5

AMPOL1L
DUQQI1Y
SEROX1L

BCN1L
EBROX1L
VIBOK1L

BCN1Y
EBROX1L
VIBOK1Y

DUQQI1L
POSSY1L

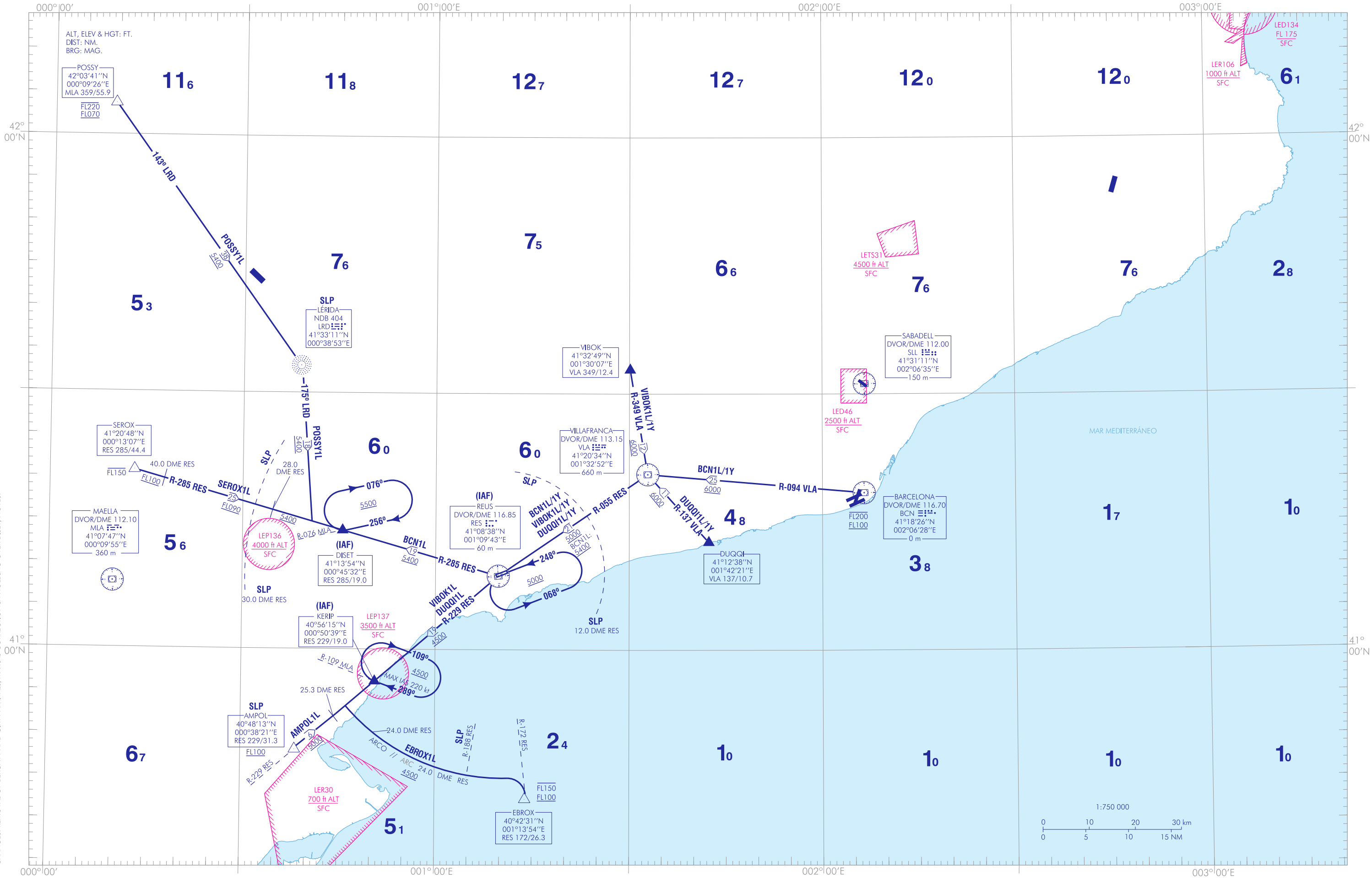
CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

APP 128.875
TWR 128.875

CAMBIO: ELIMINACIÓN DE LLEGADAS BERGAT Y GIRTY, CORRECCIÓN IAS MAX EN ESPERA SOBRE DISET, NOTAS.
CHANGES: REMOVAL OF BERGAT Y AND GIRTY ARRIVALS, MAX IAS CORRECTION IN HOLDING OVER DISET, NOTES.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

REUS AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 07

NOTAS APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt en SLP.
 - IAS MAX 230 kt en esperas a FL140 o inferior.
 - IAS MAX 220 kt al abandonar los IAF y en espera sobre IAF KERIP.
- PLANIFICACION DE DESCENSO:

Las aeronaves deberán planificar su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento a la altitud indicada y cruzar los puntos de límite de velocidad (SLP) a FL100 o inferior.

LLEGADA AMPOL UNO LIMA (AMPOL1L) AMPOL, KERIP (IAF)

LLEGADA BARCELONA UNO LIMA (BCN1L) DVOR/DME BCN, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES, DISET (IAF)

LLEGADA BARCELONA UNO YANKEE (BCN1Y) DVOR/DME BCN, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES (IAF)

LEGADA DUQQI UNO LIMA (DUQQI1L) DUQQI, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES, KERIP (IAF)

LLEGADA DUQQI UNO YANKEE (DUQQI1Y) DUQQI, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES (IAF)

LLEGADA EBROX UNO LIMA (EBROX1L) EBROX, ARCO 24.0 DME RES/R-229 RES, KERIP (IAF)

LLEGADA POSSY UNO LIMA (POSSY1L) POSSY, NDB LRD, 175° NDB LRD/R-285 RES, DISET (IAF)

LLEGADA SEROX UNO LIMA (SEROX1L) SEROX, DISET (IAF)

LLEGADA VIBOK UNO LIMA (VIBOK1L) VIBOK, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES, KERIP (IAF)

LLEGADA VIBOK UNO YANKEE (VIBOK1Y) VIBOK, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES (IAF)

STANDAR INSTRUMENTAL ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 07

NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:

- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt at SLP.
 - MAX IAS 230 kt while holding, at FL140 or below.
 - MAX IAS 220 kt when leaving an IAF and while holding over IAF KERIP.
- DESCENT PLANNING:

Aircraft should plan their descent to cross the initial points of the procedure at the altitude indicated and cross the speed limiting points (SLP) at FL100 or below.

AMPOL ONE LIMA ARRIVAL (AMPOL1L) AMPOL, KERIP (IAF)

BARCELONA ONE LIMA ARRIVAL (BCN1L) DVOR/DME BCN, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES, DISET (IAF)

BARCELONA ONE YANKEE ARRIVAL (BCN1Y) DVOR/DME BCN, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES (IAF)

DUQQI ONE LIMA ARRIVAL (DUQQI1L) DUQQI, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES, KERIP (IAF)

DUQQI ONE YANKEE ARRIVAL (DUQQI1Y) DUQQI, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES (IAF)

EBROX ONE LIMA ARRIVAL (EBROX1L) EBROX, ARC 24.0 DME RES/R-229 RES, KERIP (IAF)

POSSY ONE LIMA ARRIVAL (POSSY1L) POSSY, NDB LRD, 175° NDB LRD/R-285 RES, DISET (IAF)

SEROX ONE LIMA ARRIVAL (SEROX1L) SEROX, DISET (IAF)

VIBOK ONE LIMA ARRIVAL (VIBOK1L) VIBOK, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES, KERIP (IAF)

VIBOK ONE YANKEE ARRIVAL (VIBOK1Y) VIBOK, DVOR/DME VLA, DVOR/DME RES (IAF)

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

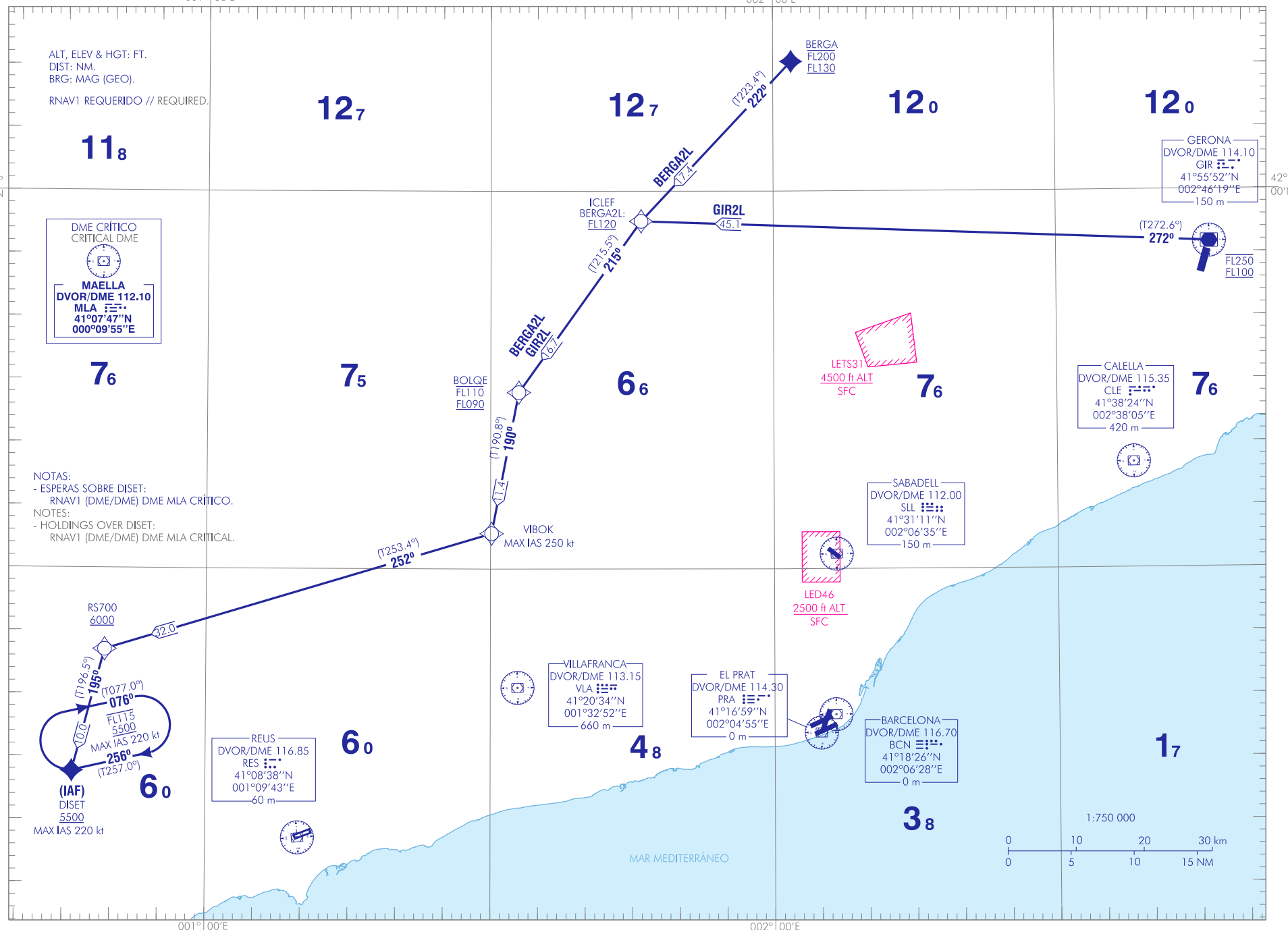
CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1-OACI

VAR 1°E (2020)

TA 6000

APP 128.875
TWR 128.875

REUS
RWY 07
BERGA2L
GIR2L



CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEERS STAR 2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000

VAR 1°E (2020)

APP 128.875
TWR 128.875

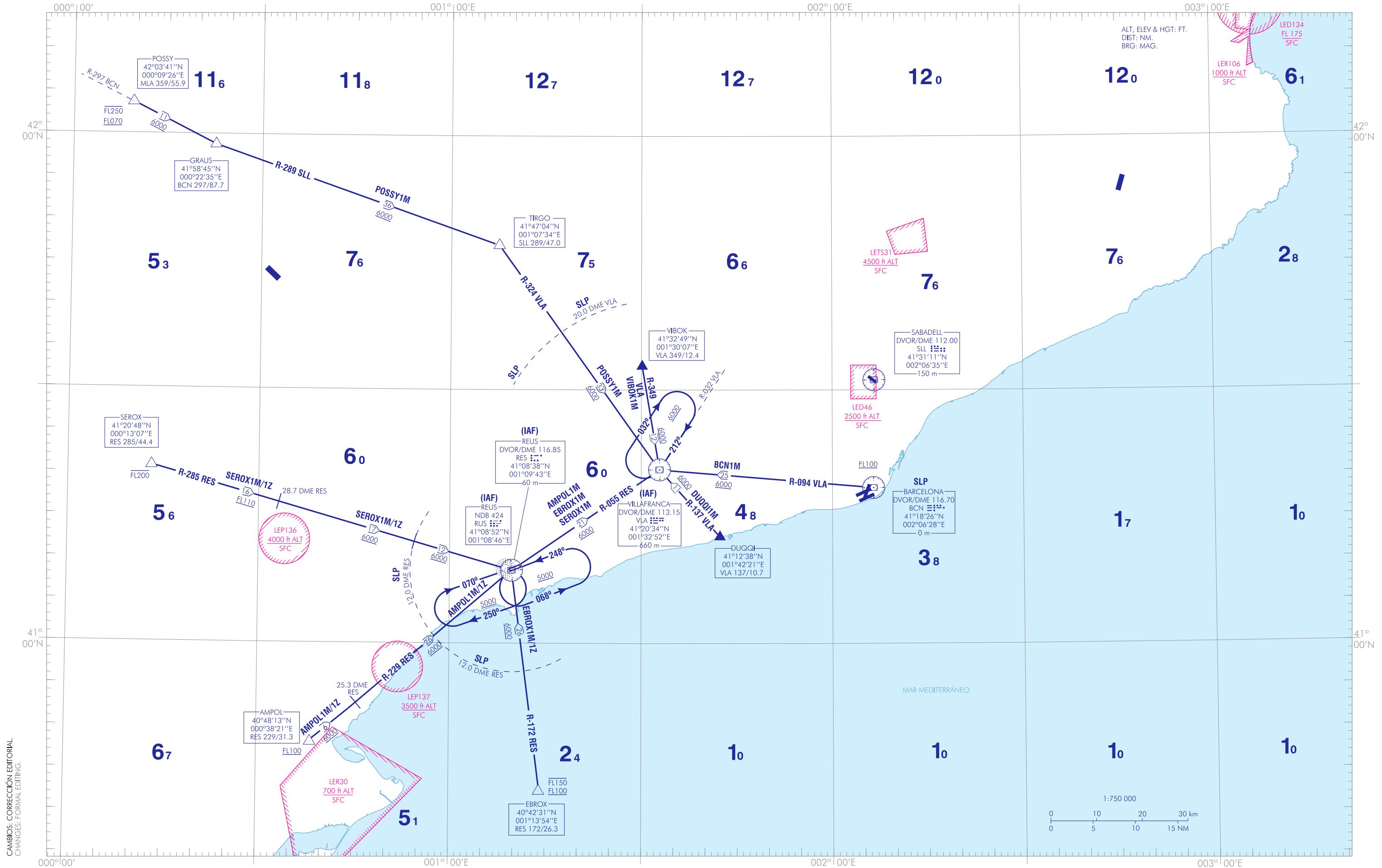
AMPOL1M
EBROX1M
SEROX1Z

AMPOL1Z
EBROX1Z
VIBOK1M

BCN1M
POSSY1M

DUQQI1M
SEROX1M

REUS
RWY 25



CAMBIO: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEERS STAR 3.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

REUS AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 25

NOTAS APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt en SLP.
 - IAS MAX 230 kt en esperas a FL140 o inferior.
 - IAS MAX 220 kt al abandonar los IAF.
- Planificación de descenso:

Las aeronaves deberán planificar su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento a la altitud indicada y cruzar los puntos de límite de velocidad (SLP) a FL100 o inferior.

LLEGADA AMPOL UNO MIKE (AMPOL1M)
AMPOL, DVOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF)

LLEGADA AMPOL UNO ZULU (AMPOL1Z)
AMPOL, DVOR/DME RES (IAF)

LLEGADA BARCELONA UNO MIKE (BCN1M)
DVOR/DME BCN, DVOR/DME VLA (IAF)

LLEGADA DUQQI UNO MIKE (DUQQI1M)
DUQQI, DVOR/DME VLA (IAF)

LLEGADA EBROX UNO MIKE (EBROX1M)
EBROX, DVOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF)

LLEGADA EBROX UNO ZULU (EBROX1Z)
EBROX, DVOR/DME RES (IAF)

LLEGADA POSSY UNO MIKE (POSSY1M)
POSSY, GRAUS, TIRGO, DVOR/DME VLA (IAF)

LLEGADA SEROX UNO MIKE (SEROX1M)
SEROX, DVOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF)

LLEGADA SEROX UNO ZULU (SEROX1Z)
SEROX, DVOR/DME RES (IAF)

LLEGADA VIBOK UNO MIKE (VIBOK1M)
VIBOK, DVOR/DME VLA (IAF)

STANDAR INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 25

NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:

- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt at SLP.
 - MAX IAS 230 kt while holding, at FL140 or below.
 - MAX IAS 220 kt when leaving an IAF.
- Descent planning:

Aircraft should plan their descent to cross the initial points of the procedure at the altitude indicated and cross the speed limiting points (SLP) at FL100 or below.

AMPOL ONE MIKE ARRIVAL (AMPOL1M)
AMPOL, DVOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF)

AMPOL ONE ZULU ARRIVAL (AMPOL1Z)
AMPOL, DVOR/DME RES (IAF)

BARCELONA ONE MIKE ARRIVAL (BCN1M)
DVOR/DME BCN, DVOR/DME VLA (IAF)

DUQQI ONE MIKE ARRIVAL (DUQQI1M)
DUQQI, DVOR/DME VLA (IAF)

EBROX ONE MIKE ARRIVAL (EBROX1M)
EBROX, DVOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF)

EBROX ONE ZULU ARRIVAL (EBROX1Z)
EBROX, DVOR/DME RES (IAF)

POSSY ONE MIKE ARRIVAL (POSSY1M)
POSSY, GRAUS, TIRGO, DVOR/DME VLA (IAF)

SEROX ONE MIKE ARRIVAL (SEROX1M)
SEROX, DVOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF)

SEROX ONE ZULU ARRIVAL (SEROX1Z)
SEROX, DVOR/DME RES (IAF)

VIBOK ONE MIKE ARRIVAL (VIBOK1M)
VIBOK, DVOR/DME VLA (IAF)

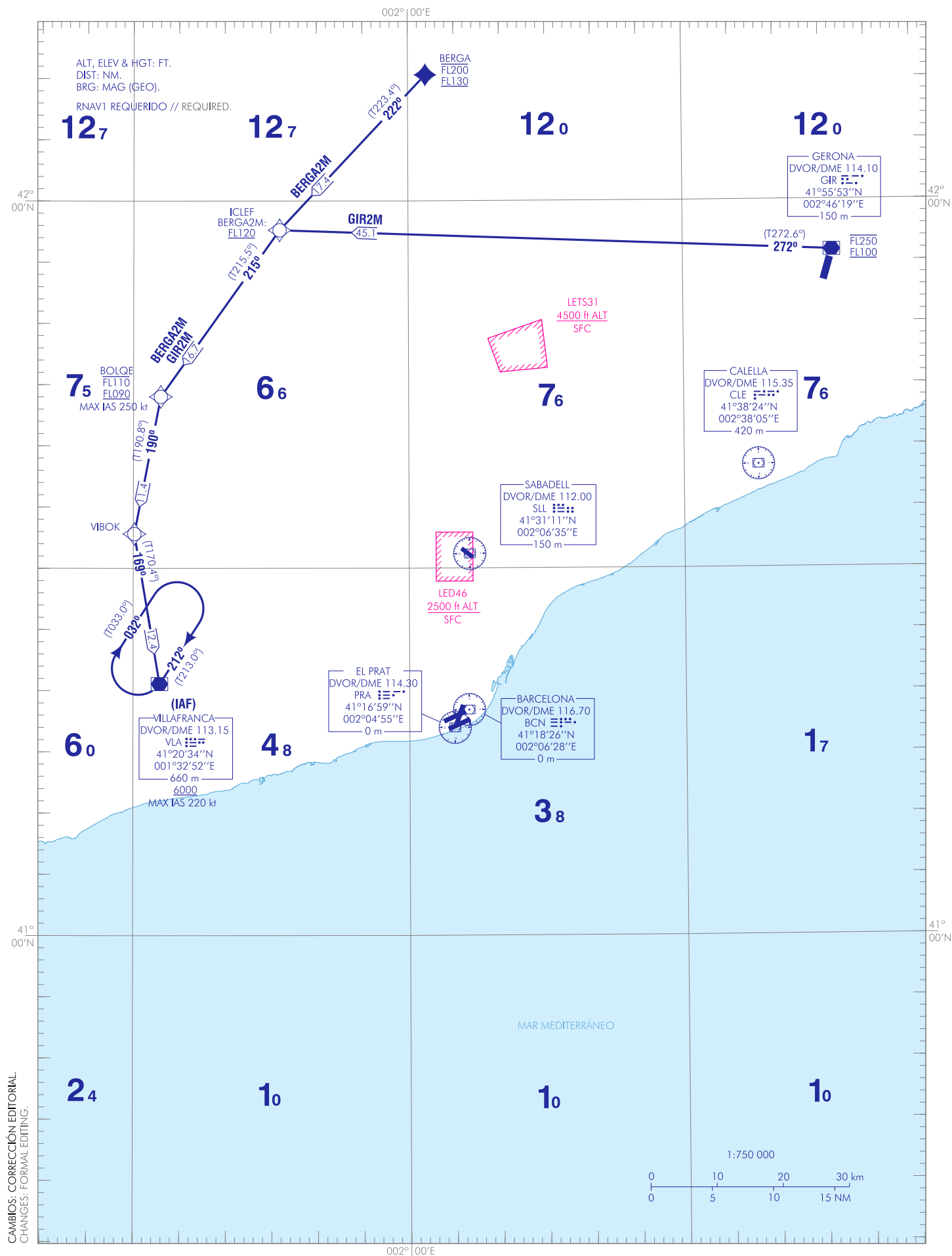
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1-OACI

TA 6000
VAR 1°E (2020)

APP 128.875
TWR 128.875

REUS
RWY 25
BERGA2M
GIR2M



REUS AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BERGA	42°10'17.5"N 002°01'55.4"E
BOLQE	41°44'01.0"N 001°32'58.0"E
GIR	41°55'53.0"N 002°46'18.5"E
ICLEF	41°57'38.0"N 001°45'56.0"E
VIBOK	41°32'48.7"N 001°30'06.7"E
VLA (IAF)	41°20'33.4"N 001°32'52.4"E

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 25

NOTAS APLICABLE A TODAS LAS STAR:
– RNAV1 requerida

STANDAR INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 25

NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:
– RNAV1 required.

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
BERGA2M RNAV1											
001	IF	BERGA	–	–	-1.0	–	–	-FL200 +FL130	–	–	RNAV1
002	TF	ICLEF	–	222 (223.4)	-1.0	17.4	–	+FL120	–	–	RNAV1
003	TF	BOLQE	–	215 (215.5)	-1.0	16.7	–	-FL110 +FL090	-250	–	RNAV1
004	TF	VIBOK	–	190 (190.8)	-1.0	11.4	–	–	–	–	RNAV1
005	TF	VLA	–	169 (170.4)	-1.0	12.4	–	+6000	-220	–	RNAV1
GIR2M RNAV1											
001	IF	GIR	–	–	-1.0	–	–	-FL250 +FL100	–	–	RNAV1
002	TF	ICLEF	–	272 (272.6)	-1.0	45.1	–	–	–	–	RNAV1
003	TF	BOLQE	–	215 (215.5)	-1.0	16.7	–	-FL110 +FL090	-250	–	RNAV1
004	TF	VIBOK	–	190 (190.8)	-1.0	11.4	–	–	–	–	RNAV1
005	TF	VLA	–	169 (170.4)	-1.0	12.4	–	+6000	-220	–	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	VLA	–	212 (213.0)	-1.0	1 MIN	R	6000	–	–	RNAV1

CLANA4R
MAR4R
VJF4R

HIJ3R
ONUBA5R
VIBAS3R

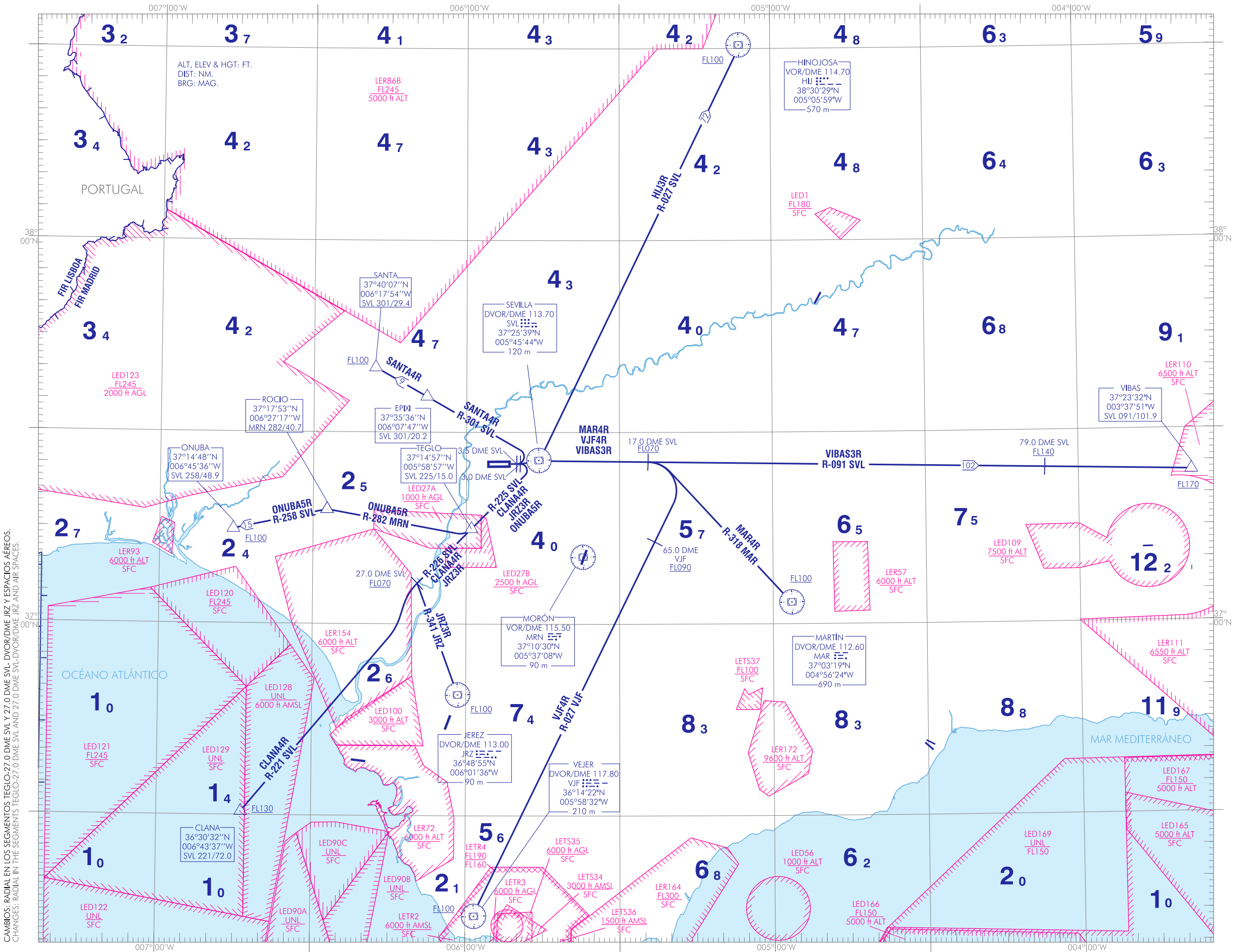
JRZ3R
SANTA4R

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

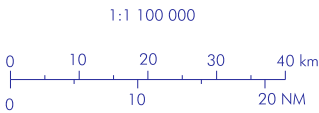
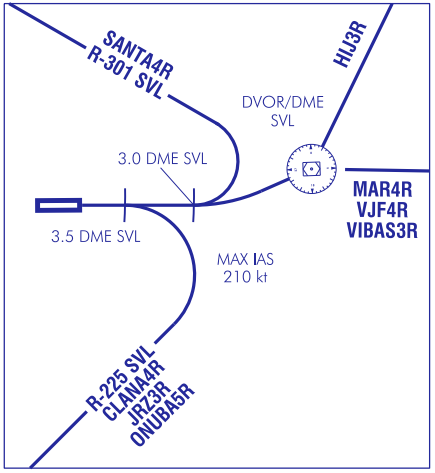
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100



NOTAS:
- NO EXISTEN OBSTÁCULOS QUE VULNEREN LAS OIS.
- VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- THERE ARE NOT CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS.
- SEE TEXTUAL DESCRIPTION.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 09

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

- AUTORIZACIÓN INICIAL DE ASCENSO: subir a nivel de vuelo FL080 y esperar posterior autorización.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

SALIDA CLANA CUATRO ROMEO (CLANA4R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.5 DME SVL. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt), para interceptar y seguir R-225 SVL directo a cruzar 27.0 DME SVL a FL070 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-221 SVL directo a CLANA a FL130 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL070.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA HINOJOSA TRES ROMEO (HIJ3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo a DVOR/DME SVL. Proceder por R-027 SVL directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

SALIDA JEREZ TRES ROMEO (JRZ3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.5 DME SVL. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt), para interceptar y seguir R-225 SVL hasta 27.0 DME SVL. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-341 JRZ, directo a DVOR/DME JRZ a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL070.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA MARTÍN CUATRO ROMEO (MAR4R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME SVL. Proceder por R-091 SVL hasta 17.0 DME SVL a FL070 o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-318 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0 % hasta FL070.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA ONUBA CINCO ROMEO (ONUBA5R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.5 DME SVL. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt), para interceptar y seguir R-225 SVL, hasta TEGLO. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-282 MRN, directo a ROCIO. Virar a la izquierda para seguir R-258 SVL, directo a ONUBA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL070.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA SANTA CUATRO ROMEO (SANTA4R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-301 SVL, directo a EPIXI. Directo a SANTA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

SALIDA VEJER CUATRO ROMEO (VJF4R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME SVL. Proceder por R-091 SVL hasta 17.0 DME SVL a FL070 o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-027 VJF, directo a cruzar 65.0 DME VJF a FL090 o superior. Directo a DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta FL070.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA VIBAS TRES ROMEO (VIBAS3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME SVL. Proceder por R-091 SVL directo a cruzar 79.0 DME SVL a FL140 o superior. Directo a VIBAS a FL170 o superior.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 09

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

- INITIAL CLIMBING CLEARANCE: climb to FL080 and await further clearance.
- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt to leave FL120.

CLANA FOUR ROMEO DEPARTURE (CLANA4R)

Climb on runway heading up to 3.5 DME SVL. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-225 SVL, direct to cross 27.0 DME SVL at FL070 or above. Turn left to intercept and follow R-221 SVL direct to CLANA at FL130 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL070.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

HINOJOSA THREE ROMEO DEPARTURE (HIJ3R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-027 SVL, direct to VOR/DME HIJ at FL100 or above.

JEREZ THREE ROMEO DEPARTURE (JRZ3R)

Climb on runway heading up to 3.5 DME SVL. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-225 SVL up to 27.0 DME SVL. Turn left to intercept and follow R-341 JRZ, direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL070.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

MARTÍN FOUR ROMEO DEPARTURE (MAR4R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-091 SVL up to 17.0 DME SVL at FL070 or above. Turn right to intercept and follow R-318 MAR direct to DVOR/DME MAR at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL070.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

ONUBA FIVE ROMEO DEPARTURE (ONUBA5R)

Climb on runway heading up to 3.5 DME SVL. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-225 SVL, up to TEGLO. Turn right to intercept and follow R-282 MRN, direct to ROCIO. Turn left to follow R-258 SVL direct to ONUBA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL070.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

SANTA FOUR ROMEO DEPARTURE (SANTA4R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left to intercept and follow R-301 SVL, direct to EPIXI. Direct to SANTA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

VEJER FOUR ROMEO DEPARTURE (VJF4R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-091 SVL up to 17.0 DME SVL at FL070 or above. Turn right to intercept and follow R-027 VJF, direct to cross 65.0 DME VJF at FL090 or above. Direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL070.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

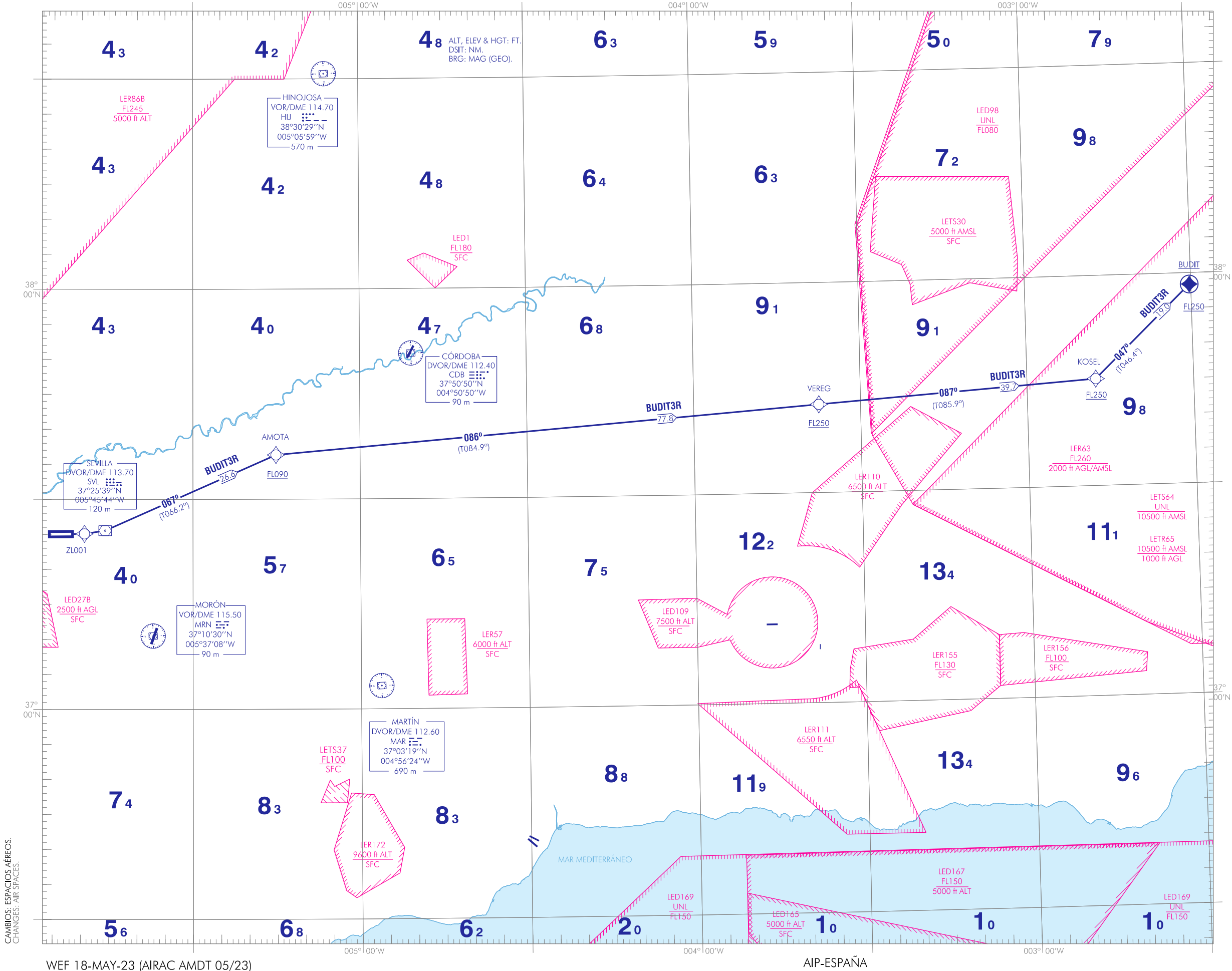
VIBAS THREE ROMEO DEPARTURE (VIBAS3R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-091 SVL direct to cross 79.0 DME SVL at FL140 or above. Direct to VIBAS at FL170 or above.

SALIDA DE CONTINGENCIA.
En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 09, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 2000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5.5%.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado 8 “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE.
In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 09, the following procedure shall be carried out: Climb on runway heading up to 2000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.
Minimum climb gradient of 5.5%.
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item 8 “Air-ground communications failure” of AIP-ESPAÑA.

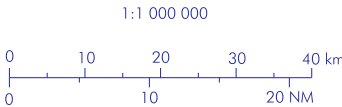
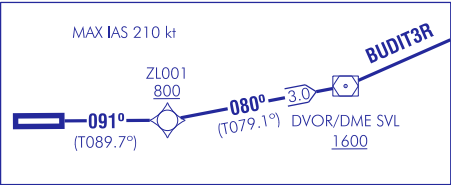
OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LAT	LONG	HGT (FT)	ELEV (FT)
Torre eléctrica // Electricity pylon	09	37°25'29.7"N	005°50'30.0"W	99	262



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES
RNAV1 RWY 09

NOTAS:
- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- IAS MAX 250 kt HASTA ABANDONAR FL120.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- MAX IAS 250 kt UP TO LEAVE FL120.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CLANA4G HIJ5G JRZ3G
MAR4G ONUBA3G SANTA5G
VJF3G VIBAS4G

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

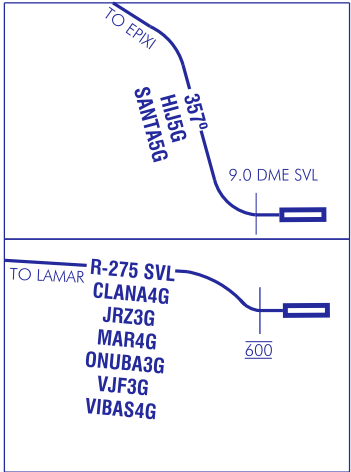
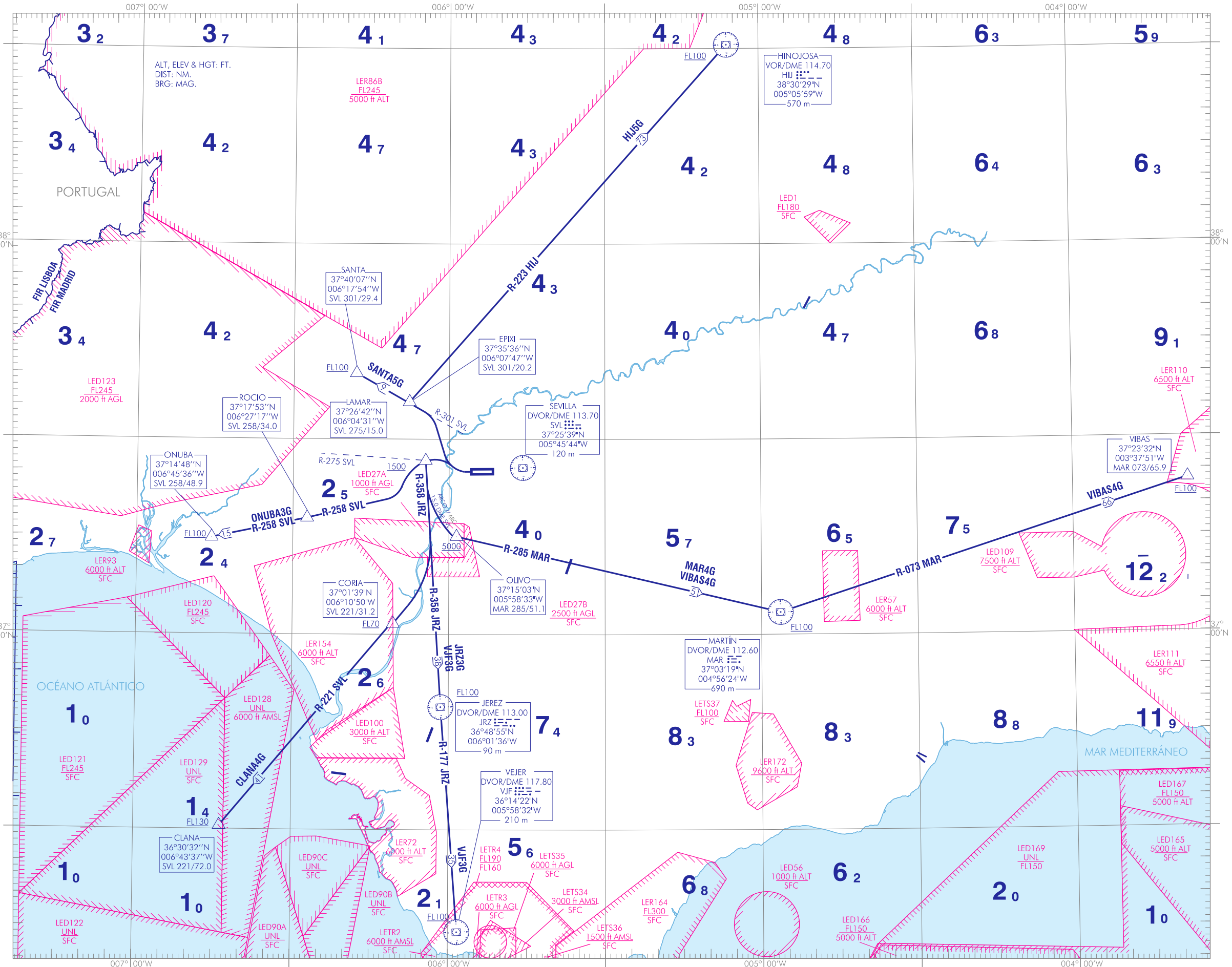
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100

NOTAS:
- RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN
LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE
THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

CAMBIO: RADIAL EN EL SEGMENTO LAMAR-DVOR/DME JRZ Y ESPACIOS AÉREOS.
CHANGES: RADIAL IN THE SEGMENT LAMAR-DVOR/DME JRZ AND AIR SPACES.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

- AUTORIZACIÓN INICIAL DE ASCENSO: subir a nivel de vuelo FL080 y esperar posterior autorización.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

PISTA 27

SALIDA CLANA CUATRO GOLF (CLANA4G)

→ Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-358 JRZ. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-221 SVL, directo a cruzar CORIA a FL070 o superior. Directo a CLANA a FL130 o superior.

SALIDA HINOJOSA CINCO GOLF (HIJ5G)

Subir en rumbo de pista hasta 9.0 DME SVL. Virar a la derecha a rumbo magnético 357° para seguir R-301 SVL, directo a EPIXI. Virar a la derecha para seguir R-223 HIJ, directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta FL070.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

El tráfico que se incorpore a la aerovía UN-858 deberá cruzar VOR/DME HIJ a FL245 o superior y proceder por R-358 HIJ directo a PARKA.

NOTA: Posible fallo de cobertura del VOR HIJ entre 62.0-73.0 DME HIJ. Se proporcionará asistencia radar.

SALIDA JEREZ TRES GOLF (JRZ3G)

→ Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-358 JRZ directo al DVOR/DME JRZ a FL100 o superior.

SALIDA MARTÍN CUATRO GOLF (MAR4G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 15.0 DME SVL, directo a cruzar OLIVO a 5000 ft superior. Virar a la izquierda para seguir R-285 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0 % hasta 5000 ft.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA ONUBA TRES GOLF (ONUBA3G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-258 SVL, directo a ROCIO. Directo a ONUBA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 3.7% hasta FL100.

SALIDA SANTA CINCO GOLF (SANTA5G)

Subir en rumbo de pista hasta 9.0 DME SVL. Virar a la derecha a rumbo magnético 357° para seguir R-301 SVL, directo a EPIXI. Directo a SANTA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6.3 % hasta FL100.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA VEJER TRES GOLF (VJF3G)

→ Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-358 JRZ, directo al DVOR/DME JRZ. Directo al DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

SALIDA VIBAS CUATRO GOLF (VIBAS4G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 15.0 DME SVL directo a cruzar OLIVO a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-285 MAR directo al DVOR/DME MAR. Proceder por R-073 MAR directo a VIBAS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0% hasta 5000 ft.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

- INITIAL CLIMBING CLEARANCE: climb to FL080 and await further clearance.
- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt to leave FL120.

RUNWAY 27

CLANA FOUR GOLF DEPARTURE (CLANA4G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-358 JRZ. Turn right to intercept and follow R-221 SVL, direct to cross CORIA at FL070 or above. Direct to CLANA at FL130 or above.

HINOJOSA FIVE GOLF DEPARTURE (HIJ5G)

Climb on runway heading up to 9.0 DME SVL. Turn right to magnetic heading 357° to follow R-301 SVL, direct to EPIXI. Turn right to follow R-223 HIJ direct to VOR/DME HIJ at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.5 up to FL070.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

Traffic bound for airway UN-858 shall cross VOR/DME HIJ at FL245 or above and proceed on R-358 HIJ direct to PARKA.

NOTE: Possible VOR HIJ coverage failure between 62.0-73.0 DME HIJ. Radar assistance will be provided.

JEREZ THREE GOLF DEPARTURE (JRZ3G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-358 JRZ, direct to DVOR/DME JRZ at FL100 or above.

MARTÍN FOUR GOLF DEPARTURE (MAR4G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow arc 15.0 DME SVL, direct to cross OLIVO at 5000 ft or above. Turn left to follow R-285 MAR direct to DVOR/DME MAR at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up to 5000 ft.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

ONUBA THREE GOLF DEPARTURE (ONUBA3G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-258 SVL, direct to ROCIO. Direct to ONUBA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 3.7% up to FL100.

SANTA FIVE GOLF DEPARTURE (SANTA5G)

Climb on runway heading up to 9.0 DME SVL. Turn right to magnetic heading 357° to follow R-301 SVL, direct to EPIXI. Direct to SANTA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 6.3% up to FL100.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

VEJER THREE GOLF DEPARTURE (VJF3G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-358 JRZ, direct to DVOR/DME JRZ. Direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

VIBAS FOUR GOLF DEPARTURE (VIBAS4G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow arc 15.0 DME SVL, direct to cross OLIVO at 5000 ft or above. Turn left to follow R-285 MAR direct to DVOR/DME MAR. Proceed on R-073 MAR direct to VIBAS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up to 5000 ft.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

SALIDA DE CONTINGENCIA.
En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 27, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 3500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado 8 “Fallo de las comunicaciones aeroterrestres” de AIP-ESPAÑA.

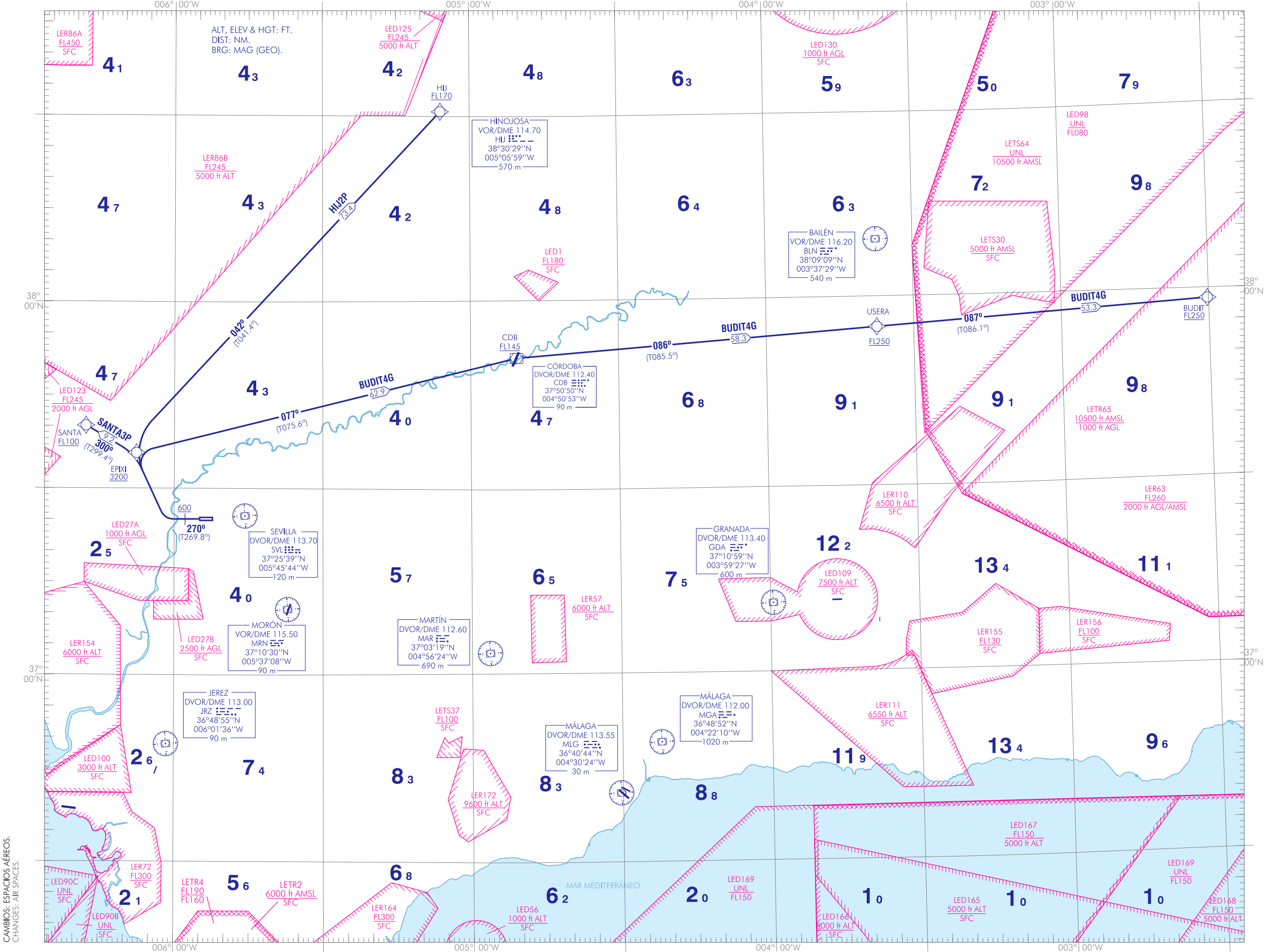
CONTINGENCY DEPARTURE.
In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 27, the following procedure shall be carried out: Climb on runway heading up to 3500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 5.5%.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item 8 “Air-ground communications failure” of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	27	37°25'09.9"N	005°54'57.1"W	50	123

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'09.8"N	005°56'43.5"W	122	181



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES
RNAV1 RWY 27

NOTAS:

- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- IAS MAX 250 kt HASTA ABANDONAR FL120.
- PROHIBIDO VIRAR ANTES DEL DER.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:

- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- MAX IAS 250 kt UP TO LEAVE FL120.
- TURNS BEFORE DER ARE NOT PERMITTED.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

1:1 125 000

0 10 20 30 40 km

0 10 20 NM

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

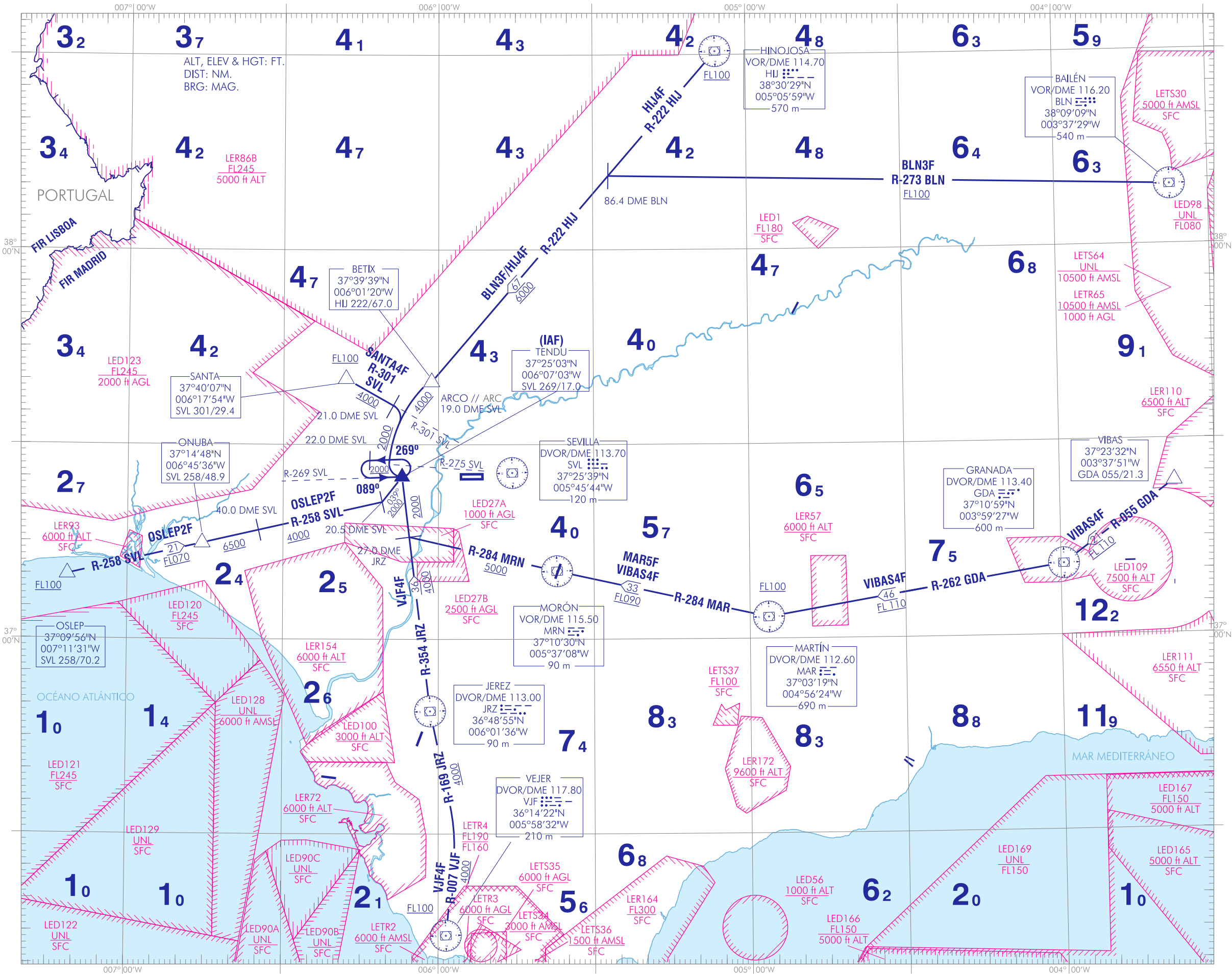
BLN3F OSLEP2F VIBAS4F
HIJ4F SANTA4F
MAR5F VJF4F

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000
VAR 1°W (2020)

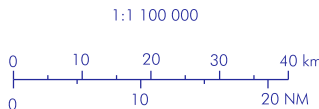
APP 128.500
TWR 118.100

CAMBIO: RADIAL EN EL SEGMENTO VOR/DME MRN - 27.0 DME JRZ Y ESPACIOS AÉREOS.
CHANGES: RADIAL IN THE SEGMENT VOR/DME MRN - 27.0 DME JRZ AND AIR SPACES.



NOTAS:
- IAS MAX 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 20.0 NM FM THR.
- IAS 180 KT AL COMPLETAR EL VIRAJE FINAL Y ESTABLECERSE EN EL RUMBO DEL LOCALIZADOR CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20.0 NM FM THR.
- LAS AERONAVES CON IAS DE CRUCERO INFERIORES A LAS CIUDADES ANTERIORMENTE DEBERÁN MANTENER LA VELOCIDAD DE CRUCERO HASTA EL PUNTO DE AJUSTE QUE LES AFECTE.
- PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

NOTES:
- MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
- IAS 210 KT AT THE BEGINNING OF THE FINAL TURN TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER COURSE WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20.0 NM FM THR.
- IAS 180 KT ONCE THE FINAL TURN IS COMPLETED AND ESTABLISHED ON THE ILS LOCALIZER WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20.0 NM FM THR.
- AIRCRAFT WITH CRUISING IAS LOWER THAN THE AFOREMENTIONED SHALL MAINTAIN CRUISING SPEED UP TO THE ADJUSTING FIX CONCERNED.
- JOIN THE HOLDING THROUGH BY THE INBOUND RADIAL.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 09

LLEGADA BAILEN TRES FOXTROT (BLN3F)

VOR/DME BLN, R-273 BLN / 86.4 DME BLN, BETIX, ARCO 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARCO 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA HINOJOSA CUATRO FOXTROT (HIJ4F)

VOR/DME HIJ, BETIX, ARCO 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARCO 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA MARTÍN CINCO FOXTROT (MAR5F)

➔ DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-284 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

LLEGADA OSLEP DOS FOXTROT (OSLEP2F)

OSLEP, ONUBA, R-258 SVL / 40.0 DME SVL, R-258 SVL / 20.5 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA SANTA CUATRO FOXTROT (SANTA4F)

SANTA, R-301 SVL, ARCO 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA VEJER CUATRO FOXTROT (VJF4F)

DVOR/DME VJF, R-007 VJF / R-169 JRZ, DVOR/DME JRZ, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

LLEGADA VIBAS CUATRO FOXTROT (VIBAS4F)

➔ VIBAS, DVOR/DME GDA, DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-284 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 09

BAILEN THREE FOXTROT ARRIVAL (BLN3F)

VOR/DME BLN, R-273 BLN/86.4 DME BLN, BETIX, ARC 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARC 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

HINOJOSA FOUR FOXTROT ARRIVAL (HIJ4F)

VOR/DME HIJ, BETIX, ARC 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARC 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

MARTIN FIVE FOXTROT ARRIVAL (MAR5F)

DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-284 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

OSLEP TWO FOXTROT ARRIVAL (OSLEP2F)

OSLEP, ONUBA, R-258 SVL / 40.0 DME SVL, R-258 SVL / 20.5 DME SVL, TENDU (IAF).

SANTA FOUR FOXTROT ARRIVAL (SANTA4F)

SANTA, R-301 SVL, ARC 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

VEJER FOUR FOXTROT ARRIVAL (VJF4F)

DVOR/DME VJF, R-007 VJF / R-169 JRZ, DVOR/DME JRZ, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

VIBAS FOUR FOXTROT ARRIVAL (VIBAS4F)

VIBAS, DVOR/DME GDA, DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-284 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF)..

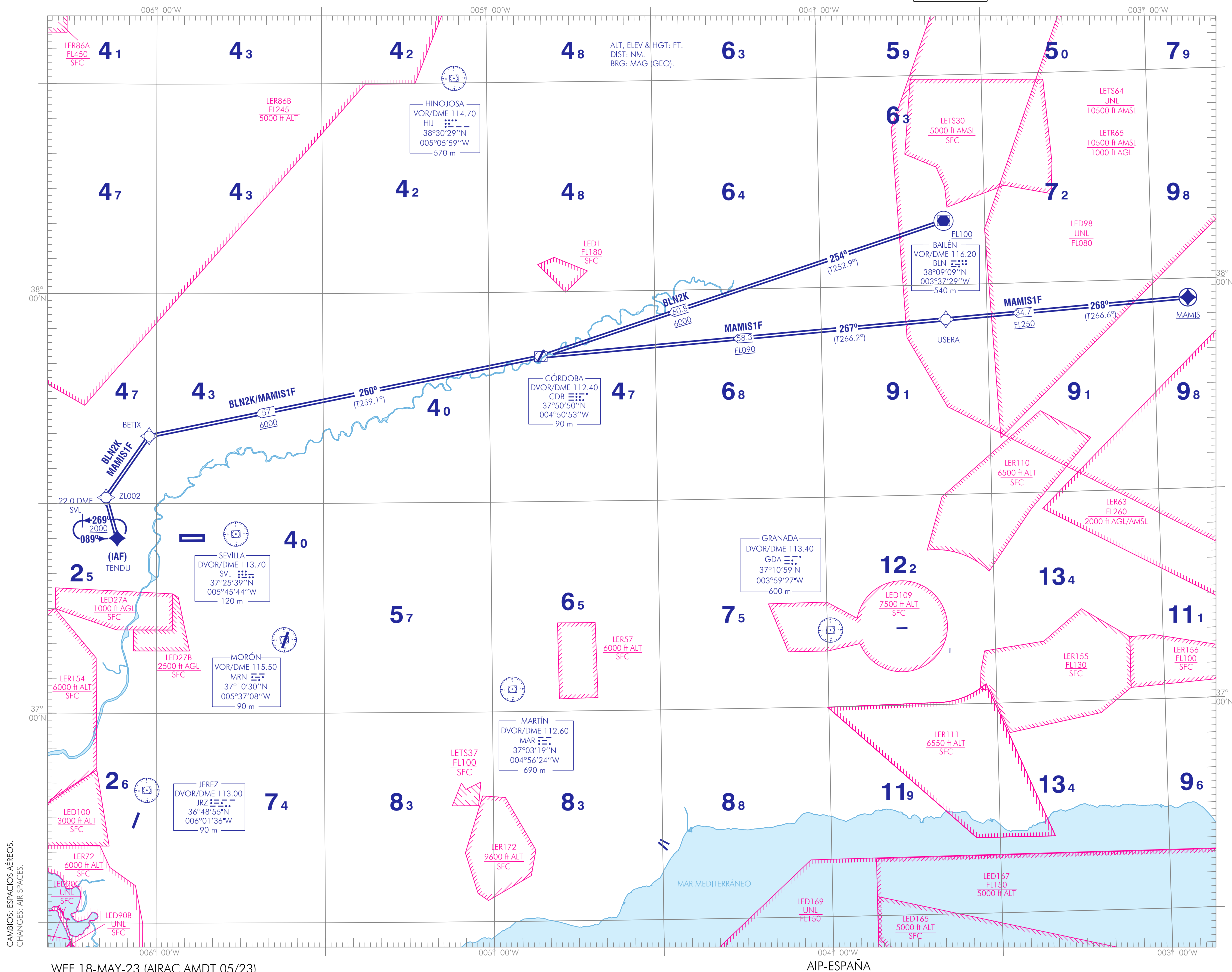
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-RNAV1 (DME-DME)

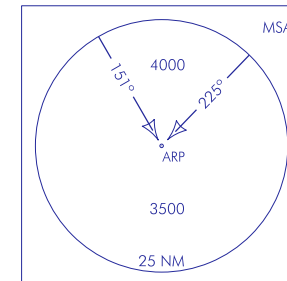
TA 6000
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100

SEVILLA
RWY 09
BLN2K
MAMIS1F

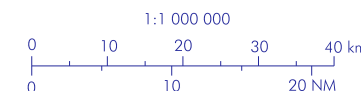
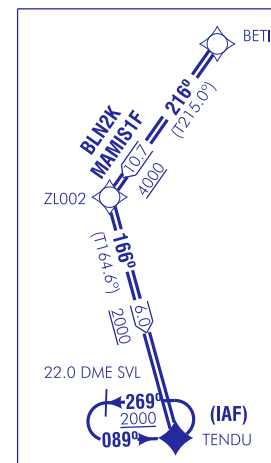


PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA
ARRIVAL PROCEDURES
RNAV1 (DME-DME) RWY 09



AD ELEV: 111 ft

- NOTAS:
- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS LLEGADAS RNAV1.
 - IAS MAX 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.
 - 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.
 - MAMIS1F AFECTADA POR LA ACTIVIDAD DE LA LED98.
 - TENDU (IAF): PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.
- NOTES:
- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 ARRIVALS.
 - MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
 - 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.
 - AIRCRAFT WITH CRUISING IAS LOWER THAN THE AFOREMENTIONED SHALL MAINTAIN CRUISING SPEED UP TO THE ADJUSTING FIX CONCERNED.
 - MAMIS1F AFFECTED BY LED98 ACTIVITY.
 - TENDU (IAF): TO FLY THE HOLDING JOIN IT BY THE INBOUND RADIAL.



WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEZL STAR 2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000
VAR 1°W (2020)

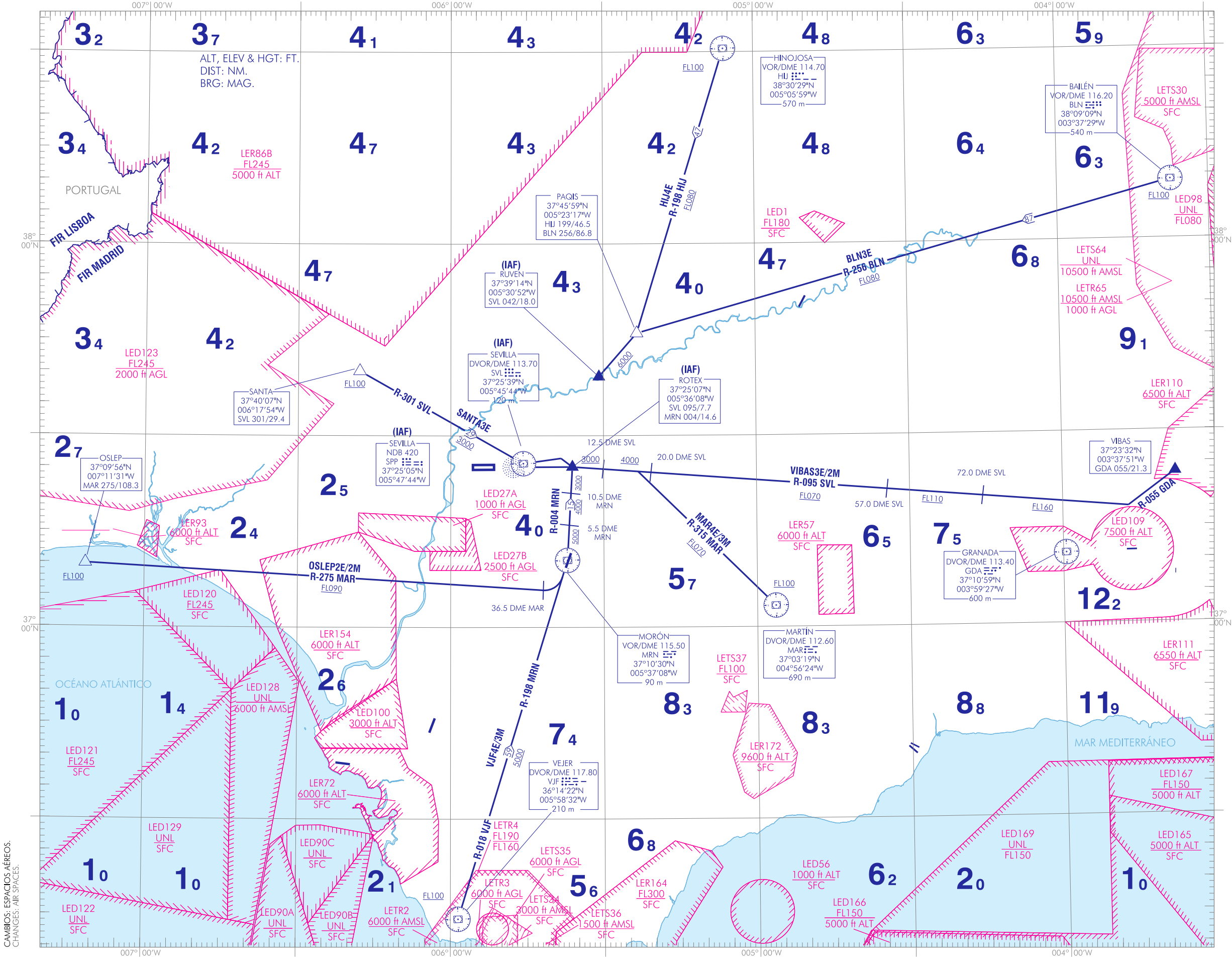
APP 128.500
TWR 118.100

BLN3E
OSLEP2E/2M
VIBAS3E/2M

HU4E
SANTA3E

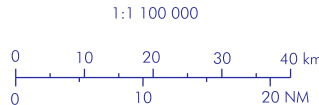
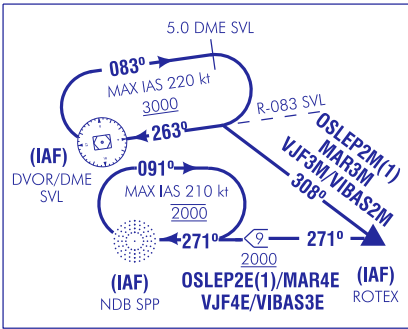
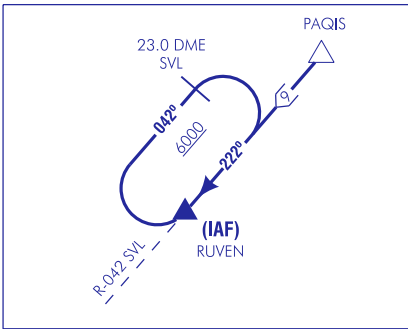
MAR4E/3M
VJF4E/3M

SEVILLA
RWY 27



NOTAS:
(1) SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED120.
- IAS MAX 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 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.
- PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

NOTES:
(1) AFFECTED BY LED120 ACTIVITY.
- MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
- 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 FIX CONCERNED.
- TO FLY THE HOLDING INTEGRATE BY THE INBOUND RADIAL.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-RNAV1 (DME-DME)

TA 6000

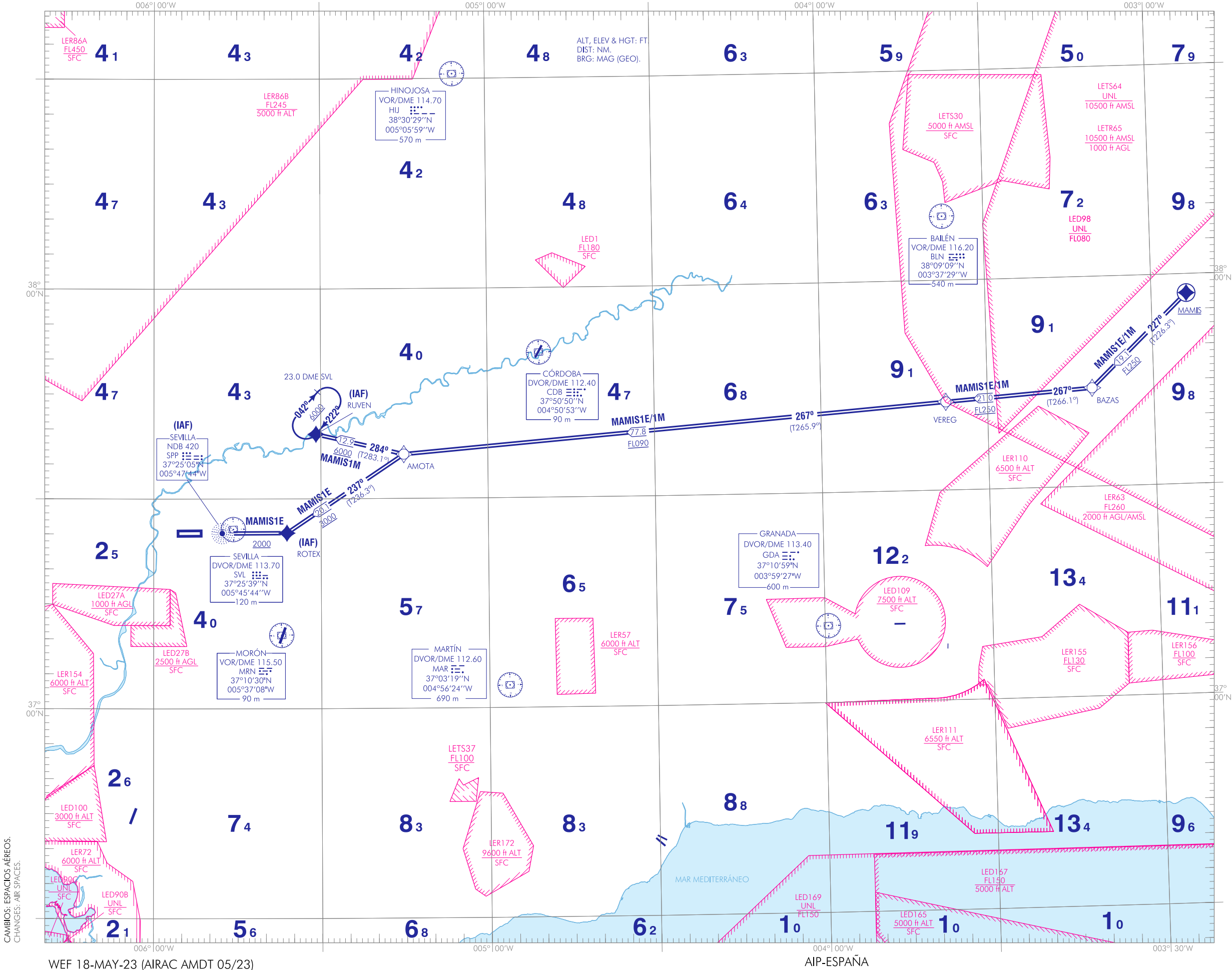
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100

SEVILLA

RWY 27

MAMIS1E/1M

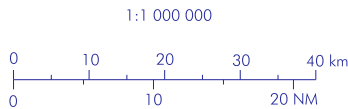
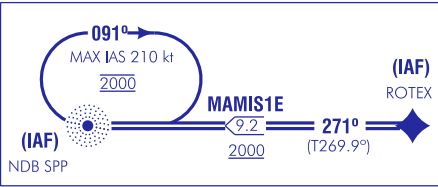


PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA
ARRIVAL PROCEDURES
RNAV1 RWY 27

AD ELEV: 111 ft

- NOTAS:
- MAMIS1E/1M AFECTADAS POR LA ACTIVIDAD DE LA LED98.
 - SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS LLEGADAS P-RNAV.
 - IAS MAX 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.
 - NDB SPP (IAF) Y RUVEN (IAF): PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

- NOTES:
- MAMIS1E/1M AFFECTED BY LED98 ACTIVITY.
 - RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE P-RNAV ARRIVALS.
 - MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
 - 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 FIX CONCERNED.
 - NDB SPP (IAF) AND RUVEN (IAF): TO FLY THE HOLDING JOIN IT BY THE INBOUND RADIAL.



WEF 18-MAY-23 (AIRAC AMDT 05/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEZL STAR 4.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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 afecación 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, ACFT... 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:

tfn.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).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

canariassafetymanagement@enaire.es

OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR**1. GENERALIDADES**

- 1.1. La clave de referencia del Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna es 4-D.
- 1.2. La aeronave de letra de clave E que pretenda operar en el Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna deberá solicitar, bien directamente, bien a través del Agente Handling, autorización explícita al Centro de Operaciones del Aeropuerto (ver AIP España AD 2-GCXO, casilla 2), indicando tipo de aeronave, día en que se desea operar y hora. La autorización deberá ser expedida por parte de la dirección del aeropuerto.

2. RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 2.1. Las aeronaves de letra de clave E realizarán el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y los cuatrimotores, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.
- 2.2. Las indicaciones del PAPI no pueden ser utilizadas por las aeronaves de letra de clave E.
- 2.3. Las aeronaves de letra de clave E deberán entrar y abandonar la pista por las TWY E-1 y E-5, en función de la pista en uso. Las TWY E-2, E-3 y E-4 no pueden ser utilizadas por este tipo de aeronaves.
- 2.4. Cuando el RVR sea inferior a 800 m (LVP activo), durante la operación de una aeronave de letra de clave E solo se permitirá la permanencia de dicha aeronave en el área de maniobras.

3. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- 3.1. El gestor aeroportuario podrá asignar los PRKG 5, 14, K1 o K2 para el estacionamiento de aeronaves de letra de clave E.

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA**4.1. LLEGADA**

- ATERRIZAJE POR RWY 12. Abandonará la pista por TWY E-5 y rodará vía TWY R hasta el puesto de estacionamiento asignado.
- ATERRIZAJE POR RWY 30. Abandonará la pista por TWY E-1 y rodará vía TWY R hasta el puesto de estacionamiento asignado.

4.2. SALIDA

- DESPEGUE POR RWY 12. Rodará desde el puesto de estacionamiento vía TWY R y entrará a la RWY 12 por TWY E-1.
- DESPEGUE POR RWY 30. Rodará desde el puesto de estacionamiento vía TWY R y entrará a la RWY 30 por TWY E-5.

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 Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna 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.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

The pilots/operators shall report to the airport as soon as possible of any accident, incident, occurrence or event which might have a potential operational safety impact and in which they have been involved or witnessed.

The purpose 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.
- Place.
- Parties (data identifying the vehicles, ACFT... involved)
- Companies involved.
- Description of the facts.
- Any other information considered relevant (for instance: lighting conditions, weather, phase of operation such as take-off / landing / stopover, state of pavement...)

The contact email address of the airport for the reception of operational safety reports is:

tfn.seguridadoperacional@aena.es

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

In the specific case of safety reporting related to the air traffic control services provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace), these may be sent to the email address:

canariassafetymanagement@enaire.es

OPERATION OF HIGHER CODE LETTER AIRCRAFT**1. GENERAL**

- 1.1. The Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport reference code is 4-D.

- 1.2. Any code letter E aircraft intending to operate at the Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport must request, either directly, or through the Handling Agent, explicit clearance from the Operational Centre of the Airport (see AIP España AD 2-GCXO, item 2), indicating the type of aircraft, and the date and time of the desired operation. Clearance must be issued by the Airport management.

2. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 2.1. Code letter E aircraft shall taxi at low speed, with engines set to idling and four-engine aircraft, whenever possible, with the outer engines off.
- 2.2. The PAPI indications cannot be used by code letter E aircraft.
- 2.3. Code letter E aircraft must enter and vacate the runway via TWY E-1 and E-5, depending on the runway in use. TWY E-2, E-3 and E-4 cannot be used by this type of aircraft.
- 2.4. When the RVR is lower than 800 m (LVP in force), during the operation of a code letter E aircraft, only that aircraft will be permitted in the manoeuvring area.

3. STANDS

- 3.1. The airport operator may assign PRKG 5, 14, K1 or K2 for the parking of code letter E aircraft.

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION**4.1. ARRIVAL**

- LANDING BY RWY 12. The aircraft shall vacate the runway via TWY E-5 and taxi via TWY R up to the assigned stand.
- LANDING BY RWY 30. The aircraft shall vacate the runway via TWY E-1 and taxi via TWY R up to the assigned stand.

4.2. DEPARTURE

- TAKE-OFF BY RWY 12. The aircraft shall taxi from the stand via TWY R and enter RWY 12 via TWY E-1.
- TAKE-OFF BY RWY 30. The aircraft shall taxi from the stand via TWY R and enter RWY 30 via TWY E-5.

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 Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna 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**

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS**

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;
- Establecimiento de separación, establecido en el R.C.A apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la prestación de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 2200 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) puede verse afectada, o incluso suspenderse; en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

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;
- Establishing the separation specified in article 4.6.7.3 of the R.C.A between consecutive departing aircraft;
- Providing navigation assistance to VFR flights.

The provision of functions b) and d) in the ATZ below 2200 ft AMSL is not guaranteed.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions (a), b), c) and d)) 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.

CONTROL DE VELOCIDAD

El Control de Velocidad es esencial para las operaciones seguras y fluidas, especialmente en condiciones de tránsito denso y durante la fase de aproximación final.

El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación mínima (incluyendo separación por estela).

Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el Aeropuerto de TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna.

Excepto que se reciban otras instrucciones por parte del ATC, los pilotos cumplirán con las siguientes restricciones de velocidad:

- Para maniobras ILS y LOC
 - IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
 - IAS 185 kt a 9.0 DME ILS.
 - IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;
 - O distancia equivalente al umbral en caso de DME ILS U/S.
- Para el resto de maniobras, las restricciones de velocidad aparecerán en su carta correspondiente.

Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

Las aeronaves que no puedan cumplir con las restricciones de velocidad debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC inmediatamente indicando las velocidades que pueden utilizarse.

En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

SPEED CONTROL

Speed Control is essential for safe and fluid operations, especially under conditions of dense traffic and during the final approach phase.

The spacing between aircraft seeks to maximise utilisation of the runway within the minimum separation parameters (including wake separation).

These speeds are mandatory to ensure the separation and application of standardised procedures in approaches to TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna Airport.

Unless they receive other instructions from ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions:

- For ILS and LOC manoeuvres
 - IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
 - IAS 185 kt at 9.0 DME ILS.
 - IAS 160 kt at 4.0 DME ILS;
 - Or the equivalent distance from the threshold in the case of DME ILS U/S.
- For the remaining manoeuvres, the speed restrictions are shown on the appropriate chart.

All the speed restrictions must be flown with the greatest precision possible.

Aircraft which cannot comply with the speed restrictions due to the weather, aircraft performance or other operational motives, must inform ATC immediately, indicating the speeds that they can use.

If a new ATC clearance (not related to speed) is issued, pilots are not exempted from complying with the speed assigned previously.

Noncompliance with the speed control instructions might mean that an aircraft has to be excluded from the envisaged approach sequence.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)****1. GENERALIDADES****1. GENERAL**

A. Las RWY 12/30 están autorizadas para la realización de despegues en condiciones de visibilidad reducida.

A. RWY 12/30 are approved for take-offs under low visibility conditions.

B. Además de los procedimientos generales, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando los valores de RVR de cualquier transmisómetro sean inferiores a 800 m o la visibilidad general (VVVV) sea inferior a 800 m en caso de todos los transmisómetros fuera de servicio.

B. In addition to the general procedures, Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied when the RVR value of any transmissometer is lower than 800 m or the general visibility (VVVV) is lower than 800 m when all the transmissometers are out of service.

C. La dependencia ATC informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida. El sistema ATIS emitirá el siguiente mensaje: **"LVP in force"**.

C. The ATC unit shall notify pilots that the Low Visibility Procedures are in force. The ATIS shall broadcast the following message: **"LVP in force"**.

D. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP, así como las variaciones de los mínimos operacionales, se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

D. Any incident reported or detected that might impinge upon the LVP, as well as the changes in operational minima, shall be communicated immediately to the aircraft and ATC units concerned.

E. Los valores de alcance visual en RWY se obtendrán de los equipos RVR situados en zona de toma de contacto, punto medio de RWY y extremo de RWY, y se radiarán mediante el sistema ATIS a las aeronaves.

E. The RWY visual range values shall be obtained from the RVR sets located close to the touchdown zone, at the RWY mid-point, and near end of RWY, and shall be broadcast to the aircraft by ATIS.

F. La dependencia ATC suministrará los valores de alcance visual en RWY según el formato:

F. The ATC unit shall supply the RWY visual range values in the format:

- RVR TDZ: lectura del transmisómetro situado en la zona de toma de contacto.

- RVR TDZ: transmissometer reading from the touchdown zone.

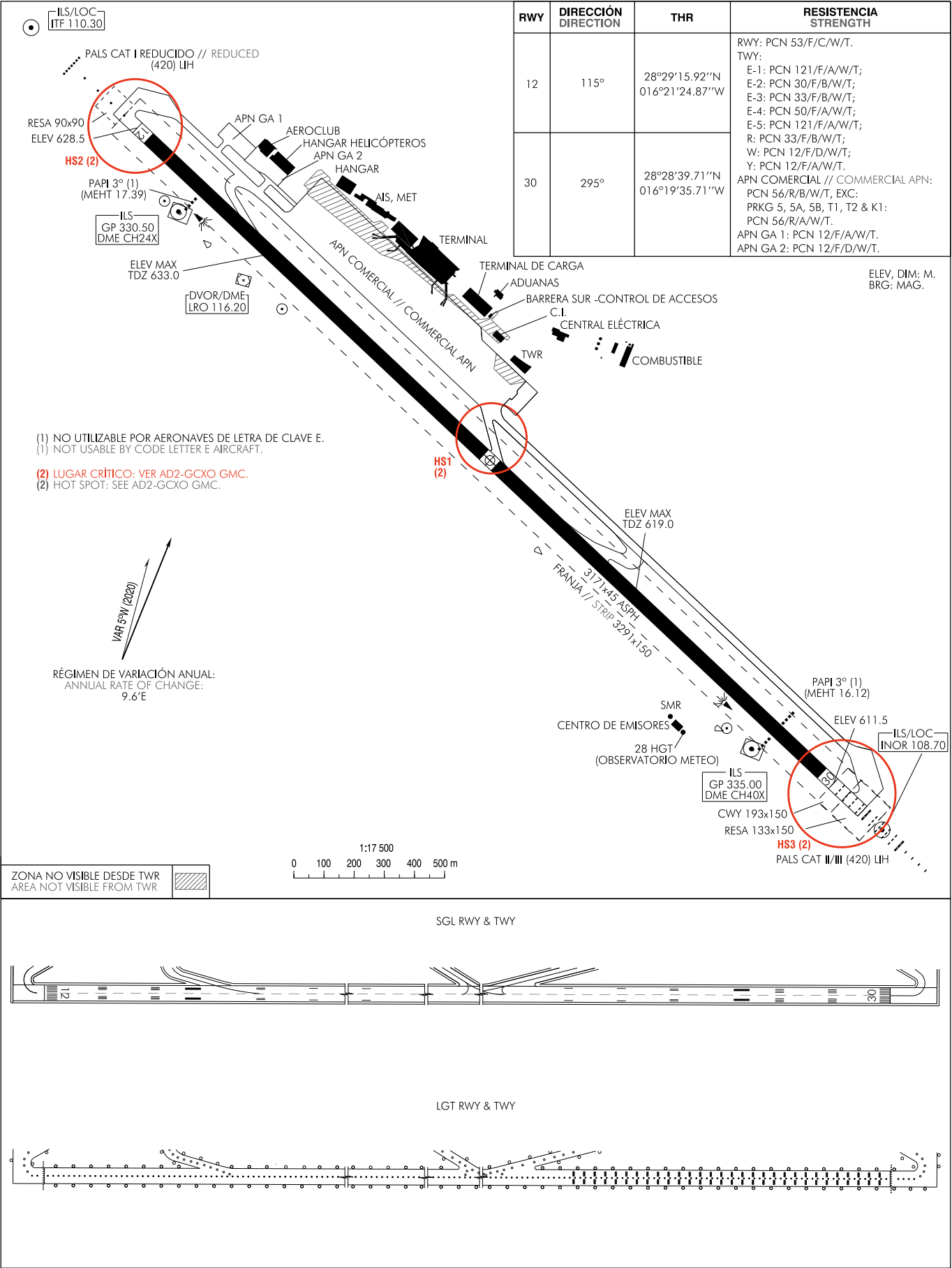
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

28°28'58"N
016°20'30"W

ELEV 633

TWR 118.700
GMC 121.700

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna



CAMBIOS: NUEVOS LUGARES CRÍTICOS HS2 Y HS3.
CHANGES: NEW HOT SPOT HS2 AND HS3.

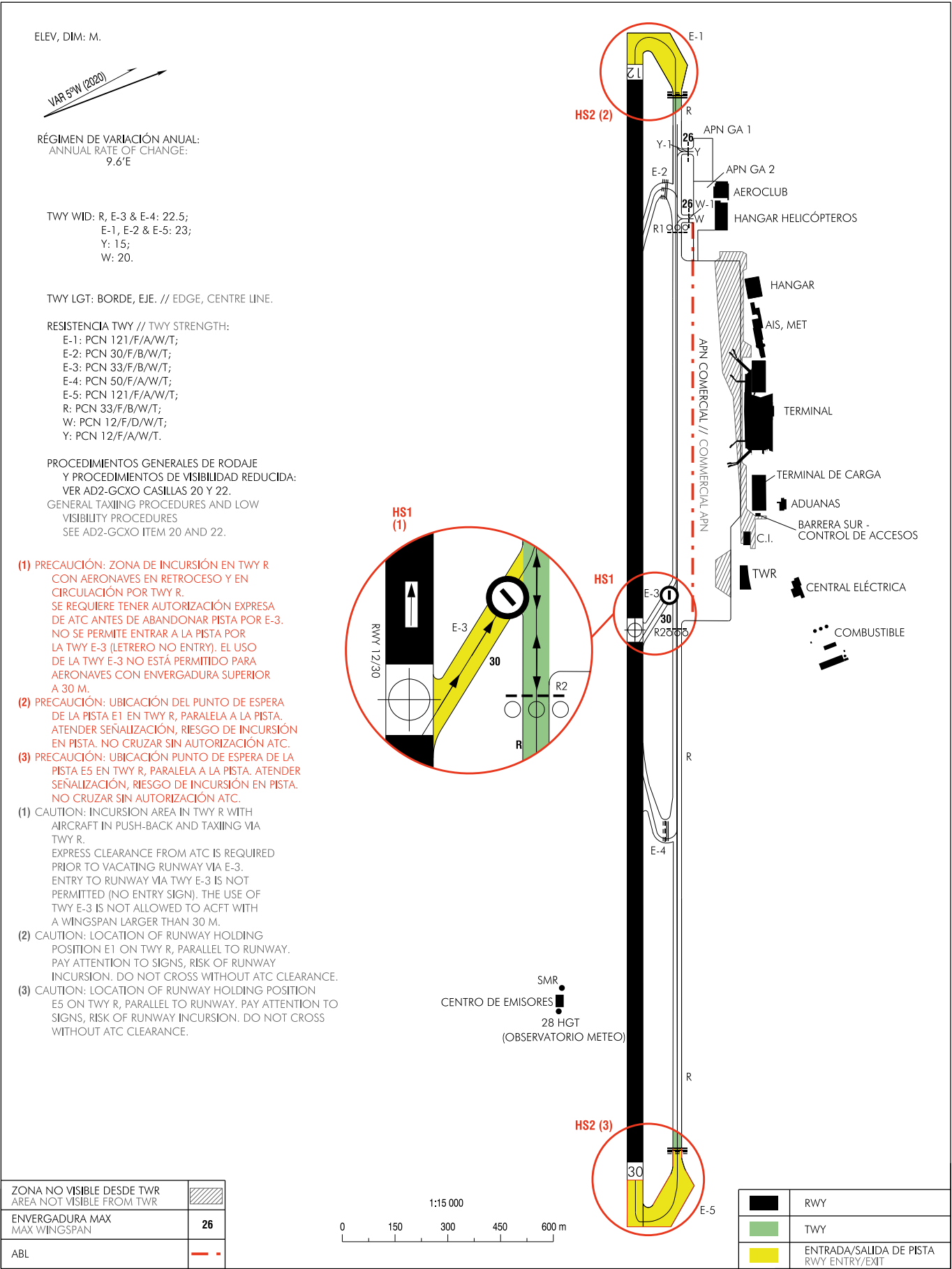
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
628

TWR 118.700
GMC 121.700

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna



CAMBIO: NUEVOS LUGARES CRÍTICOS HS2 Y HS3.
CHANGES: NEW HOT SPOT HS2 AND HS3.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Norte: Hormigón.
Sur: Hormigón.
R4: Pavimento asfáltico.

Resistencia: Norte: PCN 57/R/A/W/T. EXC:
PRKG 26 a 41, 51, 61: PCN 119/R/A/W/T.
PRKG 52 a 60: PCN 98/R/C/W/T.
PRKG BT5: PCN 41/R/C/W/T.
GATE-A: PCN 81/F/A/W/T.
GATE-B, GATE-C: PCN/105/F/A/W/T.
BTN GATE-A & TWY W1: PCN 67/F/C/W/T.
Sur: PCN 70/R/A/W/T. EXC:
PRKG 201 a 205 & 212 a 216: PCN 103/R/B/W/T.
BTN PRKG 106 & APN BDRY: PCN 66/F/A/W/T.
R4: PCN 35/F/A/W/T.
Carga: PCN 129/R/B/W/T. EXC:
GATE-D: PCN 45/F/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
EXC T2 y H5: 45 m.

Superficie: Asfalto.

Resistencia: H1: PCN 87/F/A/W/T;
H2: PCN 90/F/A/W/T;
H3, H6: PCN 82/F/A/W/T;
H4: PCN 78/F/A/W/T;
H5, T2: PCN 80/F/A/W/T;
H7, H8, H9, N3, N4: PCN 105/F/A/W/T;
M1, M2, W13 (BTN PRKG 106 & GATE-F):
PCN 46/F/A/W/T;
N1: PCN 85/F/A/W/T;
N2: PCN 73/F/A/W/T;
S1 a S4, T1, T3, T4: PCN 57/F/A/W/T;
S5: PCN 46/F/A/W/T;
Intersección de T2 con S2: PCN 51/F/A/W/T;
W1: PCN 77/R/A/W/T;
W2: PCN 57/R/A/W/T;
W3: PCN 119/R/B/W/T;
W4, W5, W6 (BTN PRKG 22 & 23):
PCN 119/R/A/W/T;
W6 (BTN PRKG 56 & 52): PCN 98/R/C/W/T;
W11 (BTN PRKG 201 & 206), W14, Y1
(BTN PRKG 209 & 211), Y2 (BTN PRKG 201 & 206):
PCN 103/R/B/W/T;
W11 (BTN PRKG 207 & 208), W15, W16, Y1
(BTN PRKG 212 & 216), Y2 (BTN PRKG 207 & 208):
PCN 70/R/A/W/T.

Posiciones de comprobación:

Altímetro: Plataforma:
- Rampas 1, 2 & 3: ELEV 55 m/181 ft.
EXC BT5: ELEV 51 m/168 ft.
- Rampa 5 & Cargo: ELEV 59 m/194 ft.

VOR: No.

INS: No.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: North: Concrete.
South: Concrete.
R4: Asphalt pavement.

Strength: North: PCN 57/R/A/W/T. EXC:
PRKG 26 to 41, 51, 61: PCN 119/R/A/W/T;
PRKG 52 to 60: PCN 98/R/C/W/T.
PRKG BT5: PCN 41/R/C/W/T.
GATE-A: PCN 81/F/A/W/T.
GATE-B, GATE-C: PCN/105/F/A/W/T.
BTN GATE-A & TWY W1: PCN 67/F/C/W/T.
South: PCN 70/R/A/W/T. EXC:
PRKG 201 to 205 & 212 to 216: PCN 103/R/B/W/T.
BTN PRKG 106 & APN BDRY: PCN 66/F/A/W/T.
R4: PCN 35/F/A/W/T.
Cargo: PCN 129/R/B/W/T. EXC:
GATE-D: PCN 45/F/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.
EXC T2 and H5: 45 m.

Surface: Asphalt.

Strength: H1: PCN 87/F/A/W/T;
H2: PCN 90/F/A/W/T;
H3, H6: PCN 82/F/A/W/T;
H4: PCN 78/F/A/W/T;
H5, T2: PCN 80/F/A/W/T;
H7, H8, H9, N3, N4: PCN 105/F/A/W/T;
M1, M2, W13 (BTN PRKG 106 & GATE-F):
PCN 46/F/A/W/T;
N1: PCN 85/F/A/W/T;
N2: PCN 73/F/A/W/T;
S1 to S4, T1, T3, T4: PCN 57/F/A/W/T;
S5: PCN 46/F/A/W/T;
T2 intersection with S2: PCN 51/F/A/W/T;
W1: PCN 77/R/A/W/T;
W2: PCN 57/R/A/W/T;
W3: PCN 119/R/B/W/T;
W4, W5, W6 (BTN PRKG 22 & 23):
PCN 119/R/A/W/T;
W6 (BTN PRKG 56 & 52): PCN 98/R/C/W/T;
W11 (BTN PRKG 201 & 206), W14, Y1
(BTN PRKG 209 & 211), Y2 (BTN PRKG 201 & 206):
PCN 103/R/B/W/T;
W11 (BTN PRKG 207 & 208), W15, W16, Y1
(BTN PRKG 212 & 216), Y2 (BTN PRKG 207 & 208):
PCN 70/R/A/W/T.

Check locations:

Altímetro: Apron:
- Rampas 1, 2 & 3: ELEV 55 m/181 ft.
EXC BT5: ELEV 51 m/168 ft.
- Ramp 5 & Cargo: ELEV 59 m/194 ft.

VOR: No.

INS: No.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista, letreros iluminados, barras de parada, punto de espera intermedio, letreros NO ENTRY, PRKG y luces de protección de pista.

Señalización de RWY: Eje, umbral, umbral desplazado RWY 30, designadores, información longitudinal restante, 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: Runway holding positions, lighted boards, stop bars, intermediate holding positions, NO ENTRY boards, PRKG and runway guard lights.

RWY markings: Centre line, threshold, displaced threshold RWY 30, designators, distance to go information, 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-LEVC 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-LEVC AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Valencia MET. HR: H24. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Sí. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español. Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud. Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR, APP. Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Oficina MET Valencia: H24; TEL: +34-961 598 653. Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	MET office: Valencia MET. HR: H24. 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: Clouds and lightning image and radar information display. ATS unit served: TWR, APP. Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. MET office Valencia: H24; TEL: +34-961 598 653. Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

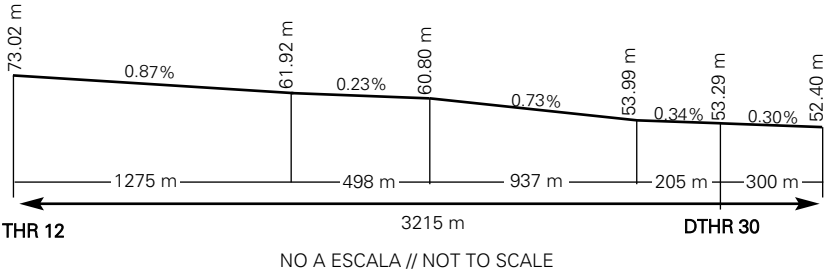
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA					RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12 (4)	116.16°GEO 116°MAG	3215x45	392946.8700N 0003000.4100W	THR: 73.0 m/240 ft TDZ: 73.0 m/240 ft	No	No	3335 x 280	Si/Yes	240 x 140	RWY: ASPH PCN 105/F/A/W/T PCN 78/F/A/W/T (2) PCN 85/F/A/W/T (3) SWY: No
30 (1)	296.18°GEO 296°MAG	3215x45	392905.1900N 0002810.9600W	THR: 53.3 m/175 ft TDZ: 59.3 m/195 ft	No	No	3335 x 280	Si/Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 105/F/A/W/T PCN 78/F/A/W/T (2) PCN 85/F/A/W/T (3) SWY: No

Observaciones: (1) THR 30 desplazado 300 m.
(2) 500 m - 800 m RWY 12 y 2115 m - 2415 m RWY 30
(3) 2550 m - 2750 m RWY 12 y 165 m - 365 m RWY 30
(4) Coordenadas extremo RWY 12: 392900.90N 0002759.70W

Remarks: (1) THR 30 displaced 300 m.
(2) 500 m - 800 m RWY 12 and 2115 m - 2415 m RWY 30
(3) 2550 m - 2750 m RWY 12 and 165 m - 365 m RWY 30
(4) End RWY 12 coordinates: 392900.90N 0002759.70W

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS	DECLARED DISTANCES			
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	3215	3215	3215	3215
30	3215	3215	3215	2915
12 INT T4	2723	2723	2723	—
12 INT T3	2391	2391	2391	—
12 INT H6	1787	1787	1787	—
12 INT T2	1475	1475	1475	—
30 INT H2	3052	3052	3052	—
30 INT H3	2564	2564	2564	—
30 INT T2	1787	1787	1787	—
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.			

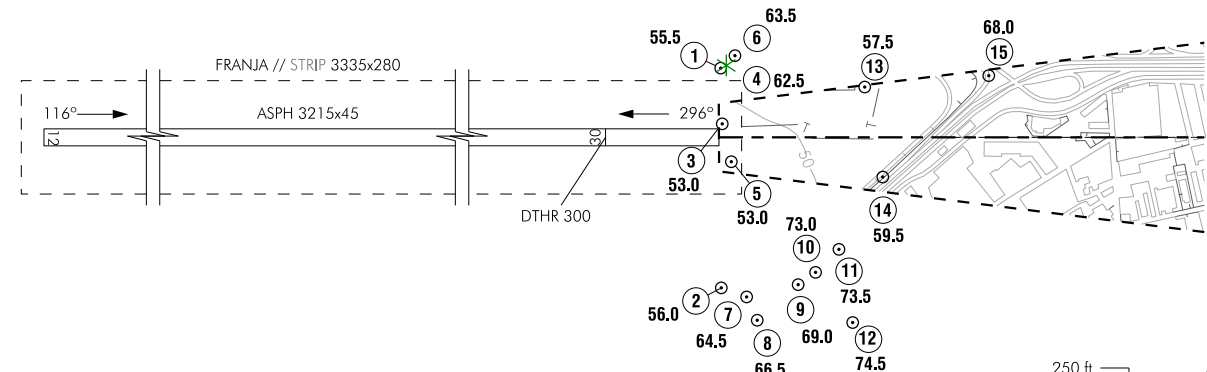
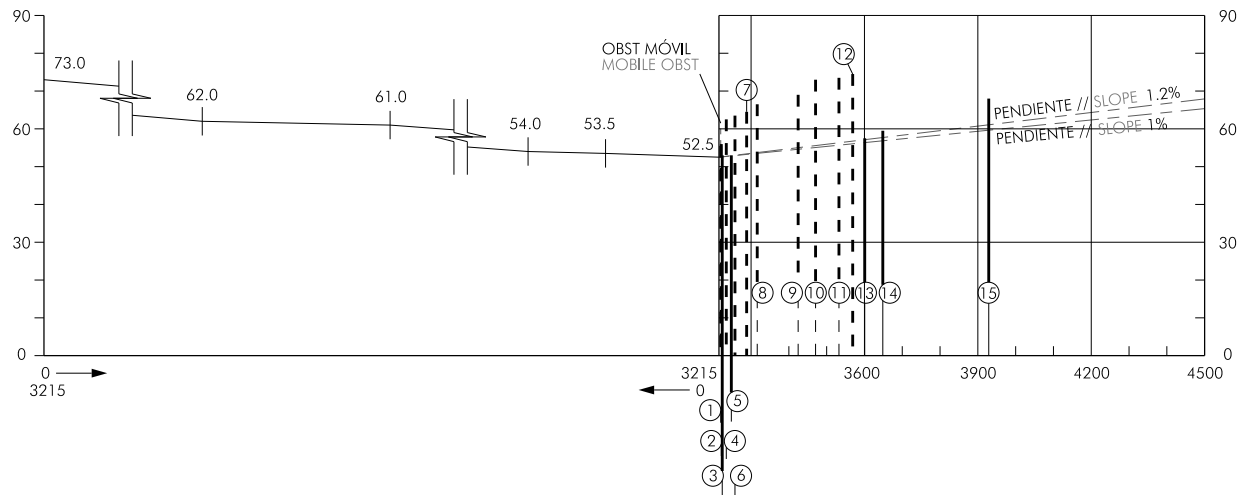
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO - OACI

TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

VALENCIA

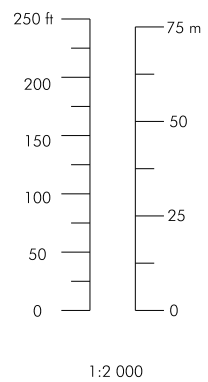
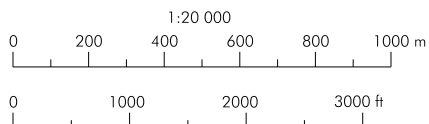
RWY 12

ELEV, DIM: M.
VAR 1° E (2020)



NOTA: ESTUDIO DE OBST FEB 2020
NOTE: OBST SURVEY FEB 2020

ORDEN DE EXACTITUD
ORDER OF ACCURACY
VERTICAL: 0.5 m
HORIZONTAL: 5 m



Árbol o Arbusto Tree or Shrub	*
Carretera Road	==
Cota de terreno Spot elevation	•
Curva de nivel del Terreno Terrain Contour Line	~
Edificio o estructura grande Building or large structure	■
Vallado Fence	-x-x-
Ferrocarril Railroad	+ + +
Línea de Transmisión o Cable Aéreo Transmission Line or Overhead Cable	- T - T -
Obstáculo móvil Mobile obstacle	- - - - -
Poste, Torre, Campanario, Antena, etc. Pole, Tower, Spire, Antenna, etc.	⊙
Terrano que penetra el plano de obstáculos Terrain penetrating obstacle plane	⬆

IDENT	
1	OBST en la trayectoria de despegue en línea recta OBST into take-off flight path area in a straight line.
A	OBST próximo // Close-in OBST.
1	OBST que sólo penetra la pendiente 1% OBST only penetrating the 1% slope.
•	OBST que penetra la pendiente 1.2% OBST penetrating the 1.2% slope.

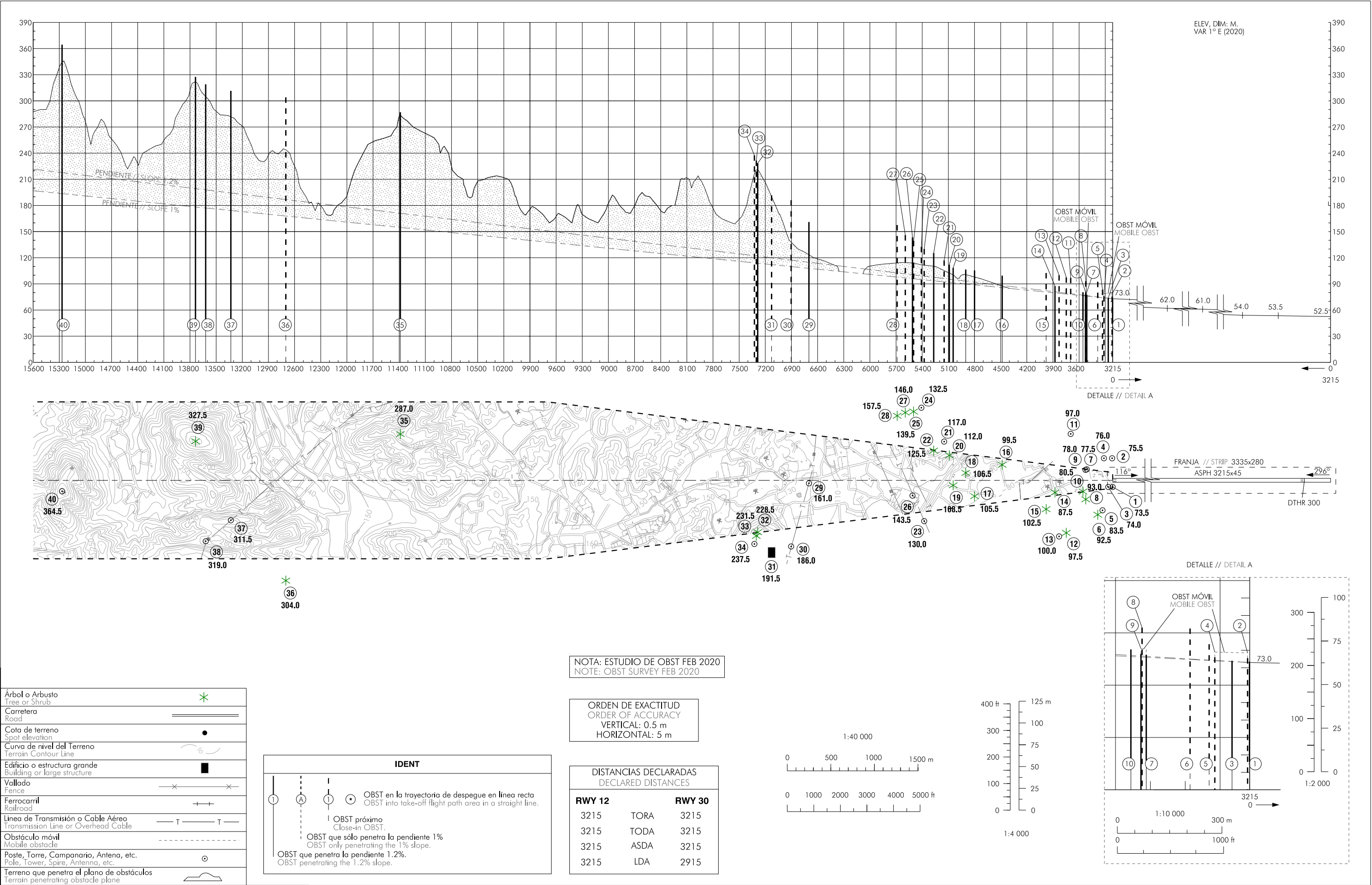
DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES		
RWY 12		RWY 30
3215	TORA	3215
3215	TODA	3215
3215	ASDA	3215
3215	LDA	2915

CAMBIO: ACTUALIZACIÓN DE OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES UPDATE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

VALENCIA
RWY 30



CAMBIOS: ACTUALIZACIÓN DE OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES UPDATE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK